

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi  
liikennekaari@lvm.fi

## Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

### Yleistä

Näkövammaisten liitto ry kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaaren ensimmäiseksi vaiheeksi.

Liikennekaaren ensimmäisessä osassa esitetyt uudistukset merkitsisivät suurta muutosta nykytilanteeseen. Esityksessä vahvasti esille nousevat digitekniiikan tehokas hyödyntäminen ja yrittäjyyden edistäminen ovat sinänsä kannatettavia ajatuksia, mutta niiden toteuttaminen pelkästään kilpailua vapauttamalla, normeja purkamalla ja kustannussäästöjä laskemalla ei johda kaikkien kansalaisten kannalta hyvään tulokseen.

### Esteettömyys, saavutettavuus ja käytettävyys

Liikennepalveluja uudelleen järjestettäessä tulee niiden käytettävyys ja esteettömyys taata kaikille. Tätä edellyttävät myös Suomen ratifioima YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus ja viime vuonna voimaan astunut yhdenvertaisuuslaki (1325/2014).

Liikennepalveluja koskevien laatuvaatimusten on oltava samat liikennemuodosta riippumatta. Näitä vaatimuksia ovat liikennepalveluiden hankintaan ja käyttöön liittyvän tiedon ja maksuprosessien saavutettavuus, liikenneterminaalien ja liikennevälineiden näkövammaisten erityistarpeet huomioon ottava esteettömyys ja liikennepalveluja hoitavan ammattihenkilöstön ammattitaito.

### Yleisperustelut

#### Digitaaliset palvelut

Näkövammaisten liitto kannattaa digitaalisten tiedonvälityspalveluiden kehittämistä. Se edellyttää, että ne on alusta lähtien toteutettava esteettömästi, saavutettavasti ja käytettävästi. Esteettömyyden varmistaminen palvelujen suunnittelusta alkaen on välttämätöntä, jotta kehitettävät palvelut ovat näkövammaisten ulottuvilla.

Lisäksi palveluissa on aina oltava vaihtoehtoinen käyttötapa ja niiden käytössä on saatava tarvittaessa apua. Nämä ovat välttämättömiä niille, jotka eivät, syystä tai toisesta, voi käyttää digitaalisia palveluja. Heitä on maamme noin 60 000

näkövammaisesta huomattava osa. Näkövammaisten keski-ikä on noin 80 vuotta ja tällä väestöosalla ei ole todellisia mahdollisuuksia ottaa käyttöön saavutettaviakaan digitaalisia ratkaisuja.

Käsiteltävänä olevassa luonnoksessa hallituksen esitykseksi viitataan usein käyttäjälähtöisyyteen palvelujen kehittämisestä puhuttaessa. Esitystä lukiessa saa kuitenkin sen vaikutelman, että sen tarkoittama käyttäjä on nuori tai keski-ikäinen, kaikki aistit omaava, tietotekniikan ja älysovellukset hyvin hallitseva ihminen. Koska todellisuudessa näin ei ole, on palvelujen kehittäjien lähtökohtana oltava todellinen kaikki väestöryhmät kattava arviointi.

Liikennepalvelujen sääntely ja niiden toteuttamiseen vaikuttavat säädökset ja sopimukset

Liikennepalveluissa sääntelyä tarvitaan takaamaan palveluiden toimivuus pitkällä aikavälillä. Suositukset ja sopimukset eivät Näkövammaisten liiton kokemusten mukaan tuo tarvittavaa vakautta. Tarvitsemme EU:n ja kansallisen lainsäädännön turvaa yhdenvertaisuuden toteuttamisessa. Liikenteen turvallisuusviraston tai muun valvovan viranomaisen tulee tehdä laajaa yhteistyötä liikennepalveluiden kokonaisvaltaisen saavutettavuuden varmistamiseksi.

Esityksessä kaavaillaan yksityisille palvelujen tuottajille päävastuu käytännön toteutuksesta. Tämä korostaa tarvetta voida kontrolloida palveluiden laatua sitovien säädösten avulla.

Palvelujen toteuttamista esteettömästi, saavutettavasti ja käytettävästi vältellään usein perustelemalla tarvittavien toimenpiteiden tuovan lisäkustannuksia. Näkövammaisten liitto toteaa, etteivät kyseessä ole lisäkustannukset vaan palveluiden tuottamiseen luonnostaan kuuluvat kulut, joilla taataan palveluiden käyttäjille yhdenvertainen mahdollisuus hyödyntää palveluja. Toiseksi, kustannuksia aiheutuu vähemmän, kun palvelut kehitetään alusta alkaen kaikille toimiviksi. Jälkikäteen tehdyt muutokset aiheuttavat turhaa työtä sekä ovat kalliita ja hankalia toteuttaa.

Hallituksen esityksen luonnoksesta saa käsityksen, että erityisryhmien, kuten näkövammaisten liikkumistarpeet olisivat kovin poikkeavia valtaväestöön verraten. Näkövammaisten liitto huomauttaa, että näkövammaisten liikkumistarpeet työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkoineen ovat samanlaisia kuin näkevien liikkumistarpeet. Liikkumistarpeessa näkövammaista on aina verrattava samanikäiseen ja samassa elämäntilanteessa olevaan näkevään, ei toiseen näkövammaiseen tai muulla tavoin vammaiseen. Jokaisen elämäntilanne ja liikkumistarpeet ovat yksilölliset.

Näkövammaisten liikkumismahdollisuuksia helpottavat vammaispalvelulain (380/1987) mukaiset vaikeavammaisten kuljetuspalvelut. Niissä järjestämisen lähtökohtana on oltava näkövammaisen yksilöllinen tarve ja elämäntilanne. Tämä ei läheskään aina toteudu.

Näkövammaisten liitto huomauttaa, että näkövammaisten liikkumispalvelujen siirtäminen pelkästään erilaisten yhteiskuljetusten piiriin rikkoo Suomen juuri ratifoiman YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen henkilökohtaista liikkumista koskevan 20 artiklan periaatteita. Sopimus tulee voimaan 10.6.2016. Kyseisen 20 artiklan nojalla Suomi sitoutuu helpottamaan vammaisten henkilöiden itsenäistä liikkumista sillä tavalla kuin he haluavat ja silloin kuin he haluavat. Samoin se sitoutuu tekemään liikkumisesta kohtuuhintaista.

Lisäksi liikennepalvelujen osalta huomioon on otettava yhdenvertaisuuslaki (1325/2014) ja yhdenvertaisuuden tosiasiallinen määritelmä. Yhdenvertaisuus on ymmärretty monesti myös väärin, jolloin näkövammaiset joutuvat entistä heikompaan asemaan. Opaskoirankäyttäjien kannalta on huomattava rikoslain (39/1889) syrjintäpykälät)

Sääntelyn vähentäminen voi Näkövammaisten liiton näkemyksen mukaan tuoda heikennyksiä liikennepalveluiden tarjontaan varsinkin harvaan asutuilla alueilla. Koska näkövammaisilla ei ole mahdollista itsenäisesti käyttää omaa autoa, on riittävä liikennepalvelujen tarjonta järjestettävä koko maassa. Markkinat keskittyvät tuottamaan voittoa ja haja-asutusalueilla kutsuliikenne tai muu vastaava palvelu tulee edelleen olemaan riippuvainen yhteiskunnan tuesta.

#### Matkojen ketjuttaminen

Näkövammaisten liitto pitää hyvänä mahdollisuutta hankkia yhdellä lipulla eri liikennevälineillä tehtäviä matkoja eli ketjuttaa matka-hankinta. Ajatus on kannatettava, koska tämä säästää usein hankalaa tiedonhankintaa eri tietolähteistä. Aikataulu-, reitti- ja hintatietojen sekä poikkeustilannetietojen on kuitenkin oltava saavutettavassa muodossa ja palvelun tulee sisältää sujuva, opastettu siirtyminen liikennevälineestä toiseen. On muistettava, että EU-asetukset sisältävät oikeuksia matkustajille ja erityisiä oikeuksia vammaisille tai liikunta-rajoitteisille matkustajille.

#### Verkkopalvelut tiedonvälittäjänä

Esityksessä luotetaan internetin ja erityisesti pilvipalveluiden mahdollisuuksiin tiedonvälittäjänä niin reittitietojen antajana kuin matkustusoikeuden vahvistajana. Kokemus on kuitenkin osoittanut, että varsinkin harvaan asutuilla alueilla verkkoyhteydet ovat kalliita, eivät toimi kunnolla tai ovat monesti hitaita. Esitys ei sisällä juurikaan ehdotuksia tämän ongelman ratkaisemiseksi.

#### Liikennepalvelujen henkilöstö

Esityksessä ehdotetut muutokset liikennepalveluiden ammattihenkilöstön ammattitaidon varmistamiseen tuovat monenlaisia ongelmia. Näkövammaisen liikennepalvelujen käyttäjän on jatkossakin voitava käyttää palveluja turvallisesti ilman yhteisen kielen puuttumisen aiheuttamia vaikeuksia.

Näkövammaisen ei voi näön perusteella ohjata kuljettajaa oikeaan osoitteeseen, ei tarkistaa kuljettajan nimeä, eikä lukea esille laitettuja hintatietoja. Kuljettajan on hallittava perustaidot näkövammaisten opastamisessa. Nykyinen kuljettajien ammattitaidon takaava menettely on säilytettävä. Myös jakamistalouden edistäminen taksiliikenteessä voi tuoda mukanaan edellä mainittuja ongelmia ja turvallisuusriskejä.

## Seuranta

Palvelujen toimivuuden jatkuva seuranta on tärkeää. Seurantavastuu on oltava liikennepalveluita valvovilla viranomaisilla.

## Joukkoliikenne

Joukkoliikennepalveluissa on esteettömyyden ja saavutettavuuden oltava kunnossa palvelun tullessa markkinoille. Vain valvonnalla (Trafi) voidaan taata, että palveluiden kehittäjät ja tarjoajat suhtautuvat saavutettavuuteen vakavasti.

Riittävät ja hyvin toimivat joukkoliikennepalvelut ovat näkövammaisille hyvä asia. Ne lisäävät itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksia, ovat tasa-arvoisen osallistumisen edellytys yhteiskunnassa ja samalla vähentävät erityispalveluiden tarvetta. Näkövammaisten liitto muistuttaa, ettei joukkoliikenne ole koskaan näkövammaiselle täysin esteetöntä. Pelkkä esteetön joukkoliikennekalusto ei ole ratkaisu näkövammaisten liikkumisen ongelmiin. On huomattava, että matka joukkoliikenteen pysäkille, joukkoliikennevälineen pysäyttäminen, kyydistä pois jääminen, matka joukkoliikennevälineen pysäkiltä määränpäähän ja monet muuttuvat tekijät vaikuttavat merkittävästi näkövammaisten mahdollisuuksiin käyttää joukkoliikennettä. Pysäkkikuulutukset ovat hyvä asia, mutta nekaan eivät ratkaise kaikkea. Lisäksi näkövammaisen on saatava tietoa joukkoliikenteestä, sen aikatauluista, poikkeustilanteista ja muusta vastaavasta. Tämäkään ei ole itsestään selvää.

## Laki liikennekaareksi

### I osa Yleistä

#### 1 luku Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

#### 3 § Taksiliikenne

Pykälään esitetään säännöstä taksiliikenteen määritelmäksi. Pykälän mukaan taksiliikenne olisi jatkossa sallittua useilla ajoneuvoissa mainituilla ajoneuvoilla.

Näkövammaisten liitto vaatii, että taksiliikenteessä käytettävän kaluston on oltava tarkoituksenmukaista ja asiakkaalle turvallista. Näkövammaisille paras ja turvallisin vaihtoehto on tavallinen henkilöauto.

Invavarustellut autot ovat näkövammaisille turvallisuusriski, sillä pelkästään niihin nouseminen jyrkkiä kapeita portaita pitkin, auton sisätilojen hahmottaminen ja matalassa sisätilassa kumarassa liikkuminen ovat näkövammaisille vaaraa aiheuttavia tekijöitä. Invavarusteltujen autojen soveltumattomuudesta näkövammaisille on olemassa Näkövammaisten liiton esteettömyysasiantuntijan ja liikkumistaidonohjaajan lausunto.

Myöskään esityksessä sallituiksi ehdotetut kevytliikennevälineet eivät turvattuutensa vuoksi tule kyseeseen.

## 5 § Taksiliikenneluvan myöntäminen

Esityksessä ehdotetaan, että jatkossa taksiliikenneluvat myönnettäisiin kaikille vaatimukset täyttävälle hakijoille ja myöntäminen siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle. Näkövammaisten liitto huomauttaa, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on oltava mahdollisuus valvoa, miten palvelut toteutuvat eri puolilla Suomea. Ehdotettavan muutoksen riskinä on, että haja-asutusalueet jäävät ilman toimivia taksiliikennepalveluja. On välttämätöntä, että takseja on saatavissa eri puolilla Suomea ja myös harvaan asutuilla alueilla. Lisäksi ehdotuksen vaikutukset taksipalvelujen laatuun ja turvallisuuteen ovat huolestuttavia.

Esitetty muutos, jossa minkä tahansa liikenneluvan peruuttaminen, estäisi taksiliikenteen harjoittamisen on kannatettava.

Esityksessä ehdotetaan luovuttavaksi vaatimuksesta, jonka mukaan taksiluvan hakijalla tulisi olla vähintään kuuden (6) kuukauden kokemus taksinkuljettajana. Näkövammaisten liitto on huolestunut esitetyn muutoksen vaikutuksista. Jos taksiliikennettä harjoittavat yrittäjät, joilla ei ole mitään kokemusta taksiliikenteen käytännön työstä, tilanne voi olla ongelmallinen. Tämä saattaa heijastua myös asiakkaisiin ja asiakkaiden kokemuksiin taksiliikenteen toimivuudesta.

## III osa Palvelut

### 1 luku Liikennepalvelut

#### 1 § Tiedonantovelvollisuus

Pykälässä säädettäisiin tiedoista, jotka taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan olisi pidettävä matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa tai yleisesti saatavilla kirjallisesti.

Tiedonantovelvollisuuden tavoitteena on, että matkustaja voi vertailla palveluiden eri ominaisuuksia ennen kuljetussopimuksen syntymistä. Tavoitteena on turvata riittävä tieto palvelusta, mutta ei määritellä palvelulle laadullisia vähimmäisvaatimuksia.

Näkövammaisten liitto vaatii, että tiedon on oltava esteettömässä, saavutettavassa ja käytettävässä muodossa. Tämä koskee sekä sähköisessä että kirjallisessa muodossa olevaa tietoa. Ellei esteettömyyttä varmisteta, tieto ei ole näkövammaisten matkustajien saatavilla. Tällöin myöskään palvelujen ominaisuuksien vertailu ei ole näkövammaisille mahdollista.

Esityksen mukaan palvelujen muutoksista tai palvelun lopettamisesta olisi ilmoitettava mahdollisimman pian. Näkövammaisten liitto vaatii, että myös nämä ilmoitukset toteutetaan esteettömyys varmistuen, jotta näkövammaiset saavat saman tiedon kuin muutkin palvelun käyttäjät. Palvelun lopettamisesta ilmoittamisen takaraja on säilytettävä, sillä mahdollisimman pian on tässä yhteydessä liian laaja käsite.

Pykälän mukaan tieto ei saa olla koneluettavassa muodossa, koska tarkoituksena on, että matkustajana oleva luonnollinen henkilö saa siitä selkoa. Termiä koneluettava muoto on käytetty useassa kohdassa hallituksen esityksen luonnosta. Näkövammaisten liitto kysyy, mitä termillä koneluettava muoto tarkoitetaan. Kyseistä termiä ei ole määritelty millään tavalla.

## 2 § Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet

Taksiliikenteessä on kuljetusmuodon erityispiirteiden vuoksi erityisiä asiakastarpeita. Matkustaja on usein ajoneuvossa yksin kuljettajan kanssa. Taksinkuljettajan on edelleen otettava huomioon matkustajan tarpeet ja mahdolliset toimintarajoitukset. Näkövammaisten liitto edellyttää, että taksinkuljettajalla on oltava osaamista näkövammaisten asiakkaiden palvelemiseen. Tätä osaamista on mahdollista hankkia koulutuksella ja ja sen on oltava osa taksinkuljettajan työhön perehdyttämistä. Näkövammaisten liitto edellyttää, että vaatimus koskee kaikkia kuljettajia.

Kuljettajien paikallistuntemus ja kielitaito on taattava. Näkövammaisen taksinkäyttäjä ei voi kontrolloida eikä neuvoa kuljettajaa näkevän tapaan. Yhteisen kielen merkitys korostuu tilanteissa, joissa matkustajana on näkövammaisen. Tällöin kuljettajan on ymmärrettävä ja puhuttava suomea siten, että matkustaja saa asiansa hoidetuksi. Jo nykyisin kuljettajien kielitaidon puutteet aiheuttavat ongelmia sekä joukkoliikenteessä, taksiliikenteessä että kaupunkien järjestämissä matkojenyhdistelykeskusten kautta toteutettavissa kuljetuksissa. Näkövammaisten liitto esittää, että tulevaisuudessakin kuljettajalta edellytetään paikallistuntemusta ja riittävää kielitaitoa.

Taksin on tulevaisuudessakin otettava kuljetettavakseen opaskoiran kanssa liikkuva näkövammaisen. Opaskoira on palveluskoira, jolla on suuri merkitys näkövammaisten itsenäisen liikkumisen edistäjänä. Opaskoiran käyttäjän oikeudet on taattava. Tätä edellyttävät sekä yhdenvertaisuuslaki (1325/2014) että rikoslain (39/1889) 11 luvun 11 §:n syrjintäsäännös.

Pykälässä esitetään säädettäväksi, että kuljettajan tulee valita edullisin reitti tai ajaa matkustajan etukäteen valitsemaa reittiä. Näkövammaisella matkustajalla ei ole mahdollisuutta tietää, mitä reittiä kuljettaja ajaa. Näin hänellä ei ole todellista vaikutusmahdollisuutta siihen, onko reittivalinta edullisin tai lyhin. Vieraisissa paikoissa tätä mahdollisuutta ei ole kenelläkään taksinkäyttäjällä. Koska näkövammaisen ei pysty neuvomaan kuljettajaa ajoreitillä, hänen on myös lähes mahdotonta ohjeistaa kuljettajaa ajamaan itse valitsemaansa reittiä. Vaikka hän ohjeistaisi kuljettajalle reitin, hän ei voi kontrolloida, että kuljettaja ajaa pyydettyä reittiä.

Esityksen mukaan matkustajalla olisi jatkossakin oikeus maksaa matka käteisellä tai yleisimmillä maksukorteilla. Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Käteisen rahan käyttö matkan maksamisessa on taattava tulevaisuudessakin.

### 3 § Taksiliikenteen hinnoittelu

Esityksen mukaan hinta on ilmoitettava selkeästi ja ymmärrettävästi. Lisäksi palvelun hinnaston on oltava helposti kuluttajan havaittavissa esimerkiksi nähtävissä auton ulkopuolella ja takapenkillä ja ennalta tilatuissa ajoissa esimerkiksi yrityksen verkkosivuilla.

Näkövammaisella kuluttajalla on näkevään verrattuna huomattavasti heikompi mahdollisuus kontrolloida matkan hintatietoja. Autoon sisään tai ulkopuolelle näkyviin sijoitetut hintatiedot eivät riitä. Näkövammaiselle hinta on kerrottava suullisesti, jonka lisäksi sen on oltava muussa näkövammaiselle kuluttajalle saavutettavassa muodossa. Näitä ovat esimerkiksi esteetön sähköinen muoto, isokirjoitus ja pistekirjoitus.

Jos esityksen mukaan kattohinnoista luovutaan, matka- ja hintatiedot on voitava tarkistaa myös muilla keinoilla kuten puhelimitse. Selkeä vertailukerroin hinnoille vähentää väärinymmärrysten vaaraa hintaa arvioitaessa.

Esityksessä ei tarkenneta, mitä ehdotettava hintojen vapauttaminen tarkoittaa vammaispalvelulain (380/1987) mukaisten vaikeavammaisten kuljetuspalvelujen kannalta. Epäselvää on muun muassa se, voiko taksiryttäjä määritellä hinnan kysynnän, odotusajan, näkövammaisen asiakkaan avuntarpeen ja matkustusajankohdan mukaan.

## 2 luku Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

### 1 § Liikkumispalvelua koskeva olennainen tieto

Esityksen mukaan olennaiset tiedot sisältäisivät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot. Näkövammaisten liitto vaatii, että kaikkien pykälässä tarkoitettujen tietojen on oltava saatavissa esteettömästi, saavutettavasti ja käytettävästi. Jos tiedot ovat saatavissa kirjallisessa muodossa, niiden on oltava näkövammaisten saavutettavissa pistekirjoituksella, äänitteenä tai isokirjoituksella. Digitaalisesti tuotetun tiedon on oltava esteetöntä.

Näkövammaisten liitto esittää, että esteettömyys lisätään pykälätasolle ja sen sisältöä avataan tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

### 2 § Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus

Näkövammaisten liitto edellyttää, että pykälässä tarkoitetut matkan varaamiset, kertamatkaan oikeutetun lipputuotteen ostamisen ja muiden vastaavien toteutuksessa on varmistettava esteettömyys, saavutettavuus ja käytettävyys. Esteettömyys on lisättävä pykälätasolle ja sitä on avattava yksityiskohtaisissa perusteluissa.

### Lisätietoja

ts. järjestöjohtaja Timo Kuoppala, 050 352 1395, [timo.kuoppala@nkl.fi](mailto:timo.kuoppala@nkl.fi)

Näkövammaisten liitto ry

Jukka Tahvanainen  
toimitusjohtaja

Timo Kuoppala  
ts. järjestöjohtaja