

**FÖRBUNDET
FINLANDS SVENSKA
SYNSKADADE**

FÖRBUNDET FINLANDS SVENSKA SYNSKADADE RF Lausunto 20.5. 2016

Asia: Luonnos hallituksen esitykseksi Liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Viite: LVM/2096/03/2015

Föbundet Finlands Svenska Synskadade rf kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitykseen Liikennekaari-uudistuksen ensimmäiseksi vaiheeksi.

Jo ensimmäisessä osassa esitetyt uudistukset merkitsisivät suurta muutosta nykytilanteeseen. Esityksessä vahvasti esille nousevat digitekniikan tehokas hyödyntäminen ja yrittäjyyden edistäminen ovat sinänsä kannatettavia ajatuksia, mutta niiden toteuttaminen pelkästään kilpailua vapauttamalla, normeja purkamalla ja kustannussäästöjä laskemalla, ei johda kaikkien kansalaisten kannalta hyvään tulokseen. Liikennepalveluja uudelleen järjestettäessä tulee niiden käytettävyys ja esteettömyys taata kaikille. Tätä edellyttävät myös hiljattain ratifioitu YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimus ja viime vuonna voimaan astunut yhdenvertaisuuslaki. Uudistuksen myötä käyttöön otettavien tietoteknisten sovellusten ja päätelaitteiden soveltuvuus ja saavutettavuus näkövammaisille ihmisille tulee varmistaa jo ennen niiden käyttöön ottoa. Järjestelmien muuttaminen saavutettaviksi jälkikäteen on työlästä ja usein mahdotonta.

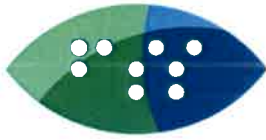
Kuljetuspalveluja koskevien laatuvaatimusten on oltava samat liikennemuodosta riippumatta. Näitä ovat liikennepalveluiden hankintaan ja käyttöön liittyvän tiedon ja maksuprosessien saavutettavuus, liikenneterminaalien ja liikennevälineiden näkövammaisten erityistarpeet huomioon ottava esteettömyys ja liikennepalveluja hoitavan ammattihenkilöstön ammattitaito.

Yleisperustelut:

Föbundet Finlands Svenska Synskadade rf kannattaa digitaalisten tiedonvälityspalveluiden kehittämistä. Niitä on kuitenkin toteutettava niin, että ne ovat

Föbundet Finlands Svenska Synskadade r.f.
Parisgränden 2 A 1
00560 Helsingfors

Tfn 09-6962 300
förnamn.efternamn@fss.fi
www.fss.fi



saavutettavia myös näkövammaisille ihmisille. Palveluissa tulee aina olla vaihtoehtoinen käyttötapa niille, jotka eivät tietotekniikkaa voi syystä tai toisesta käyttää. Heitä on maamme n. 60.000 näkövammaisen ihmisen joukossa suurin osa. Näkövammaisten keski-ikä on noin 80 vuotta ja tällä väestöosalla ei ole suuria mahdollisuuksia ottaa käyttöön sinänsä saavutettaviakaan tietoteknisiä ratkaisuja.

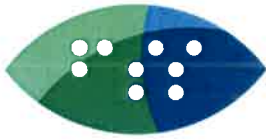
Käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä viitataan usein käyttäjälähtöisyyteen palvelujen kehittämisestä puhuttaessa. Esitystä lukiessa saa kuitenkin sen vaikutelman, että "käyttäjä" on nuori tai keski-ikäinen, kaikki aistit omaava, tietotekniikan ja älysovellukset hyvin hallitseva ihminen. Koska todellisuudessa näin ei ole, pitää palveluiden kehittäjien lähtökohtana olla todellinen kaikki väestöryhmät kattava arviointi.

Normien purku ja kustannusten säästäminen liikennepalveluiden kehittämisen pontimina ovat sinänsä ymmärrettäviä. Sääntelyä kuitenkin tarvitaan takaamaan palveluiden toimivuus pitkällä aikavälillä. Suositukset ja sopimukset eivät kokemustemme mukaan tuo tarvittavaa vakautta. Tarvitsemme EU:n ja kansallisen lainsäädännön turvaa yhdenvertaisuuden toteuttamisessa. Trafin tai muun valvovan viranomaisen tulee tehdä laajaa yhteistyötä liikennepalveluiden kaikinpuolisen saavutettavuuden varmistamiseksi.

Esityksessä kaavaillaan yksityisille palvelujen tuottajille päävastuu käytännön toteutuksesta. Tämä korostaa tarvetta voida kontrolloida palveluiden laatua sitovien säädösten avulla.

Palveluiden toteuttamista saavutettavina ja esteettöminä vältellään usein perustelemalla tarvittavien toimenpiteiden tuovan lisäkustannuksia. Ensiksi on todettava, että kyseessä eivät ole lisäkustannukset, vaan palveluiden tuottamiseen luonnostaan kuuluvat kulut, joilla taataan palveluiden käyttäjille yhdenvertainen mahdollisuus hyödyntää palveluja. Toiseksi, kustannuksia koituu vähemmän, jos palvelut kehitetään alusta pitäen kaikille toimiviksi. Jälkikäteen tehdyt muutokset ovat kalliita ja hankalia toteuttaa.

Hallituksen esityksestä saa sellaisen käsityksen, että erityisryhmien, kuten näkövammaisten kuljetustarpeet olisivat kovin poikkeavia valtaväestöön verraten. Näkövammaisten ihmisten liikkumistarpeet työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkoineen ovat yhteneväiset muiden kansalaisten kanssa. Näkövammaisten mahdollisuuksia yhdenvertaiseen liikkumiseen on lisätty mm. vammaispalvelulain mukaisilla kuljetuspalveluilla. Palveluiden siirtäminen pelkästään erilaisten yhteiskuljetusten piiriin rikkoo Suomen juuri ratifoiman YK:n yleissopimuksen 20 artiklan periaatteita.



Säntelyn vähentäminen voi käsityksemme mukaan tuoda heikennyksiä liikennepalveluiden tarjontaan varsinkin harvaan asutuilla alueilla. Koska näkövammaisilla ei ole mahdollista itsenäisesti käyttää omaa autoa, on riittävä liikennepalvelujen tarjonta järjestettävä koko maassa. Markkinat keskittyvät tuottamaan voittoa ja haja-asutusalueilla kutsuliikenne tai muu vastaava palvelu tulee edelleen olemaan riippuvainen yhteiskunnan tuesta.

Mahdollisuus hankkia yhdellä lipulla eri liikennevälineillä tehtäviä matkoja eli ketjuttaa matka-hankinta kuulostaa hyvältä. Ajatus on kannatettava, koska tämä säästää usein hankalaa tiedonhankintaa eri tietolähteistä. Aikataulu-, reitti- ja hintatietojen sekä poikkeustilannetietojen on kuitenkin oltava saavutettavassa muodossa ja palvelun tulee sisältää sujuva, opastettu siirtyminen liikennevälineestä toiseen. Matkustajien oikeuksista on EU-lainsäädäntöä: EU-asetukset sisältävät oikeuksia matkustajille ja erityisiä oikeuksia vammaisille tai liikunta-rajoitteisille matkustajille.

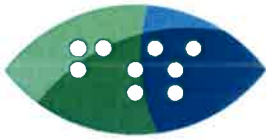
Esityksessä luotetaan internetin ja erityisesti ns. pilvipalveluiden mahdollisuuksiin tiedonvälittäjänä niin reittitietojen antajana kuin matkustusoikeuden vahvistajana. Kokemus on kuitenkin osoittanut, että varsinkin harvaan asutuilla alueilla verkkoyhteydet ovat kalliita, eivät toimi kunnolla tai ovat monesti hitaita. Esitys ei sisällä juurikaan ehdotuksia tämän ongelman ratkaisemiseksi.

Esityksessä kaavailut muutokset liikennepalveluiden ammattihenkilöstön ammattitaidon varmistamiseen tuovat monenlaisia ongelmia. Näkövammaisen liikennepalvelujen käyttäjän on jatkossakin voitava käyttää palveluja turvallisesti ilman kielivaikeuksia. Näkövammaisen ei voi näön perusteella ohjata kuljettajaa oikeaan osoitteeseen, ei tarkistaa kuljettajan nimeä, eikä lukea esille laitettuja hintatietoja. Kuljettajan on hallittava perustaidot näkövammaisten opastamisessa. Nykyinen kuljettajien ammattitaidon takaava menettely pitää säilyttää jatkossakin. Jakamistalouden edistäminen taksiliikenteessä voi tuoda mukanaan edellä mainittuja ongelmia ja turvallisuusriskejä.

Palveluiden toimivuuden jatkuva seuranta on tärkeää. Seurantavastuu on oltava liikennepalveluita valvovilla viranomaisilla.

Haluamme vielä kiinnittää erityisesti huomiota joihinkin näkövammaisten ihmisten kannalta keskeisiin seikkoihin:

Taksiliikenne:



Tiedonantovelvollisuudesta ehdotuksessa mainitaan, että tavoitteena on, että matkustaja voi vertailla palveluiden eri ominaisuuksia ennen kuljetussopimuksen syntymistä, eikä laissa enää määritellä palvelulle laadullisia vähimmäisvaatimuksia. Taksiliikenteessä on kuljetusmuodon erityispiirteiden vuoksi erityisiä asiakastarpeita ja matkustaja on usein ajoneuvossa yksin kuljettajan kanssa. Taksinkuljettajan on edelleen otettava huomioon matkustajan tarpeet ja mahdolliset toimintarajoitukset. Taksin on otettava kuljetettavakseen opaskoiran kanssa liikkuva näkövammainen. Opaskoira on palveluskoira, jolla on suuri merkitys näkövammaisten ihmisten itsenäisen liikkumisen edistäjänä.

Näkövammaisella taksinkäyttäjällä on näkevään verrattuna heikompi mahdollisuus kontrolloida matkan hintatietoja. Autoon sisään tai ulkopuolelle näkyviin sijoitetut hintatiedot eivät riitä. Kattohinnoista luovuttaessa matka- ja hintatiedot pitäisi voida tarkistaa myös muilla keinoin esim. puhelimitse. Selkeä vertailukerroin hinnoille vähentää väärinymmärrysten vaaraa hintaa arvioitaessa.

Kuljettajien paikallistuntemus ja kielitaito pitää taata. Näkövammaisen taksinkäyttäjä ei voi kontrolloida eikä neuvoa kuljettajaa näkevän tapaan. Kuljettajan velvollisuus avustaa toimintarajoitteista matkustajaa tämän tarvitessa apua, tulee taata.

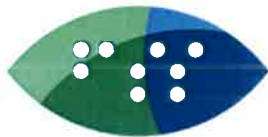
Taksipalveluissa käytettävän kaluston on oltava asiallista. Tavallinen henkilöauto on näkövammaiselle paras ratkaisu. Invataksit eivät sovellu näkövammaiselle; jo nyt tiedetään, että niiden käyttö lisää turvattomuutta näkövammaiselle. Esityksessä sallituiksi ehdotetut kevytliikennevälineet eivät turvattomuutensa vuoksi tule kyseeseen.

Käteisen rahan käyttö maksuvälineenä tulee säilyttää.

Joukkoliikenne:

Joukkoliikennepalveluissa pitää saavutettavuuden olla kunnossa palvelun tullessa markkinoille. Vain valvonnalla (Trafi) voidaan taata, että palveluiden kehittäjät ja tarjoajat suhtautuvat saavutettavuuteen vakavasti.

Riittävät ja hyvin toimivat joukkoliikennepalvelut ovat myös näkövammaisille hyvä asia. Ne lisäävät itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksia, ovat tasa-arvoisen osallistumisen edellytys yhteiskunnassa ja samalla vähentävät erityispalveluiden tarvetta.



**FÖRBUNDET
FINLANDS SVENSKA
SYNSKADADE**

Helsingissä 20.5.2016

Sune Huldin
puheenjohtaja

Matthias Jakobsson
järjestöjohtaja