

VN/26048/2021

LAUSUNTOPYYNTÖ LIIKENTEEN ESTEETTÖMYYSVISIOSTA

Kuopion kaupungin kaupunkiympäristön joukkoliikenneyksikkö ja kaupunkitekniikan palvelut kiittävät mahdollisuudesta lausua liikenteen esteettömyysvisioon.

Liikenne12 suunnitelman mukaan **valtio määrittelee tavoitetilan** yhteistyössä muiden toimijoiden, erityisesti eri väestöryhmien kanssa, tavoitetilan liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle sekä tunnistaa eri vastuutahojen roolit niin matkaketjun eri osien toimivuuden kuin matkustajien oikeuksien toteutumisen kannalta.

Vision tarkoituksena on antaa **suuntaviivoja** esteettömyyden ja saavutettavuuden kehittämiseksi. **EU:n saavutettavuusdirektiivistä 2102/2016 tulee nyt jo vaatimukset digipalveluiden esteettömyydelle.** Tarvitaanko Suomeen erillistä visiota asioiden edistämiseksi ja saavutettavuuden toteuttamiseksi?

Vision rooli on antaa tavoite-ehdotuksia ja suuntaviivoja seuraavina vuosina tehtävälle kehitystyölle. Tavoitteiden tulisi olla sellaisia, joita ei ole jo vaadittu EU:n direktiiveissä tai kansallisissa asetuksissa.

Liikenneinfrastruktuurissa uusia kohteita rakennettaessa otetaan esteettömyys jo huomioon. Vanhoja korjattaessa ja uusittaessa esteettömyysvaatimukset tulisi huomioida määräysten mukaisesti. Jotta esteettömyys toteutuu, tulisi vaatimusten tulla lainsäädännön ja asetusten kautta. Vapaaehtoisuuteen perustuva esteettömyys ei palvelisi tavoitteiden toteutumista. Mahdollisten uusien määrittämisä, ei olisi suositeltavaa vaatia tehtäväksi heti vaan siirtymäajan puitteissa siten, kun uudistetaan vanhaa tai rakennetaan uutta. Aikajänne esteettömyyden toteutumiseksi tulisi olemaan infrastruktuurin korjaamisen osalta pitkä. Liikenneympäristössä on rakentunut vuosien saatossa ja toteutettuja ratkaisuja on erilaisia, joten ympäristö ei myöskään ole tasalaatuista esteettömyyden osalta. Jatkotyöstön osalta on tarpeen myös linjata, tarvitaanko esteettömyyden osalta eritasoisia ratkaisuja liikenneympäristöissä. Matkaketjujen kokonaisvaltaiseen esteettömyyteen ja esteettömyystiedon saatavuuteen tulee kiinnittää huomiota. Suunnitteluohjeet ja niiden tulkinnat eivät saisi olla ristiriidassa.

Liikennevälineiden osalta kaupunkiliikenne on jo nyt esteetöntä. Eri käyttäjäryhmille on kaupunkiliikenteen linja-autoissa merkitty omat paikat. Esteettömyys ei toteudu tällä hetkellä seutu- ja kaukoliikenteessä kuin osittain. Onko esteettömyysvisio tai mahdollinen esteettömyysvaatimus seutu- ja kaukoliikenteen osalta tulevaisuudessa kuinka tarkoituksenmukainen vaatimus? Esim. Norjassa ja Ruotsissa esteettömyysvaatimus on ollut jo pitkään vaatimuksena linjaliikenteessä. Näistä maista tulee Suomeen tällä hetkellä paljon käytettyjä linja-autoja, joissa on mm. invanostimet, joita ei ole koskaan otettu esiin kotelostaan, saati käytetty, ajoneuvon 8-10 vuoden sopimusaikana. Voisiko seutu- ja kaukoliikenteen osalta asiaa lähestyä vaatimattomammin esim., että esteettömyys voitaisiin toteuttaa harkinnanvaraisesti seutu- ja kaukoliikenteen osalta, sinne minne se on tarpeellista ja kohtuudella järjestettävissä. Bussien käyttöikä linjaliikenteessä on 10-20 vuotta ja uusien vaatimusten käyttöönotto vaatii pitkän siirtymäajan, jotta esteettömyysvaatimukset olisivat toteutettu kaluston osalta ja esteettömät palvelut saatavilla. Mutta miten varmistetaan esteettömyys markkinaehtoisessa liikenteessä? Onko vaarana, että markkinaehtoinen liikenne vähenee entisestään vaatimusten kiristyessä ja lakkautettu markkinaehtoinen liikenne tulee viranomaisten ja kuntien järjestettäväksi ja lisäkustannukseksi? Hiljaisilla yhteysväleillä liikennöidään nykyään pienkalustolla joka ei mahdollista, että jokainen erilainen käyttäjä voisi päästä liikkumaan pienessä ajoneuvossa sujuvasti apuvälineiden kanssa, kun tavallinen käyttäjäkään ei tahdo mahtua käytävälle. Tulisiko pienkaluston käyttäminen linjaliikenteessä kieltää siten kokonaan?

Toimijoiden osaamista voitaisiin lisätä koulutusten ja opastuksen kautta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa EU:n 181/2011 on kirjattu henkilökunnan tietoisuuden ja koulutuksen lisääminen asianmukaisin tavoin perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta. Jotta osaaminen voitaisiin varmistaa määräajoin, voisiko henkilöliikennekuljettajien osaamista ja lisäkoulutusta erityisryhmien osalta valvoa ja vaatia ammattipätevyyskoulutusten kautta pakollisena viiden vuoden välein? Tällä varmistettaisiin valtakunnallisesti jokaisen kuljettajan osaaminen erilaisissa palvelutilanteissa eri käyttäjäryhmien kanssa.

Esteettömyystietoa on jo nyt olemassa, mutta miten se näytetään tai miten se tulisi näyttää? Esteettömyyden tulisi olla jo nyt perusedellytys ja lähtötilanne, eli näytetäänkö tieto jatkossa esteellisyydestä vai näytetäänkö esteettömyydestä? Näyttämistä on erimielisyyttä eri toimijoiden kesken. Onko pelkona, että tästä tulee erilaisten järjestelmien erilaisten näyttötapojen sekamelska, eikä kukaan voi olla enää varma mitä tietoa näytetään. Näyttötavasta olisi hyvä kirjata suuntaviivat, minimi tavoitella jopa oma kansallinen asetus, miten ja missä muodossa tietoa tulisi näyttää. Olisi ensi arvoisen tärkeää jatkotoimena määritellä esteettömyystiedoille reunaehdot, speksit miten tietoa, missä muodossa ja missä tilanteessa niitä tulisi esittää. Tulisiko esteettömyys näyttää heti vai vasta kun esteettömyystiedot valitaan näytettäväksi valikosta (joka olisi jo este, kun pitää erikseen valita). Toiminta- ja esitystavat poikkeavat nyt todella paljon toisistaan ja aiheuttavat epätietoisuutta tiedon oikeellisuudesta ja todellisuudesta, mitä näytetään asiakkaiden suuntaan.

Esteettömyyttä edistetään monin tavoin jo nyt eri toimijoiden osalta. Nyt tehty visio on hyvä kooste toimenpide-ehdotuksista, joita on hyvä tarkastella eri toimijoiden näkökulmasta. Vision jatkokehityksenä tulisi laatia toimintaohjeet ja -vaatimukset reunaehtoineen, jotta esteettömyydestä voitaisiin saada tasapuolisesti helppokäyttöistä kaikille käyttäjille ja erilaisille käyttäjäryhmille. Ohjeelliset toimenpide-ehdotukset olisi hyvä kirjata velvoittavaksi. Ohjeelliset toimenpide-ehdotukset jäävät toteuttamatta, jos niillä ei saavuteta imagollisesti myös taloudellista hyötyä.

Viranomaisia ja kuntia ohjaa lainsäädäntö ja sen mukana tuomat velvoitteet. Esteettömyysvision toimenpide-ehdotukset vaativat viranomaisella ja kunnilla taloudellisia resursseja, joita ei ole käytettävissä ilman valtion taloudellista tukea.

Visio on hyvä edistysaskel esteettömyyden edistämiseksi eri toimijoiden kesken sekä mahdollistaa yhteisten tavoitteiden asettamisen esteettömyyden lisäämiseksi.