

Valtakunnallinen vammaisneuvosto

23.5.2016

kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

Asia: Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Viite: LVM/2096/03/2015

Valtakunnallinen vammaisneuvosto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Yleistä esityksestä

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi liikennekaari, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihanketta digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.

Valtakunnallinen vammaisneuvosto kannattaa liikennekaarelle asetettuja yleisiä tavoitteita. Asiakaslähtöisyys tulee kuitenkin olla vahvemmin lähtökohtana. Liikennepalvelut eivät ole vain menoerä, vaan välttämätön edellytys toimivalle yhteiskunnalle. Toimivat ja esteettömät liikennepalvelut ovat edellytys ihmisten yhdenvertaisuuden toteutumiseksi.

Esityksessä on korostettu paljon liiketoiminnan edellytyksiä ja liiketoiminnan sääntelyn purkamista. Markkinavoimien luotetaan hoitavan kysyntää vastaava tarjonta ilman nykyisenkaltaista sääntelyä. On kuitenkin huomioitava, että osa sääntelystä on nimenomaan tarkoitettu turvaamaan palvelut myös vammaisille ja toimintarajoitteisille henkilöille sekä alueellisesti yhdenvertaisesti. Monien yhteiskunnan tukemia kuljetuksia käyttävien henkilöiden liikkuminen on täysin näiden palvelujen varassa. Valtakunnallinen vammaisneuvosto katsoo, että on välttämätöntä säädellä edellytyksistä, joilla turvataan esteetön liikenne, riittävä esteetön kalusto ja vammaisten henkilöiden tarpeisiin vastaavasti alueellisesti kattavista liikennepalveluista. Markkinaehtoisessa tarjonnassa riskinä on, että tarjonta keskittyy palvelemaan suuria massoja kasvukeskuksiin. Markkinavoimat eivät riitä takaamaan kattavaa esteetöntä ja vammaisille henkilöille turvallista liikenneverkkoa ilman erillistä sääntelyä.

Digitaalisaation osalta on erityisen tärkeää huomioida kaikille sopiva suunnittelu. Lähtökohtana ja edellytyksenä tulee olla esteettömät ja kaikille käyttäjäryhmille saavutettavat sähköiset palvelut. On erityisen tärkeää huomioida esteettömyys alusta alkaen uusia ratkaisuja kehitettäessä. Yhdenvertaisuusnäkökulman lisäksi on kokonaistaloudellisempaa luoda kaikille sopivia ratkaisuja ja välttää näin kalliit ja turhat erillISRatkaisut tai muiden vaihtoehtoisten palveluiden tarve. On tärkeää huomioida se, että kaikilla henkilöillä ei ole mahdollisuutta käyttää sähköisiä palveluita. Edelleen tulee olla saatavilla myös henkilökohtaista palvelua. Tiedon on oltava ymmärrettävää ja esitetty monikanavaisesti niin, että kaikilla henkilöillä on mahdollisuus päästä siihen käsiksi.

Valtakunnallinen vammaisneuvosto huomauttaa, että esteettömyys tulisi käsittää esityksessä laajemmin. Liikennepalveluiden esteettömyyden kannalta oleellista on se, että koko matkaketjun

Meritullinkatu 8, Helsinki
PL 33, 00023 Valtioneuvosto

Puhelin 0295 16001

Vanen.posti@stm.fi
etunimi.sukunimi@stm.fi
www.vane.to



esteettömyys huomioidaan. Ei esimerkiksi ole paljoakaan hyötyä esteettömästä palvelusta, jos tieto siitä ei ole esteettömästi saatavilla. Lisäksi esteettömyys tulisi huomioida mahdollisimman laajasti eri käyttäjäryhmien kannalta. Liikkumisympäristön esteettömyyden lisäksi huomiota tulee kiinnittää muun muassa näkemis- ja kuulemisympäristöön, ympäristön selkeyteen ja hahmotettavuuteen. Tiedon palveluista, reiteistä ja aikatauluista tulee olla esteettömästi saatavilla. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että tietoa tulee saada monikanavaisesti, ymmärrettävästi ja selkeästi, ohjelmien ja sovellusten tulee olla käytettävissä apuvälineillä ja niiden tulee olla helppokäyttöisiä. Tarvittaessa saatavilla tulee olla henkilökohtaista neuvontaa ja avustamista. Esteettömyys tulisi huomioida läpileikkaavasti koko esityksessä.

Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa myös huomauttaa, että lähtökohtana tulee olla esteetön, toimiva ja alueellisesti kattava julkinen joukkoliikenne. Se vähentää erityispalveluiden tarvetta ja yhteiskunnalle syntyviä kustannuksia. On kuitenkin myös huomioitava tarve erityispalveluille, kuten henkilökohtaisille kuljetuspalveluille, siltä osin kun joukkoliikenne ei pysty vastaamaan henkilön yksilölliseen tarpeeseen.

Tässä lausutun lisäksi valtakunnallinen vammaisneuvosto yhtyy Invalidiliitto ry:n asiasta antamaan lausuntoon, jossa on vielä yksityiskohtaisemmin eritelty vammaisten henkilöiden kannalta keskeisiä asioita.

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus ja sen veloitteet

Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa korostaa vammaisten henkilöiden oikeutta vapaaseen liikkumiseen. Suomen ratifioiman YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen artikla 20 käsittelee henkilökohtaista liikkumista. Se velvoittaa sopimuspuolten toteuttamaan tehokkaat toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa helpottamalla liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan.

Yleissopimukseen on kirjattu esteettömyys ja saavutettavuus edellytyksenä vammaisten henkilöiden itsenäiselle elämälle ja täysimääräiselle osallistumiselle kaikilla elämänaloilla. Sopimus velvoittaa sopimuspuolet toteuttamaan asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisöille avoimiin ja tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla.

Yleissopimuksen artikla 21 velvoittaa sopimuspuolet antamaan suurelle yleisölle tarkoitettua tietoa vammaisille henkilöille oikea-aikaisesti ja ilman lisäkuluja saavutettavassa muodossa ja saavutettavaa teknologiaa käyttäen.

Valtakunnallinen vammaisneuvosto korostaa, että nämä veloitteet on huomioitava läpileikkaavasti esityksessä. Esityksen kannalta keskeistä on velvollisuus tarjota mahdollisuus esteettömään ja mahdollisimman itsenäiseen liikkumiseen kohtuulliseen hintaan. Esteettömyysvaatimus koskee liikenteessä kaluston lisäksi ympäristöä ja tietoa. Oleellista on myös palveluiden yhdenvertainen saatavuus kaupunki- ja maaseutualueilla.

Yleisperustelut

Johdanto



Esityksessä on todettu, että tarvitaan keinot, jotta viranomainen voi puuttua tilanteeseen, jossa markkinoiden vapautumisesta ja uusista innovaatioista näyttäisi muodostuvan ei-toivottuja vaikutuksia palveluiden saavutettavuuden, laadun, turvallisuuden tai ympäristön kannalta. Valtakunnallinen vammaisneuvosto pitää erityisen tärkeänä, että näihin asioihin pystytään vaikuttamaan jo ennakolta eikä vasta ongelmien ilmettyä. Yhteiskunnan kustantamien kuljetusten varassa elävälle ihmiselle voi olla kohtalokasta, mikäli markkinoiden vapautumisesta aiheutuu heikennys palveluiden saatavuuteen, laatuun tai turvallisuuteen.

Nykytilan kuvaus

Sivun 21 lopussa on todettu, että on paikkakuntia, joissa taksilupia ei lainkaan haeta. On tärkeää huomioida valmistelussa, että haja-asutusalueilla on nykytilassakin vaikeuksia löytää palveluntarjoajia. Valtakunnallinen vammaisneuvosto kysyy, miten lupamenettelyn vapauttaminen vaikuttaa tilanteeseen?

Sivulla 32 on tärkeä kuvaus, miten esteettömyys ja erityisryhmien palvelut nykytilassa on varmistettu. Oleellista on, että nykyiseen pakolliseen taksinkuljettajien yrittäjäkoulutukseen sisältyy vammaisten henkilöiden palvelua koskevaa koulutusta. Yrittäjäkoulutuksen lisäksi nykyisin myös kuljettajakoulutuksessa on kiinnitettävä huomiota vammaisten asiakkaiden palveluun ja apuvälineiden käyttöön. Tämä on hyvin tärkeä tekijä, ja edesauttaa taksinkuljettajan valmiuksia avustaa eri tavoin vammaisia henkilöitä.

Sivulla 32 todetaan, että uuden linja-autokaluston valmistusta koskeva tekninen sääntely on harmonisoitu unionitasolla, joten kaikkien uusien kaupunkibussien on oltava esteettömiä. Muiden linja-autojen osalta sääntely on jätetty jäsenmaiden harkintaan. Tämä kuvaa hyvin sääntelyn merkitystä esteettömyysasioissa. Kaupunkiliikenteen bussit ovat esteettömiä, mutta muut linja-autot pääosin eivät.

Sivulla 42 kappaleessa ”Markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen” on todettu, että Suomen taksilupajärjestelmä on moneen muuhun maahan verrattuna raskas. Kappaleessa todetaan myös, että monessa muussa maassa ei hyödynnetä taksiliikennettä yhteiskunnan järjestämissä kuljetuksissa. Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa nostaa esiin sen, että kansainvälisessä vertailussa on erittäin tärkeä tuoda esiin Suomen erityispiirteet kuten harvaanasutut alueet ja pitkät välimatkat. Lisäksi palveluiden keskittäminen vaikuttaa paljon jo nyt ja yhä enemmän tulevaisuudessa. Sääntelyn merkitystä korostaa se, että Suomessa taksiliikennettä käytetään yhteiskunnan korvaamissa kuljetuksissa.

Sivulla 43 todetaan, että palvelun ja kaluston soveltavuuteen myös toimintarajoitteisille henkilöille on kiinnitetty tyypillisesti enemmän huomiota säännellyillä markkinoilla. Tämä asia tulisi huomioida myöhemmin esityksessä arvioitaessa esityksen vaikutuksia yhdenvertaisuuden toteutumiseen.

Sivulla 45 on eritelty markkinoiden vapautuksen vaikutuksia hintakehitykseen. Tästä puuttuu kuitenkin tieto vapautuksen vaikutuksista yhteiskunnan korvaamiin kuljetusten hintaan ja vaikutuksista palvelun saatavuuteen näiden matkojen osalta. Koska tavoitteena on laskea näiden kuljetusten hintaa, myös tältä osin vaikutukset olisi hyvä selvittää. Muissa maissa on myös havaittu markkinoiden vapauttamisen aiheuttavan muun muassa ajoittaista ylihinnoittelua ja ajoista kieltäytymisiä. Valtakunnallinen vammaisneuvosto pitää tärkeänä, että jatkossakin varmistetaan, että yhteiskunnan korvaamille matkoille löytyy palveluntarjoajia ja asiakkaan maksettava hintataso ei nouse. Riskinä kuitenkin on myös, että yhteiskunnan kustannukset nousevat.



Sivulla 48 ”Palveluiden laadun ja saatavuuden varmistaminen” -kappaleessa on käsitelty esteettömyyttä ja YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus on mainittu. Valtakunnallinen vammaisneuvosto ehdottaa, että esityksen kannalta erityisen keskeisten artikloiden 9, 20 ja 21 sisältöä ja sopimusvaltioiden velvoitteita avataan tässä tarkemmin. On myös hyvä, että esteettömyysdirektiiviehdotus on mainittu. Senkin osalta olisi tarpeen avata tarkemmin, mitä velvoitteita se mahdollisesti tuo liikennepalveluiden osalta ja kuinka ne tässä esityksessä on huomioitu.

Sivulla 55 on todettu taksilupien sääntelyn ongelmia. Samalla on kuitenkin huomioitava ne tarpeet, joihin sääntelyllä on vastattu. Järjestelmällä on pyritty turvaamaan alueellinen yhdenvertaisuus. Lupakäytännöllä on myös turvattu asiakaan turvallisuutta, palvelun laatua, kuljettajien riittävä ammattitaito ja kyky palvella asiakkaita, joilla on erityistarpeita.

Esityksen vaikutukset

Sivulla 92 on eritelty esityksen vaikutuksia alueiden saavutettavuuteen. Siinä todetaan: ”Esityksellä ei puutua muussa lainsäädännössä annettuihin yksilöllisiin kuljetusoikeuksiin, joten esimerkiksi taksien kysyntä varmistaa niiden saatavuuden eri puolilla maata.” Kuitenkin myöhemmin samalla sivulla on todettu, että esityksen on arvioitu heikentävän palveluiden saatavuutta haja-asutusalueilla ja nostavan siellä myös hintoja. Valtakunnallinen vammaisneuvosto katsoo, että yhdenvertaisuusvaikutuksia arvioitaessa on tarkemmin avattava tätä asiaa ja vaikutuksia haja-asutusalueen asukkaille. Ilmeisenä riskinä on, että alueilla, jossa nyt on lupasääntelyn vuoksi ollut tarjontaa, sitä ei enää jatkossa ole. Jatkovalmistelussa asiaan olisi kiinnitettävä erityistä huomiota.

Esityksen vaikutuksia saatavuuteen ja turvallisuuteen on myös arvioitu. Esityksessä on todettu, että viranomaisen lupa- ja valvontatoimivallasta luopuminen poistaisi rekisteritietoihin perustuvan reaaliaikaisen valvonnan, mikä voisi heikentää taksinkuljettajien valvontaa. Laiminlyönneistä voisi seurata luvan menettäminen. Esityksessä todetaan myös: ”On myös selvää, että jos laiminlyönnejä ilmenisi, yrityksen mahdollisuus julkisesti hankittuihin kuljetussopimuksiin myös olennaisesti heikentyisi.” Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa kiinnittää huomiota siihen, että tällainen jälkikäteen tapahtuvat valvonta ei ole riittävää. Useat henkilöt ovat riippuvaisia näiden palveluiden turvallisesta ja laadukkaasta saatavuudesta. Asiakkaan voi olla esimerkiksi vammaisen lapsi, joka ei pysty itse kertomaan mahdollisista palveluun liittyvistä epäkohdista. Pitää olla tapa varmistua jo ennakolta siitä, että saatu palvelu on laadukasta ja turvallista. Esimerkiksi kuljettajan kielitaitovaatimuksen poistuminen voi olla turvallisuusriski, jos asiakas ei pysty yhteisen kielen puuttumisen takia viestimään kuljettajalle erityistarpeistaan.

On hyvä, että esityksen vaikutukset esteettömyyteen on käsitelty erikseen. Kappaleessa on mainittu palveluntarjoajien velvoite palvelun kannalta olennaisten tietojen ilmoittamisesta koneluettavassa muodossa. Valtakunnallinen vammaisneuvosto huomauttaa että tiedonsaannin esteettömyys on tässäkin nähtävä laajemmin (vrt. lausunnon ensimmäinen luku). Lisäksi ”koneluettava muoto” on käsitteenä vieras, tässä olisi parempi puhua ”esteettömästä muodosta”, mikäli sitä tarkoitetaan. Lisäksi on mainittu, että reittioppaat ja erilaiset matkasovellukset voivat jatkossa tarjota tietoa esteettömistä matkaketuista ja muodoista. Tässä tulisi lukea: ”Reittioppaiden ja matkasovellusten tulisi tarjota...”

Nykyisin kaikilta taksinkuljettajilta edellytetään koulutusta erityisryhmien tarpeista. Tämän vaatimuksen poistaminen olisi selvä heikennys nykytilaan ja palvelun laatu- ja turvallisuustasoon, mikä olisi hyvä mainita vaikutusten arvioinnissa. Ehdotuksen mukaan taksiliikenteeseen oikeuttavan luvan haltija vastaisi siitä, että kuljettajan antama palvelu on asianmukaista, mm. että kuljettaja ottaa huomioon matkustajan toimintarajoituksista johtuvat erityiset tarpeet. Myöskään



luvan haltijalta ei kuitenkaan edellytetä tähän liittyvää koulutusta. Valtakunnallinen vammaisneuvosto katsoo, että tämä ei riitä turvaamaan hyvä palvelua vammaisille asiakkaille. Jos palvelua tarjotaan esteettömällä autolla, matkustaja voi esityksen mukaan perustellusti odottaa että taksinkuljettaja kykenee tarjoamaan sellaista apua, että taksimatka sujuu turvallisesti ja asianmukaisesti. Neuvosto haluaa huomauttaa, että vammaiset henkilöt käyttävät paljon myös muita kuin esteettömiä tai invatakseja, eikä riitä, että esteettömän auton kuljettaja pystyy tarjoamaan apua vammaiselle matkustajalle. Kaikilla taksinkuljettajilla tulee olla valmius ja tarvittava osaaminen vammaisten asiakkaiden palvelemiseksi.

Kuten edellä todettu, tässä tulisi tarkemmin arvioida vaikutuksia ja palvelujen yhdenvertaista saatavuutta kaupunki ja haja-asutusalueilla. Tässä on todettu ”Muutosten ei arvioida merkittävästi heikentävän maaseudun taksipalveluita(..)” Edellä palvelujen Saatavuus ja turvallisuus -kappaleessa saatavuuden haja-asutusalueilla on kuitenkin arvioitu heikkenevän.

Yksityiskohtaiset perustelut

Laki liikennekaareksi

II osa liikennemarkkinat

1 luvun 1 §:n mukaan liikennelupaa ei tarvita siinä tapauksessa, että kuljetustoiminnasta saatavat korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät kokonaisuudessaan ylitä 10 000 euroa. Valtakunnallinen vammaisneuvosto katsoo ongelmalliseksi sen, että markkinoilla voi toimia myös ilman lupaa. Näitä kuljettajia ei siten koske samat vaatimukset kuin muita. Miten heidän osaltaan pysytään takaamaan riittävä ammattitaito? Myös kilpailutustilanteessa on epäsuhtainen tilanne, kun kaikkia palveluntarjoajia eivät koske samat edellytykset.

Edellä mainitun luvun 5 §:ssä säädettäisiin taksiliikenneluvan myöntämisestä. Esityksessä ehdotetaan, että taksilupien määrä sääntelystä luovuttaisiin ja luvat myönnettäisiin kaikille vaatimukset täyttävälle hakijoille. Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa korostaa, että lupia myöntävällä viranomaisella tulisi olla mahdollisuus valvoa sitä, miten palvelut toteutuvat eri puolilla maata. Neuvosto esittää huolensa sääntelyn purkamisen vaikutuksista alueelliseen yhdenvertaisuuteen ja palvelun laatuun ja turvallisuuteen.

Myös taksinkuljettajan vaatimuksia väljennettäisiin. Kuljettajalla on oltava jatkossakin matkustajan avustamista ja turvallisuutta koskeva osaaminen, muttei aiheeseen liittyvää koulutusta kuten nykyisin. Tämän valtakunnallinen vammaisneuvosto kokee ongelmalliseksi ja kysyy, miten ja millä edellytyksillä taksiliikenneluvan haltija huolehtii tämän edellytyksen täyttymisestä ja miten sitä valvotaan? Neuvosto esittää, että jatkossakin kaikilta kuljettajilta vaaditaan käydyksi koulutus, joka sisältää ainakin vammaisten henkilöiden palvelua ja turvallisuudesta huolehtimista koskevan osion.

Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa esittää huolensa paikallistuntemus- ja kielitaitovaatimuksen poistamisesta kuljettajilta. On huomioitava, että asiakkaina voi olla esimerkiksi näkövammaisen henkilö tai henkilö, jolla on vaikea hahmottaa ympäristöään. He ovat kuljettajan paikallistuntemuksen varassa löytääkseen haluamaansa paikkaan. Yhteisen kielen merkitys korostuu tilanteissa, joissa henkilö tarvitsee apua kuljettajalta. Asiakas voi olla esimerkiksi paljon apua ja tukea tarvitseva lapsi. Yhteisen kielen puuttuminen voi olla aiheuttanut turvattomuuden tunnetta ja todellisia vaaratilanteita. Asiakkaalla on myös oltava mahdollisuus saada yhteys kuljettajaan jo ennen kyytiin nousemista, jos hän esimerkiksi tarvitsee noutamista, ei löydä autoa tms. Neuvosto esittää, että jatkossakin kuljettajalta edellytetään paikallistuntemusta ja riittävää kielitaitoa.



III osa palvelut

1 luku: Liikennepalvelut

1 §:ssä säädettäisiin tiedoista, jotka taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltijan sekä välityspalvelun ja yhdistämispalvelun tarjoajan olisi pidettävä matkustajan saatavilla sähköisessä muodossa. Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa jälleen huomauttaa, että tiedon on oltava saatavilla monikanavaisesti ja esteettömästi.

2 § säädettäisiin asioista, joista henkilö- ja taksiliikenneluvan haltija vastaa ja huolehtii. Valtakunnallinen vammaisneuvosto katsoo, etteivät nämä ole riittäviä vammaisten henkilöiden erityistarpeiden huomioimisen kannalta. Kuten edellä todettu, kaikilta kuljettajilta tulee vaatia jatkossakin koulutus vammaisten henkilöiden palvelun turvaamiseksi. Ei riitä, että invataksien ja esteettömien taksien kuljettajat pystyvät palvelemaan vammaisia asiakkaita, vaan koulutus tulee olla kaikille kuljettajille pakollinen.

3 §:ssä säädettäisiin taksiliikenteen hinnoittelusta. Valtakunnallinen vammaisneuvosto pitää hinnoittelun vapauttamista ongelmallisena. Se voi aiheuttaa yleisesti hinnannousua varsinkin haja-asutusalueilla ja erityisesti yhteiskunnan korvaamien matkojen kustannusten huomattavan nousun. Esityksessä ei ole tarkennettu sitä, mitä hinnoittelun vapautus tarkoittaa vammaispalvelulain mukaisten matkojen kannalta. Voiko yrittäjä määritellä vapaasti hinnan kysynnän, odotusajan, avustamisen ja ajon mukaan? Neuvosto pitää esityksessä hyvänä sitä, että hinnan määräytymisen on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja ymmärrettävällä tavalla siten, että kuluttajan on helppo ymmärtää kokonaishinta ja se, mistä hinta muodostuu. Tieto tulisi olla saatavilla monikanavaisesti. Ei riitä, että se on vain nähtävissä taksissa.

2 luku: Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus

1 §:ssä säädettäisiin siitä, että liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi koneluettavassa vakiotietomuodossa. Valtakunnallinen vammaisneuvosto ehdottaa lisättäväksi pykälään, että tiedon on oltava saatavilla esteettömästi. ”Koneluettava muoto” tulisi korvata ”esteettömällä muodolla” mikäli tässä tarkoitetaan sitä.

2 §:ssä säädettäisiin lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Myös tässä tulisi lähtökohtana olla koko järjestelmän esteettömyys.

Valtakunnallinen vammaisneuvosto

Jukka Sariola
puheenjohtaja

Tea Hoffrén
suunnittelija

