



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Liikennejärjestelmän esteettömyys

Yhteenveto säädöspohjasta, suunnittelu-
ohjeista ja keskeisistä kehittämishaasteista

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Liikennejärjestelmän esteettömyys. Yhteenvedo säädöspohjasta, suunnitteluohjeista ja keskeisistä kehittämishaasteista

Tekijät

Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 16/2015**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-467-8
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-467-8>
HARE-numero

Asiasanat

esteettömyys, lainsäädäntö, suunnitteluohjeet, liikennejärjestelmät

Yhteyshenkilö

Irja Vesanen-Nikitin

Muut tiedot

Tiivistelmä

Julkaisu sisältää kaksi osaa. Ensimmäinen osa sisältää listauksen ja tiiviit kuvaukset esteetön-
tä liikkumisympäristöä ja liikennepalveluja koskevista säädöksistä, määräyksistä, suunnitte-
luohjeista ja oppaista. Sen yhteyteen on myös pyritty kirjaamaan tärkeimmät ohjeistuksen
kehittämis- ja päivittämistarpeet. Julkaisun toiseen osaan on koottu tiivis yhteenvedo liikenne-
järjestelmän esteettömyyden tilasta ja keskeisistä edistämishaasteista. Julkaisussa esitetyt
näkemyskset ovat kirjoittajan omia eivätkä edusta liikenne- ja viestintäministeriön virallista
kantaa.

Tie- ja katu ympäristössä esteettömyyden näkökulmasta suurimpia kehittämistarpeita ovat
jalankulkijoiden liikenneturvallisuuden parantaminen, suojateiden ja niiden reunakiviratkaisui-
den parantaminen, näkövammaisten suunnistamista tukevat ratkaisut, jalankulun ja pyöräilyn
erottelu yhdistettyjen kevyen liikenteen väylien sijaan keskustoissa ja muissa ongelmako-
hteissa, työmaiden ja katukaivantojen liikennejärjestelyt ja jälkihoito sekä talvikunnossapidon
taso ja käytännöt.

Rautatieliikenteessä isoimpia kehittämiskohteita ovat vielä korottamattomien asemalaiturien
korottaminen ja monien vanhojen asemien ja seisakkeiden laajempi parantaminen sekä näkö-
vammaisten opastus ja matkustajainformaation saavutettavuus kaikille. Linja-autoliikenteen
suurimpia haasteita ovat kaukoliikenteessä samoin kuin seutu- ja maaseutuliikenteessä bussi-
kaluston esteettömyys, kaupunkibusseissa näkövammaisten informaatio, linja-autopysäkkien
esteettömyys ja talvihoito, linja-autoasemien esteettömyys sekä kuljettajien koulutus (ajotyy-
li, eri matkustajaryhmien huomioon ottaminen).

Matkustajainformaation ja laajemminkin älyliikenteen ja sähköisten informaatio-, maksu- ja
tilausjärjestelmien kehitys on nopeaa. Uusia palveluja tulee kehittää siten, että ne ovat käy-
tettävissä, esteettömiä ja ymmärrettävissä kaikille. Teknologian kehitys luo myös mahdolli-
suuksia kehittää uusia palveluita ja välineitä, jotka helpottavat informaation saavutettavuutta
kaikille.



Publikation

Tillgängligheten i trafiksystemet. En sammanfattning av författningar, planeringsanvisningar och utvecklingsutmaningar

Författare

Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publicationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 16/2015**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-467-8

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-467-8>

HARE-nummer

Ämnesord

tillgänglighet, lagstiftning, planeringsanvisning, trafiksystem

Kontaktperson

Irja Vesanen-Nikitin

Rapportens språk

finska

Övriga uppgifter

Sammandrag

Publikationen omfattar två delar. Den första innehåller en förteckning över författningar, föreskrifter, planeringsanvisningar och handböcker om tillgängliga trafikmiljöer och trafik tjänster samt korta beskrivningar av dessa. Därtill beskrivs på vilka punkter dessa vägledningar behöver utvecklas och uppdateras. Publikationens andra del ger en komprimerad sammanfattning av nuläget beträffande tillgänglighet i trafiksystemet samt av de centrala utvecklingsutmaningarna. De synpunkter som framställs i denna publikation representerar författarens egna åsikter och utgör inte kommunikationsministeriets officiella ståndpunkt.

Med tanke på tillgänglighet är de viktigaste utvecklingsbehoven för trafikförhållandena på våra gator och vägar att förbättra fotgängarnas trafiksäkerhet, att förbättra övergångsställena och övergångsställenas kantstensläggning, att förbättra de synskadades möjligheter att orientera sig, att avskilja fotgängare och cykeltrafik från varandra för att ersätta de gemensamma gång- och cykelvägar vi i dag har i våra stadskärnor och på andra problemställen, att förbättra trafikarrangemangen och återställningsarbetet vid väg- och gatuarbeten och vid gatugrävning samt att förbättra kvalitet och praxis i fråga om vinterunderhåll.

Våra största utvecklingsobjekt inom järnvägstrafiken är att förhöja de stationsperronger som ännu inte förhöjts, att genomföra omfattande förbättringsarbeten på ett flertal gamla stationer och hållplatser, att förbättra vägledningen till synskadade och att öka alla människors tillgång till passagerarinformation. Inom busstrafiken är våra största utmaningar att öka tillgängligheten för rörelsehindrade till bussar i fjärr-, region- och landsbygdstrafik, att öka informationen för synskadade i stadsbussar, att förbättra hinderfriheten och vinterunderhållet på busshållplatser och busstationer samt att utveckla förarutbildningen i fråga om körsätt och hänsyn till olika passagerargrupper.

I dag utvecklas tjänster och lösningar kring passagerarinformation i snabb takt. I en bredare mening gäller detsamma för intelligent trafik och elektroniska system för information, betalning och bokning. De nya tjänster vi tar i bruk bör utvecklas för att vara tillgängliga, åtkomliga och begripliga för alla människor. Den teknologiska utvecklingen skapar möjligheter också till att ta fram nya tjänster och redskap som ökar information för alla människor.

Date
26 November 2015

Title of publication

Transport system accessibility. A summary of legislation, planning guidelines and development challenges

Author(s)

Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

Publication series and number

**Publications of the Ministry of
Transport and Communications
16/2015**

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-467-8
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-467-8>
Reference number

Keywords

accessibility, legislation, planning guidelines, transport systems

Contact person

Irja Vesanen-Nikitin

Language of the report

Finnish

Other information

Abstract

The publication consists of two sections. The first section contains a list and concise descriptions of legislation, regulations and planning guidelines for barrier-free traffic environment and accessible transport services. The first section also presents the most important needs to develop and update the guidelines. The second section of the publication is a concise summary of the current situation in transport system accessibility and the key development challenges. The views reflected in the publication are those of the author and do not represent the official position of the Ministry of Transport and Communications.

From the perspective of accessibility of road environments, improvements are especially needed in pedestrian road safety, crosswalks and curbstones, mobility aid for the visually impaired, separating pedestrian and cycling traffic in city centers and other problem locations, traffic arrangements and aftercare of construction sites and street excavations, and the level and practices of winter maintenance.

The biggest development areas in railway transport are the elevation of station platforms, overall improvement of many old stations and railway stops, guidance for the visually impaired, and passenger information accessibility for all. In bus transport the biggest challenges include accessibility of long-distance as well as suburban and rural transport bus fleet, information on city buses for the visually impaired, bus stop accessibility and winter maintenance, accessibility of bus stations, and training for drivers (driving style, taking into account the different passenger groups).

The development of passenger information, more broadly ITS (intelligent transport systems) and electronic information, payment and ordering systems has been rapid. New services should be developed in such a way that they are available, accessible and understandable to everyone. Technological development will also bring opportunities to develop new services and tools that facilitate the accessibility of information for everyone.

Esipuhe

Tässä selvityksessä on liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä arvioitu liikennejärjestelmän esteettömyyttä koskevaa sääntelyä ja ohjeistusta ja tämän ohjeistuksen tärkeimpiä päivitys- ja kehittämistarpeita. Katsaus sisältää myös arvion liikennejärjestelmän esteettömyyden tilasta ja kehittämishaasteista.

Selvityksessä esitetyt näkemykset ja johtopäätökset ovat selvityksen tekijän omia eivätkä edusta liikenne- ja viestintäministeriön kantaa.

Irja Vesanen-Nikitin
Hallitusneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö

Sisällysluettelo

OSA I: Yhteenveto esteettöntä liikkumisympäristöä ja liikennepalveluja koskevista säädöksistä, määräyksistä, suunnitteluohjeista ja oppaista

1.	Johdanto	8
2.	Yhteenveto	8
3.	Yleisiä infrastruktuurin suunnitteluohjeita ja -sivustoja	11
3.1	Rakennustieto Oy:n RT-ohjeisto.....	11
3.2	Muita suunnittelu- ja arviointiohjeita ja ohjesivustoja.....	11
4.	Kulkuväylät, muut julkiset ulkotilat, pysäkit.....	13
4.1	Lainsäädäntö ja määräykset.....	13
4.2	Katuympäristön ja piha-alueiden suunnittelu- ja arviointiohjeet.....	13
4.3	Liikenneviraston suunnitteluohjeet	14
4.4	Kunnossapidon ja työmaiden ohjeistus	15
4.5	Muita julkaisuja.....	17
5.	Asemarakennukset ja -alueet, opastus ja informaatio	18
5.1	Lainsäädäntö ja määräykset.....	18
5.2	Asemien suunnittelu- ja arviointiohjeet	18
5.3	Joukkoliikenneopastuksen ja -informaation suunnitteluohjeet.....	19
6.	Rautatieliikenteen infrastruktuuri ja kalusto	22
6.1	Lainsäädäntö ja määräykset.....	22
6.2	Liikenneviraston suunnitteluohjeet ja -vaatimukset.....	23
7.	Linja-auto- ja taksikalusto, vesiliikenteen matkustaja-alukset	25
7.1	Linja-auto- ja taksikalustoa koskeva lainsäädäntö	25
7.2	Vesiliikenteen matkustaja-aluksia koskeva lainsäädäntö	27
8.	Julkisen liikenteen palvelut.....	28
8.1	EU-asetukset matkustajien oikeuksista	28
8.2	Muu lainsäädäntö ja määräykset.....	29
8.3	Käyttäjäoppaat ja -ohjeet	30
8.4	Koulutusmateriaalia ym.	31
9.	Linja-auton- ja taksinkuljettajien ammattipätevyys.....	32
9.1	Lainsäädäntö ja määräykset.....	32
10.	Autoilu	34
10.1	Lainsäädäntö ja määräykset.....	34
11.	Taustatietoa vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluita ja auton hankinnan tukimuotoja koskevista säädöksistä ja ohjeista.....	35
11.1	Kuljetuspalvelut	35
11.2	Auton hankinnan tukimuodot.....	36
	Lähteet.....	38

OSA II: Esteettömän liikkumisympäristön ja liikennepalvelujen haasteita ja ongelmia

1.	Johdanto	41
2.	Tie- ja katuympäristö	41
3.	Rautatieliikenne.....	42
4.	Linja-autoliikenne	43
5.	Matkustajainformaatio	44
6.	Autoilu	45
7.	Keskeiset kehittämistarpeet tiivistetysti	46

Liite 1: Yhteenveto esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämishankkeista

Liite 2: Yhteenveto julkaisusta Toteutuuko liikkumisen vapaus? – Kokemuksia ja näkemyksiä vammaisten henkilöiden liikkumisen mahdollisuuksista Suomessa (2014)

Liite 3: Yhteenveto julkaisusta Rakennetun ympäristön esteettömyyden tila Suomessa – esiselvitys (2010)

Liite 4: Suomen vammaispoliittisen ohjelman liikennejärjestelmää koskevien toimenpiteiden tilanne (2014)

OSA I: Yhteenveto esteetöntä liikkumisympäristöä ja liikennepalveluja koskevista säädöksistä, määräyksistä, suunnitteluohjeista ja oppaista

1. Johdanto

Tämä yhteenveto esteetöntä liikkumisympäristöä ja liikennepalveluja koskevista säädöksistä ja suunnitteluohjeista on koottu liikenne- ja viestintäministeriön toimesta hallinnon sisäiseen käyttöön. Lähtökohtana työlle on ollut liikenne- ja viestintäministeriön vuosina 2003–2006 toteutetun esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma ELSAn yhteydessä kootun suunnitteluohjekokoelman ajantasaistaminen. Yhteenvedon sisältöä on laajennettu kattamaan myös keskeinen aiheeseen liittyvä lainsäädäntö. Yhteenvetoon on myös pyritty kirjaamaan tärkeimmät ohjeistuksen kehittämis- ja päivittämistarpeet. Esitetyt näkemykset ovat kirjoittajan omia eivätkä edusta liikenne- ja viestintäministeriön virallista kantaa.

Yhteenvedon tietolähteinä ovat olleet alan kirjallisuus, Suomen sähköinen säädöskokoelma Finlex, liikenneviranomaisten, vammaisjärjestöjen ja liikenteenharjoittajien nettisivut sekä Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneviraston, ELY-keskuksen ja ympäristöministeriön asiantuntijoiden haastattelut ja kommentit. Yhteenvedon on laatinut Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä ja sen laatimista on ohjannut Irja Vesänen-Nikitin liikenne- ja viestintäministeriöstä.

2. Yhteenveto

Suunnitteluohjeiden ja suositusten päivittäminen muuttuvien olosuhteiden, kulloinkin parhaimpien kokemusten, teknologian kehityksen sekä lainsäädännön vaatimusten perusteella on jatkuvaa työtä. Liikennesektorin uusimmissa suunnitteluohjeissa ja suosituksissa esteettömyys on otettu melko hyvin huomioon ja ohjeisiin on kirjattu tekoherkellä parhaaksi nähdyt ratkaisut. Aiemmilta vuosilta peräisin olevassa ohjeistuksessa on kuitenkin joiltain osin selkeitä päivittämistarpeita sekä suositeltujen ratkaisujen että laajemmin esteettömyyden huomioon ottamisen osalta.

Kulkuväylien ja muiden jalankulkualueiden suunnittelun kannalta merkittävä hanke on ollut Helsingin, Espoon, Joensuun, Tampereen, Turun ja Vantaan kaupunkien yhteistyönä, Helsinki kaikille -projektin johdolla valmisteltujen ns. SuRaKu-ohjeiden laatiminen (Esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla, viimeisin päivitys 2008). Yhteistyössä vammaisjärjestöjen kanssa laadituissa SuRaKu-ohjeisto sisältää julkisten ulkotilojen keskeisimpien esteettömyyteen vaikuttavien ratkaisujen esteettömyyskriteerit sekä suunnitteluohjeet. Lisäksi ohjeistoon sisältyy olemassa olevan ympäristön esteettömyyden kartoitus- ja arviointiopas.

Surakun mukaiset esteettömän ympäristön suunnitteluperiaatteet ja ohjeet ovat toimineet pohjana myös muiden viime aikoina laadittujen ja uusittujen ohjeiden tekemisessä, esimerkiksi sekä maantie- että katu ympäristön suunnittelussa laajasti käytetyn Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeen (Liikenneviraston ohjeita 11/2014) uusimisessa samoin kuin Katuympäristön suunnitteluoppaan (Suomen kuntatekniikan yhdistys, julkaisu 24, 2011) päivityksessä. Aiempina vuosina laadituissa tien- ja kadunsuunnittelun eri osa-alueita koskevissa ohjeissa, kuten vuodelta 1997 peräsin olevassa suunnitteluohjeessa Taajamapäälysteet ja reunatuet, on päivittämistarpeita erityisesti reunakivi- ja suojatieratkaisujen osalta.

Matalalattiibusseilla liikennöitävien kaupunki- ja seutuliikennealueiden laajentuminen on lisännyt esteettömien ja muiltakin osin tasokkaampien pysäkkien tarvetta myös kaupunkiseutujen maantieverkolla. Kaukoliikenteessä vapautuneen kilpailun myötä uudet liikenteenharjoittajat ovat tuoneet liikenteeseen pyörätuolille soveltuvia kaukoliikennebusseja, jolloin myös kaukoliikenteen pysäkkejä on tarpeen parantaa esteettömiksi. Liikenneviraston maanteiden linja-autopysäkkejä koskevassa suunnitteluohjeistuksessa onkin selkeä päivittämistarve. Katuympäristön pysäkkien suunnitteluohjeet (Suomen Paikallisliikenne-liiton infrakortit, SuRaKu-ohjeet) ovat uudempia ja esteettömyyden osalta ajantasaisia. Maantiepysäkkien suunnitteluohjeiden lisäksi tarvitaan uusia periaatteita ja suosituksia myös siitä, mihin ja millä perusteella eritasoisia pysäkkejä toteutetaan. Yhtenä syynä on se, että kaukoliikenne on enenevässä määrin siirtymässä taajamakeskustoista pääteiden tienvarsipysäkeille, mikä edellyttää erityistä huomion kiinnittämistä mm. saattoliikenteen toimivuuteen. Pysäkkien palvelutaso-ohjeistuksen päivittäminen on tunnistettu mm. Liikenneviraston vuonna 2014 valmistuneessa selvityksessä Valtakunnallinen pysäkkiselvitys – pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2014).

Rautatieliikenteen infrastruktuurin suunnittelua ja toteuttamista ohjaavat myös esteettömyyden osalta vahvasti EU-tasoiset määräykset. Vuoden 2015 alussa voimaan tullut säännös vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä EU:n rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (ns. PRM-YTE) annettiin aiemmasta poiketen EU-asetukseena, mikä merkitsee, että se on suoraan velvoittava ilman kansallista täytäntöönpanoa. PRM-YTEä sovelletaan uuteen tai parannettavaan infrastruktuuriin ja liikkuvaan kalustoon ja siinä on sekä infrastruktuuria että liikkuvaa kalustoa koskevia yleisiä ja teknisten yksityiskohtien mitoitukseen liittyviä määräyksiä. Säännökset asettavat tiukat vaatimukset uusien tai parannettavien rautatiejärjestelmän osien esteettömyydelle. Liikenneviraston mm. asema-alueiden esteettömyyttä koskevien Ratateknisten ohjeiden päivittäminen uusimpien säännösten mukaisiksi alkaa vuonna 2015.

PRM-YTE vaatii jäsenmailta sekä infrastruktuurin että liikkuvan kaluston kattavaa, päivitettävää esteettömyysinventointia. Infrastruktuurin osalta Liikennevirastolla on jo olemassa aika ajoin päivitettävä esteettömyystietokanta. Lisäksi vaaditaan vähintään 10 vuodeksi laadittu, vähintään viiden vuoden välein päivitettävä kansallinen toteutussuunnitelma, jossa kuvataan nykyinen esteettömyystilanne, määritellään strategia ja priorisointisäännöt puutteiden poistamiseksi, arvioidaan tarvittavien toimenpiteiden laajuus ja jäljelle jääviä puutteita kompensoivien toimien (avustus) edistämistarve sekä tarkastellaan rahoitusta. Strategia koskee sekä infrastruktuuria että liikkuvaa kalustoa ja se on laadittava yhteistyössä rataverkon haltijan, aseman haltijoiden, rautatieyritysten ja tarvittaessa paikallisviranomaisten kanssa, käyttäjien etujärjestöjä kuullen. Infrastruktuurin osalta Liikennevirasto on laatimassa vuoden 2015 aikana valmistuvaa Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmaa, jossa myös esteettömyysasiat ovat mukana tarkastelussa.

Asemien ja terminaalien osalta maankäyttö- ja rakennuslaki velvoittavat esteettömyyden huomioon ottamiseen uutta rakennettaessa ja vanhojen rakennusten muutos- ja korjaustöissä. Esteetöntä rakentamista koskevat velvoittavat määräykset ja ohjeelliset suunnitteluohjeet on koottu kattavasti Suomen rakentamismääräyskokoelmaan. Esteettömän rakentamisen vaatimukset on myös sisällytetty laajasti käytössä oleviin Rakennustieto Oy:n RT-ohjeistoon ja lisäksi esteettömän rakentamisen ohjeet on koottu yhteen Rakennustietosäätiön suunnitteluoppaaseen Esteetön rakennus ja ympäristö (2007). Olemassa olevien rakennusten esteettömyyden arvioimiseen on käytettävissä Invalidiliiton tuottama kartoitusmenetelmä Eskeh (2009).

Asema- ja terminaalirakennuksissa ja -alueilla erityisiä haasteita ovat opastuksen ja matkustajainformaation ja yleisemminkin asematilojen suunnittelu siten, että ne palvelevat hyvin myös näkö- ja kuulovammaisia. Aiheesta on olemassa erillisiä vammaisjärjestöjen yleisohjeita sekä liikenne- ja viestintäministeriön ohjeisto vuodelta 2003, jonka

ohjekortteja ei enää ole saatavissa ja joka on osin vanhentunut. Toimivan informaation merkitys joukkoliikennematkustajalle on erittäin suuri ja siksi ajantasaisten suositusten olemassaolo kaikille soveltuvasta informaatiosta on tärkeää. Suositukset ohjekortteineen on tarpeen päivittää ja saattaa sopivassa muodossa laajempaan käyttöön, ottaen kuitenkin huomioon rautatiejärjestelmää koskevan ohjeistuksen tilanteen ja siellä joka tapauksessa tehtävän uudistustyön.

Liikenteen sähköisen informaation ja informaatiovälineiden kehitys on nopeaa ja jatkossa yhä suurempi osa informaatiosta tuotetaan ja välitetään sähköisesti. Sähköisten aineistojen saavutettavuudesta ja soveltuvuudesta kaikille käyttäjille on omia yleisiä ohjeistuksia, mutta liikennealalla voisi olla tarpeen koota keskeisiä suosituksia ja hyviä kokemuksia sähköisen informaation esteettömyydestä esimerkiksi best practice -tyyppiseen oppaaseen.

Liikennevälineiden rakennetta ja teknisiä ratkaisuja, ml. esteettömyyteen liittyvät ratkaisut, säätelevät vahvasti kansainväliset säännökset ja standardit. Kotimaisella lainsäädännöllä on mm. tarkennettu ja laajennettu vesiliikenteen matkustaja-alusten esteettömyysvaatimuksia sekä määritelty taksilupaan liittyviä vaatimuksia esteettömyydelle (invataksi, muu esteetön taksikalusto). Kansallisella lainsäädännöllä olisi mahdollista edellyttää myös esteettömien bussien käyttöä tietyntyyppisessä liikenteessä, mutta Suomessa näin ei kuitenkaan ole tehty. Sen sijaan kuntien ja osin myös valtion hankkimissa kaupunkiseutujen liikenteissä on yleisesti asetettu vaatimuksia kalustolle ja myös sen esteettömyydelle.

Lento-, rautatie-, meri- ja sisävesi- sekä linja-autoliikennettä koskevat EU-asetukset vahvistavat liikkumis- ja toimimisesteisille henkilöille syrjimättömyyden ja yhdenvertaisen oikeuden matkustamiseen. Vastuussa syrjimättömyyden toteutumisesta ovat mm. liikenteenharjoittajat, matkanjärjestäjät, infrastruktuurin haltijat ja viranomaistahot. Taksi- ja kuljetuspalvelujen esteettömyyttä ohjaa kotimainen lainsäädäntö mm. esteettömien taksien lupasäätelystä (taksiliikennelaki) sekä kuljettajan vastuista vammaisten matkustajien turvallisuudesta alle 16 matkustajan ajoneuvoissa (tieliikennelaki).

Linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta ohjaa EU-direktiivi, jossa asetetaan tavoitteita myös erityisryhmien huomioon ottamiselle. Käytettävät opetusohjelmat vahvistaa Opetushallitus (perustason koulutus) ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (jatkokoulutus). Taksinkuljettajien koulutusvaatimuksista määrätään lailla ja asetuksessa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä ja koulutusohjelman vahvistaa Trafi.

Seuraavissa luvuissa on listattu yksityiskohtaisemmin liikennejärjestelmän esteettömyyteen liittyvää lainsäädäntöä ja suunnitteluohjeita. ✓-merkillä ja punaisella kursivilla pyritty kirjaamaan päivitettävänä olevat tai päivitystä kaipaavat ohjeet ja määräykset.

3. Yleisiä infrastruktuurin suunnitteluohjeita ja -sivustoja

3.1 Rakennustieto Oy:n RT-ohjeisto

RT esteettömyystieto -palvelu (<http://www.esteettomyys.rakennustieto.fi/>)

- Rakennustiedon sivusto esteettömän asuinympäristön suunnitteluun, sisältönä:
 - o Henkilöitä tai tiloja koskevat lakisääteiset esteettömyysvaatimukset
 - o Tarkistuslista-työkalu kohdekohtaiseen esteettömyyden arviointiin
 - o Esteettömiin kohteisiin soveltuvia rakennustuotteita

Esteetön liikkumis- ja toimimisympäristö (RT 09-10884, 2006)

- Ohje käsittelee liikkumisesteisten ja toimimisesteisten tarpeita rakennetussa ympäristössä. Siihen on koottu tärkeimmät suunnitteluperusteet ja mitoitusperusteet ja -ohjeet. Ohje liittyy RT-kortistossa oleviin tila- ja pihasuunnittelun RT-ohjeisiin. Ne täydentävät toisiaan ja ovat tarkoitettut käytettäväksi yhdessä.

Perustietoja liikkumis- ja toimimisesteisistä (RT 09-11022, 2011)

- Ohjeeseen on koottu perustietoja liikkumis- ja toimimisesteisistä sekä heidän toimintakykynsä asettamista vaatimuksista ympäristölle. Ohjeessa esitetyt tiedot on tarkoitettu taustatiedoksi suunnittelijoille sekä myös perustiedoksi kaavoitus- ja rakennushankkeiden eri osapuolille sekä suunnitteluohjeiden laatijoille.

Muut RT-ohjeet, joista rakennetun ympäristön esteettömyyteen liittyvät mm. kortit

- RT 09-10047 Liikuntaesteisen opaste (1979)
- RT 88-11018 Portaat ja luiskat (2011)
- RT 88-11019 Kaiteet ja käsijohteet (2011)
- RT 88-11038 Hissit, valintaohje (2011)
- RT 88-11089 Liukuportaot ja -käytävät (2012)
- RT 89-11002 Pihojen pohja- ja päällysrakenteet (2010)
- RT 91-10788 Sisäänkäyntitilat, julkiset rakennukset (2003)
- RT 98-10986 Pysäköintialueet (2010)
- RT 98-10987 Pysäköintilaitokset (2010)
- RT 98-11104 Taajama-alueiden linja-autopysäkit ja -terminaalit (2013)
- RT 98-11154 Liikennemerkit ja opasteet kiinteistöjen ulkoalueilla (2014)
- RT 98-11180 Jalankulku- ja pyöräilyväylät (2015)

✓ *työn alla: Opasteet, liikkumis- ja toimimisesteisten opasteita*

3.2 Muita suunnittelu- ja arviointiohjeita ja ohjesivustoja

Esteeton.fi, Invalidiliiton esteettömyyssivut (<http://www.esteeton.fi/portal/>)

- A. Yleisohjeita ulkoalueiden, kulkuväylien ja rakennusten esteettömyydestä sekä linkkejä tarkempiin suunnitteluohjeisiin

Näkövammaisten keskusliiton nettisivujen esteettömyysohjeet

(<http://www.nkl.fi/fi/etusivu/esteettomyysratkaisut>)

- B. Ohjeita ulkoalueiden, liikenteen, rakennusten, sähköisten palveluiden ym. esteettömyydestä näkövammaisten näkökulmasta

Eskeh - esteettömyyden kartoitusmenetelmä. Invalidiliitto, 2009

(http://www.invalidiliitto.fi/portal/fi/invalidiliitto/julkaisut/asuminen_liikkuminen_autoilu/, http://www.hel.fi/hki/HKR/fi/Helsinki+kaikille/A_Ohjeita+suunnitteluun/Eskeh)

- C. Rakennetun ympäristön esteettömyyskartoitus – Opas kartoituksen tilaajalle ja toteuttajalle (Invalidiliiton julkaisu O.38., 2009) sekä kartoituslomakkeet ulkotiloja ja rakennuksia varten

Esteetön ympäristö kaikille -opetusohjelmavideo, Euro Tv-News Oy Opetusohjelmat, 2006 (<http://www.eurotvnews.com/Esteeton-ymparisto-kaikille-id-44.html>)

- Opetusohjelmassa käsitellään rakennetun ympäristön esteettömyyttä ja siihen liittyvää lainsäädäntöä. Opetusohjelma on tarkoitettu tietopakettiksi esteettömän ympäristön toteuttajille, kuten rakentajille ja rakennuttajille, suunnittelijoille, viranomaisille sekä eri alojen järjestöille ja oppilaitoksille opetuskäyttöön.

4. Kulkuväylät, muut julkiset ulkotilat, pysäkit

4.1 Lainsäädäntö ja määräykset

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) ja -asetus (895/1999) muutoksineen

- Maankäyttö- ja rakennuslain esteettömyyttä koskevan 117 e § mukaan rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennus ja sen piha- ja oleskelualueet suunnitellaan ja rakennetaan niiden käyttötarkoituksen, käyttäjämäärän ja kerrosluvun edellyttämällä tavalla siten, että esteettömyys ja käytettävyys otetaan huomioon erityisesti lasten, vanhusten ja vammaisten henkilöiden kannalta. Ympäristönhoitoa koskevan 167 § mukaan kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina.
- Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 53 § 1 momentin mukaan hallinto- ja palvelurakennuksen sekä muussa rakennuksessa olevan sellaisen liike- ja palvelutilan, johon tasa-arvon näkökulmasta kaikilla on oltava mahdollisuus päästä, sekä näiden rakennuspaikan tulee soveltua myös niiden henkilöiden käyttöön, joiden kyky liikkua tai muutoin toimia on rajoittunut.

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (669/1978) muutoksineen

- Lain 3 § mukaan kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon kadun liikenteellinen merkitys, liikenteen määrä, säätö ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika sekä eri liikennemuotojen, kuten moottoriajoneuvo- ja jalankulun ja polkupyöräilyn, tarpeet sekä terveellisyys, liikenneturvallisuus ja liikenteen esteettömyys.

4.2 Katuympäristön ja piha-alueiden suunnittelu- ja arviointiohjeet

Esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla (ns. SuRaKu-ohjeet)

- Kuntien ja vammaisjärjestöjen yhteistyönä laatimat esteettömiä julkisia ulkotiloja koskevat ohjeet, viimeisin päivitys vuonna 2008:
(http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/Helsinki+kaikille/A_Ohjeita+suunnitteluun/Esteett_m_n+rakentamisen+ohjeet+%28SuRaKu%29)

A. SuRaKu-ohjekortit:

1. Suojatiet ja jalkakäytävät
2. Kävelykadut ja aukiot
3. Tasoerot
4. Julkiset piha-alueet
5. Puistokäytävät ja levähdyspaikat
6. Leikkipaikat
7. Pysäkkialueet
8. Tilapäiset liikennejärjestelyt

B. Rakenteiden esteettömyyskriteerit esteettömyyden perus- ja erikoistasolle

1. Suojatien reunatuki
2. Ulkoportaat
3. Luiskat
4. Opaslaatat
5. Erotteluraidat
6. Pysäkkikorokkeet
7. Sadevesikourut ja -kaivot
8. Kulkupinnat
9. Suojatiemerkinnot

10. Käsihohteet
 11. Kaiteet
 12. Painonappipylväs
 13. Suojatiemerkkipylväs
 14. Istuimet
 15. Pollarit jalankulkualueilla
 16. Suojatien keskikoroke
 17. Kohokartta
 18. Varoitusalueet
- C. Ulkotilojen esteettömyyden kartoitus- ja arviointiopas, Suunnittelu - Rakentaminen - Kunnossapito SuRaKu, HKR, SOTERA 2005
- Opas kertoo sanoin ja kuvin jalankulun esteettömyydestä. Se soveltuu sekä tarkistuslistaksi että oppimateriaaliksi.

Katuympäristön suunnitteluopas, Suomen kuntatekniikan yhdistys, julkaisu 24, 2011

- Kirja sisältää merkittävimpien katuympäristön elementtien, kadun rakenteiden, kalusteiden ja istutusten suunnittelua ja rakentamista koskevia yleisiä periaatteita sekä yksityiskohtaista materiaali- ja mitoitus-tietoa. Vuonna 2011 uudistettua opasta on täydennetty mm. uusimmalla tiedolla esteettömyydestä.

Suomen paikallisliikenneliiton infrakortit, 2008

(<http://www.paikallisliikenneliitto.com/index.php?area=3&id=12>)

- Esteettömyydestä on kerrottu mm. seuraavissa korteissa (linjassa samaan aikaan päivitettyjen SuRaKu-ohjeiden kanssa)
 - o Nro 1 Esteetön bussipysäkki
 - o Nro 2: Pysäkkilevennyksen mitoitus
 - o Nro 3: Pysäkkien suunnittelu kunnossapidon kannalta
 - o Nro 4 Sähköinen informaatio pysäkeillä ja vaunuissa
 - o Nro 6: Vaihtopysäkki (eritaso)

Kohokarttojen ja koho-opasteiden suunnittelu ulkokäyttöön, 2008

- Helsinki Kaikille -projektin puitteissa laadittu ohje, jonka tavoitteena on auttaa eri tahoja näkövammaisille henkilöille tarkoitettujen kohokarttojen ja koho-opasteiden suunnittelussa, suunnitteluttamisessa ja valmistuksessa. Ohje sisältää suosituksia ja ohjeita mm. piste- ja kohokirjainten käytöstä, niiden koosta, erilaisten opasteiden sijoituksesta ja mitoituksesta sekä valmistuksesta, materiaaleista ja väreistä.

Kaupunkien omat suunnitteluohjeet

- Useimmilla isoilla kaupungeilla on eritasoisia omia ohjeita katujen ja katu ympäristön suunnitteluun. Niitä hyödyntävät ao. kaupunkien ohella usein myös muut kunnat.
- Esimerkiksi Helsingin kaupungin suunnitteluohjeita on koottu lähteeseen <http://www.hel.fi/www/hkr/fi/julkaisut/ohjeet-suunnittelijoille/ohjeet-suunnittelijoille>. Sivulta löytyy mm. kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston laatima katutilan mitoitusohje liikennesuunnitelmien, yleissuunnitelmien sekä katusuunnitelmien lähtökohdaksi ”Katutilan mitoitus – Suunnitteluohjeet Helsingin kaupungille” (2014).

4.3 Liikenneviraston suunnitteluohjeet

Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014

- Ohjeessa käsitellään jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettujen väylien ja alueiden suunnitteluperiaatteita, liikenteen ohjausta, jalankulku- ja pyöräilyväylien varusteita, pyöräpysäköintiä sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn liittyvää kunnossapitoa.

Ohjeessa käsitellään myös joukkoliikennepysäkkien ja terminaalien jalankulkuympäristöä. Ohjetta voidaan soveltaa sekä maantieympäristössä että kaduilla ja taajamissa. Ohjeen laatimisessa on otettu huomioon ajantasaiset esteettömän ympäristön suunnitteluperiaatteet ja -ohjeet.

Taajamapäälylysteet ja reunatuet. Suunnitteluohje TIEL 2140010, Tiehallinto, 1997 (<http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf2/2140010taajamapaallysteet.pdf>)

- Julkaisussa esitetään perusteita ja ohjeita kevyen liikenteen väylien ja taajamaväyliin liittyvien alueiden ja välikaistojen päälylysteen sekä reunakivien valintaan.
- ✓ *Suunnitteluohjeen ajantasaisuus on tarpeen tarkistaa, mm. ohjeessa esitetyt esimerkkikuvat suojatiejärjestelyistä, niiden reunakiviratkaisuista ja kävelyn ja pyöräilyn erottelusta ovat osin vanhentuneet.*

Linja-autopysäkit. Suunnitteluohje TIEH 2100015-02, Tiehallinto, 2003 (<http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2100015-02lautopys.pdf>)

- Linja-autopysäkkien suunnitteluohje koskee maanteiden pysäkkejä sekä maaseutu että taajama-alueella. Ohjeessa käsitellään pysäkin valintaperusteita, sijoittamista liittymien yhteyteen ja linjaosuuksille, pysäkin mitoitusta, pysäkin varusteita ja informaatiota sekä kevyen liikenteen järjestelyitä.
- ✓ *Suunnitteluohjeen ajantasaisuus on tarpeen tarkistaa korotetun pysäkin osalta vastaamaan Paikallisliikenneliiton ja SuRaKu-ohjeita (mm. odotustilan reunatuen korkeus eri tilanteissa, näkövammaisia varoittava kontrastivyöhyke) ja yhdistää alla olevan ohjeen Linja-autopysäkkien varusteet, laatuvaatimukset (Suunnitteluohje TIEH 2000014-v-04) kanssa yhdeksi ohjejulkaisuksi.*

Linja-autopysäkkien varusteet, laatuvaatimukset. Suunnitteluohje TIEH 2000014-v-04, Tiehallinto, 2004 (<http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2000014-v-04linja-autopysvarust.pdf>)

- Julkaisu sisältää ohjeita yleisten teiden linja-autopysäkkien varusteiden valintaan sekä laatuvaatimukset varusteille. Pääpaino on odotuskatoksen laatuvaatimuksissa.
- ✓ *Suunnitteluohjeen ajantasaisuus on tarpeen tarkistaa vastaamaan Paikallisliikenneliiton ja SuRaKu-ohjeita kulkuväylän vapaan leveyden osalta ja yhdistää em. ohjeen Linja-autopysäkit (Suunnitteluohje TIEH 2100015-02) kanssa yhdeksi ohjejulkaisuksi.*

Pysäköimis- ja levähdysalueet. Suunnitteluohje TIEL 2130015, Tiehallinto, 1997 (http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf2/pysakoimis_ ja_levahdysalueet.pdf)

- Ohjeessa käsitellään pysäköimis- ja levähdysalueuokittelua sekä ympäristöä koskevia ja liikenneteknisiä ohjeita. Esteettömyyttä käsitellään vähän, mutta todetaan, että esteettömyys levähdysalueen kaikkiin osiin ja palveluihin (mm. käymälään) on tärkeää.

4.4 Kunnossapidon ja työmaiden ohjeistus

Esteettömyys talvihoidossa. Suomen Kuntaliitto, 2005 (http://shop.kunnat.net/product_details.php?p=120)

- Selvityksessä esitetään tarkennuksia jalankulkureittien kunnossapitoluokitukseen ja laatuvaatimuksiin sekä käsitellään mm. urakkasopimuksia, vuorovaikutusta ja tiedottamista.

Katujen kunnossa- ja puhtaanapidon laatutaso ja väylien luokittelu. Suomen Kuntaliitto, 2007 (<https://www.rakennustietokauppa.fi/katujen-kunnossa-ja-puhtaanapidon-laatutaso-ja-vaylien-luokittelu/104886/dp>)

- Kunnille tarkoitettu ohje kunnossapidon laatutasovaatimuksista, väylien sijoittamisesta kunnossapitoluokkiin ja yksityiskohtaisista määräyksistä. Ohjeessa on otettu huomioon em. "Esteettömyys talvihoidossa" -hankkeen tulokset.

Ylläpidon esteettömyysohjeet ja tuotevaatimukset, 2007

(http://www.hel.fi/hki/HKR/fi/Helsinki+kaikille/A_Ohjeita+suunnitteluun/Yll_pidon+estee tt_myysohjeet)

- "Esteettömyys talvihoidossa" -hankkeen jatkona Helsingin kaupungin, Tampereen kaupungin ja Hämeen tiepiirin yhteistyönä laatima ohjeraportti sekä kullekin taholle räätälöidyt tuotevaatimukset kunnossapitourakoiden kilpailuttamiseen ja ohjeistamiseen:
 1. Erotteluraidat
 2. Istuimet
 3. Kaiteet
 4. Koho-opasteet
 5. Kulkupinnat
 6. Käsijohteet
 7. Leikkipuistot
 8. Opaslaatat
 9. Pollarit
 10. Pysäkkialue
 11. Sadevesikourut, kaivot
 12. Suojatiet
 13. Ulkoportaajat ja luiskat
 14. Varoitusalueet

Katujen ja kevyen liikenteen väylien ylläpitosuunnitelman ohje. Suomen Kuntaliitto, 2008. (http://shop.kunnat.net/product_catalog.php?c=11&page=2)

- Katujen ja kevyen liikenteen väylien ylläpitosuunnitelma on kadunpidon apuväline, jolla pyritään kunnossapidon kehittämiseen suunnitelmallisemmaksi toiminnaksi osana kunnan toiminnan ja talouden muuta suunnittelua. Samalla suunnitelma määrittää tarjottavan palvelutason eri liikkujaryhmille.

Liikenne tietyömaalla, Tienrakennustyömaat– Toteuttamisvaiheen ohjaus. Suunnitteluohje TIEH 2200053-09, Tiehallinto, 2009

(http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2200053-09_tienrakennustyomaat.pdf)

- Ohjeessa esitetään mm., miten maantietyömaiden liikenteen ohjaus, nopeusrajoitukset, kiertotiet, kevyen liikenteen ja kiinteistöjen yhteydet sekä päällysteet on hoidettava työn aikana erilaisilla teillä ja kevyen liikenteen väylillä.
- Esteettömyyteen liittyviä ohjeita annetaan kevyen liikenteen väylillä tehtävien töiden osalta mm. tilapäisen kulkureitin leveydestä, kaltevuudesta, pinnan tasaisuudesta sekä suojalaitteiden johdattavuudesta näkövammaisen kannalta. Linja-autopysäkkien osalta ohjeistetaan huolehtimaan siitä, että pysäkillä pääsee työmaan aikana myös lastenvaunuilla ja muutkin esteettömyysnäkökohdat otetaan huomioon.

Sulku- ja varoituslaitteet, Laatuvaatimukset ja käyttö – Toteuttamisvaiheen ohjaus. Suunnitteluohje LO 39/2013, Liikennevirasto, 2013

(http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2013-39_sulku_varoituslaitteet_web.pdf)

- Ohje määrittää tieliikennelakiin ja -asetukseen perustuen maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä – ml. kevyen liikenteen väylät – käytettävien sulku- ja varoituslaitteiden laatu- ja mittavaatimukset eri toimintaympäristöluokissa. Annetut mitat ja

vaatimukset ovat minimiarvoja, joita voidaan kiristää tarvittavilta osin urakkakohtaisesti.

4.5 Muita julkaisuja

Idékatalog: Åtgärder för ökad tillgänglighet – Nordisk jämförelse för universell utformning. Version 3.0, Nordiskt vägforum NVF, 2012

(<http://www.nvfnorden.org/lisalib/getfile.aspx?itemid=5566>)

- Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin (PTL) esteettömyysryhmän kokouksia esimerkkejä arvioineen tavallisimmista pohjoismaissa käytetyistä jalkakäytävien ja pysäkkialueiden ratkaisusta, joilla on pyritty lisäämään esteettömyyttä.

5. Asemarakennukset ja -alueet, opastus ja informaatio

Ks. myös luvut 4 ja 6

5.1 Lainsäädäntö ja määräykset

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) ja -asetus (895/1999) muutoksineen

- Maankäyttö- ja rakennuslain 117 § 3 momentin mukaan rakennuksen tulee olla tarkoitustaan vastaava, korjattavissa, huollettavissa ja muunneltavissa sekä, sen mukaan kuin rakennuksen käyttö edellyttää, soveltua myös sellaisten henkilöiden käyttöön, joiden kyky liikkua tai toimia on rajoittunut. Lain esteettömyyttä koskevan 117 e § mukaan rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennus ja sen piha- ja oleskelualueet suunnitellaan ja rakennetaan niiden käyttötarkoituksen, käyttäjämäärän ja kerrosluvun edellyttämällä tavalla siten, että esteettömyys ja käytettävyys otetaan huomioon erityisesti lasten, vanhusten ja vammaisten henkilöiden kannalta. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa uuden rakennuksen rakentamista, rakennuksen korjaus- ja muutostyötä sekä rakennuksen käyttötarkoituksen muutosta varten tarvittavia tarkempia säännöksiä: 1) rakennuksen sekä sen kulkuväylien ja hygieniatilojen mitoituksesta; 2) ta-soeroista sekä 3) kokoontumistiloista ja majoitustiloista.
- Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 53 § mukaan hallinto- ja palvelurakennuksen sekä muussa rakennuksessa olevan sellaisen liike- ja palvelutilan, johon tasavertoinen näkökulmasta kaikilla on oltava mahdollisuus päästä, sekä näiden rakennuspaikan tulee soveltua myös niiden henkilöiden käyttöön, joiden kyky liikkua tai muutoin toimia on rajoittunut. Liikkumisesteettömästä rakentamisesta annetaan tarkempia säännöksiä Suomen rakentamismääräyskokoelmassa.

Suomen rakentamismääräyskokoelma

- Ympäristöministeriön julkaisemassa Suomen rakentamismääräyskokoelmassa annetut määräykset ovat Suomen lakia täsmentäviä säännöksiä ja siten velvoittavia. Samassa määräyskokoelmassa on myös annettu määräyksiä tarkentavia ohjeita, jotka eivät ole velvoittavia. Rakentamismääräyskokoelman määräykset koskevat rakennuksia sekä niiden tonttia tai rakennuspaikkaaja niitä noudatetaan uusissa rakennushankkeissa sekä korjaus- ja muutostöissä toimenpiteiden laajuuden niin edellyttäessä. Esteettömyyden kannalta keskeiset määräyskokoelman osat ovat:
 - o **F1 Esteetön rakennus, Määräykset ja ohjeet 2005** (Ympäristöministeriön asetus esteettömästä rakennuksesta 1.10.2004): Maankäyttö- ja rakennuslain nojalla annetut, rakentamisessa sovellettavat määräykset ja ohjeet esteettömästä rakennuksesta.
 - o **F2 Rakennuksen käyttöturvallisuus, Määräykset ja ohjeet 2001** (Ympäristöministeriön asetus rakennuksen käyttöturvallisuudesta 1.3.2001): Maankäyttö- ja rakennuslain nojalla annetut, rakentamisessa sovellettavat määräykset ja ohjeet rakennuksen käyttöturvallisuudesta.

5.2 Asemien suunnittelu- ja arviointiohjeet

Esteetön rakennus ja ympäristö – Suunnitteluopas. Rakennustietosäätiö, 2007

- Oppaassa esitetään suunnittelu- ja mitoitusperusteita Suomen rakentamismääräyskokoelman osien F1 Esteetön rakennus, määräykset ja ohjeet 2005, G1 Asuntosuunnittelu, määräykset ja ohjeet 2005 sekä F2 Rakennuksen käyttöturvallisuus, määräykset ja ohjeet 2001, soveltamisaloilta.

Tulevaisuuden esteetön raideliikenne – käytettävyys ja saavutettavuus terminaali-alueilla (Ira Verma, Johanna Hätönen, Päivi Aro). Aalto-yliopiston teknillinen korkeakoulu, Sosiaali- ja terveydenhuollon tekniikan ja rakentamisen instituutti Sotera, 2010

- Julkaisussa on raportoitu käyttäjätutkimus raideliikenneterminaalien käytettävyyteen ja saavutettavuuteen vaikuttavista ratkaisuista, määritetty tärkeimmät kehittämistarpeet sekä esitetty ohjeistus tunnettujen hyvien käytäntöjen sekä uusien esteettömien suunnitteluratkaisujen soveltamisesta raideliikenneterminaaleihin.

Esteetön valaistus ja selkeät kontrastit asema-alueilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 39/2006 (http://www.lvm.fi/fileserver/Julkaisu%2039_2006.pdf)

- Julkaisu sisältää selvityksen ja suunnitteluohjeistusta asemaympäristöjen esteettömän valaistuksen ja kontrastien suunnittelun parantamiseksi.

Esteetön kuuntelu ympäristö -esite. Kuuloliitto ry, 2012

(www.kuuloliitto.fi/document.php?DOC_ID=625&SEC=be184d1a2c091a4fb7adc86443e01b8e&SID=1#esteetn_kuunteluympirist_-esite.pdf)

- Esitteessä kerrotaan yleisellä tasolla, mistä kaikista osatekijöistä esteetön kuuntelu ympäristö muodostuu ja miten kuulovammaisten tarpeet voidaan ottaa huomioon.

Kaikenkuuloisille! Kuulovammaisten huomioonottaminen tilojen ja toimintojen suunnittelussa – neuvottelu- ja koulutusmateriaali (Heli Koivu), Kuulonhuoltoliitto ry, 1999

(www.kuuloliitto.fi/document.php?DOC_ID=62&SEC=6254bfbe411a816bb011cd7d1b1473a3&SID=1#kaiken_kuuloisille.pdf)

- Julkaisu opastaa kuulovammaisten huomioonottamisesta tilojen ja toimintojen suunnittelussa niin uudis- kuin korjausrakentamisen yhteydessä. Oppaassa on tietoa kuulovammaisten kannalta oikeanlaisen akustiikan, valaistuksen ja tilojen suunnittelusta sekä äänensiirtojärjestelmistä ja muusta apuvälinetekniikasta. Lisäksi on koottu luetteloiksi kirjallista materiaalia sekä kuulovammaisjärjestöjen, asiantuntijoiden ja alan yritysten yhteystietoja.

5.3 Joukkoliikenneopastuksen ja -informaation suunnitteluohjeet

Joukkoliikenteen tiedotuspalvelujen käytettävyys – Ohje käyttäjäystävällisyyden parantamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 2/2003 (www.transportal.fi/hankkeet/elsa/tietopankki/tietopankki_pdf/Joukkoliikenteen_tiedotuspalvelujen_kayttettavyys.pdf) sekä julkaisuun liittyvät ohjekortit

- Julkaisu kokoaa yhteen hyvän käytännön ohjeet kaikille sopivasta joukkoliikenteen informaatiosta. Raporttiosassa on yleiskuvaus esteettömän informaation kriteereistä sekä matkaketjun eri osissa tarvittavasta informaatiosta. Tarkemmat ohjeet on esitetty ohjekorteissa, joiden aiheena on
 1. Elektroniset pysäkinäytöt
 2. Ennakkotiedotus
 3. Henkilökohtainen palvelu
 4. Infokioski
 5. Joukkoliikennevälineiden sisänäytöt
 6. Joukkoliikennevälineiden ulkoinen informaatio
 7. Kilvet ja opasteet
 8. Kuulovammaisuus ja joukkoliikenneinfo
 9. Liikuntavammaisuus ja joukkoliikenneinfo
 10. Liityntäpysäköinti
 11. Näkövammaisuus ja joukkoliikenneinfo
 12. Puhelinpalvelu

13. Pysäkin kiinteä informaatio
14. Terminaalin kiinteä informaatio
15. Terminaalin muuttuva informaatio
16. Www-sivut

✓ *Ohjekortteja ei saatavissa sähköisenä ja ohjeisto on osin vanhentunut. Varsinkin ajantasaisen ja mobiili-informaation kehitys on ollut nopeaa ja sen käyttö on lisääntynyt. Toimivan informaation merkitys joukkoliikennematkustajalle on erittäin suuri ja siksi ajantasaisten suositusten olemassaolo kaikille soveltuvasta informaatiosta on tärkeää. Suositukset ohjekortteineen on tarpeen päivittää ja saattaa sopivassa muodossa laajempaan käyttöön, ottaen kuitenkin huomioon mm. rautatiejärjestelmää koskevan ohjeistuksen tilanteen ja siinä joka tapauksessa tehtävän uudistustyön (ks. luku 6).*

Esteettömän opastuksen kuvasymbolit, 2011

(<http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/Helsinki+kaikille/Kuvasymbolit>)

- Helsinki kaikille -projektin ja sidosryhmien yhteisessä Esteettömyyssymbolihankkeessa kootut ja suunnitellut esteettömyyteen sekä yleisiin palveluihin liittyviä kuvasymboleja, jota voi käyttää monipuolisesti palveluiden kartoissa, tilaopasteissa, opaskylteissä ja verkkotiedottamisessa. Lisäksi sivustolla on vinkkejä kuvasymboleja sisältäviin standardeihin ja suunnitteluohjeisiin.

HSL:n opastus terminaaleissa, 2015

- HSL:n opastus terminaaleissa -suunnitteluohje löytyy HSL:n Tyyliopas-sivuilta (<https://www.hsl.fi/tyyliopas>). Ohje koskee HSL-liikenteen bussiterminaalialueita ja siinä annetaan opastukselle pääsuuntaviivat, jonka avulla yksittäisten kohteiden suunnittelijat pääsevät yhtenäiseen lopputulokseen. Ohjeessa annetaan myös suositukset rakennuttajille hyvistä käytännöistä laadukkaan ja käyttäjäystävällisen lopputuloksen saavuttamiseksi opasteissa. Ohje kuvataan käytettävät opasteet ja niiden sijoitusperiaatteet sekä opasteiden sisältö ja mitoitus.

HSL:n opastuksen kuvasymbolit, 2015

- HSL:n tyylioppaan piktogrammikirjasto <https://www.hsl.fi/tyyliopas/piktogrammit> sisältää HSL:n alueen opastuksessa ja viestinnässä käytettävät kuvasymbolit, mukaan lukien esteettömiin palveluihin liittyvät piktogrammit.

Verkkopalvelun saavutettavuus -sivu. Julkishallinnon verkkopalvelujen laatukriteeristö ja arviointityökalu Laatu verkkoon, Suomi.fi/Työhuone-sivusto, Valtionkonttori, 19.2.2015

(https://www.suomi.fi/suomifi/tyohuone/laatu_verkkoon/verkkopalvelun_saavutettavuus/index.html). Sivü sisältää useita ohjejulkaisuja linkkeineen verkkopalvelun saavutettavuuden suunnitteluun ja arviointiin:

Verkkosisällön saavutettavuusohjeet (WCAG) 2.0. World Wide Web Consortiumin (W3C) laatima WCAG 2.0 (Web Content Accessibility Guidelines 2.0) kattaa laajan joukon suosituksia, joiden avulla verkkosisällön saavutettavuutta voidaan parantaa. Sen AA-tasoon yleensä pyritään, kun tehdään verkkosivuille esteettömyysarviointeja ja -korjauksia.

SADe-ohjelman esteettömyystoimintamalli. Toimintamalli kuvaa, miten esteettömyys huomioidaan sähköisiä tieto- ja viestintätekniikkaan perustuvia palveluja rakennettaessa. Malli on tuotettu tukemaan VM:n Sähköisen asioinnin ja demokratian vauhdittamishjelman (SADe) hankkeita, mutta sitä voi vapaasti hyödyntää suosituksena ja apuneuvona myös muualla.

Esteettömyys huomioitu -leima. Esteettömyys huomioitu -leima on Näkövammaisten Keskusliiton, Adagen ja Yleisradion yhteistyössä kehittämä kriteeristö ja esteettö-

myyden arviointimalli verkkosivustoille. Leiman myöntämistä hallinnoi Näkövammaisten keskusliitto.

Verkkopalveluiden saavutettavuus. Kehitysvammaliiton Papunet-sivustolta löytyy tietoa yleisesti verkkopalveluiden saavutettavuudesta ja käytettävyydestä sekä niiden arvioinnista:

- Selkokieli verkkopalveluissa ja selkokielisyyden arviointi
Papunet-sivustolla on tietoa siitä, miten kannattaa rakentaa helppokäyttöiset selkokielliset sivut ja kuinka niitä olisi arvioitava.
- Tiedostot saavutettavuuden ja selkokielisten sivujen arviointiin
Luettelo kaikista Papunetin saavutettavuus-sivustolla olevista ohjeista, arviointipohjista, heuristiikoista ja esimerkkiarvioista.
- Mallipohja: selainkäyttöisen verkkopalvelun hankinnassa käytettävät esteettömyysvaatimukset
Sovellettu vaatimusluettelo WCAG 2.0 mukaisten esteettömyyskriteerien tasojen A ja AA täyttämiseksi. Dokumentti pohjautuu Kehitysvammaliiton Papunet-verkkopalveluyksikön tuottamaan WCAG 2.0 arviointityökaluun ja tarkistuslistaan ja on toteutettu Kehitysvammaliiton, Aalto Yliopiston, Jyväskylän yliopiston, Design for All-verkoston ja Valtiokonttorin Valtion IT-palvelukeskuksen yhteistyönä.

WWW-sivut jokaiselle sopiviksi – Esteettömien verkkosivujen tekemisen opas kaikille tekijöille ja teettäjiille (Jukka K. Korpela). TIEKE Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus ry, 2003 (<http://www.tieke.fi/pages/viewpage.action?pageId=15112643>)

- Opas käsittelee sitä, miten verkkosivut saadaan mahdollisimman hyvin kaikkien ihmisten käytettäviksi. Opas on tarkoitettu ensisijaisesti verkkosivujen tekijöille, mutta on hyödyllinen myös sivujen teettäjiille.

6. Rautatieliikenteen infrastruktuuri ja kalusto

Ks. myös luku 5

6.1 Lainsäädäntö ja määräykset

Ratalaki (110/2007)

- Ratalain 6 § mukaan eri väestöryhmien tarpeisiin ja esteettömään liikkumiseen on mahdollisuuksien mukaan kiinnitettävä huomiota rautatien rakentamisen yhteydessä.

Valtioneuvoston asetus rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta (372/2011)

- Lain 5 §:ssä ja siihen liittyvässä liitteessä III säädetään rautatielain 42 §:ssä tarkoitettuja rautatiejärjestelmän olennaisia vaatimuksia koskevista yleisistä vaatimuksista ja kunkin osajärjestelmän erityisvaatimuksista. Vaatimuksia on asetettu myös esteettömyydelle osajärjestelmissä infrastruktuuri, liikkuva kalusto, käyttötoiminta sekä henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset. Vaatimukset koskevat suunnittelua, rakentamista, uusimista, parantamista, ylläpitoa ja toimintaa.

EU-komission asetus vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (EU) N:o 1300/2014 (ns. PRM-YTE)

- Vuoden 2015 alussa voimaan tullut rautatiejärjestelmän esteettömyyttä koskeva asetus (1300/2014) korvasi aiemman komission päätöksen (2008/164/EY muutoksineen). PRM-YTE annettiin näin aikaisemmasta poiketen asetuksena, mikä tarkoittaa, että se on suoraan velvoittava ilman kansallista täytäntöönpanoa.
 - o Aiheeseen liittyvät myös Komission asetus (EU) N:o 454/2011, Euroopan laajuuden rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja Komission asetus (EU) N:o 1302/2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä.
- PRM-YTE:ssä on sekä infrastruktuuria että liikkuvaa kalustoa koskevia, niin yleisiä kuin teknisten yksityiskohtien mitoitukseen liittyviä määräyksiä. Sitä sovelletaan uuteen tai parannettavaan infrastruktuuriin ja liikkuvaan kalustoon.
- Muutoksena aikaisempaan on mm. määräysten laajentuminen kattamaan kaikki asemat kun aiempi YTE koski vain TEN-verkon asemia. Siirtymäajan jälkeen on myös poistumassa sääntö, jonka mukaan hiljaisilla asemilla, joiden lähellä alle 30 km päässä on esteetön asema, ei tarvitse olla esteetöntä reittiä. Aiempiin määräyksiin verrattuna myös mm. näkövammaisten opastus vaatii kehittämistä.
- Infrastruktuurilta edellytetään ennen käyttöönottoa vaatimustenmukaisuuden arviointia myös esteettömyyden osalta sekä suunnittelu- että rakennusvaiheissa. Vastaavasti liikkuvalla kalustolla ja teknisiltä järjestelmiltä (esimerkiksi näyttölaitteet, junien hissit ja luiskat ym.) edellytetään suunnitteluvaiheen katselmusta ja tyyppitestausta.
- ✓ *Jatkossa jäsenmailta vaaditaan sekä infrastruktuurin että liikkuvan kaluston kattava, päivitettävä esteettömyysinventointi, jonka on tarkoitus palvella sekä esteettömyyden parantamista että matkustajien käyttöön tarkoitettua esteettömyystietoa. Inventoinnin sisällön yhteinen määrittely on käynnissä, Suomesta vastuutaho on Trafli. Infrastruktuurin osalta Liikennevirastolla on jo olemassa jatkuvasti päivitettävä tietokanta asemien ja seisakkeiden esteettömyydestä (Liikenneviraston extranet: <https://extranet.liikennevirasto.fi/Esteettomyystietokanta/Astart.asp>, vaatii salasanan). Myös junakaluston osalta esteettömyyden taso on tiedossa.*

- ✓ *Sanoin vaaditaan vähintään 10 vuodeksi laadittu, vähintään viiden vuoden välein päivitettävä kansallinen toteutussuunnitelma, jossa kuvataan nykyinen esteettömyystilanne, määritellään strategia ja priorisointisäännöt puutteiden poistamiseksi, arvioidaan tarvittavien toimenpiteiden laajuus ja jäljelle jääviä puutteita kompensoivien toimien (avustus) edistämistarve sekä tarkastellaan rahoitusta. Strategia koskee sekä infrastruktuuria että liikkuvaa kalustoa ja se on laadittava yhteistyössä rataverkon haltijan, aseman haltijoiden, rautatieyritysten ja tarvittaessa paikallisviranomaisten kanssa, käyttäjien etujärjestöjä kuullen. Toteutussuunnitelman valmistelu on käynnissä Trafin toimesta. Toteutussuunnitelman laatimisenä syötteenä ovat muun muassa em. esteettömyysinventaari, Liikenneviraston vuoden 2015 aikana valmistuva Henkilöliikennepaikkojen kehittämissuunnitelma, jossa myös esteettömyysasiat ovat olleet mukana tarkastelussa, samoin kuin VR:n ja pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö JKOY:n kalustostrategiat.*

Esteettömyys rautatiejärjestelmässä, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin määräys, TRAFI/8596/03.04.02.00/2014

- B. 1.1.2015 voimaan astuneessa määräyksessä tarkennetaan uutta saavutettavuus-YTEä laiturin vaara-alueen ja osana esteetöntä reittiä käytettävän tasoylikäytävän varoituslaitteiden osalta, kielletään rakentamasta uudelle rautatieasemalle tasoylikäytävää osana esteetöntä reittiä sekä veloitetaan rataverkon haltija tai asemanhaltija ja rautatieyrittäjä sopimaan liikkumisesteisten matkustajien kuljetuksen järjestämisen vastuista, velvollisuuksista ja asiakastiedottamisesta (tilanteessa, jossa hyvin hiljaista asemaa ei paranneta esteettömäksi).

6.2 Liikenneviraston suunnitteluohjeet ja -vaatimukset

Liikenneviraston Ratatekninen ohje RATO 16 "Väylät ja laiturit" (2009)

- C. Sisältää asema-alueiden esteettömyyttä koskevat vaatimukset ja ohjeet, joita on noudatettava nykyisten asema-alueiden, rakenteiden, laitureiden ja kulkuyhteyksien kunnossapidossa ja parantamisessa sekä uusien suunnittelussa ja rakentamisessa valtion rataverkolla.
- ✓ *Ratateknisten ohjeiden päivitys alkaa vuonna 2015, mm. asemalaitureita koskeva suunnitteluohje tullaan päivittämään vastaamaan em. 1.1.2015 voimaan astuneen EU-asetuksen (PRMYTE) vaatimuksia.*

Laiturien kunnossapitosäännöt ja henkilökunnan pätevyysvaatimukset. Liikenneviraston ohje 18.6.2010

- Ohjeessa on esitetty saavutettavuus-YTE:n mukaiset kunnossapitovaatimukset, joilla varmistetaan liikuntarajoitteisten matkustajien pääsy oikeaan junaan, kun esteettömyyteen liittyviä varusteita tai laitteita (mm. laiturinäytöt, kulutukset, hissit, laituripolut) huolletaan, vaihdetaan tai korjataan.

Opastusjärjestelmä. Ratahallintokeskus, 1997

- Käsikirja sisältää kuvauksen Ratahallintokeskuksen (nykyisin Liikennevirasto) opastusjärjestelmästä. Käsikirjan tarkoituksena on antaa yleiskuva rautatieympäristön opastuksesta sekä toimia ohjeena yksittäisiä opastehankkeita suunniteltaessa. Se sisältää opastusjärjestelmän visuaalisten peruselementtien kuvauksen sekä opastuksen yleisperiaatteiden ja pääopastetyyppien ulkoasun esittelyn. Käsikirjan sisältämät ohjeet ovat luonteeltaan velvoittavia.

Rautatieasemien staattiset opasteet – Suunnitteluohje. Liikenneviraston ohjeita 3/2013

- Suunnitteluohjeessa on esitetty Liikenneviraston rautatieasemien matkustajainformaatiojärjestelmän staattisten opasteiden sisältöön ja mitoitukseen liittyvät vaatimukset, opastuksen periaatteet ja käytettävät opasteet ml. Liikenneviraston opastusjärjestelmän mukaiset piktogrammit. Ohjeessa on otettu huomioon Rata-tekniikan ohjeiden (RATO) osassa 16 "Väylät ja laiturit" esitetyt vaatimukset sekä noudatettu "Esteettömyys rautatiejärjestelmässä"-määräyksen vaatimuksia (TRA-FI/7107/03.04.02.00/2011).

Rautatieasemien staattiset opasteet – Vaatimusmäärittely. Liikenneviraston ohjeita 4/2013

- Ohjeessa on esitetty Liikenneviraston rautatieasemien matkustajainformaatiojärjestelmän staattisiin opasteisiin kohdistuvat tekniset ja toiminnalliset laatuvaatimukset.

7. Linja-auto- ja taksikalusto, vesiliikenteen matkustaja-alukset

7.1 Linja-auto- ja taksikalustoa koskeva lainsäädäntö

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle

- Euroopan Unionin moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksyntäjärjestelmää säätelevä puitedirektiivi, jossa vahvistetaan yhdenmukaistetut puitteet uusien ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnälle. Direktiivin liitteissä on viitattu varsinaisiin teknisiin vaatimuksiin, joiden mukaan ajoneuvot on testattava.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 407/2011 niin sanotun yleisen turvallisuusasetuksen (EY) N:o 661/2009 muuttamisesta

- Em. puitedirektiivin nojalla annettu asetus, jossa mm. säädetään, että M2 - tai M3 -luokan ajoneuvojen (eli linja-autojen) yleisen rakenteen hyväksyntävaatimuksissa noudatetaan Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) säännön nro 107 muutossarjaa 03. Sama viittaus on myös tuoreimmassa muutossasetuksessa (EU) 2015/166.

Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission UNECE:n sääntö (ns. E-sääntö) nro 107 – M2- tai M3- luokan ajoneuvojen yleisen rakenteen hyväksymistä koskevat yhdenmukaiset vaatimukset

- Em. yleinen turvallisuusasetus velvoittaa noudattamaan E-sääntöä nro 107.
- Linja-autojen esteettömyydestä säädetään erityisesti E-säännön nro 107 muutossarjan 03 kohdissa 5.2, 5.3 ja 5.4 sekä liitteessä 8. Lisäksi kohdassa 2 on bussien alaluokitus ja muita esteettömyyteen liittyvien laitteiden tai ominaisuuksien määritelmiä sekä liitteissä 3 ja 4 joitakin myös esteettömyyteen liittyviä määräyksiä mm. ovista ja kädensijoista. E-säännön nro 107 muutossarja 03 on julkaistu liitteessä <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2010:255:TOC>.
- E-säännön nro 107 muutossarjan 03 mukaan ns. kaupunkibussien on oltava säännön liitteessä 8 määriteltyjen esteettömyysvaatimusten mukaan sellaisia, että liikuntaesteiset ja ainakin yksi pyörätuolia käyttävä henkilö pääsevät niihin.
- E-sääntöön nro 107 on tehty muutossarjan 03 julkaisun jälkeen useita muutoksia. Niitä ei ole vielä säädetty EU:ssa pakolliseksi, mutta myös uusimpien muutosten mukaiset ajoneuvot pitää hyväksyä liikenteeseen EU-maissa. Tärkein esteettömyyttä koskeva muutos on sallia muissa kuin nivelbusseissa vain yksi yhteinen paikka pyörätuolille ja lastenvaunuille. Tällöin paikassa pitää kuitenkin olla kyltti, jossa kehoitetaan antamaan tilaa pyörätuolin käyttäjälle. E-säännön nro 107 viimeisin muutossarja 06 löytyy englanniksi lähteestä <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html>.

Huom! Em. direktiivi, asetus ja E-sääntö koskevat ajoneuvojen valmistusta ja hyväksymistä liikenteeseen. Ne eivät edellytä tietynlaisen kaluston käyttöä tietynlaisessa liikenteessä vaan siltä osin päätösvalta on jäsenmailla. Suomen lainsäädännössä ei ole vaatimuksia tietyn kaluston käytöstä, vaan päätösvalta on yhteiskunnan tukemassa liikenteessä joukkoliikenteen toimivaltaisella viranomaisella ja markkinaehtoisessa liikenteessä yrittäjällä. Joukkoliikenteessä (48§) vaaditaan kuitenkin, että yrittäjän on annettava ja julkaistava nettisivuillaan laatulupa, jossa on mm. mainittava käytettävä kalusto ja sen matalalattiaisuus sekä vammaisille soveltuvat palvelut. Toimivaltaisen viranomaisen hankkiman liikenteen osalta voidaan kuitenkin sopia, että viranomaisen vastaa laatulupauksesta.

Komission asetus (EU) N:o 214/2014 puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY liitteiden II, IV, XI, XII ja XIII muuttamisesta

- Asetuksella mm. asetetaan tiukempia vaatimuksia ambulansseille ja pyörätuolin käyttäjille tarkoitetuille ajoneuvoille ja säädettiin pyörätuolin kiinnityksen ja matkustajan turvajärjestelmien testausta koskevista lisävaatimuksista. Pyörätuolin käyttäjille tarkoitettujen ajoneuvojen lisävaatimukset koskevat vain henkilöautoja (ajoneuvoluokka M1).

Huom! Edellä EU-säännöksissä puhutaan uusien ajoneuvojen vaatimuksista. Vanhat ajoneuvot saavat olla liikenteessä, jos täyttävät käyttöönottoajankohtanaan voimassa olleet vaatimukset. Käytössä oleva kalusto ei näin välttämättä täytä samoja vaatimuksia, joita uusilta edellytetään. Jos tällaisia ominaisuuksia halutaan esim. ostoliikenteessä, niitä pitää kilpailutuksessa edellyttää. Erityisen selvästi tämä koskee asetuksessa 214/2014 mainittuja ambulanssivaatimuksia, jotka koskevat vain uutta ajoneuvotyyppiä, eivät yksittäishyväksynnän kautta liikenteeseen hyväksytyä uutta ambulanssia. Yksittäishyväksyntä on Suomessa ambulansseille lähes aina käytännössä sovellettu menettely.

Ajoneuvolaki (1090/2002) muutoksineen

- Lain uuden 27 a §:n (12.12.2014/1042) mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat tekniset määräykset mm. kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä sellaisen M-luokan ajoneuvon osalta, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen ja joka ei ole ambulanssi.
- ✓ *Lain nojalla Trafti on jatkossa todennäköisesti antamassa ns. paariautosuosituksen tai -määräyksen.*

Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista (1256/1992, pääosin kumottu)

- Suurin osa asetuksesta on kumottu ajoneuvolailla (1090/2002), mutta ajoneuvolain 102 §:n perusteella voimaan jäi mm. 13 pykälä, jossa määritellään invataksi ja sen ominaisuudet. Sen mukaan invataksi on pyörätuolia käyttävien vammaisten ja muiden liikuntarajoitteisten kuljetukseen rakennettu ja varustettu M1-luokan auto, jota käytetään luvanvaraisessa henkilöliikenteessä. Invataksin ominaisuuksista määrätään mm., että autossa on vähintään kaksi pyörätuolipaikkaa, pyörätuolia varten nostin tai matalalattiaisessa autossa kulkuluista, pyörätuolien kiinnityslaitteet sekä tarkemmin määritellyjä tila- ja kulkuaukkovaatimuksia.

Taksiliikennelaki (217/2007)

- Taksiliikennelain 10 §:n 1 momentin mukaan taksilupa voidaan tarvittaessa sisällyttää myös kaluston esteettömyyttä koskevia ehtoja. Lain 19 §:n 1 momentin mukaan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vahvistaa vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Enimmäismäärää koskevassa päätöksessä määrätään myös, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009)

- Taksiliikennelain 17 §:n 2 momentin nojalla annetut määräykset muun kuin invataksiksi luokitellun yleiseen luvanvaraiseen taksiliikenteeseen käytettävän esteettömän kaluston tarkemmista ominaisuuksista ja varusteista.

7.2 Vesiliikenteen matkustaja-aluksia koskeva lainsäädäntö

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (non-SOLAS-direktiivi)

- Direktiivin 8. artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava – mahdollisuuksiensa mukaan liitteen III suuntaviivojen perusteella – tarvittavien toimenpiteiden toteuttaminen, jotta liikuntarajoitteiset henkilöt voivat päästä turvallisesti kaikkiin julkisessa liikenteessä käytettäviin A-, B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksiin ja suurnopeusmatkustaja-aluksiin, joiden köli oli laskettu tai jotka olivat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä lokakuuta 2004 tai sen jälkeen. Kun tehdään muutoksia tätä ennen valmistuneisiin julkisessa liikenteessä käytettäviin aluksiin, liitteen III suuntaviivoja on sovellettava siinä määrin kuin se on taloudellisesti kohtuullista ja mahdollista.
- Direktiivin liitteessä III on esitetty liikuntarajoitteisiin henkilöihin liittyvät matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten turvallisuusvaatimuksia koskevat suuntaviivat, jotka koskevat alukseen pääsyä, opastusmerkkejä aluksessa, informaation esteettömyyttä, hälytysjärjestelmää sekä kulkuväylien ja tilojen esteettömyyttä.

Liikenteen turvallisuusviraston määräys Matkustaja-alusten ja suurnopeusmatkustaja-alusten esteettömyys julkisessa liikenteessä (18.12.2012 TRA-FI/7882/03.04.01.00/2012)

- Liikenteen turvallisuusviraston aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) nojalla antamat tarkemmat tekniset määräykset, joiden tarkoituksena on varmistaa, että liikuntarajoitteiset henkilöt voivat kulkea riittävän esteettömästi ja turvallisesti julkisessa liikenteessä käytettävissä matkustaja-aluksissa ja suurnopeusmatkustaja-aluksissa.
- Määräys on kansallista säätelyä, jolla on saatettu voimaan em. non-SOLAS-direktiivi. Määräystä sovelletaan kuitenkin sekä em. non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla että sen ulkopuolelle jäävillä matkustaja-aluksilla.
- Määräyksen liitteinä ovat non-SOLAS-direktiivin liitteen III suuntaviivoihin perustuvat yleiset esteettömyysvaatimukset sekä tarkempia ohjeita sisältävät erityiset esteettömyysvaatimukset, jotka perustuvat Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antamaan kiertokirjeeseen MSC/Circ.735.

8. Julkisen liikenteen palvelut

8.1 EU-asetukset matkustajien oikeuksista

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta (EY) N:o 261/2004

- Asetuksen mukaan lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien on ensisijaisesti kuljetettava liikuntarajoitteiset henkilöt, heidän kanssaan matkustavat henkilöt ja hyväksytyt palvelukoirat sekä ilman saattajaa matkustavat lapset. Jos lennolle pääsy evätään, lento peruutetaan tai se viivästyy, on liikuntarajoitteisilla henkilöillä, heidän kanssaan matkustavilla henkilöillä ja ilman saattajaa matkustavilla lapsilla viivästymisen kestosta riippumatta oikeus saada mahdollisimman nopeasti asetuksen mukaista huolenpitoa. Sitä annettaessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on kiinnitettävä erityistä huomiota liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin ja mahdollisiin saattajiin sekä ilman saattajaa matkustavien lasten tarpeisiin.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä (EY) N:o 1107/2006

- Asetus vahvistaa vammaisille ja liikuntarajoitteisille matkustajille syrjimättömyyden sekä yhdenvertaisen oikeuden lentomatkustamiseen (poikkeuksia voidaan tehdä ainoastaan lakisääteisistä turvallisuussyistä), maksuttoman avunannon kaikilla EU-alueen lentoasemilla (vastuutahona lentoaseman pitäjä) sekä avunannon lentokoneessa EU-alueen lentoasemilta lähtevillä lennoilla sekä kolmansista maista EU-alueelle saapuvilla lennoilla, kun lennon operoi EU-alueen lentoyhtiö (vastuutahoina lentoyhtiöt). Kaikkiaan asetuksessa määritetään velvoitteita sekä lentoliikenteenharjoittajille, matkan järjestäjille että lentoaseman pitäjille.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EY) N:o 1371/2007

- Asetus vahvistaa vammaisille ja liikuntarajoitteisille matkustajille syrjimättömyyden sekä yhdenvertaisen oikeuden junamatkustamiseen, oikeuden matkustaa ilman lisämaksuja, oikeuden maksuttomaan avustukseen ennen matkaa ja sen aikana sekä oikeuden saada tietoa esteettömyydestä. Vastuutahoja ovat rautatieyrittäjä, rautateiden julkisista palveluhankintasopimuksista vastaava toimivaltainen viranomaisvirasto, lipunmyyjä, matkanjärjestäjä ja asemanhaltija.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (EU) N:o 1177/2010

- Asetus vahvistaa vammaisille ja liikuntarajoitteisille matkustajille syrjimättömyyden sekä yhdenvertaisen oikeuden laivamatkustamiseen (poikkeuksia voidaan tehdä, jos se on välttämätöntä turvallisuusvaatimusten noudattamiseksi tai jos matkustaminen on mahdotonta suorittaa turvallisesti tai toimivalla tavalla; voidaan myös edellyttää, että matkustajalla on mukanaan saattaja, tällöin saattaja kuljetettava maksutta), oikeuden matkustaa ilman lisämaksuja, oikeuden maksuttomaan avustukseen satamissa ja matkustaja-aluksilla sekä oikeuden saada tietoa esteettömyydestä. Vastuutahoja ovat liikenteenharjoittajat, palvelun ulkoistaneet tahot, matkatoimistot, matkanjärjestäjät, terminaalipitäjät ja satamaviranomaiset. Asetus on voimassa EU-maan satamasta lähtevissä laivoissa sekä EU-alueen ulkopuolelta EU-maan satamaan saapuvissa laivoissa, kun kyseessä on EU-maan yritys.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (EU) N:o 181/2011

- Asetus vahvistaa vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle matkustajalle syrjimättömyyden sekä yhdenvertaisen oikeuden linja-automatkustamiseen (poikkeuksia voidaan tehdä, jos se on välttämätöntä turvallisuusvaatimusten noudattamiseksi tai jos matkustaminen on fyysisesti mahdotonta suorittaa turvallisesti tai toimivalta tavalla), oikeuden matkustaa ilman lisämaksuja ja oikeuden saada tietoa esteettömyydestä. Niillä reiteillä, joilla liikennöitävä aikataulun mukainen matka on 250 km tai enemmän, on asiakkaalla oikeus saada maksuton saattaja mukaan riippumatta kuljetun matkan pituudesta. Maksutonta avustusta on oikeus saada nimetyillä linja-autoasemilla, joita Suomessa tällä hetkellä 13 sekä myös ajoneuvoissa, jos ajoneuvossa on kuljettajan lisäksi muuta henkilöstöä. (Avustusta on käytännössä saatavilla muillakin kuin nimetyillä asemilla.)
- Asetuksessa myös mm. veloitetaan huolehtimaan siitä, että henkilökunta on koulutettu palvelemaan vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia. Vastuutahoja ovat liikenteenharjoittajat, palvelun ulkoistaneet tahot, matkatoimistot, lipunmyyjät, matkanjärjestäjät, terminaalinpitäjät ja terminaalinhoitajat.
- Trafin EY-asetuksen nojalla tekemä päätös liikuntarajoitteisille ja vammaisille avustusta antavien linja-autoterminaalien nimeämisestä 23.10.2013: [www.trafi.fi/filebank/a/1382613004/e5e5c04ba0014c4b73064396558d3954/13405-Paatos liikuntarajoitteisille ja vammaisille avustusta antavista linja-autoterminaaleista.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1382613004/e5e5c04ba0014c4b73064396558d3954/13405-Paatos%20liikuntarajoitteisille%20ja%20vammaisille%20avustusta%20antavista%20linja-autoterminaaleista.pdf)

8.2 Muu lainsäädäntö ja määräykset

Rautatiekuljetuslaki (15.12.2000/1119) muutoksineen

- Rautatiekuljetuslain 19 §:n mukaan henkilöliikennettä harjoittava rautatieyrittäjä on velvollinen kuljettamaan matkustajia käsimatkatavaroineen, jollei kuljetusta estä seikka, jota rautatieyrittäjä ei voi välttää ja jota se ei ole velvollinen poistamaan, jollei sopivaa kuljetustilaa ole tai rautatieyrittäjällä on muun lain perusteella oikeus kieltäytyä kuljetuksesta.
- 8 a §:n mukaan rautatieyrittäjän toiminnasta säädetään lisäksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1371/2007 (rautatievastuuasetus). Rautatievastuuasetusta ei kuitenkaan sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyksissä.

Joukkoliikennelaki (13.11.2009/869) muutoksineen

- Joukkoliikennelaissa on mm. määrätty EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen mukaisiksi säännöksiä noudattamista valvoviksi viranomaisiksi kuluttaja-asiamies ja Trafi.
- Samoin joukkoliikennelaissa on määrätty, että EU-asetuksessa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön kuljettajien esteettömyyskoulutuksen menettelyt sovelletaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien.
- Lisäksi EU-asetuksen soveltaminen on suljettu pois Suomen ja Venäjän sekä Suomen ja Norjan välisestä liikenteestä 1.3.2021 asti.

Taksiliikennelaki (217/2007)

- Taksiliikennelain 10 §:n 1 momentin mukaan taksilupa voidaan tarvittaessa sisällyttää myös kaluston esteettömyyttä koskevia ehtoja. Lain 19 §:n 1 momentin mukaan Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vahvistaa vuosittain kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Enimmäismäärää koskevassa

päätöksessä määrätään myös, kuinka moneen lupaan sisällytetään esteettömyyttä koskevat vaatimukset.

- Taksiliikennelain 17 § 1 momentti sisältää luettelon taksipalvelujen laatuvaatimuksista. Vaatimusten kohdan 10 mukaan asiakkaan turvallinen autoon tulo ja siitä poistuminen on varmistettava ja asiakkaalle on tarjottava hänen tarvitsemaansa apua.

Tieliikennelaki (267/1981) muutoksineen

- Tieliikennelain 88 c §:n vuonna 2015 voimaan astuneessa muutoksessa kuljettajan vastuu vammaisten matkustajien turvallisuudesta kirjattiin lakiin aiempaa laajempaan. Aiemmin määräykset koskivat vain invataksien kuljettajia. Nykylain mukaan, jos ajoneuvo on rekisteröity kuljettajan lisäksi korkeintaan 16 matkustajalle, ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytetään asianmukaisesti. Ajoneuvon kuljettajan on lisäksi huolehdittava siitä, että matkustajien pyörätuolit ja paarit on kiinnitetty ajoneuvon asianmukaisesti.

8.3 Käyttäjäoppaat ja -ohjeet

Julkisen liikenteen palvelut vammaisille matkustajille, Vammaispalvelujen käsikirja-nettisivut, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos THL
<https://www.thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja/itsenaisen-elamantuki/liikkuminen/julkinen-liikenne>

Trafin nettisivujen ohjeet vammaisille ja liikuntarajoitteisille matkustajille
<http://www.trafi.fi> → Ilmailu / Merenkulku / Rautatiet / Tieliikenne → Vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeudet

Finavian nettisivut vammaisille ja liikuntarajoitteisten lentomatikustajille
<https://www.finavia.fi/fi/lentomatka/ennen-matkaa/liikuntarajoitteisille/>

Finnairin nettisivujen ohjeet liikuntarajoitteesta ja avuntarpeesta
<http://www.finnair.com/fi/fi/information-services/before-the-flight/special-services-health/disability-assistance>

VR:n vammaispalvelusivut <https://www.vr.fi/cs/vr/fi/vammaispalvelut>

Opas vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustamiseen rautateillä
 VR:n laatima opas on tällä hetkellä julkaistu vain cp-liiton sivuilla http://www.cp-liitto.fi/files/937/VRn_vammaispalveluesite.pdf

Matkahuollon nettisivujen ohjeet liikuntarajoitteisten ja vammaisten henkilöiden avustamisesta linja-autoasemilla
<http://www.matkahuolto.fi/fi/matka/liikuntarajoitteiset/>

OnniBus.com-verkoston ohjeet liikuntarajoitteisille matkustajille
<http://www.onnibus.com/fi/liikuntarajoitteiset.htm>

Viking Linen ohjeet liikuntarajoitteisille matkustajille
<http://www.vikingline.fi/valitse-matka/hyva-tietaa/liikuntarajoitteiset-matkustajat/>

Tallink Silja Linen avustamisen laatuvaatimukset ja esteettömyyden ehdot
<http://www.tallinksilja.com/fi/web/fi/avustamisen-laatuvaatimukset-ja-esteettomyyden-ehdot>

Eckerö Linen matkaehdot

https://www.eckeroline.fi/webapp/wcs/stores/servlet/Content_10151_10001_-77?page=index.php%3Foption%3Dcom_content%26view%3Darticle%26id%3D11%26language%3Dfi-FI&smi=135&menuid=135&storeId=10151

Vammaisjärjestöjen nettisivut

Ohjeita koottu myös eri vammaisjärjestöjen oppaisiin, mm. Näkövammaisten keskusliiton Palveluopas-nettisivut: <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/nakeminen/julkaisu/palveluopas>

8.4 Koulutusmateriaalia ym.

Esteetöntä palvelua joukkoliikenteessä -opas. ELSA-ohjelma/Liikenne- ja viestintäministeriö, 200x

(<https://www.lvm.fi/files/upt399-Palveluopas.pdf>, 22.1.2015)

- Opas on tarkoitettu joukkoliikenteen asiakaspalveluhenkilökunnalle ja heidän esimiehilleen. Oppaassa käsitellään henkilökunnan kohtaamia haasteita, jotka johtuvat matkustajien vaihtelevasta toimintakyvystä ja annetaan neuvoja laadukkaaseen asiakaspalvelun onnistumiseksi.

Linja-autojen tilausliikenteen Helppo liikkua -kriteerit

(<http://helppoliikkua.fi/tietoa-kampanjasta/tunnuksen-hakeminen/tilausliikenteen-helppo-liikkua-kriteerit/>)

- Invalidiliiton myöntämän Helppo liikkua -tunnuksen kriteerit linja-autoliikennöitsijälle tilausliikenteeseen.

Kouluttajapankki joukkoliikennehenkilökunnan koulutukseen. Kynnys ry

- Kouluttajapankin välityksellä kouluttajat voivat saada yhteyden vammaisiin henkilöihin, jotka voivat tuoda koulutukseen omakohtaista näkemystä. Kouluttajapankki toimii Kynnys ry:n ylläpitämänä verkkosivustona (<http://www.kynnys.fi/kouluttajapankki/kouluttajapankki.html>), josta ilmenevät kouluttajien henkilö- ja yhteystiedot.

9. Linja-auton- ja taksinkuljettajien ammattipätevyys

9.1 Lainsäädäntö ja määräykset

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta

- Direktiivin mukaan kuorma-auton ja linja-auton kuljettamisen ehtona on velvoite hankkia perustason ammattipätevyys ja osallistua jatkokoulutukseen. Tämän vuoksi jäsenvaltioilla on oltava sekä järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi että jatkokoulutusjärjestelmä.
- Ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevana vähimmäisvaatimuksena jäsenvaltioiden on perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen arvioinnissa otettava huomioon vähintään direktiivin liitteenä olevaan luetteloon sisältyvissä aineissa hankitut tiedot. Linja-autonkuljettajien osalta tavoitteina on mm. että
 - o kuljettaja pystyy huolehtimaan matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta sisältäen mm. vuorovaikutuksen matkustajien kanssa ja tiettyjen matkustajaryhmien kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet (vammaiset, lapset)
 - o kuljettaja tuntee matkustajien kuljetusta koskevan säännösten, ml. erityisryhmien kuljettaminen.
- Suomessa direktiivi on saatettu voimaan alla kuvatulla lailla ja asetuksella kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä.

Laki (273/2007) ja valtioneuvoston asetus (640/2007) kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) muutoksineen

- Lain 5 § mukaan *perustason ammattipätevyyskoulutuksessa* annetaan opetusta kuljetusten kuljettajalle asettamista vaatimuksista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljetettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Valtioneuvoston asetuksella säädetään oppiaineista, koulutusta koskevista vähimmäisvaatimuksista, koulutuksen määrästä ja toteuttamisesta sekä aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyyden tai liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa. Opetushallitus vahvistaa opetuksessa noudatettavan opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteet.
- Lain 7 § mukaan *ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan jatkokoulutusta* kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutuksessa annetaan kuitenkin aina opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Linja-autonkuljettajan ammattitutkinto 2008 - Näyttötutkinnon perusteet, Opetushallituksen määräys 16/011/2008

- Opetushallituksen kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain perusteella antama määräys, jossa on mainittu ammattitaitovaatimusten kriteereinä mm. se, että tutkinnon suorittaja osaa toimia oikein erilaisissa asiakaspalvelutilanteissa, myös erityisryhmien, kuten vanhusten ja toimimisesteisten kanssa, avustaa tarvittaessa matkustajien nousua ja poistumista autosta sekä osaa informoida matkustajia matkan aikana.

Ammatillisen perustutkinnon perusteet – Logistiikan perustutkinto 2014, Opetushallituksen määräys 61/011/2014 (sisältää määräyksen 4/011/2015 mukaiset muutokset ja oikaisut)

- Opetushallituksen ammatillisesta peruskoulutuksesta annetun lain perusteella annettu määräys logistiikka-alan perustutkintojen perusteista. Linja-autonkuljettajan ammattitaitovaatimuksena on mm. se, että tutkinnon suorittaja osaa toimia erilaisten asiakasryhmien kanssa palvelu- ja vuorovaikutustilanteessa. Valinnaisena tutkinnon osana opiskelijat voivat opiskella mm. palveluliikenteenkuljettajan tehtäviä, johon sisältyy opetusta mm. linja-autossa olevien apuvälineiden käytöstä.

Joukkoliikennelaki (13.11.2009/869) muutoksineen

- Joukkoliikennelaissa on määrätty, että EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettua liikenteenharjoittajan velvollisuutta ottaa käyttöön kuljettajien esteettömyyskoulutuksen menettelyt sovelletaan 1.3.2018 lähtien.

Laki (695/2009) ja valtioneuvoston asetus (825/2009) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (18.9.2009/695) muutoksineen

- Lain 6 § mukaan taksinkuljettajien koulutuksessa on annettava perustiedot ja käytännön valmiudet taksinkuljettajan ammatin harjoittamisen sekä matkustajien avustamisen ja heidän turvallisuudestaan huolehtimisen vaatimuksista huomioon ottaen eri matkustajaryhmien erityistarpeet ja taksiliikennelaissa säädettyt taksipalvelujen laatuvaatimukset sekä perustiedot muista kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Opetusta annettaessa on noudatettava koulutusohjelmaa, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on vahvistanut. Tarkemmat säännökset koulutuksen sisällöstä sekä säännökset koulutuksen vähimmäismäärästä ja toteutuksesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.
- Lain 12 § mukaan jatkokoulutukseen on aina sisällytettävä opetusta eri matkustajaryhmien erityistarpeiden sekä matkustajien avustamiseen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyvien valmiuksien ylläpitämiseksi ja vahvistamiseksi. Jatkokoulutuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin vahvistamaa koulutusohjelmaa. Valtioneuvoston asetuksella säädetään jatkokoulutuksen vähimmäismäärästä, toteutuksesta ja koulutusohjelmasta sekä voidaan säätää tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä.
- Asetuksen mukaan taksinkuljettajan koulutukseen on sisällytettävä opetusta mm. erilaisten matkustajien ja matkustajaryhmien avun tarpeen tunnistamisesta ja avustamisesta sekä yhteiskunnan järjestämistä vammais-, päivähoito- ja koululaiskuljetuksista sekä vanhusten kuljetuksista ja niihin liittyvät käytännöistä.

10. Autoilu

10.1 Lainsäädäntö ja määräykset

Tieliikennelaki (267/1981) muutoksineen: Vammaisen pysäköintilupa (28 b ja c §)

- Tieliikennelaissa säädetään mm. vammaisen pysäköintiluvasta. Nykyisin pysäköintilupaa haetaan poliisiviranomaiselta, mutta vuoden 2016 alussa voimaan tulevalla lakimuutoksella (uusi 28 c §) lupaviranomaiseksi tulee Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Pysäköintilupa voidaan myöntää vaikeasti vammaiselle tai vaikeasti vammaisen henkilön kuljettamista varten. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä edellytyksenä olevan vamman vaikeusasteesta ja siitä aiheutuvasta haitasta.
- Samaten vuoden 2016 alussa voimaan tulevan uuden 28 b §:n mukaan vammaisen pysäköintiluvalla saa ajoneuvon pysäköidä: 1) maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta; 2) alueelle, missä pysäköinti on liikennemerkkein kielletty sekä 3) sellaiselle pysäköintipaikalle, jossa pysäköinnin enimmäisaikaa on liikennemerkkein rajoitettu, rajoitusta pitemmäksi ajaksi. Maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta saa vammaisen matkustajan ottamista ja jättämistä varten pysäyttää myös taksin ja invataksin. Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin pysäköintikieltomerkeistä, joiden vaikutusalueella pysäköinti on sallittu. Nykyisin voimassa oleva lakipykälä on sisällöltään vastaava.

11. Taustatietoa vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluita ja auton hankinnan tukimuotoja koskevista säädöksistä ja ohjeista

Tämän muistion varsinaisena tarkastelukohteena ovat liikennehallinnon alaan kuuluvat ohjeet ja säädökset. Vammaisen henkilön kuljetuspalveluja ja auton hankinnan tukimuotoja koskevien säädösten vastuutahoja ovat sosiaali- ja terveysministeriö ja valtionvarainministeriö. Tämän lukuun on kuitenkin koottu taustatiedoksi keskeiset niitä koskevat säädökset ja ohjeet.

11.1 Kuljetuspalvelut

Lainsäädäntö

Sosiaalihuoltolaki (17.9.1982/710) ja -asetus (29.6.1983/607) muutoksineen

- Sosiaalihuoltolain mukaan kunnan on huolehdittava kotipalvelujen järjestämisestä. Sosiaalihuoltoasetuksen 9 §:n mukaan kotipalveluina järjestetään mm. tuki- palveluja, joita voivat olla esimerkiksi kuljetuspalvelut. Sosiaalihuoltolain 17 §:ssä ei erikseen nimetä muita kuljetuspalveluita, mutta kunta voi harkintansa mukaan päättää järjestää kuljetuksia muillekin kuin niille kuntalaisille, jotka kuuluvat vammaispalvelulain soveltamisalaan. Sosiaalihuoltolain 17 §:n 4 momentissa on nimenomaan todettu, että kunta voi laissa mainittujen sosiaalipalvelujen lisäksi järjestää muitakin tarpeellisia sosiaalipalveluja. (Siltala 2012)
- Sosiaalihuoltolain uudistus astuu voimaan huhtikuun 2015 alussa. Uuden lain 23 §:n (Liikkumista tukevat palvelut) mukaan esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Liikkumista tukevia palveluja järjestetään henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi. Liikkumisen tukea voidaan järjestää seuraavilla toteuttamistavoilla tai niiden yhdistelmillä: 1) julkisten liikennevälineiden käytön ohjauksella ja ohjautulla harjoittelulla; 2) saattajapalveluna; 3) ryhmäkuljetuksina; 4) korvaamalla taksilla, invataksilla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset tai 5) muulla soveltuvalla tavalla. Yksilöllisiä kuljetuspalveluja ei järjestetä henkilölle, joka on oikeutettu kuljetuksiin tai niiden kustannusten korvaamiseen muun lain nojalla.

Laki ja asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista (vammaispalvelulaki 3.4.1987/380 ja vammaispalveluasetus 18.9.1987/759) muutoksineen

- Vammaispalvelulain mukaan vaikeavammaisella henkilöllä on subjektiivinen oikeus mm. kuljetuspalveluihin. Lain mukaisia kuljetuspalveluja ja niihin liittyviä saattajapalveluja järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Välttämättömien työhön tai opiskeluun liittyvien matkojen lisäksi on kunnan järjestettävä jokapäiväiseen elämään kuuluvia yhdensuuntaisia matkoja kuukaudessa vähintään 18. Kuljetuspalveluja järjestettäessä on otettava huomioon mm. vaikeavammaisen henkilön avun ja kuljetusajankohtien tarve. Maantieteellisesti matkat on rajattu lähikuntiin, joita ei määritellä lainsäädännössä sen tarkemmin. Lähikuntiin voidaan katsoa kuuluvan kohtuullisella etäisyydellä olevat ns. toiminnalliset lähikunnat, jotka kunnan on määriteltävä. Sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista annetussa asetuksessa säädetään vaikeavammaiselta perittävästä asiakasmaksusta. (Siltala 2012)

✓ *Vammaislainsäädännön, ml. vammaispalvelulaki, uudistusta valmistellaan parhailaan sosiaali- ja terveysministeriön johdolla.*

Suunnittelu- ja hankintaoppaat

Palvelulinjan kilpailuttaminen -nettisivut. Suomen Kuntaliitto

<http://www.kunnat.net/fi/asiantuntijapalvelut/mal/liikenne/joukkoliikenne/palveluliikenne/Sivut/default.aspx>

- Ohjeita palveluliikenteen kilpailuttamiseksi ja tarjouspyyntö-, tarjous- ja sopimusasiakirjojen tueksi. Sivuilla olleet, liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2003 laatimat hankinta-asiakirjamallit on poistettu vanhentuneita.
- ✓ *Palveluliikenteen hankinta-asiakirjamallien päivitystarve.*

Henkilökuljetusopas. Suomen Kuntaliitto, 2012

- Opas toimii apuvälineenä kunnille henkilökuljetusten hankinnoissa. Siihen on koottu tiivistetysti kuntien henkilökuljetusten lakitausta ja kuvattu henkilökuljetusten suunnittelua. Pääosin on kuitenkin keskitytty liikennepalvelujen hankintaan ja hankintalain soveltamiseen kuljetushankinnoissa. Oppaassa ei ole käsitelty joukkoliikenteen viranomaisten liikennepalvelujen hankintoja, joissa noudatetaan PSA:n ja joukkoliikennelain hankintasäännöksiä.
- ✓ *Päivitystarve sosiaalihuoltolain uudistuksen osalta.*

Käyttäjäoppaat ja -ohjeet

Vammaispalvelujen käsikirja -nettisivut. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos THL

<http://www.thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja>

Lisäksi ohjeita koottu eri vammaisjärjestöjen oppaisiin, mm. Näkövammaisten keskusliiton Palveluopas-nettisivut: <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/nakeminen/julkaisu/palveluopas>

11.2 Auton hankinnan tukimuodot

Lainsäädäntö

Ajoneuvoverolaki (1281/2003) muutoksineen: Vammaiselle myönnettävä vapaus (5 luku)

- Ajoneuvoverolain 5 luvun mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi voi myöntää ajoneuvoveron perusverosta (erotuksena käyttövoimaverosta) vapautuksen 1) henkilölle, jolle on myönnetty tieliikennelain 28 b §:ssä tarkoitettu vammaisen pysäköintilupa; 2) henkilölle, joka kuljettaa vammaista, jolle on myönnetty 1 kohdassa mainittu lupa; tai 3) henkilölle, jolle on myönnetty autoveron palautus autoverolain (1482/1994) 51 §:n perusteella tai saman lain 50 §:ssä tarkoitettu vapautus oman tai perheenjäsenen sairauden, vian tai vamman aiheuttaman haitan vuoksi. Vapautus voidaan myöntää vain yhteen ajoneuvoon.

Autoverolaki (1482/1994) muutoksineen: Autoveron palautus ja huojennus (9 luku)

- Autoverolain 51 §:n mukaan Tulli voi myöntää näkö- tai liikuntaelinvammaiselle henkilölle palautusta auton hintaan sisältyvästä autoverosta joko kokonaan tai osittain. Palautukseen ovat oikeutettuja henkilöt,
 - o joiden liikunta- tai näkövammasta aiheutuva pysyvä haitta-aste on vähintään 80 % ja joiden henkilökohtaiseen käyttöön auto tulee
 - o joiden vammasta tai sairaudesta aiheutuva pysyvä haitta-aste on vähintään 60 % ja joille auto on työn, toimen tai ammattiin valmistumista varten tapahtuvan opiskelun hoitamiseksi olennaisen tarpeellinen
 - o joiden liikuntakyky on alaraajan tai alaraajojen puuttumisen tai toiminnan vajavuuden vuoksi siten alentunut, että hänen pysyvä haitta-asteensa on

vähintään 40 % ja joille auto on työn, toimen tai ammattiin valmistumista varten tapahtuvan opiskelun hoitamiseksi olennaisen tarpeellinen.

- Ensimmäisen ja toisen kohdan edellytykset täyttävälle henkilölle palautetaan autovero kokonaan, kuitenkin enintään 3 770 euroa. Jos henkilö tarvitsee vammaansa vuoksi välttämättä automaattivaihteista autoa, veronpalautuksen enimmäismäärä on 4 980 euroa. Kolmannen kohdan täyttävälle henkilölle palautetaan 60 prosenttia suoritetusta autoverosta, kuitenkin enintään 2 460 euroa.
- Autoverolain 50 §:n mukaan Tulli voi määräämillään ehdoilla erityisen painavista syistä palauttaa autoveron tai kohtuulliseksi katsottavan osan siitä, vaikka hakija ei täytä autoverolain 51 §:n edellytyksiä Tämän pykälän perusteella esim. vammaisen lapsen vanhemmille on myönnetty autoveron huojennusta. Palautusta voidaan hakea myös taloudellisiin ja sosiaalisiin syihin vedoten.

Vammaispalvelulaki (380/1987) ja -asetus (759/1987) muutoksineen: Kunnan avustus auton muuntamiseen vammaiselle sopivaksi

- Kotikunnan sosiaalitoimi voi myöntää vammaiselle henkilölle tukea auton tai muun liikkumisvälineen hankintaan tai tarvittaviin auton muutostöihin sekä välttämättömiin lisälaitteisiin vammaispalvelulain nojalla (vammaispalvelulaki 9 § 1 mom. ja vammaispalveluasetus 17 §). Auton hankintaan ja lisälaitteisiin korvausta voi saada puolet todellisista kustannuksista, muutostyöt voidaan korvata kokonaan. Vammaispalvelulain perusteella sopeutumisvalmennuksena voidaan myös myöntää tukea ajo-opetukseen.
- Em. tuet ovat kunnan talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa tapahtuvaa toimintaa, jota ei koske vammaispalvelulain erityinen järjestämisvelvollisuus.

Käyttäjäoppaat

Vammaispalvelujen käsikirja -nettisivut. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos THL <http://www.thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja>

Autoilun erityisvaatimukset – Liikkumis- ja toimimisesteinen henkilö ajoneuvon käyttäjänä. Ajoneuvohallintakeskus AKE, Invalidiliitto. Toinen painos, 2006. (www.esteeton.fi/files/attachments/pieni_palveluopas/erityis2006_kevytd_12_12muokattu92007.pdf)

- Ajokorttia tai autoa hankkiville liikkumis- ja toimimisesteisille tarkoitettu opas, johon on koottu tietoa ja ohjeita, jotka liittyvät ajo-oikeuteen, ajoneuvon hankkimiseen sekä sillä liikkumiseen.
- ✓ *Vuoden 2016 alussa päivitystarve pysäköintiluvan lupaviranomaisen osalta*

Autoverotuksen asiakasohje I: Invalidille myönnettävä autoveronpalautus. Tulli, 6.6.2014

(http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/asiakasohjeet/autoverotus/)

Lisäksi ohjeita koottu eri vammaisjärjestöjen oppaisiin, mm. Näkövammaisten keskusliiton Palveluopas-nettisivut: <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/nakeminen/julkaisu/palveluopas>

Lähteet

Kirjallisuus ja nettisivut

Autoilun erityisvaatimukset – Liikkumis- ja toimimisesteinen henkilö ajoneuvon käyttäjänä. Ajoneuvohallintakeskus AKE, Invalidiliitto. Toinen painos, 2006.

Esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma ELSA 2003-2006, tietopankki: <http://www.transportal.fi/hankkeet/elsa/tietopankki/tietopankki.htm>, 22.1.2015

Esteettömän rakentamisen ohjeet (SuRaKu), http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/Helsinki+kaikille/A_Ohjeita+suunnitteluun/Esteettom+n+rakentamisen+ohjeet+%28SuRaKu%29, 22.1.2015

EUR-Lex, Access to European Union law, <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Finlex, ajantasainen lainsäädäntö, <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/>

Helsinki Kaikille -projektin nettisivut, Helsingin kaupunki, <http://www.hel.fi/hki/HKR/fi/Helsinki+kaikille>, 22.1.2015

Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma. Väkiraportti. Liikennevirasto, liikennejärjestelmäosasto, 2010

HSL:n Tyyliopas, Helsingin seudun liikenne, <https://www.hsl.fi/tyyliopas>, 25.8.2015

Invalidiliiton esteettömyyssivut (esteeton.fi), <http://www.esteeton.fi>, 27.1.2015

Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikennevirasto ja Kuntaliitto. Liikenneviraston ohjeita 11/2014

Julkishallinnon verkkopalvelujen laatukriteeristö ja arviointityökalu. Tietoja ja palveluja viranomaisille, suomi.fi-toimitus, Valtionkonttori http://www.suomi.fi/suomifi/tyohuone/laatua_verkkoon/index.html, 19.2.2015

Kuuloliiton materiaalipankki, <http://www.kuuloliitto.fi/fin/kuuloliitto/materiaalipankki/>, 27.1.2015

Liikenneviraston tekniset ohjeet ja normit, http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet#.VMos5izsRr9, 22.1.2015

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin nettisivut, <http://www.trafi.fi/>, 22.1.2015

Lindroos, Marja: Rautateiden laituralueita koskevien näkövammaisten esteettömyysohjeiden ja -määräysten tarkastelu. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2014

Näkövammaisten keskusliiton nettisivut, 27.1.2015 (mm. Palveluopas-nettisivut: <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/nakeminen/julkaisu/palveluopas>, esteettömyysratkaisut <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/esteettomyysratkaisut> ja julkaisut <http://www.nkl.fi/fi/etusivu/nakeminen/julkaisu>)

Rakennetun ympäristön esteettömyyden tila Suomessa – Esiselvitys (Kilpelä, Nina). Kynnys konsultit / Kynnys ry, 2010

RT esteettömyystieto -palvelu, Rakennustiedon esteettömyyssivut, <http://www.esteettomyys.rakennustieto.fi/>, 22.1.2015

Saavutettava.fi, uutisia ja kirjoituksia ja tietoa web-standardeista ja web-julkaisun suositeltavista toimintatavoista, joilla varmistetaan, että verkkosivut ja -palvelut ovat yhtäläisesti kaikkien ulottuvilla, <http://saavutettava.fi/>, 22.1.2015

Siltala, Silja (toim.): Henkilökuljetusopas. Suomen Kuntaliitto, 2012

Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus ry TIEKE, <http://www.tieke.fi/>, 22.1.2015

Toteutuuko liikkumisen vapaus? Kokemuksia ja näkemyksiä vammaisten henkilöiden liikkumisen mahdollisuuksista Suomessa (Puumalainen, Jouni; Laisola-Nuotio Annika ja Ala-Kauhaluoma Mika). Kuntoutussäätiö ja Invalidiliitto ry., Invalidiliiton julkaisuja R. 27., 2014

Vammaispalvelujen käsikirja -nettisivut. Terveystieteiden tutkimuskeskus THL, <http://www.thl.fi/fi/web/vammaispalvelujen-kasikirja>, 27.1.2015

Liikenteenharjoittajien nettisivut:

Eckerö Linen nettisivut

https://www.eckeroline.fi/webapp/wcs/stores/servlet/Content_10151_10001_-77?page=index.php%3Foption%3Dcom_content%26view%3Darticle%26id%3D11%26lang%3Dfi-FI&smi=135&menuid=135&storeId=10151, 22.1.2015

Finavian nettisivut <https://www.finavia.fi/fi/lentomatka/ennen-matkaa/liikuntarajoitteisille/>, 22.1.2015

Finnairin nettisivut <http://www.finnair.com/fi/fi/information-services/before-the-flight/special-services-health/disability-assistance>, 22.1.2015

Matkahuollon nettisivut <http://www.matkahuolto.fi/fi/matka/liikuntarajoitteiset/>, 22.1.2015

OnniBus.com-verkoston nettisivut

<http://www.onnibus.com/fi/liikuntarajoitteiset.htm>, 22.1.2015

Tallink Silja Linen nettisivut <http://www.tallinksilja.com/fi/web/fi/avustamisen-laatuvaatimukset-ja-esteettomyden-ehdot>, 22.1.2015

Viking Linen nettisivut <http://www.vikingline.fi/valitse-matka/hyva-tietaa/liikuntarajoitteiset-matkustajat/>, 22.1.2015

VR:n nettisivut, <https://www.vr.fi/cs/vr/fi/vammaispalvelut>, 22.1.2015

Haastattelut

Aalto Arja, Liikennevirasto: rautatieliikenteen esteettömyys, haastattelu 17.2.2015

Herrala Ari, Trafi: linja-auton- ja taksinkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset, sähköpostiviestit

Intosalmi Juhani, Trafi: linja-autokalustoa koskevat säädökset, puhelinhaastattelut 13.2.2015 ja 4.6.2015

Karhunen Jouni, Trafi: rautatieliikennettä koskevat ohjeet, puhelinhaastattelu 20.2.2015 sekä sähköpostiviestit

Karvonen, Esa, Trafix Oy: informaatiojärjestelmät, sähköpostiviesti 18.8.2015

Kuparinen, Taina, Sito Oy: matkakeskusten suunnittelu, puhelinhaastattelu 13.8.2015

Kärkkäinen Timo, Trafi: linja-autokalustoa koskevat säädökset, puhelinhaastattelut 17.2.2015 ja 4.6.2015 sekä sähköpostiviestit

Laine Jussi-Pekka, Trafi: linja-autonkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset, sähköpostiviestit 7.-8.9.2015

Langer Laura, Liikennevirasto: linja-autoliikenteen esteettömyys, sähköpostiviesti 24.2.2015

Liimatainen Ari, Liikennevirasto: tienpidon suunnitteluohjeet, puhelinhaastattelu 10.2.2012 sekä sähköpostiviestit

Mansikkaniemi Maija, Trafi: esteettömyyttä koskevat valitukset, puhelinhaastattelu 12.2.2015 ja sähköpostiviestit sekä Mansikkaniemen ja hänen kauttaan tulleet Trafimuiden asiantuntijoiden kommentit 5.3.2015 ja 8.5.2015

Matintupa Rauno, Vaasan ELY-keskus: joukkoliikenteen esteettömyys ja henkilökuljetukset, puhelinhaastattelu 26.2.2015

Maunu Eija, LVM: linja-autonkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset ja koulutus, puhelinhaastattelu ja sähköpostiviestit 4.6.2015

Repo Timo, Opetushallitus: linja-autonkuljettajien ammattipätevyys, puhelinhaastattelu 7.9.2015

Saarela Anna, Viestintävirasto: sähköisten palvelujen esteettömyys, sähköpostiviesti 9.9.2015

Vesänen-Nikitin Irja, LVM: liikennejärjestelmän esteettömyyttä koskeva lainsäädäntö, kommentointi työn aikana

Väyrynen Erja, YM: rakennetun ympäristön esteettömyyssäädökset, sähköpostiviestit 3.3. ja 22.9.2015

OSA II: Esteettömän liikkumisympäristön ja liikennepalvelujen haasteita ja ongelmia

1. Johdanto

Tähän muistioon on koottu huomioita ja yhteenvetoa liikennejärjestelmän esteettömyyden tilasta ja sen edistämisestä. Tarkoituksena on antaa tiivis kuva nykytilanteesta ja lähiajan tärkeimmistä kehittämishaasteista liikennejärjestelmän esteettömyyden parantamisessa. Muistion on laatinut Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta.

Muistiossa esitetyt ajatukset eivät edusta liikenne- ja viestintäministeriön virallista kantaa, vaan ovat kirjoittajan omia näkemyksiä, joiden tärkeimpiä lähteitä ovat olleet liitteissä tiivistetyt vammaisjärjestöjen julkaisut, osassa I raportoitujen esteetöntä liikkumisympäristöä ja liikennepalveluja koskevan säädös- ja ohjeyhteenvedon laatimisen yhteydessä tehty Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin, Liikenneviraston, ELY-keskuksen, liikenne- ja viestintäministeriön sekä ympäristöministeriön edustajien puhelin- ja nettihaastattelut sekä kirjoittajan oma suunnittelukokemus.

2. Tie- ja katuympäristö

Tie- ja katuympäristössä ja julkisissa ulkotiloissa esteettömyyden isoimpia haasteita ovat

- jalankulkijoiden liikenneturvallisuus kaupunki- ja taajamaympäristössä, erityisesti teiden ja katujen ylityksessä. Keskeinen turvallisuustekijä on autoliikenteen nopeus ja sen hillintä parantaa niin liikkumisesteisten kuin muidenkin jalankulkijoiden turvallisuutta.
- suojatiet ja niiden reunakiviratkaisut, johon on pitkään etsitty kaikille soveltuvia ratkaisuja. Uudet SuRaKU-suositukset on otettu huomioon uusimmissa suunnitteluohjeissa, mutta päivitystarpeita on sekä valtionhallinnon että kuntien vanhemmissa ohjeissa. Olemassa olevat suojatiet on luonnollisesti toteutettu kunkin ajan ja paikan mukaisilla ohjeilla ja ne uusiutuvat nykyohjeiden mukaisiksi hyvin hitaasti. Reunakiviratkaisujen parantamista on tehty lähinnä joidenkin kaupunkien keskusta-alueilla tai erityisissä esteettömyyskohteissa tai reiteillä.
- näkövammaisten suunnistamista tukevat ratkaisut (reunalinjat, pintamateriaalit, kontrastit, opastavat materiaalit). Erityisesti kaivattaisiin käytännön ohjeistusta ja esimerkkejä laajasti sovellettavissa oleville ratkaisuille, jotka tukevat eri tavoin näkövammaisten selviytymistä normaalissa kaupunki- ja taajamaympäristössä, esimerkkinä reunakivilinjat, päällysteiden kontrastierot, suojatiemaalausten näkyvyys jne. Myös opastavien materiaalien käyttö on kirjavaa eikä niiden toimivuudesta ja tarkoituksenmukaisesta käytöstä ole yhteistä käsitystä.
- jalankulku ja pyöräily ilman erottelua samalla väylällä. Eri liikkumismuotojen ja nopeuksien yhdistäminen aiheuttaa vaaratilanteita etenkin paikoissa, joissa käyttäjiä on paljon ja pyöräilynopeudet ovat suuret. Uusissa jalankulun ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeissa eri kulkutapojen erottelutarvetta ja -tapoja on ohjeistettu uudella tavalla, mutta haasteena on olemassa olevan infrastruktuurin parantaminen. Etenkin keskusta-alueilla ja pyöräilyn pääreiteillä on laajasti tarvetta nykyisten yhdistettyjen jalankulku- ja pyöräilyväylien ratkaisujen parantamiselle. Hiljaisilla kaduilla taas yhdistettyjä väyliä on rakennettu osin turhaan ja paikoin pyörän luontevampi paikka olisi ajoradalla, jossa autoliikenne on rauhoitettu ympäristöön sopivaksi.

- työmaiden ja katukaivantojen liikennejärjestelyt ja jälkihoito erityisesti jalankulkijoiden kannalta. Vaikka aihe on ollut pitkään esillä, työmaajärjestelyissä on edelleen paljon ongelmia ja vaaratilanteita aiheuttavia puutteita niin liikuntaesteiden kuin näkövammaisten selviämisen kannalta. Edelleen kaivataan sekä opastusta ja valistusta rakentajille sekä tehokkaampaa valvontaa ja sanktioita kuntien ja ELY-keskusten taholta.
- talvikunnossapidon taso ja käytännöt. Keskusta-alueilla suurin ongelma on usein liukkaus, reuna-alueiden kulkuväylillä, linja-autopysäkeillä ym. lumi ja sohjo voivat puolestaan vaikeuttaa liikkumista pitkäänkin lumisateiden jälkeen. Toisinaan lumen kasaaminen aiheuttaa vaikeuksia tai vaaranpaikkoja. Kysymys on osin kuntien talvihoitoon osoittamista resursseista, mutta paljolti myös kiinteistöjen vastuista ja toiminnasta. Tärkeää on myös se, että kunnossapitoa käytännössä tekevien huoltofirmojen, urakoitsijoiden ja kuntien henkilöstö osaa ja haluaa ottaa liikkumisesteiset henkilöt huomioon käytännön työssään.

Tärkeimpiä kehittämistoimia ovat suunnitteluohjeiden (jatkuva) päivittäminen sekä suunnittelijoiden, rakentajien ja kunnossapitäjien koulutus ja valistus. Nykyisen ympäristön esteettömyyden ja turvallisuuden parantaminen edellyttää rahoituksen suuntaamista uudisrakentamisesta olemassa olevan katu- ja jalankulkuympäristön parantamiseen sekä autoliikenteen rauhoittamistoimien jatkamista erityisesti keskustoissa ja asuinalueilla.

3. Rautatieliikenne

Rautatiepuolella kehitys on ollut hyvää. Kaluston uusiutumisen myötä esteettömyys on parantanut ja parantuu edelleen (uuteen ravintolavaunuun kohdistuvaa kritiikkiä lukuun ottamatta). Asemien esteettömyys ja informaation saatavuus on vähitellen parantunut mm. laitureiden korottamisen, hissien rakentamisen ja visuaalisen informaation (laituri-näytöt) myötä.

Suurimpia kehittämistarpeita ovat kuitenkin edelleen laiturien korottaminen – hiljaisten seisakkeiden ohella myös eräillä keskeisillä asemilla (esim. Riihimäki) – sekä monien vanhojen asemien ja seisakkeiden laajempi parantaminen (kulkuyhteydet, hissit, kuunteluolosuhteet, näkövammaisten opastus jne.). Näkövammaisten opastuksessa ja opastuksessa ylipäätään on parannettavaa laajemmaltikin (mm. informaation näkyvyys, ohjaavat materiaalit, kontrastien käyttö tilan hahmottamiseksi). Myös kuulutukset, varsinkin poikkeustilanteissa käytettävät ei-automaattiset kuulutukset, ovat vaikeasti kuultavissa joidenkin asemien kuunteluolosuhteissa.

Uusi kaluston ja infrastruktuurin esteettömyyttä säätelevä EU-asetus (esteettömyys-YTE) varmistaa tiukasti esteettömyyden huomioon ottamisen, jos tehdään uutta tai parannetaan vanha. Asemien ja asema-alueiden ongelmakohteet ovat myös hyvin tiedossa Liikenneviraston ylläpitämän esteettömyystietokannan ansiosta. Suurimpana haasteena on rahan puute ja parantamistoimien kalleus, asemia ja ratapihoja ei ole varaa parantaa toivotussa tahdissa. Parantamistoimia ohjaavat jatkossa mm. Liikenneviraston keväällä 2015 valmistuva henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma sekä myöhemmin laadittava, EU-asetuksen vaatima esteettömyyden kansallinen toteutussuunnitelma.

Aiheita, jotka kaipaavat uutta tai selkeämpää ohjeistusta ja esimerkkejä, ovat mm. näkövammaisten opastus sekä kaikkien saavutettava matkustajainformaatio. Liikennevirasto aloittaa vuonna 2015 Ratateknisten ohjeiden päivytyksen, jossa huomioidaan mm. uuden esteettömyys-YTEN vaatimukset.

4. Linja-autoliikenne

Kalusto

Joukkoliikenteessä suurin haaste on ollut linja-autojen *kaukoliikenteen* esteettömyys ja siinä erityisesti bussikalusto. Aiemmin esteettömiä kaukoliikenteen autoja ei ole ollut Suomessa liikenteessä. Yksi iso syy on ollut rahdinkuljetuksen merkitys kaukoliikennebisnekselle, autoissa on iso tavaratila matkustamon alla. Nyt kilpailun vapautumisen myötä ”halpabussiyhtiöt”, joilla rahtiliikenne ei ole merkittävässä roolissa, ovat ottaneet käyttöön kaksikerrosbusseja, joissa on matala lattia ja pyörätuolipaikan mahdollisuus.

On oletettavaa, että kilpailun avautumisen myötä esteettömien bussien määrä lisääntyy jatkossa vilkkaimmilla yhteysväleillä. Lähtökohtana lienee, että kaukoliikenne on jatkossa markkinaehtoista ja myös kaluston kehitys tapahtuu markkinaehtoisesti (tai kansainvälisen kalustosäännösten myötä), eikä kilpailua vähentävää yhteiskunnan tukea tai säätelyä tarvita. Olisi kuitenkin hyvä seurata esteettömien matkustusmahdollisuuksien (juna tai bussi) kehittymistä keskeisillä kaupunkien välisillä kaukoliikennereiteillä.

Kaupunkiliikenteissä kalustot ovat suurelta osin uusiutuneet matalalattiaisiksi ja kaupungeissa on laajalti käytössä myös esteettömällä pienkalustolla ajettavaa palveluliikennettä. Kun kalustokannat ovat kokonaan uusiutuneet esteettömiksi, poistuu myös vielä nyt paikoin esiintyvä ongelma, että esteettömiä busseja ei ole merkitty aikatauluihin.

Kaupunkiliikenteiden kehittämistarpeista nousevat esiin äänikuulutukset busseissa tai joku muu tapa saada tieto pysäkeistä myös näkövammaisille. Älysovellusten kehittyminen tuo jatkuvasti uusia mahdollisuuksia myös esteettömän informaation tuottamiseen, jos siihen vain halutaan ja muistetaan panostaa.

Kaupunkiliikenteessä kuljettajien ajotyyli on tärkeä asia kaatumisvaaran vuoksi. Sähkö- ja hybridibussien yleistyminen korostaa ongelmaa, sillä niiden kiihtyvyyks on suuri. Asiaa on tärkeä korostaa kuljettajakoulutuksessa ja liikennöitsijöiden omassa ohjeistuksessa.

Myös *seutu- ja maaseutuliikenteeseen* olisi toivottavaa saada esteetöntä kalustoa, mutta lyhyellä tähtäimellä monin paikoin suurempi kysymys on se, onko ylipäätään joukkoliikennettä tarjolla. Kuntien tai ELY-keskuksen ostamassa joukkoliikenteessä voidaan periaatteessa helposti vaatia esteetöntä kalustoa, mutta vielä nykytilanteessa se nostaa hintaa eikä nykyinen rahoitus riitä edes nykyisen laajuisen liikenteen ylläpitämiseen. Vähitellen kalustovaatimukset kuitenkin kasvavat muutenkin (mm. päästövaatimukset), pienemmän kaluston käyttö lisääntyy ja kalustokanta uusiutuu esteettömämmäksi. Palveluliikenteissä on jo nyt laajasti käytössä esteetöntä pienkalustoa.

On selvää, että jos sosiaali- ja terveystoimen ja KELAn kuljetuksia ja avointa joukkoliikennettä halutaan yhdistää tavoitteiden mukaisesti myös maaseudulla, tarvitaan nykyistä esteettömämpää kalustoa. Esteettömän pienkaluston lisääntymistä jouduttaisi linja-autoliikenteen, taksiliikenteen ja henkilökuljetusten raja-aitojen madaltaminen, mikä toisi lisää perusteita sille, että eri osapuolten kaluston kannattaa olla esteetöntä ja erilaisiin kuljetuksiin soveltuvaa.

Pysäkit ja linja-autoasemat

Linja-autoasemien esteettömyys on yleisesti heikolla tasolla. Laiturialueiden (korotetut laiturit, näkövammaisten opastus ym.) ja matkustajainformaation (aikataulujen näkyvyys ym.) parantamiseen on iso tarve ja myös itse asemarakennukset ovat monesti ongelmallisia. Vanhoja asemarakennuksia saneerattaessa niiden esteettömyys paranee jo raken-

nuslainsäädännön vaatimusten johdosta, mutta asemien ja asema-alueiden parantamisvauhti on hidas. Yleensä linja-autoasemien parantaminen on kuntien vastuulla.

Kaukoliikenteessä tultaneen jatkossa enenevässä määrin luopumaan perinteisistä linja-autoasemista ainakin isoimpien kaupunkien ulkopuolella ja siirtymään kilpailun ja matkajan minimointipyrkimysten vuoksi liittymissä ja moottoritierampeilla sijaitseviin tienvarsipysäkkeihin. Terminaalin ylläpito ei myöskään ole liiketaloudellisesti kannattavaa monellakaan paikkakunnalla. Toinen merkittävä muutos on se, että kaukoliikenteeseen on tullut ja tulee uutta bussikalustoa, jota myös pyörätuolin käyttäjät pystyvät käyttämään. Kehityksen johdosta on aiempaa suurempi tarve panostaa keskeisten kaukoliikenteen pysäkkien esteettömyyteen ja niiden tarvitsemaan saattoliikenteen toimivuuteen.

Perinteisen kaupunkiliikenteen piirissä kaupunkialueillakin on vielä paljon pysäkkejä, joiden esteettömyydessä on parannettavaa. Suurimpia puutteita ovat odotusalueen korotuksen puuttuminen sekä pysäkkialueiden toimivuus näkövammaisten kannalta. Matalalattiaisen linja-autokaluston lisääntymisen ja kaupunkiliikennealueiden laajenemisen (seudulliset toimivalta-alueet) myötä pysäkkien parantamistarve esteettömämmiksi laajenee ja on jo laajentunut aiempien kaupunkiliikennealueiden ulkopuolelle.

Ensisijaisia parantamiskohteita ovat isojen kaupunkiseutujen tärkeimpien runko- ja seutulinjojen pysäkit, joista osa sijaitsee kuntien katuverkolla ja osa valtion maantieverkolla. Odotustilan korottamisen ohella niiden parantamiseen liittyy paljon muitakin kehittämistarpeita niin esteettömyyden kuin laajemmin pysäkkien laatutason osalta (mm. katokset, pysäkkialueet, kulkuyhteydet, pyöräpysäköinti jne.). Pysäkkien parantamiseen olisi tarpeen osoittaa nykyistä enemmän resursseja. Myös pysäkkien talvihoidon tasoon ja sen käytännön toteutukseen pitää kiinnittää enemmän huomiota.

Kuljettajakoulutus

EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa (2011) veloitetaan liikenteenharjoittajat ja soveltuvin osin terminaalinpitäjät huolehtimaan siitä, että henkilökunta on koulutettu palvelemaan vammaisia ja liikuntarajoitteisia matkustajia. Joukkoliikennelakiin vuonna 2013 tehdyn tarkistuksen mukaan EU-asetuksen mukainen liikenteenharjoittajan velvollisuus kuljettajien esteettömyyskoulutukseen astuu Suomessa voimaan 1 päivästä maaliskuuta 2018 lähtien. Koulutuksen käytännön sisällöstä on tarpeen laatia ohjeita tai suosituksia sekä tuottaa laadukasta koulutusmateriaalia. Koulutukset olisi hyvä suunnitella yhteistyössä vammaisjärjestöjen kanssa jo etupainotteisesti ennen pakollisen koulutusvelvollisuuden alkamista. Esteettömyyskoulutusta annetaan jo nykyisin mm. osana uusien kuljettajien koulutusta.

5. Matkustajainformaatio

Matkustajainformaation ja laajemminkin älyliikenteen ja sähköisten informaatio-, maksu- ja tilausjärjestelmien kehitys on nopeaa. Uusia palveluja kehitettäessä on tärkeää, että ne ovat käytettävissä, esteettömiä ja ymmärrettävissä kaikille, myös eri tavoin liikkumis- ja toimimisesteisille. Esteettömät palvelut ovat helppoja käyttää myös muille. Verkossa olevan informaation osalta tulisi tarkistaa, että se täyttää esimerkiksi luvussa 5.2 mainitun Verkkosisällön saavutettavuusohjeen (WCAG) 2.0 mukaisen AA-tason. Liikennealalla voisi olla tarpeen koota keskeisiä suosituksia ja hyviä kokemuksia sähköisen informaation esteettömyydestä esimerkiksi best practice -tyyppiseen oppaaseen. Design for all -näkökulman varmistaminen ainakin julkista rahoitusta saavien kehittämishankkeiden on tarpeen esimerkiksi auditoimalla suunnitelmat ja toteutettavat palvelut. Teknologian kehitys luo myös mahdollisuuksia kehittää uusia palveluita ja välineitä, jotka helpottavat informaation saavutettavuutta eri tavoin vammaisten henkilöiden kannalta. Liikennehallinto voi omalta osaltaan olla mukana tukemassa ja ainakin luomassa edellytyksiä näiden palvelujen kehittämiselle, vaikka varsinainen kehittämisvastuu olisikin muualla.

6. Autoilu

Tämän muistion varsinaisena tarkastelukohteena ovat liikennehallinnon alaan kuuluvat ohjeet ja säädökset. Vammaisen henkilön kuljetuspalveluja ja auton hankinnan tukimuotoja koskevien säädösten vastuutahojä ovat sosiaali- ja terveysministeriö ja valtionvarainministeriö. Tässä yhteydessä ei ole otettu kantaa niiden kehittämiseen.

Tärkeimmät auton hankintaan ja käyttöön liittyvät tukimuodot ovat autoveron palautus, vapautus ajoneuvoverosta sekä kuntien tuki auton hankintaan ja muuntamiseen vammaiselle sopivaksi. Kunnan avustus auton muuntamiseen ei ole subjektiivinen oikeus vaan kunnan talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa tapahtuvaa harkintaa, minkä johdosta tukikäytäntö vaihtelee eri kunnissa. Nykyisin autoveron palautuksen myöntää Tulli, vapautuksen ajoneuvoverosta Trafi ja mahdollisen tuen auton muuttamiseen vammaiselle soveltuvaksi kotikunnan sosiaalitoimi.

Vammaisjärjestöt ovat ehdottaneet, että auton tarpeen arviointi keskitettäisiin yhdelle valtakunnalliselle yksikölle, jonka kautta saisi kaikki tukimuodot. Epäkohtina vammaisjärjestöt ovat nostaneet esiin myös autoveron palautuksen enimmäismäärän, jota ei ole korotettu vuosiin sekä sen, että autoveron palautuksessa on ehtona työssäkäynti tai opiskelu varten, mutta ei vapaaehtoistyötä tai harrastuksia varten.

Edellisen hallitusohjelman mukainen vammaisten apuvälinepalvelujen kokonaisselvitys, johon sisältyy myös mm. auton hankintajärjestelmän uudistamista koskeva selvitys, ajoittuu sosiaali- ja terveysministeriön toimeenpanosuunnitelmassa vuosille 2014–2015. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos on vuonna 2014 laatinut selvityksen vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluista ja auton hankinnan tukimuodoista (Pia Sirola & Päivi Nurmi-Koikkalainen: Kuljetuksesta liikkumiseen – Kuntakyselyn ja asiakashaastattelujen tuloksia vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluista ja auton hankinnan tukimuodoista. Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen Työpaperi 24/2014, <http://www.julkari.fi/handle/10024/116275>)

Liikkumisesteisten autoilua helpottava tukimuoto on myös poliisin myöntämä vammaisen pysäköintilupa. Vuoden 2016 alussa voimaan tulevalla lakimuutoksella vammaisen pysäköintiluvan lupaviranomaiseksi tulee Trafi.

7. Keskeiset kehittämistarpeet tiivistetysti

Tässä esitetty yhteenveto esteettömyyden keskeisistä kehittämistarpeista on kirjoittajan oma näkemys eikä edusta liikenne- ja viestintäministeriön virallista kantaa.

Tie- ja katuympäristö ja muut ulkotilat

- Jalankulkijoiden, myös liikkumisesteisten, liikenneturvallisuuden parantaminen kaupunki- ja taajamaympäristössä, erityisesti tienylityksissä, keinoina autoliikenteen rauhoittaminen ja tienylityskohtien turvaaminen: kehittämistarpeena rahoitus ja toteutus
- Suojateiden ja niiden reunakiviratkaisujen parantaminen uusimpien suositusten mukaisesti: suunnitteluohjeiden (jatkuva) päivittäminen, suunnittelijoiden ja rakentajien koulutus, toteutuksen valvonta uudisrakentamisessa, rahoitus olemassa olevan infrastruktuurin parantamiseen
- Näkövammaisten suunnistamista tukevat ratkaisut (reunalinjat, pintamateriaalit, kontrastit, opastavat materiaalit): käytännön ohjeistus ja esimerkit, suunnittelijoiden koulutus
- Jalankulun ja pyöräilyn erottelu yhdistettyjen kevyen liikenteen väylien sijaan etenkin paikoissa, joissa on paljon jalankulkijoita tai pyöräilijöillä on suuret nopeudet: suunnitteluohjeiden ja -käytäntöjen päivittäminen, suunnittelijoiden koulutus, rahoituksen ja toteutuksen suuntaaminen olemassa olevan infrastruktuurin parantamiseen
- Työmaiden ja katukaivantojen liikennejärjestelyt ja jälkihoito: ohjeita ja valistusta rakentajille, tehokkaampaa valvontaa ja sanktioita
- Talvikunnossapidon taso ja käytännöt: riittävien resurssien varmistaminen, kiinteistöjen muistuttaminen niiden vastuista, kunnossapitohenkilöstön koulutus ja valistus

Vastuutahoja kunnat ja ELY-keskukset, suunnitteluohjeiden osalta myös Liikennevirasto, rahoituksen priorisoinnin osalta myös liikenne- ja viestintäministeriö, rahoituksen osalta kuntien ja valtion päättäjät

Rautatieliikenne

- Asemalaiturien korottaminen (laitureita on vielä korottamatta vilkkaillakin asemilla) sekä monien vanhojen asemien ja seisakkeiden laajempi parantaminen (kulkuyhteydet, hissit, kuunteluolosuhteet, näkövammaisten opastus jne.): rahoitus nykyisen infrastruktuurin parantamiseksi
- Näkövammaisten opastus sekä matkustajainformaation saavutettavuus kaikille: hyvä ohjeistus ja esimerkit, suunnittelijoiden koulutus

Vastuutahoja Liikennevirasto, sääntelyn osalta myös Trafi, rahoituksen priorisoinnin osalta myös liikenne- ja viestintäministeriö, rahoituksen osalta kuntien ja valtion päättäjät

Linja-autoliikenne

- Kaukoliikenteessä bussikaluston esteettömyys: kilpailun vapautumisen myötä liikenteeseen tullut busseja, joissa on matala lattia ja pyörätuolipaikan mahdollisuus – jatkossa on tarpeen seurata esteettömien matkustusmahdollisuuksien (juna tai bussi) kehittymistä keskeisillä kaupunkien välisillä kaukoliikennereiteillä
- Kaupunkibusseissa näkövammaisten informaatio: äänikuulutukset tai muu tapa (älysovellukset ym.) saada tieto pysäkestä myös näkövammaisille
- Seutu- ja maaseutuliikenteessä kaluston esteettömyys (monin paikoin kuitenkin suurin haaste se, onko joukkoliikennettä ylipäättään): pitemmällä tähtäimellä myös maaseutuliikenteen kalustokanta uusiutuu ja pienemmän kaluston käyttö lisääntyy – jos sosiaali- ja terveystoimen ja KELAn kuljetuksia ja avointa joukkoliikennettä pyritään tavoitteiden mukaisesti yhdistämään ja linja-autoliikenteen, taksiliikenteen ja henkilökuljetusten raja-aitoja madaltamaan, tarvitaan nykyistä esteettömämpää kalustoa

- Pysäkkien esteettömyys, mm. odotusalueiden korottaminen ja näkövammaisten huomioon otto, sekä saattoliikenteen toimivuus (matalalattiakaluston lisääntymisen ja kaupunkiliikennealueiden laajenemisen myötä esteettömien pysäkkien tarve laajenee aiempien kaupunkiliikennealueiden ulkopuolelle, kaukoliikenne siirtyy enenevässä määrin pienempien paikkakuntien asemilta ja keskuspysäkeiltä pääteiden tienvarsi-pysäkeille samaan aikaan kun käyttöön tulee uutta esteetöntä kaukoliikennekalustoa): rahoitus pysäkkien parantamiseen
- Pysäkkien talvihoidon taso ja sen käytännön toteutus: riittävien resurssien varmistaminen, kunnossapitohenkilöstön koulutus ja valistus
- Linja-autoasemien esteettömyys (mm. laiturialueet, näkövammaisten opastus, matkustajainformaatio, asemarakennukset): rahoitus ja kiinteistökehitys asemien ja asema-alueiden parantamiseksi
- Kuljettajien ajotyyli on tärkeä asia kaatumisvaaran vuoksi: asian korostaminen kuljettajakoulutuksessa sekä liikennöitsijöiden omassa ohjeistuksessa
- Esteettömyysasiat kuljettajakoulutuksessa: koulutuksen käytännön sisällöstä on tarpeen laatia ohjeita tai suosituksia sekä tuottaa laadukasta koulutusmateriaalia yhteistyössä vammaisjärjestöjen kanssa

Vastuutahoja joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteen harjoittajat, infrastruktuurin osalta kunnat ja ELY-keskukset, lainsäädännön osalta liikenne- ja viestintäministeriö, kuljettajakoulutuksen osalta myös Trafi, rahoituksen priorisoinnin osalta myös liikenne- ja viestintäministeriö, rahoituksen osalta kuntien ja valtion päättäjät

Matkustajainformaatio

- Uusien sähköisten ja mobiilien informaatiopalvelujen kehittäminen siten, että ne ovat käytettävissä, esteettömiä ja ymmärrettävissä kaikille: verkkosisällön saavutettavuusohjeiden tekeminen tunnetuksi ja best practice-ohjeistus, julkista rahoitusta saavien kehittämishankkeiden esteettömyyden huomioonottaminen jo kehittämisvaiheessa, esteettömyysauditoinnit
- Teknologian kehitys luo myös mahdollisuuksia kehittää uusia palveluita ja välineitä, jotka helpottavat informaation saavutettavuutta kaikille: liikennehallinto voi omalta osaltaan olla mukana tukemassa ja luomassa edellytyksiä palvelujen kehittämiselle

Vastuutahoja mm. joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, liikenteen harjoittajat, Liikennevirasto sekä liikenne- ja viestintäministeriö

Liite 1: Yhteenveto esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma ELSAn hankkeista

Lähde Esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma ELSA. Ohjausryhmän loppuraportti, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 54/2006

Elsa oli vuosina 2003–2006 toteutettu liikenne- ja viestintäministeriön poikkihallinnollinen esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma, joka tehtävänä oli jalkauttaa liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategiaa sekä edistää esteettömyyden entistä parempaa huomioon ottamista liikennealalla ja aktivoida alan tutkimusta yleisesti.

Elsa-ohjelma rahoitti yhteensä 30 t&k-hanketta ja kolme opinnäytetyötä sekä joukkoliikenteenhenkilö-kunnalle ja suunnittelijoille suunnatun koulutusmateriaalin tekemisen. Lisäksi ohjelman toimintaan kuului Esteetön kunta -verkoston toiminnan koordinoiminen, useiden koulutustilaisuuksien ja seminaarien järjestäminen sekä viestintä tutkimus- ja kehittämishankkeiden tuloksista. Elsa-ohjelma tuotti uusia ohjeita, suunnittelukäytäntöjä, palveluja ja tuotteita käytännön suunnittelu- ja rakennustyöhön ja asiakaspalveluun.

Tämän työn yhteydessä ei ole arvioitu eikä selvitetty Elsa-hankkeiden vaikutuksia, vaan seuraavat kuvaukset ja johtopäätökset perustuvat Elsa-ohjausryhmän loppuraporttiin vuodelta 2006:

Joukkoliikenteen esteettömät linjat, ja pysäkit ja terminaalit

*Esteetön valaistus ja selkeät kontrastit asema-alueilla (VALOIS)
Pasilan aseman esteettömyyskartoitus ja toimenpideohjelma (PASI)
Esteetön terminaali Tapiolaan (ESTEETTA)*

Asemien ja niiden ympäristöjen valaistusta ja värejä selvitettiin esteettömyyden näkökulmasta käyttäjätestauksin, laboratoriotutkimuksin, valoteknisin mittauksin ja tietokonehallinnuksen avulla sekä kolmessa pilottikohteessa. Työn tuloksena esitettiin yleisiä valaistussuosituksia sekä uusia suosituksia valaistusvoimakkuuksista asemaympäristöjen eri kohteisiin, kuten portaisiin, alikulkuihin, laiturialueille, alikulkutunneleihin ja sisäänkäynteihin. Työn tuloksia hyödynnettiin Pasilan aseman esteettömyyskartoituksessa ja toimenpideohjelmassa. Tapiolan bussiterminaalihankkeessa selvitettiin olemassa olevien esteettömyysohjeiden soveltuvuutta rakennussuunnitteluvaiheeseen ja valittiin käytettävissä olevista esteettömyysratkaisuista Tapiolaan soveltuvimmat. Valaistusolosuhteiden lisäksi hankkeissa nousivat esiin myös mm. pienten toimenpiteiden toteuttaminen sekä huollon ja kunnossapidon ongelmat.

*Esteetön esimerkkilinjat -Tampereen linja 25 (TKL25)
Esteetön esimerkkilinjat -Espoon linjat 19 (ESTELI)
Esteettömien bussipysäkkien käyttäjätestaus, suunnitelmien tarkennus ja kuljettajakoulutuksen suunnittelu (TESTELI)
Joukkoliikenteen esteettömyyden edistäminen keskisuuren kaupungin keskustassa, case Oulu (OUJEE)*

Tampereen esimerkkilinjan tarkasteluissa inventoitiin koko matkustajan matkaketju ja tehtiin kehittämis ehdotuksia kaikkiin osa-alueisiin. Espoon esimerkkilinjan tarkastelussa mm. laadittiin parantamissuunnitelmat tärkeimmistä pysäkeistä ja laadittiin esteettömän pysäkkikorotuksen tyyppisuunnitelma.

TESTELI-hankkeessa testattiin tyyppisuunnitelman mukaan rakennettua koepysäkkiä käytännössä ja saatujen kokemusten perusteella ohjetta korjattiin. Mitoitusohje on sen jälkeen sisällytetty sekä Paikallisliikenneliiton infrakortteihin että SuRaKu-ohjeisiin. Työssä laadittiin myös koulutusohjelma kuljettajien esteettömyyskoulutukseen ja liitettäväksi

joukkoliikenteen kilpailuskriteereihin. Työn johtopäätöksissä todetaan myös, että pysäkkien rakennuttaminen, rakentaminen, valvonta ja työn vastaanottaminen vaativat erityistä huomiota ja tarkkuutta. Tiukemmat rakentamisen vaatimukset tulee kirjata urakkaohjelmaan. Pysäkkien ympäristön suunnittelu esteettömäksi tulee ulottaa pysäkin kohtaa laajemmalle ja pysäkkien talvikunnossapitoon pitää kiinnittää enemmän huomiota. Lisäksi todettiin, että kuljettajien ajo- ja muulla käyttäytymisellä on suuri merkitys esteettömyyden toteutumisessa. Kuljettajakoulutukseen tulee panostaa ja kuljettajakoulutus tulee lisätä kilpailutuksen laatuvaatimuksiin.

OIJEE-hankkeessa auditointi ja tehtiin parannusehdotuksia esteettömyyden näkökulmasta keskustan uusiin joukkoliikennesuunnitelmiin sekä nykyisille joukkoliikennepysäkeille ja matkustajainformaatioon.

Esteettömyys laatuikäytävähankkeissa (LAATUKETJU)

Ylämylly - Joensuu, Joensuu - Niittylahti ja Joensuu - Kontiolahti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen laatuikäytävät (JOLLA)

Laatuikäytävien esteettömyyttä edistävissä hankkeissa tehtiin ehdotuksia siitä, miten laatuikäytävät pitäisi ottaa huomioon suunnittelussa ja päätöksenteossa ja minkälaisia kriteerejä esteettömälle laatuikäytävälle tulisi asettaa. Esteettömyyden edistämiseksi laatuikäytävääjattelun mahdollisuudet ovat kuitenkin rajalliset, esimerkiksi LAATUKETJU-hankkeessa todetaan, esteetön laatuikäytävä palvelee vain rajatulla lähialueella asuvia ikääntyneitä ja muita liikkumis- ja toimimisesteisiä.

Joukkoliikennepalvelujen kehittäminen

Helsingin esteettömät kutsuohjatut palvelulinjat (HELPPPI)

Kotkan palveluliikenteen kehittäminen (PAKE)

Helsingin palvelulinjahankkeessa selvitettiin erilaisten kutsuohjausmallien soveltumista erityyppisille palvelulinjoille sekä testattiin kahden erilaisen mallin toimivuutta todellisessa toimintaympäristössä. Lisäksi tutkittiin palvelulinjoista tiedottamista. Kotkan hankkeessa tarkasteltiin vaihtoehtoisia liikennöintitapoja Kotkan paikallisliikenteen järjestämiseksi ja matalalattiakalustolla ajettavan vuorotarjonnan lisäämistä.

Matkapalvelukeskusten asiakasprofilointi ja tietokantojen arviointi (APROF)

Matkapalvelukeskusten (MPK) kehittämistyötä helpottamaan tehtiin selvitys siitä, miten niihin kerättäviä henkilötietoja pitäisi käsitellä MPK:ta perustettaessa sekä sen toiminnan aikana. Työssä käytiin läpi henkilötietojen rekisteröintiin liittyvät vastuut ja oikeudet, tehtiin valtakunnallinen esitys asiakas- ja palveluprofiilimalliksi sekä laadittiin malli asiakashaastattelujen kyselylomakkeeksi ja ohjeet haastattelujen tekemiseen.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen palvelulinjojen kuvaaminen JORE-tietokantaan (PALJON)

Matkustajainformaation käytettävyyden toimenpideohjelma Helsingin kaupungin liikennelaitokselle (KÄTEVÄ)

PALJON-hankkeessa tuotettiin HKL:n palvelulinjoista tarkka kuvaus YTV:n joukkoliikenne-rekisteriin, mikä mahdollistaa palvelulinjojen esittämisen internetin reittioppaassa. KÄTEVÄ-hankkeessa kehitettiin HKL:lle toimintamalli ja arviointityökalu matkustajainformaation käytettävyyden arvioimiseksi. Malli on sovellettavissa myös muihin kaupunkeihin.

Vesi- ja lentoliikenne

Matkustaja-alusliikenteen esteettömyys (VESTO)
Esteettömyyttä vesiliikenteessä ja matkailupalveluissa (EVELIINA)

VESTO-hankkeen taustalla oli liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian toimenpideohjelman ja EU-direktiivin 2003/24/EY toimeenpano. Työ sisältää katsauksen matkustaja-alusliikenteen esteettömyystilanteeseen sekä toimenpide-ehdotukset esteettömyyden kehittämiseksi vesiliikenteessä. Alusten fyysisen esteettömyyden lisäksi toimenpide-ehdotuksissa käsitellään vesillä toimivan henkilökunnan esteettömyyskoulutuksen kehittämistä, matkustajien tasavertaisia oikeuksia sekä vesiliikenteen esteettömyyttä koskevan informaation lisäämistä. Raportin liitteenä on luonnos kansalliseksi toimintasuunnitelmaksi, jolla direktiivin vaatimukset pannaan täytäntöön Suomessa olemassa olevien alusten osalta. EVELIINA-hankkeessa selvitettiin sisävesiliikenteen ja siihen liittyvien matkailupalvelujen esteettömyyttä keskittyen pilottikohteiden ranta-alueiden parantamistoimenpiteisiin.

Matkustajien siirtyminen lentokoneeseen (MASILE)

MASILE-hankkeessa selvitettiin uuden EU-asetuksen vaikutuksia lentokentällä tapahtuviin toimintoihin ja vastuukysymyksiin tarvittavien toimenpiteiden valmistelemiseksi sekä tutkittiin nykyisiä ja käytettävissä olevia keinoja liikuntarajoitteisten matkustajien lentokoneeseen siirtymiseen. Työssä esitetään tavoitteeksi, että liikkumisesteisten matkustajien siirtyminen lentokoneeseen ei tapahdu kantamalla isoilla lentoasemilla (Helsinki, Oulu, Rovaniemi ja Tampere). Nostolaitteiden ohella esteettömyyttä voidaan parantaa priorisoimalla matkustajasiltapaikkoja sen mukaan, onko koneessa liikkumisesteisiä matkustajia. Nostolaitteiden hankkimista kaikille Suomen lentoasemille ei katsottu mahdolliseksi vähäisen matkustajamäärän ja hankinnan kalleuden vuoksi.

Tuotekehitys

Tulevaisuuden kaukoliikennebussi (KAUKO)

Tulevaisuuden kaukoliikennebussihankkeen tavoitteena oli yhdessä liikennöitsijöiden ja korivalmistajien kanssa löytää realistiset ja toteutettavissa olevat muotoilun keinot esteettömän kaukoliikennebussin saavuttamiseksi. Hankkeen kehittämissuunnitelmat jaettiin esteettömyyttä parantaviin välittömästi toteutettavissa oleviin ratkaisuihin ja yrittäjälähtöisesti esim. TEKESin rahoituksella kehitettäviin ratkaisuihin. Työryhmän näkemyksen mukaan välittömästi toteutettavissa olevia esteettömiä ratkaisuja olivat porrastettu lattia, kontrastiväri, matkustamon esteetön valaistus, sisustusmateriaalien valinta, istumajärjestys ja ergonominen wc. Yrittäjälähtöisesti esimerkiksi TEKESin rahoituksella kehitettäviksi ratkaisuihin katsottiin kääntöistuimien, nostavat portaat, matkustustilan leveys ja käyttöpaneelin sijainti, säilytyslokerot sekä informaatio matkan aikana. Täysin esteetön matala bussin etuosa jäi myöhemmän kehityksen kohteisiin.

Esteettömien ympäristötuotteiden kehityshanke (ELSATUOTE)

Esteettömien ympäristötuotteiden kehittämishanke on jatkoa SuRaKu-projektille, jossa tehtiin ohjeet esteettömien julkisten ulkotilojen suunnittelulle, rakentamiselle ja kunnossapidolle. Hankkeessa kehitettiin ja testattiin ympäristörakentamisessa käytettäviä tuotteita niin, että ne vastaavat SuRaKu-projektissa asetettuja vaatimuksia. Hanke toteutettiin yhteistyössä tuotevalmistajien kanssa ja kehittämiskohteina olivat erityisesti suoja-aidat ja pysäkkien reunatuet, ulkoportaot, näkövammaisten opaslaatat, erottelu- ja varoitustuotteet ja sadevesikourut. Hankkeen tuloksena saatiin myös päätös pysyvän esteettömien ympäristötuotteiden näyttelyalueen rakentamisesta vuonna 2007 Helsingin nuorisoesplan keskuksen hallinnoimaan lasten liikennekaupunkiin Helsingin Laaksoon.

Esteettömän liikkumisen parantaminen valaistuksen avulla (SUOTU)

Hankkeessa tutkittiin led-valojen käyttömahdollisuuksia parantamaan liikkumisen sujuvuutta, ohjaavuutta ja turvallisuutta selvittämällä erilaisia teknologiasovelluksia. Keskeisimmät ideat koskivat suojateiden näkyvyyden korostamista ja kulkuväylien ja pysäkkien merkitsemistä. Osa sovelluksista oli toteutettavissa heti, osa vaati vielä jatkokehitystä.

Esteetön jalankulkuympäristö ja palvelujen saavutettavuus

Esteettömyys talvihoidossa (LUMIELSA)

LUMIELSA-hankkeessa selvitettiin esteettömyyden parempaa huomioon ottamista katualueiden talvihoidossa esimerkkikohteiden käyttäjäryhmien päiväkirjojen sekä asiantuntijahaastattelujen avulla. Kehittämisehdotuksia tehtiin sekä jalankulkuväylien hoitoluokkien määrittämiseen, hoitoluokkien laatutasovaatimuksiin että vuorovaikutukseen ja tiedottamiseen. Hankkeen tulokset on otettu huomioon Kuntaliiton ohjeessa ohje ”Katujen kunnossa- ja puhtaanapidon laatutaso ja väylien luokittelu” sekä Tampereen ja Helsingin kaupunkien ja Tiehallinnon yhteistyössä valmistelemissa ylläpidon esteettömyysohjeissa ja tuotevaatimuksissa.

Esteettömien reittien suunnittelu ja toteuttaminen uusilla asuntoalueilla (VUOREKSEN ELSA)

Esteettömyyden huomioon ottamista kaavoitusvaiheessa tutkittiin Vuoreksen osayleiskaava- ja asemakaavavaiheissa. Pilottihankkeesta kerätyn kokemuksen perusteella tehtiin kehittämissuhteita esteettömyyden huomioon ottamisesta kaavoitusprosessin eri vaiheissa, esteettömien reittien ja alueiden merkitsemisestä kaavoihin sekä esteettömyyden huomioon ottamisesta kevyen liikenteen verkkoa suunniteltaessa.

Esteettömyyden huomioon ottaminen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmissa (ELLI)

Selvityksessä tehtiin kehittämissuhteita toimintatavoiksi, jotka varmistavat esteettömyyden paremman huomioon ottamisen liikenneturvallisuussuunnitelmia tehtäessä. Liikenneturvallisuussuunnittelu on usein tarveselvitys- ja yleissuunnittelutasoista, kun taas esteettömyyspuolella ollaan tekemisissä yksityiskohtienkin kanssa. Varsinaisia esteettömyyskarttoituksia kannattaakin yhdistää liikenneturvallisuussuunnitelmiin vain erikoistapauksissa, esim. rajatulle alueelle keskittyvissä liikenneturvallisuustarkasteluissa. Mahdollisten erikseen tehtyjen esteettömyyskarttoitusten havainnot voidaan kuitenkin ottaa huomioon liikenneturvallisuustoimia valittaessa. Liikenneturvallisuussuunnitelmien tarveselvitystasolla tapahtuvassa suunnittelussa esteettömyys kannattaa ottaa huomioon mm. maastokäyntien ja kyselyiden yhteydessä. Esteettömyystyössä käytettävää laajaa sidosryhmämallia voi hyödyntää myös liikenneturvallisuussuunnitelmissa ja esteettömyyttä koskevaa strategiatyötä voi tehdä kiinteämmässä vuorovaikutuksessa ja yhteistyössä liikenneturvallisuuden vastaavan työn kanssa ja päinvastoin.

Esteettömyys ja ikääntyneiden palvelutarve (LEVITOI)

Hankkeessa selvitettiin esimerkitapausten avulla ympäristön ja lähipalvelujen puutteista johtuvia muutoksia ikääntyneiden liikkumisessa ja avuntarpeessa sekä niistä aiheutuvia kustannuksia kunnalle ja ikääntyneille itselleen. Työn tulokset vahvistavat sitä, että palvelurakenteen muutoksia ja liikkumisympäristön kehittämistä tulisi tarkastella laajemmin ja kokonaistaloudellisemmin kuin vain yhden hallinnonalan budjetin näkökulmasta.

Kuntien esteettömyystyö ja esteettömyyskartoitukset

Hyvinkään esteetön liikkumisympäristö (HELY)

Alahärmän keskustan taajamateiden lähtökohtia ja suunnittelua esteettömyyden näkökulmasta (HÄRMÄN ELSA)

Järvenpään kaupungin esteettömyyden toimenpideohjelma ja joukkoliikenteen kehittämisuunnitelma (JÄNES)

Esteettömyyskartoitus ja toimenpideohjelman Kiuruveden ja Sonkajärven kunnan taajamiin (ROLLAA)

Esteettömyyden kehittäminen Kotkassa (ESKO)

Forssan keskustan esteettömyyskartoitus ja joukkoliikenteen esteettömyys selvitys (FORSSAN ELSA)

Elsa-ohjelman aikana yllä mainittujen ja joidenkin muiden ohjelman hankkeiden yhteydessä tehtiin esteettömyyskartoitus ja toimenpideohjelma esteiden poistamiseksi yhteensä yhdeksässä kunnassa tai kunnan osassa. Kussakin hankkeessa työ tehtiin eri tavalla riippuen kunnan koosta, esteettömyystyön tilanteesta ja kunnassa meneillään olevista tai lähiaikoina tulevista rakennushankkeista. Painopisteitä olivat kohteesta riippuen mm. joukkoliikenteen esteettömyys, palveluliikenteen kehittäminen, sidosryhmäyhteistyö, pienen taajaman esteettömyyskartoitus tai esteettömyyskartoitus tie- ja rakennussuunnitelman kanssa yhtäaikaaisesti. Esimerkkien joukosta löytyy hyviä malleja ja toimintatapoja erilaisissa tilanteissa oleville kunnille. Hankkeista kuusi on kuvattu yhteenvetoraportissa Esteetön liikenne ja liikenneympäristö – kokemuksia kuntien esteettömyystyöstä.

Koulutusmateriaali

Esteettömyyskoulutustyöryhmä valmisteli liikennealalla toimivan henkilökunnan koulutukseen tarkoitetun koulutuspaketin, johon kuuluvat opaskirja Esteetöntä palvelua joukkoliikenteessä, Asenne ratkaisee -koulutusvideo sekä näihin liittyvä kalvosarja. Käytännön koulutustilanteita helpottamaan ja konkretisoimaan perustettiin myös joukkoliikenteen kouluttajapankki, jota ylläpitää Kynnys ry.

Esteetön kunta -verkosto

Esteetön kunta -verkoston ajatuksena oli tarjota kunnille tietoa esteettömyyden edistämisestä ja käytettävissä olevista työkaluista sekä mahdollisuus verkottua muiden kuntien kanssa. Käytännön toimintatapoina olivat sähköpostitiedottaminen, uusimpien Elsa-raporttien jakelu sekä läänikohtaiset kuntatapaamiset. Ohjelman päättyessä Esteetön kunta -verkostoon kuului yhteensä 38 kuntaa.

Liite 2: Yhteenvedo julkaisusta Toteutuuko liikkumisen vapaus? – Koke- muksia ja näkemyksiä vammaisten henkilöiden liikkumisen mahdolli- suuksista Suomessa (2014)¹

*Lähde Jouni Puumalainen, Annika Laisola-Nuotio, Mika Ala-Kauhaluoma: Toteutuuko liik-
kumisen vapaus? – Kokemuksia ja näkemyksiä vammaisten henkilöiden liikkumisen
mahdollisuuksista Suomessa. Invalidiliitto ry, Kuntoutussäätiö. Invalidiliiton julkaisu R.
27., 2014*

Nykytila ja haasteet

Julkisen liikenteen käyttäminen

- Kaukoliikenteen bussit eivät ole esteettömiä. Myös seutuliikenteiden ja maa-
seudun bussikalusto on osin vanhanaikaista.
- Esteettömiä vuoroja ei aina ole merkitty aikatauluun tai merkintöihin ei voi
luottaa.
- Pysäkit eivät ole esteettömiä, vaan niillä ongelmia korkeuserojen tai muiden
esteiden takia.
- Talvisin pysäkeiltä ei luoda lumia riittävästi.
- Kuljettajien ajotyyli aiheuttaa kaatumisvaaran.
- Kutsu- ja palvelulinjoja on edelleen kehitettävä.

Kunnan kustantamat kuljetuspalvelut

- Kuntakohtaiset erot matkojen myöntämisperusteissa ovat suuria, tulisi olla
yhtenäisempää.
- Kunnan kustantamia matkoja ei aina koeta olevan riittävästi (lakisääteinen
minimi 18 yhdensuuntaista vapaa-aikaan liittyvää matkaa kuukaudessa).
- Matkojen käyttämiseen toivotaan joustoa, tulisi olla mahdollisuus tehdä rää-
tälöidymiä ratkaisuja. Kuljetuspalvelujen käyttötarve voi myös olla isompi
tai pienempi esim. vuodenajasta riippuen, vaihtelevien matkustustarpeiden
vuoksi tai matkakohteiden vaihdellessa. Ratkaisuina tähän ehdotetaan mm.
kuukausikohtaisuuden muuttamista pitemmäksi ajanjaksoksi tai jonkinlaista
tasoitusjaksoa, jonka aikana käyttämättä jääneitä matkoja voisi käyttää.
Voisi myös olla porkkanoita siten, että asiakas mahdollisimman usein luopui-
si taksin käytöstä.
- Kuljetuspalvelujen omavastuuosuus koetaan toisinaan liian suureksi.
- Osassa kuntia taksin tilaaminen on maksutonta, osassa se maksaa, mikä li-
sää matkan hintaa yli omavastuuosuuden.
- Matkustusalueen rajaukseen toivotaan lisää joustavuutta, joissain tapauksis-
sa esimerkiksi kilometrirajoitusta kuntarajoihin perustuvien rajoitusten tilal-
le. Tulisi myös olla mahdollisuus tehdä hyvin perusteltuja poikkeuksia.
- Vakiotaksioikeutta ei saa kovinkaan helposti. Tilauskeskusten käyttö ja mat-
kojen yhdistely sopivat joillekin, mutta eivät kaikille, molempiin kohdistuu
kriittikää. Ratkaisuihin kaivattaisiin huolellisempaa asiakasprofilointia.

Auton hankkimisen tukeminen, muutostöiden tukeminen ja autovero

- Autoveron palautuksen saa sujuvasti, jos on työssä tai opiskelee, mutta sitä
ei saa vapaaehtoistyötä tai harrastuksia varten.
- Autoveron palautuksen määrää ei ole korotettu vuosiin.

¹ Tämän muistion varsinaisena tarkastelukohteena ovat liikennehallinnon alaan kuuluvat oh-
jeet ja säädökset. Vammaisen henkilön kuljetuspalveluja ja auton hankinnan tukimuotoja
koskevien säädösten vastuutahoja ovat sosiaali- ja terveysministeriö ja valtionvarainministe-
riö. Tähän liitteeseen on kuitenkin koottu kaikki lähdejulkaisussa esiin nostetut vammaisten
henkilöiden liikkumisen haasteet ja kehittämisehdotukset.

- Kunnat tiedottavat huonosti kunnan tuesta auton hankkimiseen tai muutostöihin.
- Kuntien tuet ovat määrärahasidonnaisia, niissä on vaihtelevia soveltamiskäytäntöjä ja tuen määrä vaihtelee. Yhtenä vaihtoehtona ehdotetaan kunnallista leasingautoa.
- Auton tarpeen arviointi ehdotetaan keskitettäväksi yhdelle valtakunnalliselle yksikölle, jonka kautta saisi kaikki tukimuodot.

Julkaisun kehittämisehdotukset

A Julkinen liikenne

1. Julkisen reittiliikenteen hankinnoissa on edellytettävä palvelutasolta vähimmäisvaatimuksena kaluston esteettömyyttä ja helppokäyttöisyyttä. Liikenneviraston tulee laatia kaluston esteettömyyskriteerit, jotka on otettava huomioon palvelun tuottajaa valittaessa.
2. Pitkän matkan linja-autoliikenteessä liikenne- ja viestintäministeriön tulee tukea valtionavulla esteettömän kaluston suunnittelua ja hankintaa.
3. Hankintojen tarjouspyyntöihin on sisällytettävä pisteytykset pitkän matkan linja-autojen esteettömyydestä vähintään nyt voimassa olevien teknisten eritelmiin mukaan.
4. Kuntien on selvitettävä alueellaan esteettömän liikenteen reitti- ja aikataulutarpeet sekä tarpeet pysäkkien sijoittelusta. Pysäkkien rakentamisessa turvataan istumismahdollisuudet.
5. Esteettömistä vuoroista on laadittava selkeät ja luotettavat aikataulut.
6. Kehitetään joustavia ovelta ovelle palvelubussi- ja kutsubussijärjestelmiä yhteistyössä käyttäjäasiakkaita edustavien vammaisjärjestöjen kokemustiedon avulla.
7. Trafin tulee säännönmukaisesti arvioida yhdessä käyttäjäasiakkaita edustavien vammaisjärjestöjen kanssa, että eri liikennepalveluista vastaavat tahot (VR, Ratahallinto, Matkahuolto jne.) järjestävät palvelut niille asetettujen toimintarajoitteisia matkustajia koskevien esteettömyys- ja tarvittavan avustamiseen liittyvien vaatimusten mukaisesti.
8. Kaikkiin julkisen liikenteen kuljettajien koulutusohjelmiin on otettava sisältöalueet liikkumis- ja toimimisesteisten matkustajien turvallisuudesta ja muista tarpeista (esim. apuvälineiden käyttö, kiinnitysjärjestelmät, turvallinen ajotapa, asiakkaan avustaminen). Käytännön koulutus tulee toteuttaa yhteistyössä käyttäjäasiakkaita edustavien vammaisjärjestöjen kanssa.

B Kuljetuspalvelut

1. Kuljetuspalveluja järjestettäessä kilpailutukset tulee suunnitella ja tehdä yhteistyössä käyttäjäasiakkaita edustavien vammaisjärjestöjen edustajien kanssa. Yhteistyöllä voidaan varmistaa kaluston ja palvelun laaja-alainen esteettömyys ja huomioida eri tavoin toimintarajoitteisten matkustajien tarpeet.
2. Kunnan on valvottava ja varmistettava yhteistyössä käyttäjäasiakkaita edustavien vammaisjärjestöjen kanssa kuljetuspalvelujen sopimuksenmukainen toteutuminen.
3. Kuljetuspalvelujen matkojen määrää tulee voida jaksottaa ja toteuttaa yksilöllisen tarpeen mukaan kalenterivuoden sisällä (esim. eri vuodenaikojen vaihtelun tai muiden yksilöllisten tarpeiden mukaan).
4. Vakiotaksien käyttö on turvattava keskitetyissä järjestelmissä ja mahdollistettava tilanteissa, joissa tutun kuljettajan antama apu ja kyky kommunikoida asiakkaan kanssa ovat välttämättömiä turvallisen liikkumisen toteuttamiseksi.

5. Yksityisyys ja oikeus kieltäytyä matkojen yhdistämisestä on turvattava keskite-
tyissä järjestelmissä tilanteissa, joissa asiakkaalla on siihen perustellut syy
(esim. terveydentila, turvallisuus, muut yksilölliset olosuhteet).
6. Kuljetuspalvelujen matka-alueiden määrittelyssä ja toteuttamistavoissa on
huomioitava yksilölliset tarpeet ja palveluiden joustavuus.
7. Kuljetuspalvelun tilaamisesta ja käyttämisestä ei saa syntyä ylimääräisiä palve-
lumaksuja. Kuljetuspalvelumatkan asiakasmaksun on vastattava julkisen liiken-
teen taksaa.
8. Kuljetuspalveluista on laadittava valtakunnalliset ohjeistukset niiden toteuttami-
sesta ja tiedottamisesta.

C Autoon liittyvät tuet

1. Auto on katsottava apuvälineeksi sitä tarvitseville henkilöille, jos muut kulku-
muodot eivät sovi.
2. Auton hankintaan liittyvät tuet on huomioitava liikkumista tukevien palvelujen
kokonaisuudessa ja tilanteissa, joissa autolla pystytään korvaamaan muita liik-
kumisen tuen palveluita. Näissä tilanteissa auton hankintatuen myöntöedelly-
tyksiä on vahvistettava.
3. Auton hankintatukeen, auton apuvälineisiin ja muutostöihin on perustettava
alueelliset osaamiskeskukset, jotka vastaavat auton hankintatuen toteuttami-
sesta ja tiedottamisesta. Tämän lisäksi on laadittava valtakunnalliset ohjeistuk-
set toteuttamista ja tiedottamista varten.
4. Auton hankinnan tukea myönnettäessä on työnteon ja opiskelun lisäksi otettava
huomioon auton tarve vapaaehtoisyöhön ja harrastuksiin osallistumisessa sekä
mahdolliset muut elämäntilanteeseen liittyvät olosuhteet.

D Asiakkaan liikkumisen tuen tarpeen arviointi ja päätös

1. Asiakkaalle on aina tehtävä yksilöllinen liikkumisen tuen tarvearviointi. Arvioin-
nissa otetaan huomioon liikkumista tukevat eri palvelut ja tukitoimet, jotka si-
sällytetään palvelusuunnitelmaan. Palvelusuunnitelmaa tehtäessä on arvioitava
asiakkaan mahdollisuus käyttää ja hyödyntää liikkumisessa julkista liikennettä.
Jos asiakkaan toimintakyvyn rajoite aiheuttaa kohtuuttoman suuria vaikeuksia
käyttää julkisia liikennevälineitä, on asiakkaalle tehtävä päätös liikkumista tuke-
vista yksilöllisistä palveluista.
2. Palvelusuunnitelmaa tehtäessä on varmistettava, että asiakkaalla on asianmu-
kaiset liikkumisen apuvälineet käytössä ja että asunnosta on esteetön pääsy
ulos (mm. ovien avautuminen, luiskat). Tarvittaessa on arvioitava asunnon
muutostöiden tarve ja tehtävä niistä päätös.
3. Liikkumisen tuen palvelujen tarpeen arvioinnissa on otettava huomioon myös
elinympäristön ja elämäntilanteen tuomat esteet ja mahdollisuudet (esim. vuo-
denajat, avustajan tai apuvälineen tilapäinen tai pysyvä tarve).
4. Matkojen määrästä päätettäessä on otettava huomioon nykyistä suuremmassa
määrin yksilölliset tarpeet ja olosuhteet.

Liite 3: Yhteenveto julkaisusta Rakennetun ympäristön esteettömyyden tila Suomessa – Esiselvitys (2010)

Lähde Niina Kilpelä: *Rakennetun ympäristön esteettömyyden tila Suomessa – Esiselvitys. Kynnys konsultit / Kynnys ry, 24.6.2010*

Julkaisun sisältöä on referoitu lähinnä ulkotilojen ja terminaalirakennusten näkökulmasta eikä otettu mukaan laajemmin julkisten ja asuinrakennusten esteettömyyttä koskevia asioita.

Asuinympäristöjen ulkoalueet

- Väylien pintamateriaalit koetaan ongelmaksi asuinympäristön esteettömyydessä niin liikkumisen kuin näkemisympäristön ja opastamisenkin osalta.
 - Pintamateriaalin avulla annettava informaatio ei ole nykytilanteessa yhtenäinen eri kohteissa.
 - Reunakivien koetaan aiheuttavan edelleen ongelmia, myös uusilla asuinalueilla. Suojelunäkökulmasta vanhat kiveykset ja sadevesikourut muodostuvat ongelmallisiksi.
 - Eri liikkumismuotojen ja -nopeuksien (pyöräilyn ja kävelyn) yhdistäminen yhteiselle väylälle on hankalaa ja eri käyttäjien vaatimukset aiheuttavat välillä ristiriitatilanteita.
- Katujen kohdalla kysymys on turvallisuudesta. Haastattelujen perusteella vauhtien hillitseminen on keskeistä, koska suojateilla tapahtuu eniten onnettomuuksia. Suojateiden turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. SuRaKu-ohjeissa on määritelty jalankulun ja pyöräilyn erottamiseen toimiva ratkaisu. Ajoväylien kaventamien, hidasteet ja vauhtien hillitseminen nopeusrajoituksilla ovat keskeisiä tekijöitä.
- Esteettömien reittien määrittelyllä saadaan aikaan toimivia kokonaisuuksia. Reittien katkeamattomuus on tärkeää. Esteettömältä reitiltä edellytetään myös hyvää talvikunnossapitoa.

Julkiset rakennukset

- Liikkumisen esteettömyyden koetaan toteutuvan julkisissa rakennuksissa suhteellisen hyvin, mutta näkemisen ja kuulemisen esteettömyyttä ei sen sijaan vielä huomioida riittävästi.
- Parantamisen varaa ja ohjeistuksen tarvetta on mm. kontrastien käytössä tilan hahmottamisen helpottamiseksi sekä induktiosilmukan käytössä.
- Tietoa opastusjärjestelmistä ja esteettömyyden huomioimisesta opasteissa tarvitaan lisää.

Liikennealueet (terminaalit, pysäkkialueet, esteettömät autopaikat)

- Liikennealueiden esteettömyydessä on tapahtunut edistystä, mutta esteettömyyden ei kuitenkaan koeta toteutuvan nykytilanteessa riittävän hyvin. Käytännössä puutteita ja ongelmakohtia löytyy edelleen, esimerkkinä mainittiin
 - korottamattomat pysäkit (vanhojen pysäkkien korjaaminen on kallista ja rahoituksen saaminen koetaan vaikeaksi, vaikeuksia korjaamisessa aiheuttavat myös olemassa olevien katujen suuret pituus- ja sivukaltevuudet)
 - pysäkkialueiden esteettömyys näkövammaisten henkilöiden kannalta
 - kunnossapidon puutteet (ongelmana ovat sekä taloudelliset resurssit että asenteet, josta esimerkkinä lumen kasaaminen esteettömälle autopaikalle).

- äänikuulutusten puuttuminen liikennevälineissä ja pysäkeillä
- visuaalisen opastuksen puuttuminen (mm. poikkeustilanteista tiedottaminen)
- raideliikenteen asemien suunnistettavuudessa on edelleen parantamisen varaa, kuunteluolosuhteet ovat hankalia, induktiosilmukoita ei vielä ole riittävästi tarjolla asemahalleissa ja lipunmyyntipisteissä eikä lipunmyyntitiskien rakenteissa ole vielä kaikkialla huomioitu esteettömyyttä
- lentoliikenneterminaaleissa on kehitettävää vielä liikkumisen esteettömyydenkin osalta
- laivaliikenteessä suurimmaksi ongelmaksi koetaan puutteet esteettömyydessä siirtymisessä pienempiin aluksiin.

Kaavoitus / liikennesuunnittelu

- o Kaavassa ei aina huomioida esteettömyyden kannalta riittäviä tilavarauksia, jolloin tila ei riitä esimerkiksi pyörätien linjaukseen kulkemaan pysäkin takaa. Pysäkkien korottaminen vaatii myös tilaa. Suojatien keskikorokkeiden rakentaminen edellyttää kadulta riittävää leveyttä, jotta korokkeesta saadaan riittävän syvä esteettömän toimimisen kannalta. Esteettömien autopaikkojen sijoitusta (esimerkiksi etäisyyttä julkisen palvelun sisäänkäynnille, kuten terveysasemat, vanhusten palvelutalot jne.) tai saattoliikenteen paikkoja on haastattelujen perusteella vain harvoin huomioitu.
- o Kaavavaiheessa on huomioitava tulevat rajoitteet (esim. maaston osalta). Kaavaselostukseen sisältyvä selvitys esteettömyyden toteutumisesta edistää esteettömyyden huomioimista. Esteettömien autopaikkojen määrät ja sijainti sekä saattoliikenteen paikat tulee ilmetä kaavassa. Tärkeitä asioita ovat alueiden monimuotoisuus (asuminen ja sen monimuotoisuus, palvelut, työpaikat), joukkoliikenne, katkeamattomat esteettömät kevyen liikenteen reitit ja turvallisuus.

Ohjeet ja määräykset

- o Kirjallista materiaalia esteettömyydestä on saatavilla runsaasti. Suunnittelijan kannalta sopivan ohjemateriaalin valitseminen voi olla hankalaa tai ohjeiden olemassaoloa ei välttämättä edes tiedetä. Haastattelujen perusteella kaivataan myös ohjeistusta tai listausta tärkeimmistä lähteistä. Materiaalin helppokäyttöisyys ja ajantasaisuus on myös tärkeää.
- o Suunnittelijan kannalta on selkeintä, jos tilojen suunnittelun perusoppaat huomioivat lähtökohtaisesti esteettömyyden ja tilojen edellyttämän toiminnallisuuden vaatimukset, eikä erillisiä oppaita kohteen esteettömyydestä tarvita. Kirjallinen opasmateriaali päivittyy kuitenkin suhteellisen hitaasti, jolloin on ollut mielekästä tarjota rinnalle erityisesti esteettömyyttä korostavia oppaita.
- o Julkisten rakennusten esteettömyysmääräyksissä koetaan olevan tiukentamisen varaa, erityisesti näkemis- ja kuulemisympäristön esteettömyyden osalta. Määräykset perusteluineen toimisivat paremmin kuin nykyiset määräykset ja ohjeet.
- o Käytännön ohjeita tarvitaan mm. induktiosilmukan asentamisesta ja kontrastien käytöstä tilan hahmottamisen helpottamiseksi.
- o Yleisten ulkoalueiden (julkiset katu- ja puistoalueet) osalta ohjeita esteettömyyden toteutukselle on olemassa, mutta sitovat esteettömyysmääräykset puuttuvat kokonaan. Ulkoalueiden esteettömyysohjeet (SuRaKu-ohjeet) tulisi haastattelujen perusteella saada mukaan määräyksiin ja niitä tulisi hyödyntää jo kaavoitusvaiheessa ohjeena. SuRaKu-ohjeita on huomioitu tällä hetkellä Helsingin ja Espoon kaupunkien tyyppi- ja ympäristösuunnitelmilla, mutta tätä kautta niiden koetaan tulevan laajempaan käyttöön varsin hitaasti.

SuRaKu-ohjeiden nostaminen määräystasolle edellyttää haastattelujen mukaan myös muiden katusuunnittelun ohjeiden tarkistamista.

- Lisätietoa ja tutkimusta tarvittaisiin ulkoalueiden esteettömistä tuotteista sekä pintamateriaaleista, reunakivistä ja kalusteista.
- Esteettömän pysäkin kriteerit tulisi määritellä valtakunnallisesti. (Esteettömät pysäkit on määritelty tällä hetkellä Espoon ja Helsingin kaupunkien tyyppiirustuksissa. Myös pysäkkiympäristöjen esteettömyyttä tulee kehittää. Pelkkä esteetön pysäkki ei riitä.)
- Esteettömille autopaikoille tulisi saada yhtenäiset merkintätavat ja niiden määrälle ja sijainnille (enimmäisetäisyys sisäänkäyntiin nähden) yhtenäinen selkeä ohje.

Koulutus

- Suunnittelijoiden (arkkitehtien ja ulkoalueita suunnittelevien henkilöiden) peruskoulutukseen tulee sisällyttää entistä enemmän esteettömyystietoutta ja jo ammatissa toimivaa henkilöstöä on lisäkoulutettava (kaavoittajista lähtien). Myös esteettömyyskartoittajien koulutusta tulee kehittää. Rakennetun ympäristön esteettömyydestä toivotaan tehtävän enemmän opinnäytetöitä. Myös viranomaisia on koulutettava esteettömyysasioissa. Koulutuksen tulee olla jatkuvaa, jotta asiantuntijuus on ajantasaista myös työntekijöiden vaihtuessa.
- Esteettömyyskoulutukselle tarvitaan vastuutahoja ja koulutuksen sisällön tulisi olla vakio perussisällön osalta. Tapauskohtaiset esimerkit esteettömyyden hyvästä toteutuksesta ovat tärkeä osa koulutusta kuten myös tilan käytön ja hahmottamisen simuloinnit. Vammaisjärjestöjen toivotaan osallistuvan koulutuksen järjestämiseen.

Liite 4: Suomen vammaispoliittisen ohjelman liikennejärjestelmää koskevien toimenpiteiden tilanne (2014)

Lähde Suomen vammaispoliittinen ohjelma VAMPO "Vahva pohja osallisuudelle ja yhdenvertaisuudelle", 2010 – seuranta vuodenvaihteessa 2013/2014 (THL – Työpaperi 31/2014 29 VAMPO-seurantaraportti II)

5.1 Itsenäinen elämä (toimenpiteet 1-33)

Toimenpide 5:

Ohjeistetaan esteettömyyden huomioon ottaminen osana lähiympäristöjen kaavoituksen ja muun suunnittelun ohjausta.

Vastuuministeriö: YM

Muut keskeiset ministeriöt: LVM (hallinnonala), STM (informaatio-ohjauksen väli-
neenä: Terveyden edistämisen politiikkaohjelma 2007; Sosiaali- ja terveydenhuollon
asioiden esteettömyysluokitus)

Ajoitus: 2010–2015 osana kaavoituksen ja suunnittelun viranomaisohjausta

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Kyllä/ei (YM); esteettömyysluokitus käytettävissä (STM)

Velvoite: YK:n yleissopimus art. 9; VN:n selonteko vammaispolitiikasta

Tilanne: Aiheesta on valmistunut opinnäytetyö "Esteettömyyden liittäminen nykyistä kiinteämmäksi osaksi kaavaprosessia" tausta-aineistoksi kaavoituksen kehittämiseksi. Vuoden 2013 seurannassa raportoitu: Valmistellaan lähiympäristöt kattavaa ohjeistusta esteettömyyssäännösten uusimisen yhteydessä. Seurantahaastattelusta lisätietona, että ohjeistus uudistetaan samalla lailla kuin on uudistettu koko rakentamismääräyskokoelma. Työ käynnistyy syksyllä 2014 ja jatkuu vuoden 2015. Lain mukaan kevyen liikenteen väylät tulee säilyttää esteettöminä. Käytännössä tämän osalta valvonta ja lain soveltaminen on puutteellista (YM).

Kommentti: Seurannan mittareiden perusteella toimenpide ei ole toteutunut. Sosiaali- ja terveydenhuollon asioiden esteettömyysluokitusta ei ole otettu käyttöön.

Toimenpide 19:

Selvitetään vaikeavammaisten henkilöiden kuljetuspalvelut hallinnonalojen yhteistyönä niin, että vammaisten henkilöiden yksilöllinen oikeus liikkumiseen toteutuu.

Vastuuministeriö: STM (STM, LVM ja Vammaisfoorumi etsivät yhteistyössä ratkaisuja vaikeavammaisten kuljetuspalvelun ja esteettömän julkisen liikenteen integroimiseksi siten, että vaikeavammaisten henkilöiden oikeus liikkumiseen turvataan)

Muut keskeiset ministeriöt: LVM

Ajoitus: Hallitusohjelma 2011–2015 tai 2015–2019

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Vaikeavammaisten yksilöllisen liikkumisen mahdollisuudet on turvattu

Velvoite: YK:n yleissopimus art. 18, art. 19, art. 20

Tilanne: Sosiaalihuollon lainsäädännön kokonaisuudistusta pohtineen työryhmän loppuraportti on valmistunut kesällä 2012. Siihen sisältyy ehdotukset sosiaalihuollon rajapintojen tarkistamista koskien. Virkamiestyönä syksyllä 2012 toteutettavassa jatkovalmistelussa suunnitellaan muiden hallinnonalojen kanssa toteutettavien neuvottelujen aikataulu ja eteneminen sekä arvioidaan muille hallinnonaloille ehdotettavia säännösmuutostarpeita. LVM:n selvitysmiehen toimeksianto julkisin varoin toteutettavien eri hallinnonalojen henkilökuljetusta yhdistämisestä ja rahoituksen uudistamisesta päättyi 31.3.2013. Vuo-

den 2013 seurannassa raportoitu: STM on asettanut työryhmän valmistelemaan vammaislainsäädännön uudistamista keväällä 2013. Työryhmän toimikausi jatkuu v. 2014 loppuun. Kuljetuspalveluja koskevaa lainsäädäntöä arvioidaan työryhmän työssä. LVM on syksyllä 2013 asettanut ohjausryhmän selvittämään julkisin varoin kustannettujen kuljetusten kehittämistä. Sosiaalihuoltolain valmistelu on vireillä.

Kommentti: Selvitystyötä on tehty ja LVM:n selvitysmiehen työstä on maaliskuun lopussa 2013 julkaistu raportti Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen. Toimenpide ei ole vielä toteutunut (vrt. seurannan mittarit).

Toimenpide 20:

Kehitetään auton hankintatukijärjestelmä, joka korvaa autoveron palautusjärjestelmän ja VPL:n mukaisen tuen.

Vastuuministeriö: STM

Muut keskeiset ministeriöt: VM (autoveron palautuksen osalta)

Ajoitus: Otetaan huomioon hallitusohjelman 2011–2015 valmistelussa

Rahoitustarve: Lisärahoitustarve selvitetään

Seurannan mittarit, osoittimet: Sisältyy hallitusohjelmaan 2011–2015

Velvoite: YK:n yleissopimus art. 18, art. 19, art. 20

Tilanne: Hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti käynnistetään selvitys vammaisten apuvälinepalveluista mukaan lukien auton hankintajärjestelmä ja avustajakoirat. Selvitys toteutetaan STM:n toimeksiannosta erillisselvityksenä ja se käynnistyy v. 2013 alkupuolella. Selvityshankkeen valmistelu on aloitettu. Vuoden 2013 seurannassa raportoitu: STM on asettanut työryhmän valmistelemaan vammaislainsäädännön uudistamista keväällä 2013. Työryhmän toimikausi jatkuu v. 2014 loppuun. Liikkumisen tukea koskevaa lainsäädäntöä arvioidaan työryhmän työssä. THL laatii keväällä 2014 selvityksen vammaisten apuvälinepalveluista, johon sisältyy selvitys auton hankintakäytännöstä. Selvitykseen liittyy invalidivähennyksen aseman arviointi verotuksessa. Toimeksiantosopimus THL:n kanssa laaditaan tammikuussa 2014.

Kommentti: Toimenpide ei ole toteutunut. Selvityshankkeen valmistelu on aloitettu.

5.3 Rakennettu ympäristö (toimenpiteet 41–48)

Toimenpide 41:

Otetaan huomioon kaikille sopivan suunnittelun periaatteet lainsäädäntöä kehitettäessä ja edistetään esteettömyystulkintojen yhdenmukaistamista lainsäädännön tavoitteiden mukaisesti.

Vastuuministeriö: YM

Ajoitus: 2010–2015 osana rakentamismääräyksiin ja muun rakentamisen ohjaukseen liittyvää viranomaistyötä

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Kyllä/ei ao. rakentamismääräyksen ja ohjeistuksen uudistamisessa

Velvoite: YK:n yleissopimus art. 9, art. 19; EU:n yhdenvertaisuusdirektiivi (valmistelussa)

Tilanne: Parhaillaan kartoitetaan Suomen rakentamismääräyskokoelman osan F1 Esteetön rakennus muutostarpeita. Muutostyö käynnistyy vuonna 2014. Kaikkia esteettömyyteen liittyviä rakentamismääräyksiä (F1 Esteetön rakennus, F2 Rakennusten käyttötur-

vallisuus, G1 Asuntosuunnittelu) ryhdytään uudistamaan samanaikaisesti syksyllä 2014 (YM).

Kommentti: Toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu. Seurannan mittareiden perusteella arvioituna toimenpide ei ole vielä toteutunut.

5.4 Liikennepalvelut (toimenpiteet 49-55)

Toimenpide 49:

Edistetään joukkoliikennevälineiden teknistä esteettömyyttä panemalla täytäntöön yhteisöläinsäädännössä määritellyt tekniset määräykset sekä huomioidaan kansallisista tarpeista lähtevät kehittämis- ja valvontatoimenpiteet rautatie- ja linja-autoliikenteessä.

Vastuuministeriö: LVM/Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Muut keskeiset: ministeriöt OM

Ajoitus: Jatkuva

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Seuranta toteutuu yhteisöläinsäädännön toteutumisen seurannassa

Velvoite: Uusien linja-autojen rakennetta koskeva direktiivi; rautateiden yhteensopivuutta koskevaan direktiiviin liittyvät, komission määrittelemät tekniset eritelmät; PL 6 §, PL 9 §; YK:n yleissopimus art. 20

Tilanne:

LVM: Rautatieliikenteen tekniset määräykset on pantu täytäntöön (Trafin vastuu ja valvonta) (LVM).

OM: Uuden yhdenvertaisuusdirektiivin neuvottelut neuvostossa jatkuvat edelleen. OM koordinoi neuvotteluja. Vuoden 2013 seurantaan ei ole raportoitavia muutoksia (OM).

Kommentti: Jatkuvan toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu.

Toimenpide 50:

Kehitetään kaikkien liikennevälineiden esteettömyyden ja saavutettavuuden varmistamiseksi joukkoliikenneinformaation esteettömyyttä ja monimuotoisuutta siten kuin yhteisöläinsäädäntö edellyttää (muun muassa kuulutukset, näyttötaulut, reittiopasteet) sekä huomioidaan kansallisista tarpeista lähtevät kehitys- ja valvontatarpeet.

Vastuuministeriö: LVM/hallinnonala

Ajoitus: Jatkuva

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Seuranta toteutuu yhteisöläinsäädännön toteutumisen seurannassa

Velvoite: Yhteisöläinsäädäntö; YK:n yleissopimus art. 9, art. 18, art. 19, art. 20, art. 21; VN:n selonteko

vammaispolitiikasta; PL 6 §, PL 9 §

Tilanne: Joukkoliikenneinformaation saavutettavuutta edistetään EU:n matkustajien oikeutta koskevien asetusten edellyttämällä tavalla (valvontavastuu asetusten osalta Trafilla) (LVM).

Kommentti: Jatkuvan toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu.

Toimenpide 51:

Varmistetaan lentoliikennettä koskevien oikeuksien ja avunsaannin toimivuus kansallisesti; vammaisten lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen toimeenpano ja koordinaatio. Avunsaannin toteutumista käytännössä seurataan myös kansallisesti.

Vastuuministeriö: LVM (Trafi, Kuluttajavirasto)

Muut keskeiset ministeriöt: OM

Ajoitus: Jatkuva

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Seuranta toteutuu yhteisöläinsäädännön toteutumisen seurannassa

Velvoite: EY:n vammaisten lentomatkustajien oikeuksia koskeva asetus; YK:n yleissopimus art. 18, art. 19, art. 20; PL 6 §, 9 §

Tilanne:

LVM: Trafilla valvontavastuu ja valitusten käsittely vammaisten oikeuksien ja liikematkustajien oikeuksien osalta (muut oikeudet valvonta Kuluttajaviranomaisilla ja valitukset, kuluttajariitalautakuntaan) (LVM).

OM: Uuden yhdenvertaisuusdirektiivin neuvottelut neuvostossa jatkuvat edelleen. OM koordinoi neuvotteluja. Vuoden 2013 osalta ei raportoitavia muutoksia (OM).

Kommentti: Jatkuvan toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu.

Toimenpide 52:

Varmistetaan linja-autoliikennepalveluita koskevien oikeuksien ja avunsaannin toimivuus kansallisesti. Matkustajien oikeuksia linja-autoliikenteessä koskevan asetuksen toteutumista seurataan myös kansallisesti.

Vastuuministeriö: LVM ja OM (Asetuksessa on määritelty vastuutahot. LVM vastaa ko. lainsäädännön valmistelusta, mutta ei ole valvonnasta vastaava viranomainen.)

Muut keskeiset ministeriöt: STM

Ajoitus: Jatkuva

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Seuranta toteutuu yhteisöläinsäädännön toteutumisen seurannassa

Velvoite: EU:n asetus matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä: oikeus matkustaa, avustamisvelvollisuus; joukkoliikennelakiuudistus (kilpailuttamisessa otettava huomioon esteettömyys); YK:n yleissopimus art. 18, art. 19, art. 20; PL 6 §, 9 §

Tilanne:

LVM: Asetuksen täytäntöönpanon valmistelu on aloitettu (yhteistyö vammaisjärjestöt, liikenteenharjoittajat yms.). Kuluttaja-asiamiehellä ja Trafilla valvontavastuu. Valitusten käsittely kuluttajariitalautakunnalla ja Trafilla (LVM).

OM: Uuden yhdenvertaisuusdirektiivin neuvottelut neuvostossa jatkuvat edelleen. OM koordinoi neuvotteluja. Vuoden 2013 osalta ei muutoksia tähän (OM).

Kommentti: Jatkuvan toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu. VAMPO-seurannan koordinaatioryhmässä tulee arvioida ministeriöiden pää- ja osavastuissa tapahtuneita mahdollisia muutoksia.

Toimenpide 53:

Varmistetaan, että vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt voivat käyttää rautateiden matkustajaliikennepalveluja EY:n rautatievastuuasetuksen mukaisesti. Asetuksen toteutumista seurataan myös kansallisesti, ja tavoitteena on asetuksen mukaisten oikeuksien toteutumisen lisäksi, että ennen sen voimaantuloa noudatettuja parempia käytänteitä ei heikennetä.

Vastuuministeriö: OM

Muut keskeiset ministeriöt: LVM

Ajoitus: Jatkuva

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Valvontaviranomaisten saama palaute vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien toteutumisesta käytännössä

Velvoite: EY:n rautatievastuuasetus: oikeus matkustaa, avustamisvelvollisuus; YK:n yleissopimus art. 18, art. 19, art. 20; PL 6 §, 9 §; VR:n opas vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustamisesta rautateilla

Tilanne:

LVM: Asetuksen täytäntöönpanon valmistelu on aloitettu (yhteistyö vammaisjärjestöt, liikenteenharjoittajat yms.) (LVM vastuuministeriö).

OM: Vuoden 2013 seurannassa: ei muutoksia (OM).

Kommentti: Jatkuvan toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu.

Toimenpide 54:

Varmistetaan vesiliikennepalveluita koskevien oikeuksien ja avunsaannin toimivuus kansallisesti; asetuksen toimeenpano ja koordinaatio (komission ehdotus EU:n parlamentin ja neuvoston asetukseksi matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä). Asetuksen toteutumista seurataan myös kansallisesti.

Vastuuministeriö: LVM

Muut keskeiset ministeriöt: OM

Ajoitus: Jatkuva

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Seuranta toteutuu yhteisöläinsäädännön toteutumisen seurannassa

Velvoite: EU:n asetus matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä: oikeus matkustaa, avustamisvelvollisuus; YK:n yleissopimus art. 18, art. 19, art. 20; PL 6 §, 9 §

Tilanne:

LVM: Asetuksen täytäntöönpanon valmistelu on aloitettu (yhteistyö vammaisjärjestöt, liikenteenharjoittajat yms.). Kuluttaja-asiamiehellä ja Trafilla valvontavastuu. Valitusten käsittely kuluttajariitalautakunnalla ja Trafilla (LVM).

OM: Vuoden 2013 seurannassa: Ei muutoksia (OM).

Kommentti: Jatkuvan toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu. VAMPO-seurannan koordinaatiorryhmässä tulee syksyllä 2013 arvioida ministeriöiden pää- ja osavastuissa tapah-
tuneita mahdollisia muutoksia.

Toimenpide 55:

Kehitetään edelleen taksipalveluiden saavutettavuutta ja turvallisuutta niin, että ne soveltuvat myös vammaisille henkilöille:

(a) ohjataan lupaviranomaisia taksiliikennelain tavoitteiden saavuttamisessa

(b) pannaan täytäntöön uusi taksinkuljettajakoulutusta koskeva laki

(c) seurataan uuden taksikaluston esteettömyyttä koskevan asetuksen turvallisuusvaikutuksia pyörätuolissa matkustavalle henkilölle.

Vastuuministeriö: LVM (koulutuksen osalta lain täytäntöönpano hallinnonalalla 1.1.2010 aloittaneella liikenteen turvallisuusvirastolla Trafilla)

Ajoitus: Jatkuva

Rahoitustarve: Ei erillisrahoitusta

Seurannan mittarit, osoittimet: Selvitetään

Velvoite: Taksiliikennelaki; LVM:n asetus taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista; YK:n yleissopimus art. 18, art. 19, art. 20; PL 6 §, 9 §

Tilanne:

a) normaali yhteistyö Elyt ja LVM, myös tulosohjaus Elyihin toteutuu, b) kuljettajakoulutusta koskeva laki tullut voimaan c) kts. Kohta a). (LVM).

Kommentti: Jatkuvan toimenpiteen toteuttaminen on aloitettu. Seurannan mittareita ei ole määritetty.

Muita liikkumiseen ja liikkumisympäristöön liittyviä poimintoja:

- Sähköisten palveluiden esteettömyyden ja saavutettavuuden eteen on sekä vireillä olevia että valmistuneita toimia, mm. suositusten muodossa
- Kaikkia esteettömyyteen liittyviä rakentamismääräyksiä ryhdytään uudistamaan samanaikaisesti syksyllä 2014