

Asia: VN/26048/2021

## Lausuntopyyntö liikenteen esteettömyysvisiosta

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää esteettömyysvision laatimista myönteisenä asiana. Työn myötä tulevat näkyviin liikennejärjestelmän saavutettavuuden ja esteettömyyden lukuisat osa-alueet ja niitä mahdollisesti vaivaavat puutteet. Sekä asetettu visio että sitä tukevat arvot on otsikkotasolla helppo allekirjoittaa. Sen sijaan arvoja kuvaavassa tekstissä sekä tavoite-ehdotuksissa on edelleen hiomista.

Lisäksi Etelä-Pohjanmaan liitto haluaa muistuttaa, että maakuntien liitot vastaavat alueidensa liikennejärjestelmätyöstä yhdessä ELY-keskusten kanssa. Liikennejärjestelmätyön ja -suunnitelmien ydinsisältöä ovat saavutettavuuteen liittyvät tarkastelut ja toimenpidekokonaisuudet. Esimerkiksi Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta löytyy useita toimiviin matkaketjuihin liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä. Tähänastiseen vision valmistelutyöhön liittoja ei ole kuitenkaan kutsuttu. Liitto toivoo, että maakunnat otetaan tiiviimmin mukaan jatkovalmisteluun.

Esityksen mukaan tavoitteena on sujuvan matkustamisen mahdollistaminen aivan jokaiselle. Näkökulma esityksessä on luonnollisesti käyttäjäryhmissä, joilla on erilaisia esteettömyystarpeita. Todellisuus esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalla on se, että osalle maakunnan ihmisistä on tarjolla hyvin niukasti mitään liikenteen palveluita. Visiossa puhutaan esteettömien matkaketjujen tärkeydestä, mutta unohdetaan, että kaikilla ei ole mahdollista minkäänlaisiin matkaketjuihin, kun julkinen liikenne ja jopa taksiliikenne puuttuu. On myös tilanteita, joissa esteettömyystarpeita omaaviin ryhmiin kuuluvilla henkilöillä saattaa olla muita ryhmiä huomattavasti paremmat liikkumismahdollisuudet. Suurin liikenneköyhyys koskettaa kuntien taajamien ulkopuolella asuvia vähävaraisia. Julkisen liikenteen saavutettavuudessa on kuitenkin haasteita jo pienempien kuntien keskustoissakin asuvilla.

Liitto pitää hyvänä, että liikenneinfra rakentuu esteettömäksi. Samalla liitto on kuitenkin huolissaan siitä, että liikenneinfran esteettömäksi rakentaminen tai saneeraaminen saattaa joissain tapauksissa nostaa hankkeen kustannukset niin korkeiksi, että hankkeet jäävät toteutumatta. Hyvää tarkoittavat

tavoitteet kääntyvät siten itseään vastaan. Olisi tarpeen antaa mahdollisuus käyttää tapauskohtaista harkintaa esteettömän infran toteuttamisen tasossa sekä pyrkiä löytämään vaihtoehtoisia tapoja esteettömyyden parantamiseksi. Esimerkkinä tällaisesta ongelmasta voi mainita raideliikenteen liikennepaikkojen kehittämisen. Tiukat ohjeistukset ohjaavat suunnittelemaan korkeatasoisia ja esteettäviä ratkaisuja peruskorjauskohteissakin. Kustannusten nousun myötä hankkeiden hyöty/kustannus heikkenee, eikä suunniteltua hanketta välttämättä koskaan toteuteta. Tilanteesta kärsivät silloin kaikki käyttäjäryhmät.

Visiossa on mainittu erikseen, että sähköauton lataamisen tulisi olla mahdollista kaikissa kohteissa. Tässäkin tulisi sallia tapauskohtainen harkinta. Kohteet ovat hyvien erilaisia ja eri kokoisia, eikä niille liittyen tule visiopaperissa antaa niiden toteutukseen liian tiukkoja vaatimuksia.

Koska matkaketjut suurimmalta osalta alkavat ja päättyvät kunnan taajamiin ja katuverkolle, niiden muuttaminen esteettömiksi vaatii toimenpiteitä myös kunnilta. Toimenpiteiden rahoitus sysätään usein kunnan vastuulle, vaikka toimivien ja esteettömien matkaketjujen toteutuminen on yhteinen tavoite. Esteettömyysvision toimenpiteiden toteutukseen tulisikin olla tarjolla riittävästi valtion tukea.

Liikumispalveluiden esteettömyyden kehittäminen on erittäin hyvä tavoite. Liitto pitää tärkeänä, että erityisesti julkisen liikenteen digitaalisten palveluiden (mm. matkojen suunnittelu ja maksaminen) esteettömyyteen kiinnitetään huomiota. Juuri digitaalisten palveluiden kehitystyö hyödyttää vision mukaisesti kaikkia palveluiden käyttäjiä. Lisäksi kehitystyö on melko edullista ja vaatii palveluiden tilaajilta ja tuottajilta kiinnostusta ja paneutumista asiaan. Esimerkiksi sovelluksen käyttöliittymästä saa samalla kustannuksella hyvän tai huonon. Palveluiden esteettömyyttä on syytä tavoitella, mutta yhden klikkauksen tavoite -tyyppisten liian rajoittavien tavoitteiden asettaminen ei ole tarpeen.

Vaatus tilaajien tarvittavan osaamisen varmistamisesta on periaatteessa hyvä, mutta sisältö tulee miettiä tarkasti, ettei esimerkiksi kunnalle tule lisää kalliita velvoitteita osaamisen järjestämisestä ja valvomisesta. Kustannusvaikutusta on tutkittava myös ”joukkoliikennevälineissä tarjotaan matkatietoa saavutettavassa muodossa” - tavoitteessa. Voidaanko esimerkiksi henkilökohtaisia kommunikaatiovälineitä hyödyntää matkatiedon tuottamisessa sen sijaan, että kaikkiin seudulla kulkeviin busseihin vaaditaan aikataulunäyttöä.

Esteettömyysvisio on hyvä lähtökohta toimenpideohjelmalle. Toimenpideohjelma on kuitenkin syytä laatia sellaiseksi, että toimenpiteet on taloudelliseltakin kannalta mahdollista toteuttaa. Monet parannustoimenpiteet nostavat kustannuksia, jotka lopulta päätyvät käyttäjien kustannettavaksi esimerkiksi lippujen hinnoissa. Suomessa on myös ollut tilanteita, jossa palveluja ei ole voitu kehittää millekään käyttäjäryhmälle, kun niitä ei ole voitu toteuttaa täysin esteettäminä. Se ei voi olla tavoiteltava tilanne. Esteettömyysvision toimenpideohjelman tuloksia on syytä käsitellä Liikenne12 - suunnitelman päivitysprosessissa.

Palomäki Jani  
Etelä-Pohjanmaan liitto