

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kolme selkeää tavoitetta; saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus ovat Vammaisfoorumin näkökulmasta kannatettavia. Nämä tavoitteet ovat tärkeitä vammaisten henkilöiden oikeuksien ja osallisuuden näkökulmasta.

Suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi on välttämätöntä ja tarkoituksenmukaista osallistaa suunnitteluun mukaan erilaiset käyttäjäryhmät. Heitä ovat muun muassa erilaisia liikkumisen apuvälineitä käyttävät. Liikkumisen apuvälineitä ovat esimerkiksi pyörätuoli, valkoinen keppi, rollaattori ja opas- tai avustajakoira.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee huolehtia 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.

Vammaisfoorumi toteaa, että turvallisen liikkumisen kannalta esimerkiksi hirvionnettomuuksien ja huonosta tien kunnosta aiheutuvien onnettomuuksien vähentäminen on ensisijaisen tärkeää. Käypä hoito suosituksen mukaan kansainvälisesti aivovammoista 41–59 % syntyy liikenneonnettomuuksissa. Tämän vuoksi kaikki toimenpiteet, joilla näitä onnettomuuksia saadaan ehkäistyä ovat tarpeellisia sekä inhimillisten kärsimysten että kansantalouden kannalta.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamisen kannalta on kuntien ja alueiden erilaisuuden vuoksi perusteltua tehdä alueellisia ratkaisuja. Kaupunki- ja maaseutu ympäristöissä liikkumisturvallisuuteen voivat vaikuttaa erilaiset asiat.

Vammaisfoorumi korostaa esteettömyyttä merkittävänä turvallisuutta lisäävänä elementtinä. Esteettömyys yleisesti tukee kaikkia kolmea suunnitelmalle asetettua tavoitetta. Ilman esteettömyyden toteutumista mikään kyseessä olevista tavoitteista ei toteudu riittävällä tasolla.

Matkaketjujen esteettömyys tavoite on kannatettava. Sen suunnittelu tulee tehdä yhteistyössä vammaisjärjestöjen ja kohderyhmän edustajien kanssa. Suunnittelussa on esteettömyyden ohella otettava vakavasti saavutettavuus. Saavutettavuudella tarkoitetaan YK:n vammaissopimuksen 9 artiklan (esteettömyys ja saavutettavuus) sekä EU:n saavutettavuusdirektiivin ja sen kansalliseksi toimeenpanoksi säädetyn lain digitaalisten palvelujen saavutettavuudesta (306/2019) mukaista saavutettavuutta. Vain tosiasiallisen osallistamisen kautta esteettömyys ja saavutettavuus kaikille käyttäjäryhmille tulee otettua huomioon riittävällä ja laadukkaalla tavalla.

Kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten ja Kelan korvaamien kuljetusten kehittämiseen asiakkaiden tarpeita vastaaviksi tulee osallistaa niitä käyttävät vammaiset ihmiset ja muut mahdolliset käyttäjätahot. Tässä on osallistettava myös vammaisjärjestöt YK:n vammaissopimuksen mukaisesti.

Vammaisten 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 vammaiset 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 vammaisten ihmisten arjen ujumisen, työssäkäynnin ja opiskelun.

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

Lisäksi on tärkeää muistaa mahdollisuuksienyhdenvertaisuus – vammaisilla ihmisillä tulee, muun väestön tavoin, olla mahdollisuus liikkua julkisilla kulkuneuvoilla eikä ainoastaan taksipalveluiden turvin. Tämä edellyttää saavutettavaa ja esteetöntä joukkoliikennettä. On kuitenkin muistettava, että joukkoliikenne ei koskaan ole esteetöntä kaikille.

Vammaisfoorumi 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**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kolme selkeää tavoitetta; saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus ovat Vammaisfoorumin näkökulmasta kannatettavia. Nämä tavoitteet ovat tärkeitä vammaisten henkilöiden oikeuksien ja osallisuuden näkökulmasta.

Suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi on välttämätöntä ja tarkoituksenmukaista osallistaa suunnitteluun mukaan erilaiset käyttäjäryhmät. Heitä ovat muun muassa erilaisia liikkumisen apuvälineitä käyttävät. Liikkumisen apuvälineitä ovat esimerkiksi pyörätuoli, valkoinen keppi, rollaattori ja opas-- tai avustajakoira.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee huolehtia 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.

Vammaisfoorumi toteaa, että turvallisen liikkumisen kannalta esimerkiksi hirvionnettomuuksien ja huonosta tien kunnosta aiheutuvien onnettomuuksien vähentäminen on ensisijaisen tärkeää. Käypä hoito suosituksen mukaan kansainvälisesti aivovammoista 41–59 % syntyy liikenneonnettomuuksissa. Tämän vuoksi kaikki toimenpiteet, joilla näitä onnettomuuksia saadaan ehkäistyä ovat tarpeellisia sekä inhimillisten kärsimysten että kansantalouden kannalta.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamisen kannalta on kuntien ja alueiden erilaisuuden vuoksi perusteltua tehdä alueellisia ratkaisuja. Kaupunki- ja maaseutu ympäristöissä liikkumisturvallisuuden voivat vaikuttaa erilaiset asiat.

Vammaisfoorumi korostaa esteettömyyttä merkittävänä turvallisuutta lisäävänä elementtinä. Esteettömyys yleisesti tukee kaikkia kolmea suunnitelmalle asetettua tavoitetta. Ilman esteettömyyden toteutumista mikään kyseessä olevista tavoitteista ei toteudu riittävällä tasolla.

Matkaketjujen esteettömyys tavoite on kannatettava. Sen suunnittelu tulee tehdä yhteistyössä vammaisjärjestöjen ja kohderyhmän edustajien kanssa. Suunnittelussa on esteettömyyden ohella otettava vakavasti saavutettavuus. Saavutettavuudella tarkoitetaan YK:n vammaissopimuksen 9 artiklan (esteettömyys ja saavutettavuus) sekä EU:n saavutettavuusdirektiivin ja sen kansalliseksi toimeenpanoksi säädetyn lain digitaalisten palvelujen saavutettavuudesta (306/2019) mukaista saavutettavuutta. Vain tosiasiallisen osallistamisen kautta esteettömyys ja saavutettavuus kaikille käyttäjäryhmille tulee otettua huomioon riittävällä ja laadukkaalla tavalla.

Kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten ja Kelan korvaamien kuljetusten kehittämiseen asiakkaiden tarpeita vastaaviksi tulee osallistaa niitä käyttävät vammaiset ihmiset ja muut mahdolliset käyttäjätahot. Tässä on osallistettava myös vammaisjärjestöt YK:n vammaissopimuksen mukaisesti.

Vammaisten 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 vammaiset 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 vammaisten ihmisten arjen ujumisen, työssäkäynnin ja opiskelun.

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

Lisäksi on tärkeää muistaa mahdollisuuksienyhdenvertaisuus – vammaisilla ihmisillä tulee, muun väestön tavoin, olla mahdollisuus liikkua julkisilla kulkuneuvoilla eikä ainoastaan taksipalveluiden turvin. Tämä edellyttää saavutettavaa ja esteetöntä joukkoliikennettä. On kuitenkin muistettava, että joukkoliikenne ei koskaan ole esteetöntä kaikille.

Vammaisfoorumi 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?

- X· Ei kantaa

Liikenneverkko ja solmukohdat

Vammaisfoorumi muistuttaa, että toimivien matkaketjujen kohdalla korostuvat saavutettavuus ja luotettavuus sekä esteetön kalusto ja infrastruktuuri. Liikenteen solmukohdissa korostuvat asianmukaiset, saavutettavat ja tosiasiaissa toimivat avustamispalvelut. Nämä kaikki elementit ovat osa turvallisuutta. Lisäksi ne osaltaan varmistavat valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Vammaisfoorumi pitää perusteltuna, että valtio määrittelee tavoiteltavan matkustajapalveluiden ja -informaation palvelutason valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävimmille henkilöliikenteen solmukohdille. Näemme tärkeänä myös varmistaa liikenteen solmukohdissa toimivan ja digitaalisesti sekä fyysisesti saavutettavan matkustajainformaation kaikille matkustajille.

Vammaisten ihmisten liikkumisen kannalta tärkeää on myös liityntäpysäköinti osana matkaketjua (esimerkiksi työmatkaliikennettä). Tässä korostuu esteettömien autopaikkojen riittävyys. Liityntäpysäköinnistä matkan sujuvan jatkumisen edellytyksenä on esteetön joukkoliikenne.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

- 

Kuntien lakisääteisten kuljetusten osalta on perusteltua huomioida matkojen toimivuus eri käyttäjäryhmillä. Vammaispalvelulain (380/1987) mukaisten kuljetuspalvelujen osalta on otettava vakavasti vammaisten ihmisten yksilölliset tarpeet ja elämäntilanne. Eri tavoin vammaisten ihmisten vammasta aiheutuvat tarpeet ovat myös erilaisia ja nekin on otettava vakavasti. Matkojen yhdistelyjen kohdalla on varmistettava, että se ei vaaranna vammaisen ihmisen elämäntilanteen ja yksilöllisten tarpeiden mukaista liikkumista eikä vie kohtuuttomasti aikaa kuljetusta odottaessa tai matkan aikana. Jokaisen vammaisen ihmisen tilanne tulee tarkastella erillisenä eikä yksioikoisia ratkaisuja tule tehdä.

Kela-korvattavia terveydenhuollon ja kuntoutuksen matkoja voidaan tehdä omalla autolla, julkisella liikenteellä tai taksilla, jolloin korvaavuus edellyttää terveydenhuollon kannanoton taksimatkan tarpeesta. Esteetön joukkoliikenne palvelee henkilöliikenteen palveluna laajasti myös sairausvakuutuslain perusteella tehtävissä matkoissa. Se ei kuitenkaan ole todellinen vaihtoehto kaikille. Toisaalta taksipalveluihin liitettyä matkojen yhdistämisen vaihtoehtoa ei tule nähdä

kategorisena toimintamallina, sillä on paljon sairauksista tai vammoista aiheutuvia syitä, jolloin yhdistäminen ei ole asiakkaalle mahdollista toteuttaa.

Joukkoliikenteen osalta tulee ottaa huomioon kaluston esteettömyys. Ellei esteettömyys toteudu, joukkoliikennettä ei voida hyödyntää kaikkien kansalaisten liikkumisessa eikä matkaketjuissa. Toisaalta on muistettava, ettei joukkoliikenne ole, esteettömästä kalustosta huolimatta, koskaan esteetöntä kaikille. Näin ollen kategorisia päätelmiä ei tule tehdä.

#### Liikennejärjestelmän tukitoimet

- 

Digitaalisten palveluiden oikea-aikaisen tiedon tuottaminen henkilöliikenteen palveluista on keskeinen osa julkisen liikenteen palvelujen käytön lisäämistä yksityisautoilun tai taksipalvelun sijaan. Asiakkaille tarkoitettujen digitaalisten palvelujen tulee olla saavutettavia ja niiden saavutettavuus on varmistettava alusta lähtien.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston rakentamisessa on tarpeen varmistaa esteettömien latauspaikkojen riittävä määrä, lataustolppien tekniikan sopivuus ja käyttömahdollisuudet huomioiden muun muassa lyhytkasvuiset tai pyörätuolista toimivat ihmiset.

#### Muut toimenpiteet

On tärkeää, että osana valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnittelua huomioidaan poikkeusoloihin varautuminen valmiuslain edellyttämällä tavalla. Arvioitaessa liikennejärjestelmän toimivuutta poikkeusolojen aikana keskeistä on huomioida kaikkien väestöryhmien liikkumisen vaihtoehdot ja tarpeet.

Strategisten linjausten osalta Vammaisfoorumi pitää hyvänä, että kaikki väestöryhmät ja tyytyväisyys liikennejärjestelmään yleisellä tasolla on huomioitu muistuttaen kuitenkin, että eri tavoin vammaiset ihmiset ovat heterogeeninen ryhmä. Tämän vuoksi linjaus eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamisesta edellyttää vammaisten ihmisten erityistarpeiden huomioimista palveluiden ja palveluympäristön suunnittelussa ja yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksien toteutuksessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmä suunnitelman luonnoksessa nostetaan esiin kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja hoidon taso. Vammaisfoorumi näkee kevyenliikenteen väylien kunnan ja ylläpidon merkittävänä myös eri tavoin liikkuvien ja erilaisin apuvälinein liikkuvien

kansalaisten lähtökohdista. Mikäli kunnossapidosta ei huolehdita esimerkiksi pyörätuolilla tai valkoisen kepin kanssa liikkuminen on mahdotonta.

Liityntäpysäköinnin kehittämisen yhteydessä vammaisten ihmisten työssäkäyntiä ja julkisten liikennevälineiden käyttöä voidaan tukea huomioimalla esteettömien autopaikkojen tarpeet.

Vammaisfoorumi pitää tärkeänä, että valtion ja kuntien kilpailuttaessa julkista liikennettä, osaksi kriteereitä saavutettavuuden ja vähäpäästöisyyden ohella nostetaan joukkoliikennekaluston esteettömyys, avustamispalvelut sekä pysäkkiratkaisujen toimivuus eri tavoin vammaisten ihmisten käytössä. Nämä samat lainalaisuudet tulevat huomioitavaksi paikallisessa julkisessa liikenteessä, kaukoliikenteessä sekä matkaketjuissa. On myös oltava tarkkana, mitä tosiasiasa tarkoitetaan termillä saavutettavuus. Sitä käytetään puhuttaessa esimerkiksi maantieteellisestä saavutettavuudesta, mutta YK:N vammaisopimuksen ja digitalisaation kannalta saavutettavuus tarkoittaa aivan muuta. Virheelliset tulkinnat ovat riskinä, ellei terminologiaa selkiytetä.

Vammaisfoorumi kannustaa varovaisuuteen kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten ja KELA-kuljetuksien yhdistelyn osalta. Tämä saattaisi olla toimiva ratkaisu yksilöllisesti ja vapaaehtoisuuden perusteella, mutta ei kategorisena toimintamallina. Näkemystään Vammaisfoorumi perustelee muun muassa vammaisten ihmisten yksilöllisillä tarpeilla ja elämäntilanteilla, tietosuojakysymyksillä, yksityisyydensuojalla, liikkumisen vapaudella, arjen sujuvuudella ja vammaisen ihmisen oman elämän aikataulujen todellisella toteutumisella hänen tarpeidensa mukaan sekä erilaisilla tarpeilla käytettävän kaluston osalta. Valtion kohdentama avustus henkilökuljetusten pilotointiin on perusteltua, jotta yhdistelyyn kohdentuvat riskit ja mahdollisuudet tulevat tosiasiallisina 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. Vammaisfoorumi pitää välttämättömänä, että siirtyminen markkinaehtoiseen pysäköintiin ei merkitse sitä, että vammaisen ihminen ei voi hyödyntää hänelle liikkumisesteen perusteella myönnettyä pysäköintitunnusta.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Vammaisfoorumin mielestä on hyvin tärkeää, että asiakkailla on käytössään helposti saatavilla olevaa ja luotettavaa tietoa liikenteen palveluista. Myös visiossa esille nostettutavoite siitä, että liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa, eikä kukaan loukkaannu vakavasti tai menehdy liikenteessä, on merkittävä asia. Visiossa tulisi painottaa selkeämmin kaikkien kansalaisten yhdenvertaisia mahdollisuuksia liikkumiseen ja mahdollisuuksiin hyödyntää eri liikennepalvelumuotoja liikkumisessaan. Esteettömyyden merkitys tässä tulisi huomioida

läpileikkaavana teemana huomioiden esteettömät liikennevälineet sekä esteetön infrastruktuuri. Toisena läpileikkaavana teeman tulee ottaa huomioon saavutettavuus, sillä digitalisaatio tulee olemaan huomattavassa roolissa.

### **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Suunnitelman tavoitteita tarkentavissa strategisissa linjauksissa kiinnitetään huomiota matkojen ja kuljetusten palvelutasoon. Tässä yhteydessä kaikki väestöryhmät huomioidaan liikennejärjestelmässä yleisellä tasolla. Vammaisfoorumi pitää tärkeänä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tiedostetaan aidosti eri väestöryhmät, kuten esimerkiksi eri tavoin vammaiset ja apuvälinein liikkuvat ihmiset, jotka muodostavat hyvinkin heterogeenisen ryhmän. Tästä syystä tehty linjaus siitä, että eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyuden takaamiseksi, edellyttää vammaisten ihmisten erityistarpeiden huomioimista palveluiden ja palveluympäristön suunnittelussa ja yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksien toteutuksessa. Peruskivinä tässä tulee olla esteettömyys ja digitalisaation saavutettavuus. Kyse on kalustosta, infrastruktuurista ja käytettävistä palveluista.

Vammaisfoorumi esittää, että liikennejärjestelmän turvallisuuden arvioinnissa kiinnitetään huomiota liikkumisympäristön turvallisuuden ohella myös liikenteessä käytettävän kaluston turvallisuuteen ja esteettömyyteen sekä digitaalisten palvelujen saavutettavuuteen. Tätä tukee matkojen palvelutason ja käyttäjähöyryjen yhteydessä esille nostetut yhteydet, esteettömyys ja matkan hinta. Huomioitava on myös eri liikkumispalveluiden yhteen toimivuus ja käytettävyys, joka korostuu vammaisten ihmisten matkustamisessa. Tältä osin Vammaisfoorumi muistuttaa kehitystyön arviointia myös uusien liikkumisen palveluiden osalta esimerkiksi MaaS-liikkumisen palvelu, jonka luotettava toimivuus on edellytys sille, että vammaiset ihmiset voivat sitä käyttää.

## **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 tulisi esteettömyys ja digitaalisten palvelujen saavutettavuus kytkeä osaksi suunnitelmaa esitettyä vahvemmin. Esteettömyydellä eri liikennemuodoissa parannetaan palveluiden saavutettavuutta mukaan lukien kevyen liikenteen väylien tuoma lisäarvo esimerkiksi apuvälinein liikkuvan ihmisen mahdollisuuteen liikkua itsenäisesti lähipalveluihin taksipalvelun sijaan.



Vaikuttavuusarviossa kestävien liikennemuotojen kohdalla keskityttiin erityisesti kaupunkiympäristöön, huomioiden jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne, matkaketjut ja raideliikenne. Näiden nähtiin parantavan liikkumisen mahdollisuuksia ja lisäävän yhdenvertaisuutta erityisesti lasten, nuorten ja ikäihmisten liikkumisessa. Vammaisfoorumi muistuttaa, että liikennesuunnittelussa on huomioitava myös eri tavoin vammaisten ihmisten liikkumisen tarpeet ja vaihtoehdot.

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Vammaisfoorumi pitää tärkeänä ympäristö vaikutuksien huomioimista osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Suunnitelmassa korostuu elinkeinoelämän ja talouden kehittämisen näkökulma, mikä on yksi tärkeä seikka. On kuitenkin huomioitava liikennejärjestelmän kehittämisessä erilaisten ihmisten yksilöllisiin liikkumisen tarpeisiin vastaaminen eikä sosiaalisten vaikutusten arviointi saisi jäädä taloudellisten tai ekologisten vaikutusten arvioinnin varjoon.

Suunnitelmassa esiin nostettu matkaketjujen kokonaisuuksien toimivuuden ja sujuvuuden lisääminen on keskeinen asia myös vammaisten ihmisten liikkumisessa, jossa tärkeää on huomioida esteettömän ja saavutettavan liikkumisen välttämättömyys huomioiden liikkumiskalusto sekä liikkumiskalustossa että -ympäristössä. Lisäksi tässä korostuu digitaalisten palvelujen saavutettavuus, pysäkki- ja muut kuulutukset sekä teksti-informaatio. On oltava erilaisia vaihtoehtoja, jotta eri tavoin vammaiset ihmiset saavat tarvitsemansa tiedon tai esimerkiksi matkustajainformaation tai poikkeustilanteiden informaation.

Vammaisfoorumi näkee hyvänä suunnitelmassa esille nostetun liikennepalveluiden kehityksen palveluiden monipuolistumisessa. Jotta tavoitteet täytyisivät kaikkien käyttäjäryhmien osalta, on huomioitava esimerkiksi työmatkaliikenteen kohdalla esteettömyyden ja kaikille saavutettavan digitalisaation vaateet.

Vammaisfoorumi katsoo, että vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu riittävästi esteettömyysnäkökulmaa eikä yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksia eri tavoin liikkuvien ihmisten näkökulmista. Siinä ei myöskään ole riittävästi tarkasteltu digitalisaation saavutettavuutta ja sen merkitystä.

## **Yleistä**

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

Liikenne12-hankkeen ohjauksessa tulisi myös ottaa huomioon YK:n vammaissopimuksen velvoitteet. Vammaisfoorumi toistaa tässä VANEn mainitsemat, asian kannalta keskeiset YK:n vammaisyleissopimuksen 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 elämäntilanteilla (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 tarkoitettujen 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.

Pysäköintipolitiikka

Suunnitelmassa pysäköinti on liitetty osaksi kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätyötä. Valtion pyrkimys on edistää kaupunkiseuduilla markkinaehtoista käyttäjä maksaa -periaatetta.

Vammaisfoorumi haluaa nostaa osaksi pysäköintikeskustelua liikkumisesteisen pysäköintitunnusta käyttävät vammaiset ihmiset. Haasteena yhdenvertaiselle pysäköinnille on esteettömien autopaikkojen vähyyden, puutteellinen merkintä ja puutteellinen tiedottaminen ko. paikoista. Lisäksi haasteena on yksityisten pysäköintipaikkojen yleistymisen. Lähtökohtaisesti näillä paikoilla liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen toimintaperiaatteet eivät ole sovellettavissa.

Tämän vuoksi Vammaisfoorumi esittää lakimuutosta, joka mahdollistaisi liikkumisesteisten pysäköintiluvalla maksuttoman ja ilman aikarajoitusta pysäköinnin yksityisille pysäköintialueille julkisten palveluiden yhteydessä. YK:n vammaissopimuksen 20 artikla edellyttää sopimusosapuolelta toimia varmistaa vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen. Lisäksi yhdenvertaisuuslain 9 §:n mukainen positiivinen erityiskohtelu tukee ehdotustamme.

Liikkumis- ja toimintaesteiselle tarkoitetun autopaikan tulee Valtioneuvoston asetuksen rakennuksen esteettömyydestä määritelmän mukaan olla vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

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

YK:n vammaissopimus on ollut Suomessa voimassa oleva ja velvoittava oikeuslähde 10.6.2016 alkaen. Tämä on syytä lisätä myös suunnittelua ohjaavien oikeuslähteiden joukkoon asiakirjassa. YK:n vammaissopimuksen keskeisiä periaatteita ovat mm. vammaisten henkilöiden täysimääräinen osallistuminen ja osallisuus yhteiskuntaan, mahdollisuuksien yhdenvertaisuus ja esteettömyys ja saavutettavuus. Vammaissopimus velvoittaa ottamaan huomioon vammaisten henkilöiden ihmisoikeuksien suojelun ja edistämisen kaikissa politiikoissa ja ohjelmissa (Art. 4.1.c.). Merkittävä menetelmällinen velvoite kumpuaa myös artiklasta 4.3, jonka mukaan vammaisia henkilöitä koskeissa päätöksentekoprosesseissa sopimuspuolten tulee neuvotella tiiviisti vammaisten henkilöiden kanssa ja aktiivisesti osallistaa heidät, mukaan lukien vammaiset lapset, heitä edustavien järjestöjen kautta.

