

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Näkövammaisten liitto pitää kannatettavina valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kolmea selkeää tavoitetta (

saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus). Tavoitteiden saavuttamiseksi on välttämätöntä ja tarkoituksenmukaista osallistaa suunnitteluun mukaan erilaiset käyttäjäryhmät. Näkövammaisten ja kuulonäkövammaisten ihmisten osallistaminen on ensiarvoisen tärkeää. Näkövammaisten kohdalla on muistettava myös opaskoiran käyttäjät.

Liikenne- ja viestintäministeriön on huolehdittava YK:n vammaissopimuksen velvoitteiden toteutumisesta. Vammaisten henkilöiden ja vammaisjärjestöjen osallistamisvelvoite on kirjattu vammaissopimuksen 4 artiklan 3 kohtaan. YK:n vammaissopimus on Suomessa voimassa lain tasoisena.

Näkövammaisten liitto korostaa esteettömyyttä ja digitalisaation saavutettavuutta. Tavoite matkaketjujen esteettömyydestä on kannatettava. Suunnitteluun on otettava mukaan näkövammaiset ihmiset ja näkövammaisjärjestöt.

On muistettava, että joukkoliikenne ei ole koskaan esteetöntä kaikille. Esimerkiksi sokeiden kohdalla kyse on myös joukkoliikenteeseen liittyvästä tiedonsaannista, matkasta joukkoliikennepysäkillä ja pysäkillä toimimisesta, matkasta joukkoliikennepysäkiltä määränpään sekä ylipäättään liikkumisesta valkoisen kepin tai opaskoiran kanssa. Ilman näkökykyä muuttuvat ympäristöt, muuttuvat sääolosuhteet, kunnossapidon ongelmat, katutyömaat ja vieraat ympäristöt tuovat mukanaan kohtuuttomia vaikeuksia liikkumisessa.

Saavutettavuudella tarkoitetaan YK:n vammaissopimuksen 9 artiklan (esteettömyys ja saavutettavuus) sekä EU:n saavutettavuusdirektiivin ja sen kansalliseksi toimeenpanoksi säädetyin lain digitaalisten palvelujen saavutettavuudesta (306/2019) mukaista saavutettavuutta. Vain tosiasiallisen osallistamisen kautta esteettömyys ja saavutettavuus kaikille käyttäjryhmille tulee otettua huomioon riittäväällä ja laadukkaalla tavalla.

Kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten ja Kelan korvaamien kuljetusten kehittämiseen asiakkaiden tarpeita vastaaviksi tulee osallistaa niitä käyttävät näkövammaiset ihmiset. Lisäksi on osallistettava vammaisjärjestöt YK:n vammaissopimuksen mukaisesti.

Näkövammaisten ihmisten tulee päästä liikkumaan yksilöllisten tarpeidensa ja elämäntilanteensa mukaan vammaispalvelulain (380/1987) mukaisilla kuljetuspalveluilla. Matkaan tai kuljetuksen odottamiseen ei tule joutua käyttämään kohtuuttomasti aikaa eikä kuljetuspalvelujen käytöstä saa muodostua arjen sujumisen estettä eikä järjestelmää, jonka epäsopivuuden ja toimimattomuuden vuoksi näkövammaiset ihmiset jäävät mieluummin kotiin.

Kuljetuspalvelujen tulee mahdollistaa arjen asioiden tekeminen sekä turvata työssäkäynti ja opiskelu. Tällä hetkellä kuljetuspalveluissa on huomattavia ongelmia, ja ne ovat vaarantaneet näkövammaisten ihmisten arjen sujumisen, työssäkäynnin ja opiskelun. Lisäksi ne ovat aiheuttaneet tilanteita, joissa näkövammaisen ihminen jää mieluummin kotiin kuin koettaa selviytyä toimimattomien kuljetuspalvelujen kanssa.

Myöskään Kelan kustantamien kuljetusten kohdalla matkaan tai kuljetuksen odottamiseen ei saa kulua kohtuuttomasti aikaa. Sama koskee koulukuljetuksia. Koulukuljetuksissa on muistettava, että käyttäjät ovat alaikäisiä.

Näkövammaisten liitto yhtyy Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunnan (VANE) näkemykseen siitä, että kaikille sopiva suunnittelu, esteettömyys ja saavutettavuus on huomioitava läpileikkaavina tavoitteina liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Liikenneverkko ja solmukohtat

Toimivien matkaketjujen kohdalla korostuvat tiedonsaannin ja digitalisaation saavutettavuus sekä liikennejärjestelmien ja -palvelujen luotettavuus. Liikenteen solmukohtissa korostuvat asianmukaiset, saavutettavat ja tosiasiaissa toimivat avustamispalvelut. Nämä kaikki elementit ovat osa turvallisuutta. Lisäksi ne osaltaan varmistavat valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettujen tavoitteiden toteutumista.

On perusteltua, että valtio määrittelee tavoiteltavan matkustajapalveluiden ja -informaation palvelutason valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävimmille henkilöliikenteen solmukohtille. Lisäksi on tärkeää varmistaa liikenteen solmukohtissa toimiva ja digitaalisesti saavutettava sekä helposti luettava ja kuulutuksilla toimiva matkustajainformaatio kaikille matkustajille. Niiden näkövammaisten, joilla on käytössä näönjäännettä, kannalta esimerkiksi lyhyt katseluetäisyys ja selkeä fontti ovat merkityksellisiä matkustajainformaatiota luettaessa. Kuulutukset ovat oleellinen osa näkövammaisten tiedonsaantia muun muassa joukkoliikenneasemilla ja joukkoliikennevälineissä. Näkövammaisten tiedonsaannista on huolehdittava myös poikkeustilanteissa.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

-

Kuntien lakisääteisten kuljetusten osalta on otettava huomioon matkojen toimivuus eri käyttäjäryhmillä. Vammaispalvelulain (380/1987) mukaisten kuljetuspalvelujen osalta on otettava vakavasti näkövammaisten ihmisten yksilölliset tarpeet ja elämäntilanne. Matkojen yhdistelyjen kohdalla on varmistettava, ettei se vaaranna näkövammaisen ihmisen elämäntilanteen ja yksilöllisten tarpeiden mukaista liikkumista eikä vie kohtuuttomasti aikaa kuljetusta odottaessa tai matkan aikana. Jokaisen näkövammaisen ihmisen tilanne tulee tarkastella erillisenä eikä yksioikoisia ratkaisuja tule tehdä.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

-

Asiakkaille tarkoitettujen digitaalisten palvelujen tulee olla saavutettavia ja niiden saavutettavuus on varmistettava alusta lähtien.

Muut toimenpiteet

On tärkeää, että osana valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelua otetaan esille poikkeusoloihin varautuminen valmiuslain edellyttämällä tavalla. Arvioitaessa liikennejärjestelmän

toimivuutta poikkeusolojen aikana on otettava huomioon kaikkien väestöryhmien liikkumisen vaihtoehdot ja tarpeet.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmä suunnitelman luonnoksessa nostetaan esiin kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja hoidon taso.

Näkövammaisten liitto muistuttaa, että kevyenliikenteen väylien kunto ja ylläpito ovat oleellisia myös näkövammaisille ihmisille. Mikäli kunnossapidosta ei huolehdita, esimerkiksi valkoisen kepin kanssa liikkuminen on mahdotonta. Kunnossapitoon sisältyy myös työmaa-alueiden turvallinen ja huolellinen merkitseminen.

On tärkeää, että valtion ja kuntien kilpailuttaessa julkista liikennettä kriteereinä on muun muassa saavutettavuus. Kriteereiksi on aiheellista nostaa myös avustamispalvelujen toimivuus, esteettömyys sekä pysäkkiratkaisujen toimivuus ja turvallisuus. Lisäksi on oltava tarkkana, mitä tosiasiasa tarkoitetaan termillä saavutettavuus. Sitä käytetään puhuttaessa esimerkiksi maantieteellisestä saavutettavuudesta, mutta YK:N vammaissopimuksen ja digitalisaation kannalta saavutettavuus tarkoittaa aivan muuta. Virheelliset tulkinnat ovat riskinä, ellei terminologiaa selkiytetä.

Näkövammaisten liitto pitää välttämättömänä varovaisuutta kuntien lakisäätöisten henkilökuljetusten ja KELA-kuljetuksien yhdistelyn osalta. Yhdistely saattaa olla toimiva ratkaisu yksilöllisesti ja vapaaehtoisuuden perusteella, mutta ei kategorisena toimintamallina. Näkövammaisten liitto perustelee näkemystään muun muassa näkövammaisten ihmisten yksilöllisillä tarpeilla ja elämäntilanteilla, tietosuojakysymyksillä, yksityisyydensuojalla, liikkumisen vapaudella, arjen sujuvuudella ja näkövammaisen ihmisen oman elämän aikataulujen todellisella toteutumisella hänen tarpeidensa mukaan sekä eri tavoin vammaisten ihmisten erilaisilla tarpeilla käytettävän kaluston osalta. Valtion kohdentama avustus henkilökuljetusten pilotointiin on perusteltua, jotta yhdistelyyn kohdentuvat riskit ja mahdollisuudet tulevat todellisuudessa ja tosiasiallisesti kartoitetuiksi.

Pysäköintipolitiikan osalta tulee ottaa huomioon liikkumisesteisen pysäköintitunnus. Suunnitelman mukaan valtio pyrki edistämään kaupunkiseutujen siirtymistä markkinaehtoiseen pysäköintiin (käyttäjä maksaa -periaate). Lisäksi valtio osallistuu kuntien pysäköintistrategioiden rahoittamiseen osana liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeita. Näkövammaisten liiton mielestä on tärkeää, ettei siirtyminen markkinaehtoiseen pysäköintiin merkitse sitä, ettei vammaisen ihminen voi hyödyntää hänelle liikkumisesteen perusteella myönnettyä pysäköintitunnusta.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

On tärkeää, että asiakkailta on käytössään helposti saatavilla olevaa ja luotettavaa tietoa liikenteen palveluista. Visiossa esille nostettu tavoite siitä, että liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa, eikä kukaan loukkaannu vakavasti tai menehdy liikenteessä, on merkityksellistä.

Läpileikkaavina teemoina tulee nostaa esiin esteettömyys ja saavutettavuus. Koska digitalisaation rooli tulee olemaan merkittävä, sen saavutettavuus on varmistettava alusta lähtien.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Suunnitelman tavoitteita tarkentavissa strategisissa linjauksissa kiinnitetään huomiota matkojen ja kuljetusten palvelutasoon. Näkövammaisten liiton mielestä on oleellista, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tiedostetaan aidosti eri väestöryhmät, kuten näkövammaiset ja kuulonäkövammaiset ihmiset. Tämän vuoksi linjaus siitä, että eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyuden takaamiseksi, edellyttää näkövammaisten ihmisten erityistarpeiden huomioimista palveluiden ja palveluympäristön suunnittelussa ja yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksien toteutuksessa. Peruskivinä tässä tulee olla tiedonsaannin ja digitalisaation saavutettavuus sekä esteettömyys.

Näkövammaisten liitto esittää, että liikennejärjestelmän turvallisuuden arvioinnissa kiinnitetään huomiota liikkumisympäristön turvallisuuden ohella myös liikenteessä käytettävän kaluston turvallisuuteen ja esteettömyyteen sekä tiedonsaannin ja digitaalisten palvelujen saavutettavuuteen. Tätä tukevat matkojen palvelutason ja käyttäjähyötyjen yhteydessä esille nostetut yhteydet, esteettömyys ja matkan hinta. Lisäksi on huomioitava eri liikkumispalveluiden yhteen toimivuus ja käytettävyys.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Vaikutusten arvioinnissa on nostettu esiin ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja erityisesti kaupunkiseuduilla, joilla sisäinen saavutettavuus paranee huomioiden jalankulkuun, pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen ja matkaketjuihin kohdistuvat toimenpiteet sekä raideliikenteen investoinnit. Jotta tämä koskisi kaikkia väestöryhmiä, tulee digitaalisten palvelujen saavutettavuus ja esteettömyys kytkeä osaksi suunnitelmaa tällä hetkellä esitettyä vahvemmin.

Vaikutavuusarviossa kestävien liikennemuotojen kohdalla keskityttiin erityisesti kaupunkiympäristöön. Tässä huomioitiin jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne, matkaketjut ja raideliikenne. Näiden nähtiin parantavan liikkumisen mahdollisuuksia ja lisäävän yhdenvertaisuutta erityisesti lasten, nuorten ja ikäihmisten liikkumisessa. Näkövammaisten liitto muistuttaa, että liikennesuunnittelussa on huomioitava myös näkövammaisten ihmisten liikkumisen tarpeet ja vaihtoehdot.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Liikennejärjestelmien kehittämisessä on otettava vakavasti erilaisten ihmisten yksilöllisiin liikkumisen tarpeisiin vastaaminen. Sosiaalisten vaikutusten arviointi ei saa jäädä taloudellisten tai ekologisten vaikutusten arvioinnin varjoon.

Suunnitelmassa esiin nostettu matkaketjujen kokonaisuuksien toimivuuden ja sujuvuuden lisääminen on keskeistä myös näkövammaisten ihmisten liikkumisessa. Lisäksi välttämätöntä on muun muassa digitaalisten palvelujen saavutettavuus sekä pysäkki- ja muut kuulutukset. Informaation on oltava näkövammaisten saatavilla myös poikkeustilanteissa.

Näkövammaisten liiton mielestä suunnitelman vaikutusten arvioinnissa ei ole otettu riittävästi huomioon yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksia ja niiden turvaamista, tiedonsaantia, digitalisaation saavutettavuutta eikä esteettömyyttä.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Liikenne12-hankkeen ohjauksessa tulee ottaa huomioon YK:n vammaissopimuksen velvoitteet. Näkövammaisten liitto toistaa VANEn mainitsemat, asian kannalta keskeiset YK:n vammaissopimuksen mukaiset velvoitteet:

Vammaisyleissopimuksen tarkoituksena on edistää, suojella ja taata vammaisille henkilöille täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti ihmisoikeudet ja perusvapaudet. Sen keskeisiä periaatteita ovat syrjintäkielto sekä esteettömyys ja saavutettavuus. Vammaisten henkilöiden osallistaminen ja osallistuminen kaikkeen heitä koskevaan päätöksentekoon on yksi yleissopimuksen tärkeistä oikeuksista.

Yleissopimuksen 4 artiklan 3-kohdan mukaisesti vammaisia henkilöitä koskevissa päätöksentekoprosesseissa tulee tiiviisti neuvotella vammaisten henkilöiden kanssa ja aktiivisesti osallistaa heidät heitä edustavien järjestöjen kautta.

Yleissopimukseen on kirjattu esteettömyys ja saavutettavuus edellytyksenä vammaisten henkilöiden itsenäiselle elämälle ja täysimääräiselle osallistumiselle kaikilla elämänoilla (9 artikla). 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.

Yleissopimuksessa on määritelty kaikille sopiva suunnittelu tarkoittamaan tuotteiden, ympäristöjen, ohjelmien ja palvelujen suunnittelua sellaisiksi, että kaikki ihmiset voivat käyttää niitä mahdollisimman laajasti ilman mukautuksia. Kaikille sopiva suunnittelu ei sulje pois yksittäisten vammaisryhmien mahdollisesti tarvitsemia apuvälineitä (2 artikla).

Yleissopimuksen 19 artiklan c-kohdan mukaisesti koko väestölle tarkoitettut yhteisön palvelut ja järjestelyt ovat vammaisten henkilöiden saatavissa yhdenvertaisesti muiden kanssa ja vastaavat heidän tarpeitaan.

Yleissopimuksen 20 artikla käsittelee henkilökohtaista liikkumista. Se velvoittaa sopimuspuolet 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.

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

YK:n vammaissopimus on ollut Suomessa voimassa oleva ja velvoittava oikeuslähde 10.6.2016 alkaen. Tämä on perusteltua lisätä suunnittelua ohjaavien oikeuslähteiden joukkoon.

Kokko Sari
Näkövammaisten liitto ry