



TOTEUTUUKO LIKKUMISEN VAPAAUS?

Kokemuksia ja näkemyksiä vammaisten henkilöiden
liikkumisen mahdollisuuksista Suomessa

Jouni Puumalainen
Annika Laisola-Nuotio
Mika Ala-Kauhaluoma

Kuntoutussäätiö

Invalidiliitto

Tekijät:
Jouni Puumalainen,
Annika Laisola-Nuotio,
Mika Ala-Kauhaluoma

Taitto:
Octante Oy, Hanna Apunen

Painopaikka:
Kirjapaino Öhrling



Invalidiliiton julkaisu R. 27., 2014
ISBN 978-952-5548-58-7
ISSN 1457-2540

TOTEUTUUKO LIKKUMISEN VAPAUS?

Kokemuksia ja näkemyksiä vammaisten henkilöiden
liikkumisen mahdollisuuksista Suomessa

Jouni Puumalainen
Annika Laisola-Nuotio
Mika Ala-Kauhaluoma

Kuntoutussäätiö

Sisällys

Esipuhe	1
1 Selvityksen tausta	3
2 Selvityksen tavoitteet ja toteuttaminen	5
3 Julkisen liikenteen käyttäminen	8
3.1 Esteetön joukkoliikenne vastanneiden asuinalueella	8
3.2 Julkisen liikenteen käyttäminen ja siihen liittyvä avuntarve	10
3.3 Yhteenveto	15
3.4 Asiantuntijoiden käsitykset joukkoliikenteen esteettömyydestä.....	16
4 Kunnan kustantamat kuljetuspalvelut.....	17
4.1 Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista.....	17
4.2 Vastajaat, joilla oli myönteinen päätös kuljetuspalveluista.....	19
4.2.1 Kuljetuspalveluiden hakeminen	21
4.2.2 Vakiotaksi ja kuljettajan antama apu	23
4.2.3 Kuljetuspalvelun omavastuuosuus	26
4.2.4 Myönnetyn kuljetuspalvelun käyttö	26
4.2.5 Matkustusalue ja matkojen yhdistäminen.....	27
4.2.6 Tilaaminen	29
4.2.7 Tyytyväisyys kuljetuspalveluihin	30
4.3 Vastajaat, joilla ei ollut päätöstä kunnan myöntämistä kuljetuspalveluista.....	31
4.4 Yhteenveto.....	34
4.5 Asiantuntijoiden käsitykset kunnan kustantamista kuljetuspalveluista	35
5 Auton hankkimisen tukeminen, muutostöiden tukeminen ja autovero	36
5.1 Kunnan tuki auton hankintaan ja muutostöihin.....	36
5.2 Autoveron palautus tai huojennus	40
5.3 Yhteenveto.....	41
5.4 Asiantuntijoiden käsitykset autoon liittyvistä tuista.....	41
6 Ansiotyössä käyvät, yrittäjät ja opiskelijat	42
6.1 Liikkuminen työ- tai opiskelupaikan ja kodin välillä.....	42
6.2 Työpaikan liikkumisjärjestelyt ja esteettömyys	44
7 Yhteenveto	47
Julkinen liikenne	47
Kunnan kustantamat kuljetuspalvelut	47
Kunnan tuki auton hankkimiseen tai muutostöihin sekä autoveron palautus tai huojennus.....	48
Työ- ja opiskelumatkat	48
8 Kehittämisehdotukset.....	49
A Julkinen liikenne.....	49
B Kuljetuspalvelut.....	49
C Autoon liittyvät tuet	50
D Asiakkaan liikkumisen tuen tarpeen arviointi ja päätös	50
Lähteet	51

Esipuhe

YK:n yleiskokouksen vuonna 2006 hyväksymän vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen tarkoituksena on taata kaikille vammaisille henkilöille täysmääräisesti ja yhdenvertaisesti kaikki ihmisoikeudet ja perusvapaudet sekä edistää vammaisten henkilöiden synnynnäisen arvon kunnioittamista. YK-sopimuksen 20. artikla takaa vammaisille henkilöille oikeuden henkilökohtaiseen liikkumisen vapauteen. Tämä artikla velvoittaa sopimusosapuolet toteuttamaan tehokkaat toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen.

Suomessa sosiaali- ja terveysministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on sovittaa yhteen nykyinen vammaispalvelulaki ja kehitysvammalaki. Tavoitteena on yhteinen laki, joka turvaa eri vamma-ryhmien yhdenvertaiset palvelut. Yksi osa työryhmän toimeksiantoa on arvioida vammaispalvelulain 8 § mukaisten kohtuullisten kuljetuspalveluiden ja niihin liittyvien saat-tajapalveluiden uudistustarvetta.

Joukkoliikenteen esteettömyyttä on parannettu viime vuosikymmeninä merkittävästi. Toisaalta joukkoliikenteessä, erityisesti bussiliikenteessä, on edelleen suuria esteettömyyspuutteita. Samaan aikaan liikenne- ja viestintäministeriö on aloittanut julkisesti tuetun henkilöliikenteen uudishankkeen, jonka tavoitteena on henkilö-kuljetusten kustannuspaineiden helpottaminen. Usea samanaikaisesti käynnissä oleva lainsäädäntöhanke tulee vaikuttamaan fyysisesti vammaisten suomalaisten liikkumisen mahdollisuuksiin. On kuitenkin epävarmaa millaisen tiedon pohjalta lainsäädäntöä uudistetaan. Ennen kaikkea puuttuu tietoa siitä, mitkä ovat vammaisten henkilöiden tosiasialliset mahdollisuudet joukkoliikenteen käyttämiseen.

Invalidiliitto ry ja Kuntoutussäätiö ovat halunneet omalta osaltaan tuottaa päätöksenteon tueksi tutkittua tietoa julkisesti tuetuista kuljetuspalveluista ja fyysisesti vammaisten suomalaisten näkemyksistä kuljetuspalveluiden tarpeesta ja niiden toimivuudesta. Tämä raportti sisältää Invalidiliitto ry:n ja Kuntoutussäätiön yhteishankkeena toteutetun kyselyn keskeiset tulokset ja toimenpidesuositukset, joiden tarkoituksena on lisätä lainvalmistelijoiden ja päätöksentekijöiden tietämystä vammaisten henkilöiden todellisista mahdollisuuksista käyttäen yhtä perusoikeuttaan, liikkumisen vapautta.

Tutkimuksen käytännön toteutuksesta on vastannut Kuntoutussäätiö, mutta tutkimusprosessin eri vaiheisiin on osallistunut usea muu taho. Invalidiliiton asiantuntijat lakimies Elina Akaan-Penttilä, sosiaalipoliittinen asiantuntija Tiina Lappalainen sekä terveystieteellinen asiantuntija Kirsi Kosonen ovat kommentillaan ja asiantuntemuksellaan tukeneet tutkimusprosessia kaikissa sen vaiheissa. Haluamme kiittää myös kehittämispäällikkö Päivi Nurmi-Koikkalaista, tutkija Pia Sirolaa sekä kehittämispäällikkö Outi Töytäriä Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitokselta kommenteista ja keskusteluista. Lisäksi asiantuntijoista haastateltavina ovat olleet lakimies Anu Aalto Suomen MS-liitosta, esteettömyysasiamies Harri Leivo Invalidiliitosta sekä järjestösuunnittelija Marjo Luomanen Lihastautiliitosta. Kyselyyn vastanneet Invalidiliiton jäsenyhdistysten jäsenet antoivat oman tärkeän panoksensa tutkimukselle, mistä heille kuuluu suuri kiitos.

Toivomme, että tämä raportti tuo osaltaan näkyviin fyysisesti vammaisten suomalaisten ja heidän kanssaan työskentelevien järjestöammattilaisten näkemykset suomalaisen joukkoliikenteen ja kuljetuspalveluiden kehittämistarpeista.

*Helsingissä 27.10.2014
Anssi Kemppi
järjestöpäällikkö
Invalidiliitto ry*

1 Selvityksen tausta

Vammaisten henkilöiden oikeuksia painottava näkökulma on 2000-luvulla siirtänyt vammaispolitiikan painopisteen toimenpiteisiin, joiden tavoitteena on varmistaa vammaisten henkilöiden yhteiskunnallinen osallisuus ja yhdenvertaisuus. Näkökulman mukaisesti yhteiskuntaa tulee kehittää niin, että kaikilla on mahdollisuudet elää ja toimia yhdenvertaisesti muiden kanssa. Yksi osa yhteiskunnan kehittämistä yhdenvertaisten mahdollisuuksien edistämiseksi on vammaisten henkilöiden liikkumisen helpottaminen sekä lainsäädäntöä että palvelujärjestelmää kehittämällä.

Vammaisten henkilöiden, kuten myös muiden Suomen kansalaisten, perusoikeudet turvaa Suomen perustuslaki (731/1999), jonka 6 §:n mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta syrjiä esimerkiksi vammaisuuden takia. Sen sijaan positiivinen erityiskohtelu on ajoittain tarpeen, jotta vammaisten henkilöiden oikeudet toteutuisivat samalla tavoin kuin muiden ihmisten oikeudet. Vammaispalvelulain (380/1987) 7 §:ssä todetaan, että kunnan on huolehdittava siitä, että kunnan yleiset palvelut soveltuvat myös vammaiselle henkilölle. Yleisenä palveluna myös julkisen liikenteen olisi siten sovellettava vammaiselle henkilölle. Lain 8 §:n mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen. Tällä on haluttu turvata vaikeavammaisten henkilöiden mahdollisuus liikkumiseen ja yhteisölliseen osallistumiseen silloin, kun he eivät vammansa vuoksi voi käyttää julkista liikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia (Asetus 1987, 5 §). Asetuksen 6 §:ssä sanotaan, että kuljetuspalvelut koskevat välttämättömiä töihin ja opiskeluun liittyviä matkoja, ja niiden lisäksi tulee olla mahdollisuus vähintään 18 yhden-suuntaiseen matkaan kuukaudessa. Käytännössä tuosta minimistä on tullut kunnissa maksimi. Vammaispalvelulain 9 §:n mukaisesti vammaiselle henkilölle korvataan hänen vammansa tai sairautensa edellyttämän tarpeen mukaisesti kokonaan tai osittain kustannukset, jotka hänelle aiheutuvat tämän lain tarkoituksen toteuttamiseksi

tarpeellisista tukitoimista. Näitä tukitoimia ovat mm. auton hankintatuki tai autoon tehtävien muutostöiden/apuvälineiden korvaaminen.

Autoverolain (1994) 51 §:n mukaan vammaisen henkilö voi edellytysten täytyessä saada autoverosta määrätyn suuruisen palautuksen. Tämän lisäksi kunnalla on mahdollisuus korvata vammaiselle henkilölle esim. liikkumisen välineiden (kuten auto) hankinnasta aiheutuvia kustannuksia sekä myöntää tukea vamman vuoksi autoon tarvittaviin apuvälineisiin ja muutostöihin. Kyseiset tukitoimet eivät siis edellytä vaikeavammaisuutta, mutta ovat määrärahasidonaisia eli harkinnanvaraisia. Vammaisten henkilöiden auton hankintatukijärjestelmää on yritetty erilaisin toimenpitein kehittää jo kahden vuosikymmenen ajan. Esimerkiksi vammaisjärjestöt ovat vuonna 2011 tehneet muistion auton hankintatukijärjestelmän kehittämiseksi (Vammaisjärjestöjen muistio 2011).

Suomen vammaispoliittisessa ohjelmassa (STM 2010) todetaan, että kaikille ihmisille avoimessa, demokraattisessa yhteiskunnassa jokaisella ihmisellä tulee olla itsemääräämisoikeus ja mahdollisuus vaikuttaa omaan elämäänsä. Kaikilla tulee myös olla mahdollisuudet osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja olla yhteisön jäseniä. Esteettömyyteen on kiinnittänyt huomiota myös liikenne- ja viestintäministeriö omalla esteettömyysstrategiallaan vuonna 2003. Ministeriön toimeksiannosta toteutettiin poikkihallinnollinen esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma Elsa vuosina 2003–2006 (2006). Ohjelma rahoitti 30 hanketta sekä joukkoliikenteen henkilökunnalle ja suunnittelijoille suunnatun koulutusmateriaalin tekemisen.

Euroopan unioni on tehnyt vuonna 2010 oman vammaisstrategian vuosille 2010–2020. Euroopan Unionin tasolla on myös tehty toimia, jotka tähtäävät esteettömän liikkumisen turvaamiseen. Esimerkiksi EU-asetuksella (2010) on määritelty vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeudet meri- ja sisävesiliikenteessä ja asetuksella (2011) on säädetty matkustajien

oikeuksista linja-autoliikenteessä. Asetuksiin on kirjattu erilaisia ehtoja avunantopalvelulle ja esteettömyydelle. Euroopan Unionin alueelle on perustettu kansallisia asiantuntijaverkostoja esteettömyyden edistämiseksi. Suomessa tähän kansalliseen Design for All -verkostoon (Dfa-verkosto) kuuluu noin 40 tutkimuslaitosta, yliopistoa, käyttäjäorganisaatiota ja tutkimusrahoittajaa. Design for All on suunnitteluperiaate, jonka tavoitteena on kehittää kaikille yhteistä yhteiskuntaa, jolloin tehtyjen ratkaisujen tulee soveltua myös toimintarajoitteisille kansalaisille. Englanninkielisissä kulttuureissa käytetään myös käsitteitä Inclusive Design ja Universal Design. (Suomen Dfa-verkosto 2013.)

YK:n yleiskokous hyväksyi vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen (2006) (englanniksi Convention on the Rights of Persons with Disabilities, CRPD) ja sen valinnaisen pöytäkirjan (Optional Protocol) täysistunnossaan 13.12.2006. Sopimus avattiin allekirjoituksille maaliskuussa 2007, ja se tuli kansainvälisesti voimaan 3.5.2008, kun 20 jäsenvaltiota oli saanut päätökseen kansalliset ratifiointitoimet. Suomi on allekirjoittanut sopimuksen, mutta ei ole vielä ratifioinut sitä. Tämän ihmisoikeussopimuksen tarkoituksena on edistää, suojella ja taata kaikille vammaisille henkilöille täysmääräisesti ja yhdenvertaisesti kaikki ihmisoikeudet ja perusvapaudet sekä edistää vammaisten henkilöiden synnyntäisen arvon kunnioittamista.

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen 9. artikla käsittelee esteettömyyttä. Artikla velvoittaa sopimusosapuolet toteuttamaan asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään sekä muihin yleisille avoimiin tai tarjottaviin palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla.

Saman sopimuksen 20. artikla takaa vammaisille henkilöille oikeuden henkilökohtaiseen liikkumisen vapauteen. Tämä artikla velvoittaa sopimusosapuolet toteuttamaan tehokkaat toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen muun muassa:

a) helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista sillä tavalla ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan;

- b) helpottamalla hyvälaatuisten liikkumisen apuvälineiden, laitteiden, apuvälineteknologian sekä erilaisten avustajien ja välittäjien saatavuutta vammaisille henkilöille, muun muassa tarjoamalla niitä kohtuulliseen hintaan;
- c) antamalla vammaisille henkilöille ja heidän parissaan työskentelevälle asiantuntijahenkilöstölle liikkumistaitoihin liittyvää koulutusta;
- d) kannustamalla liikkumisen apuvälineitä, laitteita ja apuvälineteknologiaa tuottavia tahoja ottamaan huomioon kaikki vammaisten henkilöiden liikkumisen näkökohdat.

Sosiaali- ja terveysministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on sovittaa yhteen nykyinen vammaispalvelulaki ja kehitysvammalaki. Tavoitteena on yksi laki, joka turvaa eri vammaryhmien yhdenvertaiset palvelut. Lisäksi uuden erityislain on edistettävä vammaisten henkilöiden edellytyksiä elää ja toimia yhteiskunnan jäsenenä yhdenvertaisesti muiden kanssa. Työryhmän tehtävänä on selvittää myös vammaisia henkilöitä koskevan erityislainsäädännön muut uudistamistarpeet sekä laatia luonnos hallituksen esitykseksi vuoden 2014 loppuun mennessä. Yksi osa työryhmän toimeksiantoa on arvioida vammaispalvelulain 8 §:n mukaisten kohtuullisten kuljetuspalveluiden ja niihin liittyvien saattajapalveluiden uudistustarvetta. Myös vammaispalvelulain 9 §:n (auton hankintatuki ja muutostyöt) ja autoverolain uudistukset ovat tarkastelun kohteena.

Joukkoliikenteen esteettömyyttä on parannettu viime vuosikymmeninä merkittävästi. Erityisesti suurimpien kaupunkien lähiliikenteen bussien ja junien esteettömyyteen on panostettu. Samoin VR on vaunuhankinnoissaan pyrkinyt ottamaan huomioon esteettömyyskriteerit. Toisaalta pitkän matkan linja-autoliikenteen kehittämisessä ei suuria edistysaskelia ole otettu. Ennen kaikkea puuttuu tietoa siitä, mitkä ovat vammaisten henkilöidentodelliset mahdollisuudet joukkoliikenteen käyttämiseen. Nyt tehty kysely täydentää Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksella tänä vuonna tehtyä kuntakyselyyn ja asiakashaastatteluihin perustuvaa tutkimusta (Sirola ja Nurmi-Koikkalainen 2014).

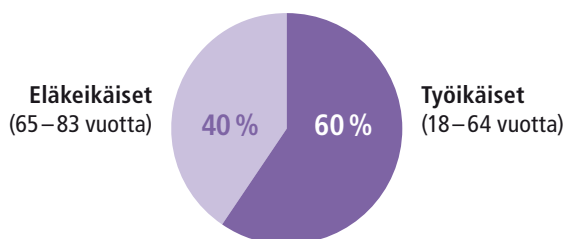
2 Selvityksen tavoitteet ja toteuttaminen

Invalidiliitto ry:n ja Kuntoutussäätiön yhteishankkeena toteutetun kyselyn tavoitteena oli lisätä tietämystä vammaisten henkilöiden todellisista mahdollisuuksista käyttää yhtä perusoikeuttaan, liikkumisen vapautta. Kyselyn avulla kerättiin lisätietoa mahdollisista alueellisista eroista joukkoliikenteen

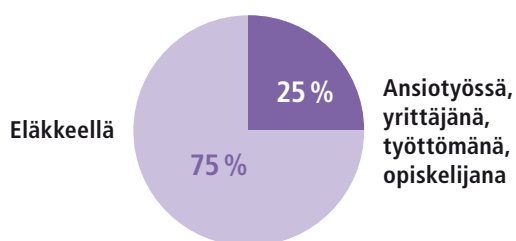
esteettömyydessä, vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalveluiden toteutumisessa sekä auton hankintatuen ja vamman kannalta välttämättömien apuvälineiden ja muutostöiden myöntökäytännöissä. Kyse-lyssä tiedusteltiin myös kokemuksia auto-veron palautuksesta tai huojenuksesta.

Taulukko 1. Vastaajien taustatietoja (%)

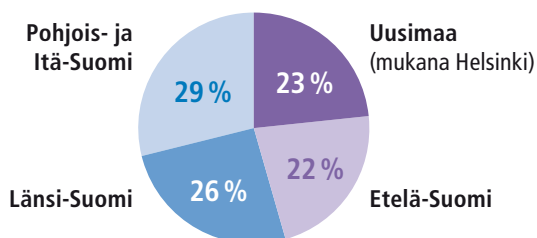
Ikä
n = 803



Pääasiallinen toiminta
n = 830



Vastaajien asuinkunta suuralueittain
n = 820



Siviilisäätö	n	%
On puoliso	498	60
Yksineläjä	327	40
Yhteensä	825	100

Oma auto	n	%
On oma auto	408	49
Ei ole omaa autoa	431	51
Yhteensä	839	100

Vastaajien asuinkunnan kuntatyyppi	n	%
Kaupunkimaiset kunnat	529	65
Taajaan asutut kunnat	158	19
Maaseutumaiset kunnat	133	16
Yhteensä	820	100

Vastaajien asuinkunnan asukasluku	n	%
Yli 600 000 (Helsinki)	77	9
100 000–300 000	183	22
50 000–99 999	127	15
20 000–49 999	153	19
10 000–19 999	126	15
100–9 999	154	19
Yhteensä	820	100

Lisäksi ansiotyössä käyviltä, yrittäjiltä ja opiskelijoilta kysyttiin myös heidän koke-
muksistaan liikkumisesta työ- tai opiskelu-
paikan ja kodin välillä.

Kysely tehtiin sähköisenä kyselynä ja se kohdistettiin niille Invalidiliiton jäsenille, joilla oli jäsenrekisterissä sähköpostiosoite (n = 2700). Kaikkiaan vastauksia saatiin 839 (vastausprosentti 31 %). Kysely toteutettiin keväällä 2014. Lisäksi haastateltiin kolmen eri vammaisjärjestön asiantuntijoita.

Vastaajista suuri osa (60) oli työikäisiä ja yhtä suuri osuus oli niitä, joilla oli puoliso. Eläkkeellä oli kolme neljästä vastaajasta, mikä tarkoittaa sitä, että suuri osa työikäisistäkin oli eläkkeellä (61 %). Eläkeikäisistä oli 3 % edelleen työelämässä. Oma auto oli noin puolella vastaajista. Vastaajien asuin-
kunnan jakauma kuntatyypeittäin vastasi hyvin suomalaisen väestön asuinkunnan kuntatyyppiä, sillä 65 % asui kaupunkimaisissa kunnissa (koko väestöstä 68 % asuu kaupunkimaisissa kunnissa). Vastaajien asuinkuntien asukasluku vaihteli suuresti, joukossa oli niin pieniä kuntia kuin suuriakin. Suuralueittain vastaajien kunnat jakaantuivat melko tasaisesti, joten siinä mielessä voidaan puhua valtakunnallisesta näytteestä. (Taulukko 1.)

Yli 40 % vastaajista ilmoitti liikunta-
vammasta, jonka takia joutuu käyttämään jotakin liikkumisen apuvälinettä. Liikunta-
vamma oli useammallakin, mutta he ilmoit-
tivat, etteivät tarvitse liikkumisen apuväli-
nettä. Miltei neljänneksellä ei ollut kyse varsinaisesta liikuntavammasta, vaan jokin muu sairaus tai vamma vaikeutti liikkumista. Vastanneista miltei viidennes ilmoitti, ettei heillä ollut liikkumista aiheuttavaa vammaa tai sairautta. (Taulukko 2.)

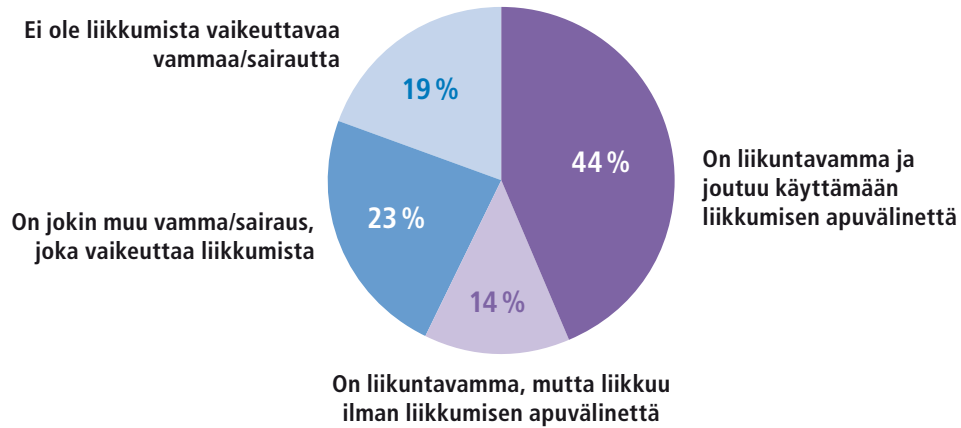
Joko sähköinen tai manuaalinen pyörä-
tuoli oli käytössään yli kolmanneksella
vastaajista, ja runsas neljännes ilmoitti
käyttävänsä jotakin muuta liikkumisen apu-
välinettä (kävelykeppi tai rollaattori) (tau-
lukko 2). Taustatiedoissa kysyttiin myös
yleisesti oliko vastaajalla tarvetta johonkin
muuhun apuvälineeseen. Sangen monet,
127 ihmistä, ilmoittivat avomuotoisessa vas-
tauksessa tarvitsevansa jotain sellaista apu-
välinettä, jota heillä ei nyt ollut käytössään.
Yleisimmin liikkumisen apuvälineeksi olisi
tarvittu pyörätuolia tai sen lisävarusteita,
sähköpyörätuolia sekä sähkömopoa. Myös
rollaattori ja esimerkiksi kolmipyörä mai-
nittiin usein, samoin erilaiset selkä- ja muut
tuet. Muutamat kertoivat asumiseen liitty-
vistä muutostarpeista, esimerkiksi kerros-
talon rappujen nousun ja oven avaamisen
helpottamiseksi. Muutama vastaaja toivoi
avustajakoira. Pieni osa tässä kohdassa
ilmoitetuista tarpeista koski muita kuin
liikkumiseen liittyviä apuvälineitä.

Mahdollisuutta autonomiaan kodin ulko-
puolella vastaajat arvioivat viiden osion
mittarilla (osa IPA-mittaria, osiot: 1) mah-
dollisuutesi käydä sukulaisten ja ystävien
luona milloin haluat ovat, 2) mahdollisuu-
tesi matkustaa ja lomailla halutessasi ovat,
3) mahdollisuutesi viettää vapaa-aikasi
haluamallasi tavalla ovat, 4) mahdollisuutesi
tavata ihmisiä niin usein kuin haluat ovat ja
5) mahdollisuutesi elää haluamallasi tavalla
ovat, vastausvaihtoehdot: erittäin hyvät,
hyvät, kohtalaiset, huonot, erittäin hu-
not). Vastanneista noin puolet koki mahdol-
lisuutensa autonomiaan kohtalaiseksi, noin
neljännes hyväksi ja yhtä moni huonoksi
(taulukko 2).

Taulukko 2. Vastaajien liikkumiseen liittyviä taustatietoja.

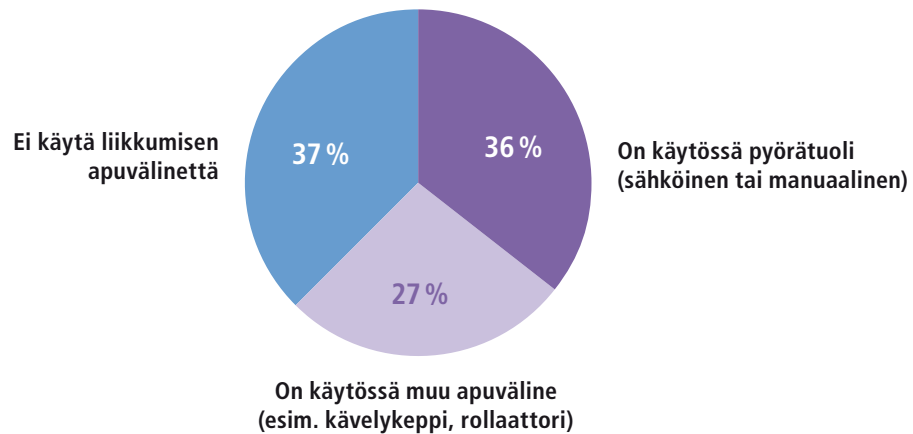
Vamman/sairauden vaikeusaste liikkumisen kannalta itse arvioituna

n = 828



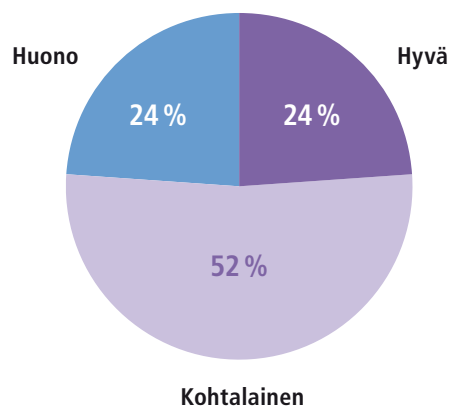
Liikkumisen apuvälineiden käyttö

n = 790



Itse arvioitu mahdollisuus autonomiaan kodin ulkopuolella

n = 808



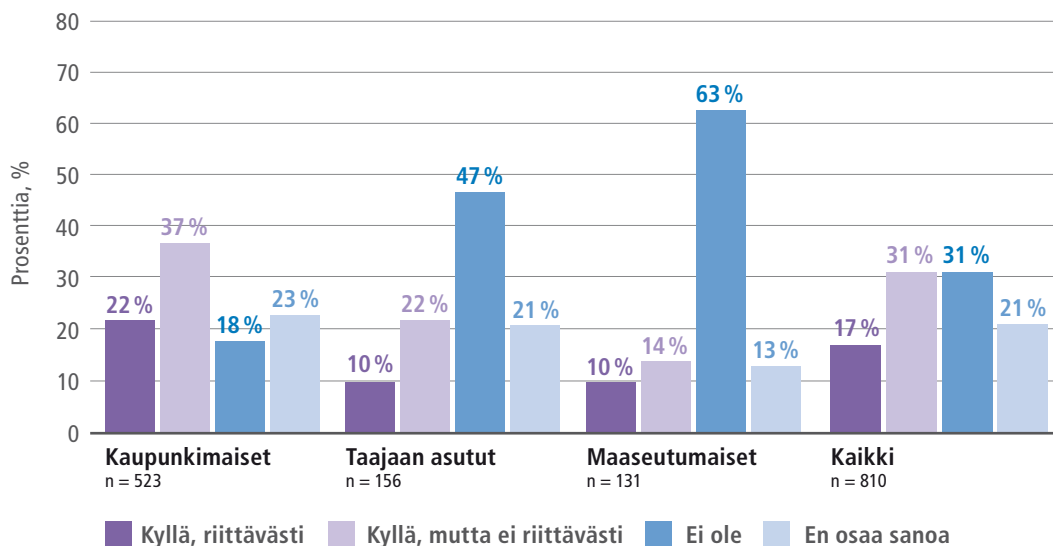
3 Julkisen liikenteen käyttäminen

3.1 Esteetön joukkoliikenne vastanneiden asuinalueella

Ainoastaan vajaa puolet vastaajista totesi, että heidän asuinalueellaan on liikuntavammalaisille soveltuvaa joukkoliikennettä, heistäkin suurin osa totesi kuitenkin, ettei sitä ole riittävästi. Erot kuntatyypeittäin olivat suuret. Kaupunkimaisissa kunnissa

asuvat vastaajat totesivat muita useammin, että soveltuvaa joukkoliikennettä on, mutta heistäkin suurin osa korosti sen riittämättömyyttä. Taajaan asutuissa ja erityisesti maaseutumaisissa kunnissa asuvista vastaajista suuri osa totesi, ettei liikuntavammalaisille soveltuvaa joukkoliikennettä yksinkertaisesti ole. (Taulukko 3.)

Taulukko 3. Käsitykset siitä, onko asuinalueella liikuntavammalaisille soveltuvaa joukkoliikennettä vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %



Taulukko 4. Käsitykset siitä, onko asuinalueella liikuntavammalaisille soveltuvaa joukkoliikennettä vastaajan asuinkunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Kyllä, riittävästi	28	14	11	17 (142)
Kyllä, mutta ei riittävästi	39	36	18	31 (248)
Ei ole	13	25	53	31 (250)
En osaa sanoa	20	25	18	21 (170)
Yhteensä (n)	100 (253)	100 (275)	100 (277)	100 (810)

Taulukko 5. Käsitykset siitä, onko asuinalueella liikuntavammaisille soveltuvaa joukkoliikennettä suuraluejaon mukaan, %.

	Helsinki ja Uusimaa	Muu Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi	Kaikki (n)
Kyllä, riittävästi	27	14	11	19	17 (142)
Kyllä, mutta ei riittävästi	33	31	32	28	31 (248)
Ei ole	20	30	37	35	31 (250)
En osaa sanoa	21	25	20	19	21 (170)
Yhteensä (n)	100 (190)	100 (181)	100 (208)	100 (231)	100 (810)

Erot näkyivät myös tarkasteltaessa vastaajien asuinkuntia asukasluvun mukaan. Mitä suuremmasta kunnasta asukasluvun mukaan oli kysymys, sitä useammin liikuntavammaiselle henkilölle soveltuvaa julkista liikennettä todettiin olevan. (Taulukko 4.)

Eroja oli myös, kun tarkasteltiin vastaajien kuntia suuraluejaon mukaan. Länsi-Suomessa asuvat totesivat muita harvemmin, että soveltuvaa joukkoliikennettä on riittävästi (taulukko 5).

Taulukko 6. Käsitykset siitä, onko asuinalueella liikuntavammaisille soveltuvaa joukkoliikennettä apuvälineen käytön mukaan, %.

	Käytössä pyörätuoli	Muu liikunnan apuväline	Ei käytä liikunnan apuvälinettä	Kaikki (n)
Kyllä, riittävästi	14	17	20	17 (132)
Kyllä, mutta ei riittävästi	36	34	26	31 (245)
Ei ole	36	30	27	31 (241)
En osaa sanoa	15	19	27	21 (161)
Yhteensä (n)	100 (280)	100 (206)	100 (293)	100 (779)

Taulukko 7. Käsitykset siitä, onko asuinalueella liikuntavammaisille soveltuvaa joukkoliikennettä sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi oman autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Kyllä, riittävästi	26	16	12	17 (140)
Kyllä, mutta ei riittävästi	24	33	31	31 (244)
Ei ole	27	28	41	31 (248)
En osaa sanoa	23	22	16	21 (166)
Yhteensä (n)	100 (194)	100 (415)	100 (189)	100 (798)

Ne vastaajat, jotka käyttivät pyörätuolia, olivat muita kriittisempiä sen suhteen oliko asuinalueella soveltuvaa joukkoliikennettä riittävästi tai ylipäätään (taulukko 6).

Samoin kodin ulkopuolella autonomiansa huonoksi kokevat vastaajat olivat muita kriittisempiä (taulukko 7). Vastaajan iällä ei tässä suhteessa ollut erotteluvaa vaikutusta.

3.2 Julkisen liikenteen käyttäminen ja siihen liittyvä avuntarve

Vastaajista vajaa kolmannes ilmoitti käyttävänsä julkista liikennettä. Jälleen ero oli selkeä vastaajan kunnan kuntatyyppin mukaan, sillä kaupunkimaisissa kunnissa julkista liikennettä käytettiin enemmän kuin muissa

kunnissa, mikä tietysti johtuu siitä, että siihen on näissä kunnissa paremmat mahdollisuudet. (Taulukko 8.) Yli 100 000 asukaan kunnissa vastaajat ilmoittivat noin kaksi kertaa useammin käyttävänsä julkista liikennettä verrattuna sitä pienempien kuntien vastaajiin.

Taulukko 8. Julkisen liikenteen käyttäminen vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %.

	Kaupunkimaiset	Taajaan asutut	Maaseutumaiset	Kaikki (n)
Käyttää julkista liikennettä	36	22	19	31 (248)
Ei käytä julkista liikennettä	64	78	81	69 (563)
Yhteensä (n)	100 (523)	100 (157)	100 (131)	100 (811)

Pyörätuolia käyttävät vastaajat ilmoittivat muita harvemmin käyttävänsä julkista liikennettä samoin kuin ne, joilla oli käytössään oma auto. Myös eläkkeellä olevat vastaajat käyttivät muita harvemmin julkista liikennettä ja yli 64-vuotiaat nuorempia harvemmin. Ne vastaajat, joilla oli puoliso,

ilmoittivat muita harvemmin käyttävänsä julkista liikennettä. Tämä ei johtune siitä, etteikö heillä olisi tarvetta liikkumiseen, vaan todennäköisesti puolisolalla on käytössään auto, jolla voi hoitaa heidän kuljetustarpeensa. (Taulukko 9.)

Taulukko 9. Julkisen liikenteen käyttäminen pyörätuolin käytön, auton omistamisen, pääasiallisen toiminnan, iän ja siviilisäädyn mukaan, %.

	Käyttää julkista liikennettä	Ei käytä julkista liikennettä	Yhteensä
Liikkumisen apuvälineiden käyttö			
Käyttää pyörätuolia	25	75	100
Käyttää muuta liikkumisen apuvälinettä	31	69	100
Ei käytä liikkumisen apuvälinettä	33	67	100
Oma auto			
On oma auto	12	88	100
Ei ole omaa autoa	48	51	100
Pääasiallinen toiminta			
Ansio työ, yrittäjä, opiskelija, työtön	43	57	100
Eläkkeellä	27	73	100
Ikä			
18–64	35	65	100
65–83	24	76	100
Siviilisäätty			
On puoliso	26	74	100
Yksineläjä	38	62	100

Taulukko 10. Pystyykö käyttämään julkista liikennettä?

	%
Pystyy käyttämään junaa	52
Pystyy käyttämään linja-autoa tai bussia	45
Pystyy käyttämään metroa	20
Pystyy käyttämään kutsujoukkoliikennettä tai palveluliikennettä	19
Ei pysty käyttämään julkista liikennettä	21
Pystyisi käyttämään julkista liikennettä, mutta ei käytä	26

Vastaajilta kysyttiin myös yleisluonteisesti, pystyykö käyttämään julkista liikennettä. Kysymyksen tarkoituksena oli kertoittaa ylipäätään mahdollisuutta käyttää julkista liikennettä, eli kyseessä oli sen saatavuus ja toisaalta käytettävyyden vastaajan itsensä kannalta. Vastausten mukaan useimpien oli mahdollista käyttää junaa ja miltei puolet ilmoitti linja-auton käytön olevan mahdollista. Metron käyttö on tietysti rajallista, koska se on käytettävissä vain Helsingissä. Kutsujoukkoliikennettä ei ole joka puolella maata. Vastaajista viidesosa

ilmoitti, ettei pysty käyttämään julkista liikennettä, mikä on tietysti merkittävä rajoite liikkumisen vapauden kannalta. Rungas neljäs puolestaan ilmoitti, ettei käytä julkista liikennettä, vaikka pystyisi siihen. (Taulukko 10.)

Varsin harva pyörätuolia käyttävistä vastaajista totesi pystyvänsä käyttämään julkista liikennettä itsenäisesti, useimmiten he ilmoittivat pystyvänsä käyttämään sitä avustettuna ja rungas viides puolesta ilmoitti, ettei pysty käyttämään julkista liikennettä (taulukko 11).

Taulukko 11. Miten pystyy käyttämään julkista liikennettä apuvälineen käytön mukaan?

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Itsenäisesti	4	27	64	33 (253)
Avustettuna	69	47	6	40 (311)
Ei pysty	23	14	2	12 (96)
Pystyisi, mutta ei käytä	4	12	28	15 (119)
Yhteensä (n)	100 (281)	100 (206)	100 (292)	100 (779)

Neljäs puolesta vastaajista, joilla on oma auto, pystyisi käyttämään joukkoliikennettä, mutta ei halua, ja vajaa puolet niistä, joilla ei ole omaa autoa, pystyi käyttämään joukkoliikennettä avustettuna. Yli 40 % kaupunkimaisissa kunnissa asuvista ilmoittaa pystyvänsä käyttämään joukkoliikennettä avustettuna, kun taas taajaan asuttujen kuntien vastaajissa on eniten niitä, jotka pystyisivät mutta eivät halua. Ansiotyössä, yrittäjänä tai opiskelijana olevat vastaajat pystyivät eläkkeellä olevia useammin

käyttämään joukkoliikennettä itsenäisesti. Työikäisistä vastaajista miltei puolet katsoi pystyvänsä käyttämään joukkoliikennettä avustettuna. Vastaajat, joilla oli puoliso, katsoivat muita useammin, että pystyisivät käyttämään joukkoliikennettä, mutta eivät halua. Koettu autonomia kodin ulkopuolella jakoi vastaajat; mitä vähemmän koettua autonomiaa oli, sitä vähemmän vastaajat katsoivat voivansa käyttää joukkoliikennettä itsenäisesti ja sitä useammin avustettuna. (Taulukko 12.)

Taulukko 12. Miten pystyy käyttämään julkista liikennettä auton omistamisen, kuntatyyppin, pääasiallisen toiminnan, iän, siviilisäädyn ja sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Itsenäisesti	Avustettuna	Ei pysty	Pystyisi, mutta ei käytä	Yhteensä
Oma auto					
On oma auto	35	31	8	26	100
Ei ole omaa autoa	35	45	16	4	100
Kuntatyyppi					
Kaupunkimaiset	33	43	11	12	100
Taajaan asutut	32	30	14	24	100
Maaseutumaiset	29	29	12	14	100
Pääasiallinen toiminta					
Ansiotyö, yrittäjä, opiskelija, työtön	41	39	5	15	100
Eläkkeellä	32	38	14	15	100
Ikä					
18–64	32	46	10	12	100
65–83	39	28	13	20	100
Siviilisäätty					
On puoliso	35	34	11	20	100
Yksineläjä	34	46	13	7	100
Koettu autonomia kodin ulkopuolella					
Hyvä	54	19	5	23	100
Kohtalainen	35	41	9	14	100
Huono	14	52	24	9	100

Taulukko 13. Tarvitseeko julkisen liikenteen käyttämiseen jotakin sellaista apuvälinettä, jota ei vielä ole itsellä käytössä? (%)

	%
Liikkumisen tukivälinettä, kuten keppiä tai rollaattoria	6
Manuaalipyörätuolia	2
Sähköpyörätuolia	3
Sähkömopoa	2
Kodin muutostöitä, kuten ulko-oven avaamisen helpottamista	5
En tarvitse uusia apuvälineitä julkisen liikenteen käyttämiseen	75
Jotakin muuta apuvälinettä	7
Yhteensä (n)	100 (735)

Vastaajista 75 % ilmoitti, ettei tarvitse uusia apuvälineitä julkisen liikenteen käyttämiseen. Huomiota kiinnittää, että 5 prosenttia vastaajista toivoi joitakin kodin muutostöitä liikkumisensa helpottamiseksi. (Taulukko 13.) On tietysti vaikea lähteä ulos asioimaan, jos on vaikeuksia jo ulko-oven auki saamisessa. Avovastauksissa

toivottiinkin avustajaa mm. raskaiden ovien aukaisuun tai tavaroiden kantamiseen. Enemmän kuin varsinaisesti liikkumisen apuvälineitä toivottiin avovastauksissa julkisen liikenteen muuttamista sellaiseksi, että sitä voisi käyttää, kuten bussien esteettömyyttä, laiturien korottamista tai istumapaikkoja pysäkeille.

Taulukko 14. Avuntarve julkisen liikenteen käyttämiseen apuvälineen käytön mukaan, %

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Yhteensä (n)
Apua antaa lähiomainen tai ystävä	29	30	9	21 (157)
Saa avun palkatulta henkilökohtaiselta avustajalta	47	4	1	18 (129)
Ei saa apua, vaikka tarvitsisi	10	8	0	6 (43)
Ei tarvitse apua	14	58	90	55 (409)
Yhteensä (n)	100 (254)	100 (196)	100 (288)	100 (738)

Yli puolet vastanneista ilmoitti, etteivät he tarvitse apua julkisen liikenteen käyttämiseen. Noin viidennekselle apua antaa lähiomainen tai ystävä ja hieman vajaa viides saa avun palkatulta henkilökohtaiselta avustajalta. Kuusi prosenttia ilmoitti, ettei saa apua, vaikka tarvitsisi. Apuvälineiden käyttäjät tarvitsivat luonnollisesti eniten apua ja miltei puolet pyörätuolin käyttäjistä saa avun palkatulta henkilökohtaiselta avustajalta. (Taulukko 14.)

Vastaajista ne, joilla oli oma auto käytössään, tarvitsivat vähiten ulkopuolista apua

julkisen liikenteen käyttämiseen. Eläkeiässä olevilla oli työkäisiä harvemmin käytössään henkilökohtainen palkattu avustaja, mutta toisaalta heillä oli myös muita vähemmän tarvetta apuun. Vastaajat, joilla oli puoliso, kokivat muita vähemmän tarvetta apuun, ja yksineläjät saivat muita useammin apua palkatulta henkilökohtaiselta avustajalta. Koetulla kodin ulkopuolisella autonomialla oli yhteys avun saantiin ja tarpeeseen, sillä ulkoisen autonomiansa huonoksi kokevista 60 % jo sai apua, ja 14 % olisi tarvinnut, mutta ei ole saanut. (Taulukko 15.)

Taulukko 15. Avuntarve julkisen liikenteen käyttämiseen auton omistamisen, iän, siviilisäädyn ja sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Lähiomainen	Avustaja	Ei saa apua	Ei tarvetta	Yhteensä
Oma auto					
On oma auto	21	8	4	67	100
Ei ole omaa autoa	21	26	7	46	100
Ikä					
18–64	20	22	9	51	100
65–83	22	9	4	65	100
Siviilisäätty					
On puoliso	22	11	5	61	100
Yksineläjä	18	25	6	51	100
Koettu autonomia kodin ulkopuolella					
Hyvä	8	7	2	83	100
Kohtalainen	22	15	3	60	100
Huono	31	29	14	26	100

Taulukko 16. Syyt siihen, miksi ei käytä julkisen liikenteen palveluja (%). Vastaajat ovat voineet ilmoittaa useita syitä.

	%
Käytän mieluummin omaa autoa	49
Julkisen liikenteen reitit eivät sovellu minulle	22
Julkisen liikenteen kalusto ei sovellu minulle	18
Pysäkit ovat minulle liian kaukana	16
Julkisen liikenteen aikataulut eivät sovi minulle	14
Esteettömyyteen ei voi luottaa	14
Pysäkit eivät ole esteettömiä	13
Julkisen liikenteen palveluja ei ole paikkakunnallani	11
Ei ole riittävän selvästi ilmoitettu, milloin vuoro on esteetön	9
En ole saanut tarvitsemaani avustajaa	2

Oman auton käyttö on suurin syy siihen, ettei käytä julkista liikennettä (taulukko 16.). Monet toteavat avovastauksissa, että julkinen liikenne ei sovellu heidän käyttöönsä tai sen käyttö olisi liian riskialtista tai yksinkertaisesti liian työlästä. Oma auto saattaa joissain tapauksissa olla ainoa vapaan liikkumisen takaava vaihtoehto.

”Minä olen sellaisessa hankalassa väliinpuotoajan asemassa, että lievän CP-vammani vuoksi erityisesti buseilla kulkeminen on hieman hankalaa, mutta mistään en kuitenkaan saa mitään apua. Auton hankittuani olen kokenut sellaista vapautta mitä minulla ei ole koskaan aiemmin ollut.”

”Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää, mutta tulee muistaa, että aina tulee olemaan pieni joukko, jolle se ei käy.”

”Pohjois-Suomessa on vammaisille huonot joukkoliikennemahdollisuudet, taajamien ulkopuolella olemattomat mahdollisuudet. Edellä mainitun vuoksi yksityisautoilua olisi tuettava ja näin säästyisi yhteiskunnan varoja.”

Avovastausten mukaan joillain paikkakunnilla linja-auto kulkee vain arkipäivisin, ei iltaisin eikä viikonloppuna, ei edes kutsubussi. Vuoroväli voi myös olla liian harva. Esteettömiä vuoroja ei ole aina merkitty

aikatauluun tai merkintöihin ei voi luottaa. Hyvienkin julkisten yhteyksien alueella pysäkit saattavat olla ongelma korkeuserojen ja erilaisten muiden esteiden takia.

”Sähkömopon saaminen julkisiin on usein metroa lukuunottamatta hankalaa. Saatat tulla ulos bussista sellaiselle pysäkille josta et pääse eteenpäin, siinä sitten odotat seuraavaa bussia ja toivot että seuraava pysäkki on parempi...”

*”Keskustassa liikun usein raitiovau-
nalla, mutta niiden pysäkkien esteettömyyteen ei voi luottaa, joitakin ei ole korotettu lainkaan (pudotus n. 40 cm) ja toisia on korotettu liian vähän ja edelleen ovelle jää kynnyks.”*

”Bussipysäkeiltä ei luoda lumia talvisin riittävästi, joten en pääse bussiin silloinkaan kun ne ovat matalalattia-busseja.”

Toisinaan julkisen liikenteen käyttäminen vaatisi pysäkkien saamista lähemmäs kotia. Osalle invataksi kuljettajapalveluineen on parempi ratkaisu avustajatarpeen takia, osalle taas julkinen liikenne, esteetön sellainen, tarjoaa vapaamman liikkumismahdollisuuden kuin tilattavat kuljetuspalvelut. Pari vastaajaa esitti ehdotuksen vuokrattavasta tilapäisestä avustajasta silloin, kun avustajatarve koskee vain julkisen liikenteen käyttöä.

”Jos joutuu ensin menemään taksilla bussipysäkille, on jo aika turhaa lähteä virittelemään jatkoa joukkoliikennevälineillä, joiden toiminta on epävarmaa, työlästä ja vaatii myös usein avustajan.”

”Avustajan palkkaaminen pelkkää matkaa varten ei ole järkevää. Sujuvampaa on liikkua invataksilla, jonka kuljettaja hoitaa tarvittavan avustuksen.”

”Käytän hyvin mielelläni julkista liikennettä. Se on joustavaa ja voin mennä erikseen raportoimatta mihin haluan – toisin on invataksien käytön kanssa, joka sitoo ennakkotilauksillaan ym. Käytän liikkumiseen aina sähköpyörätuolia. Liikennevälineen tulee siis olla täysin esteettömäksi suunniteltu.”

Usein toistuva toive ja turvallisen matkustamisen edellytys oli myös taattu istumapaikka linja-autossa sekä rauhallinen ajo-tyyli ja liikkeelle lähdön odottaminen siihen asti, että henkilö on päässyt turvallisesti paikalleen. Kaatumisen vaara onkin monille julkisen liikenteen käytön este. Myös tekniset ratkaisut saattavat tuottaa esteettömyysongelmia: esimerkiksi automaattiovet voivat olla hankalia tai maksupäätteen käyttö ei onnistu.

”Pyörätuoliväki itse suunnittelemaan ratikoiden kanssa liikkumista, asiantuntemusta on!”

Kutsulinjan käytössä on omat ongelmansa:

”Tietynlainen joustamattomuus vaivaa: meillä on ollut esimerkiksi kutsulinjaa käyttävä vanhus, jonka tarpeissa olisi ollut muutaman metrin ajo lähemmäksi rapun ovea - - Kutsulinja ei ole, useiden luottamushenkilöiden ja sosiaaliasiamiehen vaikuttamistyöstä huolimatta, taipunut. Henkilö ei tämän vuoksi voi käyttää kutsulinjaa kauppatatkoiltaan.”

”Palvelubussi olisi ihanteellinen, joskin aikataulullisesti haastava. Vuoroja enemmän ja reittimuutoksia, niin olisi oiva kulkutapa.”

Joidenkin kokemusten mukaan kaupunkiliikenne ei sovellu vaikeavammaisen käytettäväksi mm. kaluston vanhanaikaisuuden ja rikkiinäisyyden takia. Jotkut taas vastasivat olevansa hyvin tyytyväisiä liikkumismahdollisuuksiinsa julkisessa liikenteessä, erityisesti Helsingin liikennevälineet mutta myös esimerkiksi VR saivat kiitosta.

”Kehittämisehdotus: Asukkaita on kannustettava julkisen liikenteen käyttämiseen. Kaluston on oltava oikeasti esteetöntä ja huollettua, kuten pysäkkienkin. Kuljettajien perehdyttämiseen erilaisten asiakasryhmien palvelussa on panostettava enemmän aikaa. Inva- ja tavallisten taksien käyttäjille on tarjottava ilmainen joukkoliikenne.”

3.3 Yhteenveto

Selvityksestä käy ilmi, että julkisen liikenteen esteettömyys ei tällä hetkellä Suomessa toteudu kattavasti. Vastanneista vajaa viidennes katsoi, että heidän asuinalueellaan on liikuntavammaisille soveltuvaa joukkoliikennettä riittävästi. Ongelmia on erityisesti maaseutumaisissa kunnissa. Pääkaupunkiseudulla ja erityisesti Helsingissä julkisen liikenteen esteettömyys on toteutunut melko hyvin, vaikka ongelmia on sielläkin. Kriittisimpiä olivat pyörätuolin käyttäjät sekä ne, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi eli juuri ne ihmiset, jotka eniten tarvitsisivat julkisen liikenteen esteettömyyttä.

Maaseutumaisissa kunnissa vastaajat myös käyttävät vähiten julkista liikennettä. Edelleen pyörätuolin käyttäjät, ne, joilla on oma auto, eläkkeellä olevat ja ne, joilla on puoliso, käyttävät vähiten julkista liikennettä. Liikkumisen apuvälinettä käyttävät ja heistä erityisesti pyörätuolin käyttäjät katsovat pystyvänsä käyttämään julkista liikennettä lähinnä avustettuna. Viidennes vastaajista kaipasi käyttöönsä jotakin muuta liikkumisen apuvälinettä kuin nyt käytössään olevat ja viisi prosenttia kaipasi muutostöitä asuntoonsa, kuten ulko-oven avaamisen helpottamista. Vastaajat saivat apua julkisen liikenteen käyttämiseen eniten lähiomaiselta tai ystävältä, hieman harvemmin palkatulta henkilökohtaiselta avustajalta. Lähiomaisten tai ystävien apu on

siis merkittävää. Tärkeä vaihtoehto julkisen liikenteen käytölle on oma auto.

Vastaajat listasivat useita syitä siihen, etteivät käytä julkista liikennettä: reitit, kalusto tai aikataulut eivät yksinkertaisesti sovellu liikuntavammaiselle henkilölle. Myös se, ettei esteettömyyteen voi luottaa, tuo omat vaikeutensa lähteenä liikkeelle julkisilla. Erityisesti tilanne on vaikea, jos aikatauluihin ei ole selkeästi ja luotettavasti merkitty, mikä vuoroista on esteetön.

3.4 Asiantuntijoiden käsitykset joukkoliikenteen esteettömyydestä

Haastatellut asiantuntijat totesivat hekin, ettei julkisen liikenteen esteettömyys toteudu kaikkialla Suomessa. Suurimmilla paikkakunnilla on melko hyvin käytössä matalalattiabusseja, ja Helsingin metro toimii esteettömyyden näkökulmasta hyvin ja siellä voi käyttää myös sähkömopoa. Pelkkä matalalattibussien olemassaolo ei kuitenkaan yksinään varmista esteettömyyttä. Asiantuntijoiden mukaan on entisestään korostettava kuljettajien koulutusta niin, että he osaisivat ottaa huomioon ne matkustajat, joilla on liikkumisessa ongelmia. Liikkuvassa bussissa voi olla vaikeuksia päästä istuimelle ja poistuttaessa takaisin ovelle, jos kuljettajan ajotyyli on riuhtovaa

ja epätasaista, eikä bussissa ole riittävästi tukia. Lisäksi julkisen liikenteen käyttämiseen voi tuoda ongelmia esimerkiksi etenevä sairaus, jolloin aamulla esteetön liikenneväline saattaa ollakin iltapäivällä esteellinen. Myös pysäkkien esteettömyyteen olisi panostettava enemmän.

Pitkän matkan linja-autoliikenteessä esteellisyys on suuri ongelma. Myös VR:n vanha kalusto tuottaa ongelmia. Sen sijaan ainakin pääkaupunkiseudun lähiliikenteen junat ja uudemmat junat ovat melko esteettömiä, ja VR:ltä voi saada myös apua liikkumiseen etukäteen tilattuna. Julkisen liikenteen vaihtoehtoja, kuten kutsulinjoja tai palvelulinjoja, on edelleen kehitettävä. Aikatauluihin tulisi selkeästi ja luotettavasti merkitä esteettömät vuorot.

Asiantuntijoiden mukaan se, ettei matkustaja voi luottaa matkan sujumiseen esteettömästi, voi tuoda kestämatöntä stressiä, jolloin liikkumista lykätään mahdollisimman pitkään, ja huonojen kokemusten kautta voi syntyä suorastaan haluttomuutta liikkua. Tämä voi johtaa pahimmillaan yhteisöstä vetäytymiseen, jopa syrjäytymiseen. Asiantuntijat korostavat, että esteettömyydessä on kyse sekä taloudesta että asenteesta, kuitenkin esteettömyys ei välttämättä ole juuri kalliimpaa.

4 Kunnan kustantamat kuljetuspalvelut

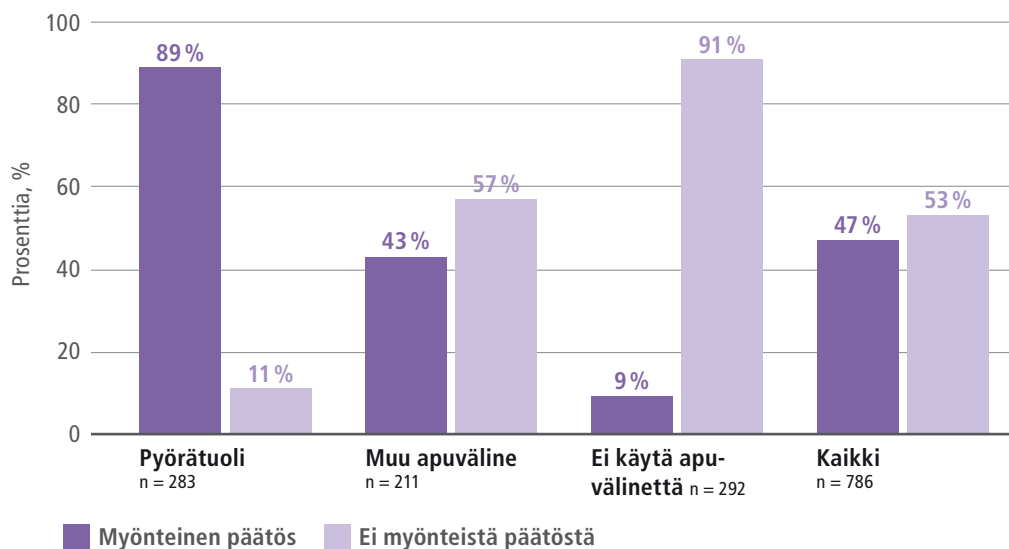
4.1 Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista

Vastanneista miltei puolella oli myönteinen päätös kunnan kustantamista kuljetuspalveluista. Myönteisen päätöksen saaneet olivat keskimääräisesti nuorempia kuin ne, joille ei ollut myönnetty kuljetuspalvelua;

päätöksen saaneiden iän keskiarvo oli 56, kun se niillä, joilla ei ollut päätöstä oli 61. Koko aineistossa iän keskiarvo oli 59.

Myönteisen päätöksen olivat pääasiassa saaneet jotakin liikkumisen apuvälinettä käyttävät, ja eniten myönteisiä päätöksiä oli pyörätuolin käyttäjillä (taulukko 17). Heillä luonnollisesti on myös eniten tarvetta kuljetuspalveluille.

Taulukko 17. Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista apuvälineen käytön mukaan, %



Taulukko 18. Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %.

	Kaupunki- maiset	Taajaan asutut	Maaseutu- maiset	Kaikki (n)
Myönteinen päätös	51	36	33	45 (366)
Ei myönteistä päätöstä	49	64	67	55 (448)
Yhteensä (n)	100 (524)	100 (158)	100 (132)	100 (814)

Taulukko 19. Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista vastaajan asuinkunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Myönteinen päätös	61	43	32	45 (366)
Ei myönteistä päätöstä	39	57	68	55 (448)
Yhteensä (n)	100 (258)	100 (278)	100 (278)	100 (814)

Taulukko 20. Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista suuraluejaon mukaan (Helsinki erikseen), %.

	Helsinki	Uusimaa	Muu Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi	Kaikki (n)
Myönteinen päätös	65	53	40	39	44	45 (366)
Ei myönteistä päätöstä	35	47	60	61	56	55 (448)
Yhteensä (n)	100 (76)	100 (115)	100 (180)	100 (211)	100 (232)	100 (814)

Kaupunkimaisissa kunnissa asuvista vastaajista yli puolelle oli myönnetty kunnan kustantamia kuljetuspalveluita, kun taajaan asutuissa tai maaseutumaisissa kunnissa asuvista vastaajista ne oli myönnetty noin kolmasosalle (taulukko 18). Kunnan asukasluvulla oli myös yhteys siihen, oliko saatu myönteinen päätös vai ei; yli 100 000 asukkaan kunnissa asuvista vastaajista

myönteinen päätös oli 61 prosentilla, kun taas alle 20 000 asukkaan kuntien vastaajista vajaalla kolmanneksella oli myönteinen päätös (taulukko 19). Helsingissä asuville vastaajille oli muualla asuvia useammin myönnetty kunnan kustantamia kuljetuspalveluita. Myös Uudellamaalla asuvista yli puolelle niitä oli myönnetty ja muualla asuvista noin 40 prosentille. (Taulukko 20.)

Taulukko 21. Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi oman autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Myönteinen päätös	27	45	65	45 (363)
Ei myönteistä päätöstä	73	55	35	55 (440)
Yhteensä (n)	100 (193)	100 (418)	100 (192)	100 (803)

Taulukko 22. Myönteisen päätöksen saaminen kunnan kustantamista kuljetuspalveluista auton omistamisen, iän ja siviilisäädyn mukaan, %.

	Myönteinen päätös	Ei myönteistä päätöstä	Yhteensä
Oma auto			
On oma auto	32	68	100
Ei ole omaa autoa	58	42	100
Ikä			
18–64	52	48	100
65–83	34	66	100
Siviilisäätty			
On puoliso	38	62	100
Yksineläjä	56	44	100

Mitä huonommaksi vastaaja koki kodin ulkopuolisen autonomiansa, sitä useammin hänellä oli myönteinen päätös kunnan kustantamista kuljetuspalveluista. Huonoksi autonomiansa kokevista 65 prosentilla oli myönteinen päätös, kun taas ulkoisen autonomiansa hyväksi kokevista päätös oli 27 prosentilla. (Taulukko 21.) Niistä vastaajista, joilla ei ollut omaa autoa, jotka olivat työikäisiä (18–64-vuotiaita) ja joilla ei ollut puolisoa, runsaalle puolelle oli myönnetty kunnan kustantamia kuljetuspalveluita (taulukko 22).

4.2 Vastaajat, joilla oli myönteinen päätös kuljetuspalveluista

Vastaajat tiesivät melko hyvin saamansa myönteisen päätöksen lakiperustan, sillä vain 6 prosenttia ei tiennyt sitä. Miltei kaikki päätökset perustuivat vammaispalvelulakiin. (Taulukko 23.) Ansiotyössä olevilla, yrittäjillä, opiskelijoilla ja työttömällä käytännössä kaikki kuljetuspäätökset perustuivat vammaispalvelulakiin.

Taulukko 23. Laki, jonka perusteella myönteinen päätös kunnan kustantamista kuljetuspalveluista oli saatu, %.

	%
Vammaispalvelulaki	90
Sosiaalihuoltolaki	1
Päätös perustuu kumpaankin	3
Ei tiedä	6
Yhteensä (n)	100 (376)

Taulukko 24. Kunnan kustantamien kuljetuspalvelumatkojen riittävyys.

	n	%
Matkoja on liikaakin	43	12
Matkoja on sopivasti	187	50
Matkoja ei ole riittävästi	107	29
En osaa sanoa	33	9
Yhteensä (n)	370	100

Taulukko 25. Kunnan kustantamien kuljetuspalvelumatkojen riittävyys sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi oman autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Matkoja on liikaakin	29	13	3	12 (43)
Matkoja on sopivasti	56	53	43	50 (180)
Matkoja ei riittävästi	10	22	48	29 (105)
En osaa sanoa	6	12	6	9 (32)
Yhteensä (n)	100 (52)	100 (185)	100 (123)	100 (360)

Kuljetuspalvelupäätöksen saaneista puolet oli sitä mieltä, että matkoja on riittävästi, ja 29 prosentin mielestä matkoja ei ollut myönnetty riittävästi. Noin joka kymmenennen mielestä matkoja oli liikaakin. (Taulukko 24.) Kodin ulkopuolisen

autonomiansa huonoksi arvioineista miltei puolet koki, ettei matkoja ole riittävästi. Sen sijaan ulkoisen autonomiansa hyväksi kokeneet arvioivat useimmin, että matkoja on sopivasti tai liikaakin. (Taulukko 25.)

Taulukko 26. Kunnan kustantamien kuljetuspalvelumatkojen riittävyys vastaajan asuinkunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Matkoja on liikaakin	11	13	10	11 (41)
Matkoja on sopivasti	43	53	61	51 (182)
Matkoja ei riittävästi	39	22	21	29 (105)
En osaa sanoa	7	12	8	9 (32)
Yhteensä (n)	100 (157)	100 (119)	100 (84)	100 (360)

Vastaajien asuinkunnan asukasmäärällä oli yhteys siihen, miten vastaaja koki matkojen riittävyden; tyytymättömyyttä oli eniten yli 100 000 asukkaan kunnissa (taulukko 26). Myös kuntatyypeittäin tarkastellen eroja oli, sillä erityisesti kaupunkimaisissa kunnissa asuvat olivat tyytymättömimpiä matkojen riittävyteen; heistä

noin kolmannes katsoi, ettei matkoja ollut myönnetty riittävästi (taulukko 27). Niistä vastaajista, joilla ei ollut omaa autoa, oli 39 prosenttia sitä mieltä, ettei matkoja ollut riittävästi. Edelleen kolmasosa niin työikäisistä kuin yksineläjästäkin katsoi, ettei matkoja ollut myönnetty riittävästi. (Taulukko 28.)

Taulukko 27. Kunnan kustantamien kuljetuspalvelumatkojen riittävyys vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %.

	Kaupunki- maisiet	Taajaan asutut	Maaseutu- maisiet	Kaikki (n)
Matkoja on liikaakin	12	5	18	11 (41)
Matkoja on sopivasti	48	56	62	51 (182)
Matkoja ei riittävästi	32	23	20	29 (105)
En osaa sanoa	9	16	0	9 (32)
Yhteensä (n)	100 (264)	100 (57)	100 (39)	100 (360)

Taulukko 28. Kunnan kustantamien kuljetuspalvelumatkojen riittävyys auton omistamisen, iän ja siviilisäädyn mukaan, %.

	Matkoja on liikaakin	Matkoja on sopivasti	Matkoja ei riittävästi	Ei osaa sanoa	Yhteensä
Oma auto					
On oma auto	19	56	11	14	100
Ei ole omaa autoa	7	48	39	6	100
Ikä					
18–64	14	45	33	8	100
65–83	7	62	20	10	100
Siviilisäätty					
On puoliso	15	52	23	10	100
Yksineläjä	8	49	34	8	100

Avoimissa kommenteissa otettiin paljon kantaa matkojen riittävyteen ja moni kirjoittaja puhui tällöin nimenomaan 18 myönnetystä kuukausittaisesta matkasta, siis lain tarkoittamasta minimistä. Monen mielestä 18 yhdensuuntaista vapaa-ajan matkaa kuukaudessa ei riitä esimerkiksi harrastustoimintaan ja välttämättömiin asiointeihin, jos ei ole omaa autoa.

Osa vastaajista huomautti, että kuljetuspalvelujen tarve vaihtelee vuodenajan mukaan: joillain tarve oli suurempi kesällä ja joillain talvella. Jotkut esimerkiksi kulkevat sähkömopolla kesäkeleillä eivätkä silloin käytä kaikkia myönnettyjä kuljetuspalvelun matkoja, jotkut taas eivät voi liikkua talvioloissa ulkona lainkaan ja matkat jäävät käyttämättä. Myös terveydentilan muutokset ja vaihtuvat työ- ja opiskelutilanteet vaikuttivat kulloiseenkin kuljetuspalvelujen tarpeeseen niin, että kuukausittainen kiinteä matkamäärä saattoi olla toisena aikana liian pieni ja toisinaan taas myönnettyjä matkoja jäi käyttämättä. Monet vastaajat ehdottivatkin, että käyttämättömiä matkoja voisi kerätä varastoon ja käyttää silloin, kun niiden tarve on suurempi. Tämä toteutuisi myös esimerkiksi muuttamalla matkojen kuukausikohtaisuus kalenterivuodeksi.

Joillekin auton omistaville oli lisäksi myönnetty varalle kuljetuspalvelumatkoja, joita he voivat käyttää terveydentilan tai sääolojen niin vaatiessa.

”Käytän pääasiassa omaa autoa, mutta olen halunnut pitää kuljetuspalvelupäätöksen voimassa, koska liikuntakykyäni voi murtumien seurauksena muuttua yllättäen, jolloin en esim. voi ajaa omaa autoa - - Kortin pitäminen lompakossa voimassa ei maksa kunnalle mitään ja on itsestäni järkevämpää kuin paperien lähettely kipeänä poikkeustilanteissa.”

”Hankkiessani oman auton kuljetuspalvelumatkojen määrää yritettiin pienentää, ilmoitin tämän olevan laitonta ja sen jälkeen olen saanut 18 matkaa kuukaudessa.”

4.2.1 Kuljetuspalveluiden hakeminen

Suurin osa vastaajista totesi kunnan kustantamien kuljetuspalvelujen hakemisen olleen helppoa. Runsaan viidenneksen mielestä hakemisessa oli ollut jonkin verran vaikeuksia ja 8 prosenttia totesi vaikeuksia olleen paljon. (Taulukko 29.)

Taulukko 29. Kunnan kustantamien kuljetuspalvelujen hakemisen helppous.

	n	%
Hakeminen on ollut helppoa	261	70
Hakemisessa on ollut jonkin verran vaikeuksia	81	22
Hakemisessa on ollut paljon vaikeuksia	29	8
Yhteensä (n)	372	100

Ne vastaajat, jotka eivät käyttäneet apuvälineitä, kokivat muita useammin kuljetuspalvelujen hakemisessa vaikeuksia. Pyörätuolin käyttäjät kokivat muita useammin hakemisen helpoksi. (Taulukko 30.)

Ne vastaajat, jotka arvioivat kodin ulkopuolisen autonomiansa huonoksi, katsoivat

muuta useammin kohdanneensa vaikeuksia kuljetuspalvelujen hakemisessa (taulukko 31). Yksineläjät katsoivat hieman muita useammin kohdanneensa vaikeuksia kuljetuspalveluja hakiessaan. Muut taustatiedot eivät erotelleet kokemusta hakemisen helpoudesta tai vaikeudesta.

Taulukko 30. Kunnan kustantamien kuljetuspalveluiden hakemisen helppous apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Hakeminen on ollut helppoa	76	63	56	71 (259)
Hakemisessa on ollut jonkin verran vaikeuksia	19	24	33	21 (78)
Hakemisessa on ollut paljon vaikeuksia	5	14	11	7 (27)
Yhteensä (n)	100 (249)	100 (88)	100 (27)	100 (364)

Taulukko 31. Kunnan kustantamien kuljetuspalveluiden hakemisen helppous sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Hakeminen on ollut helppoa	83	76	57	70 (254)
Hakemisessa on ollut jonkin verran vaikeuksia	9	20	30	22 (79)
Hakemisessa on ollut paljon vaikeuksia	8	4	13	8 (28)
Yhteensä (n)	100 (52)	100 (185)	100 (124)	100 (361)

Monet vastaajat kuvasivat avovastauksissaan tarkemmin kokemuksiaan kuljetuspalvelujen hakemisesta. Useat kiittelivät hakemisen helppoutta ja saamaansa apua, mutta muutamat olivat järjestelmään tyytymättömiä. Lisäksi erilaisia yksilöityjä ongelmia mainittiin melko runsaasti silloinkin, kun järjestelmään yleisesti ottaen oltiin tyytyväisiä.

“Olen saanut juuri sen määrän matkoja kuin olen hakenutkin. Vapaaehtoistyömatkat sain lisäpääöksellä perustelujen jälkeen. Itse en olisi osannut niitä hakea, mutta vammaispalvelun työntekijä kehotti niitä hakemaan.”

“Kotikaupunkini ymmärtää vammaani haastavuuden ja pitää minua kuin kukkaa kämmenellä - - Kaupunki teki yksilökuljetuspäätöksen ilman uutta lääkärintodistusta. Vastattiin, että ei haluta rasittaa minua eikä terveydenhuoltoa lisätodistuksilla. Asiaa ehkä auttoi, että halusin VPL-palvelusuunnitelmaani jo

etukäteen kuvauksen mitä tapahtuu, kun jos vamma huononee.”

Monet vastaajat arvioivat, että kuljetuspalvelujen myöntäminen on kiristynyt ajan myötä: he itse saivat matkat aikoinaan helposti, mutta nyt tilanne on vaikeampi. Jotkut kuvasivat, miten päätöksenteko muuttui, kun työntekijä vaihtui. Joillain oli myös kokemuksia kuntakohtaisista eroista.

“Jos nyt joutuisin anomaan kuljetuspalvelua, en varmaan enää saisi.”

“Aikaisempi päätöksentekijä myönsi minimin ja “syyllisti”, jos anoin lisää; nykyinen kuunteli tarpeitani ja teki yksilöllisen päätöksen.”

“Tosi suuret kuntakohtaiset erot palvelun myöntämisperusteissa, edellisessä asuinkunnassa otettiin kokonaan pois ja nykyisessä kysyttiin, että riittääkö 18 matkaalkk.”

Vaikka jotkut vastaajat saivat kuljetuspalvelunsa toistaiseksi voimassa olevalla päätöksellä, usein toistunut kritiikki koski juuri matkojen jatkuva uudelleen hakemista silloinkin, kun vamma on pysyvä eikä

muitakaan muutoksia ole. Lausuntojen hankkiminen lähes vuosittain tuottaa ylimääräisiä kustannuksia. Muutenkin hakemisen byrokratia saatettiin kokea raskaaksi sairauden keskellä ja kaavakkeet vaikeiksi.

Taulukko 32. Palvelusuunnitelman teko apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
On tehty	66	46	24	58 (210)
Ei ole tehty	34	54	76	42 (152)
Yhteensä (n)	100 (249)	100 (88)	100 (25)	100 (362)

Miltei 60 prosentille kuljetuspalvelupäätöksen saaneelle vastaajalle oli tehty palvelusuunnitelma, jossa oli arvioitu vastaajan liikkumista ja tarvetta kuljetuspalveluihin. Liikkumisen apuvälinettä käyttäville palvelusuunnitelma oli tehty muita useammin, kaikkein useimmin pyörätuolia käyttäville. (Taulukko 32.) Palvelusuunnitelman tekeminen ei ollut yhteydessä muihin taustamuuttujiin kuin suuralueeseen, jossa Pohjois- ja Itä-Suomessa asuville oli tehty jonkin verran muita useammin (69 prosentille) liikkumista ja palvelun tarvetta kartoittava palvelusuunnitelma.

Koematkan tekeminen oli tässä aineistossa erittäin harvinaista, sillä sellainen oli tehty vain kahdeksalle (2 %) vastaajalle.

4.2.2 Vakiotaksi ja kuljettajan antama apu

Vakiotaksin tai ns. tutun taksin käyttö kuljetuspalvelussa voi olla vammaiselle henkilölle erittäin tärkeää jo turvallisuuden ja kuljetuksen varmuuden takia. Tähän kyselyyn vastanneista puolella oli sellaiseen myönnetty oikeus, 40 prosentilla aina ja joka kymmenennellä joskus. Kaikista useimmin tämä oikeus oli pyörätuolin käyttäjillä mutta miltei yhtä usein myös niillä, jotka eivät käyttäneet mitään liikkumisen apuvälinettä. Kaikista vähiten vakiotaksia saatoivat käyttää ne, jotka käyttivät jotakin muuta liikkumisen apuvälinettä kuin pyörätuolia. (Taulukko 33.)

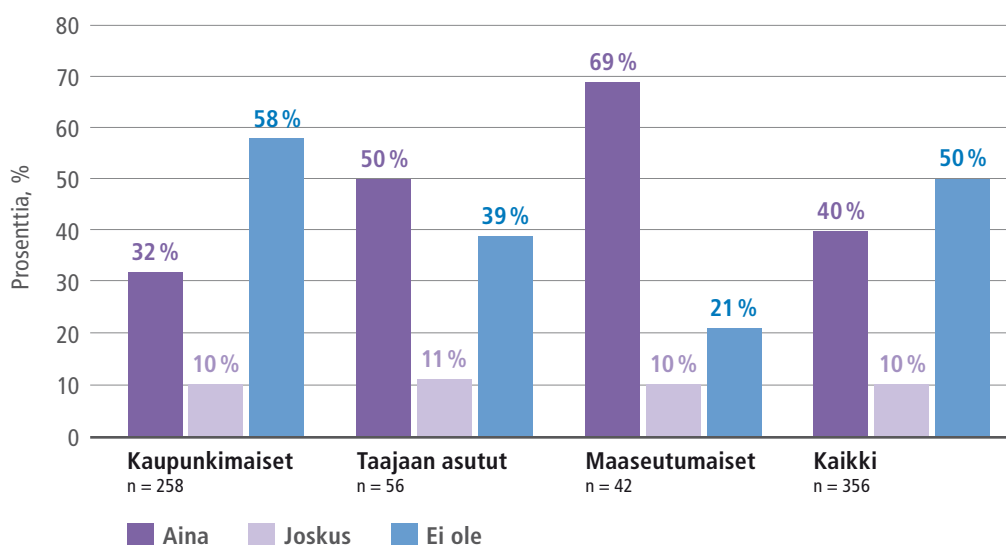
Taulukko 33. Oikeus vakiotaksiin apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Aina	47	21	42	40 (143)
Joskus	11	8	8	10 (36)
Ei ole	42	71	50	50 (177)
Yhteensä (n)	100 (246)	100 (86)	100 (24)	100 (356)

Kaupunkimaisissa kunnissa asuvilla vastaajilla oli muita harvemmin oikeus käyttää vakiotaksia ja maaseutumaisissa kunnissa

asuvilla tämä oikeus oli muita useammin (taulukko 34).

Taulukko 34. Oikeus vakiotaksiin vastaajan kunnan kuntatyyppin mukaan, %.



Taulukko 35. Oikeus vakiotaksiin vastaajan kunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000 –	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Aina	27	39	64	40 (141)
Joskus	8	11	12	10 (35)
Ei ole	66	50	24	50 (180)
Yhteensä (n)	100 (154)	100 (116)	100 (86)	100 (356)

Taulukko 36. Oikeus vakiotaksiin suuraluejaon mukaan (Helsinki omanaan), %.

	Helsinki	Uusimaa	Muu Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi	Kaikki (n)
Aina	13	23	37	57	50	40 (141)
Joskus	0	20	15	5	9	10 (35)
Ei ole	87	57	48	38	41	50 (180)
Yhteensä (n)	100 (48)	100 (60)	100 (68)	100 (82)	100 (98)	100 (357)

Mitä pienemmästä kunnasta asukasluvultaan oli kyse, sitä useammin oli mahdollisuus käyttää vakiotaksia (taulukko 35). Helsingissä asuvista vastanneista vakiotaksia saattoi käyttää vain harva, ja kaikista yleisin tämä mahdollisuus oli Länsi-Suomessa (taulukko 36.) Myös vastaajan iällä oli yhteys

mahdollisuuteen käyttää vakiotaksia, sillä työikäisillä vastaajilla tämä mahdollisuus oli useammin (54 %) kuin eläkeikäisillä (38 %). Useissa avovastauksissa kiitettiin oikeutta vakiotaksin käyttämiseen tai toivottiin selaista oikeutta laajemmin, esimerkiksi kaikille pyörätuolin käyttäjille.

Taulukko 37. Kuljettajan antaman avun toimivuus sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi oman autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Toimii yleensä hyvin	74	82	78	79 (282)
Siinä on usein puutteita	6	13	21	15 (53)
Ei ole kokemusta	20	5	1	6 (20)
Yhteensä (n)	100 (51)	100 (183)	100 (121)	100 (355)

Kuljetuspalveluissa kuljettajan antama apu on usein erittäin tärkeää liikkumisen mahdollistumisen kannalta. Kyselyyn vastanneista valtaosa oli tyytyväinen kuljettajan antaman avun toimivuuteen. Eniten puutteita siinä kokivat ne, jotka arvioivat kodin ulkopuolisen autonomiansa huonoksi eli ne, jotka tarvitsivat eniten apua liikkumisessaan. Toisaalta ulkoisen autonomiansa hyväksi kokevista viidennes totesi, ettei heillä ole kuljettajan avusta kokemusta eli he eivät sellaista tarvitsekaan. (Taulukko 37.) Hieman muita kielteisemmin suhtautuivat kuljettajan antaman avun toimivuuteen ne, joilla ei ollut omaa autoa, jotka

olivat työkäisiä ja jotka olivat ansiotyössä, yrittäjinä, opiskelemissa tai työttöminä (taulukko 38). Suuralueittain tarkastellen Helsingissä asuvat vastaajat olivat muualla asuvia kriittisempiä, sillä heistä 31 % totesi kuljettajan antamassa avussa olevan usein puutteita. Yksi avovastauksissa esiin tullut tyytymättömyyden syy oli joidenkin vieras-kielisten kuljettajien heikko suomen kielen taito. Avovastauksissa kuljettajan antaman avun tärkeys tuli esiin mm. siinä, että osalle liikuntaesteisistä henkilöistä kuljettajalta saatu apu riitti korvaamaan henkilökohtaisen avustajan.

Taulukko 38. Kuljettajan antaman avun toimivuus oman auton omistamisen, iän ja pääasiallisen toiminnan mukaan, %.

	Toimii yleensä hyvin	Usein puutteita	Ei ole kokemusta	Yhteensä
Oma auto				
On oma auto	82	8	10	100
Ei ole omaa autoa	78	18	4	100
Ikä				
18–64	75	18	7	100
65–83	89	7	4	100
Pääasiallinen toiminta				
Ansiotyö, yrittäjä, opiskelija, työtön	69	25	6	100
Eläkkeellä	82	12	6	100

4.2.3 Kuljetuspalvelun omavastuuosuus

Valtaosa (70 %) vastaajista katsoi, että kuljetuspalvelun omavastuuosuus oli kohtuullinen. Pyörätuolia käyttävät olivat muita

useammin sitä mieltä, että omavastuu oli liian suuri. (Taulukko 39.) Mitä huonommaksi vastaaja koki ulkoisen autonomiansa, sitä useammin hän katsoi omavastuun olevan liian suuri (taulukko 40).

Taulukko 39. Vastaajan mielipide kuljetuspalvelun omavastuun kohtuullisuudesta apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Kohtuullinen	68	72	80	70 (254)
Liian suuri	29	21	16	26 (96)
Ei ole omavastuuta	0	3	0	1 (3)
Ei osaa sanoa	3	3	4	3 (11)
Yhteensä (n)	100 (249)	100 (90)	100 (25)	100 (364)

Taulukko 40. Vastaajan mielipide kuljetuspalvelun omavastuun kohtuullisuudesta sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Kohtuullinen	78	73	60	70 (251)
Liian suuri	20	21	38	26 (96)
Ei ole omavastuuta	0	2	0	1 (3)
Ei osaa sanoa	2	4	2	3 (11)
Yhteensä (n)	100 (51)	100 (187)	100 (123)	100 (361)

Avovastauksissa kiinnitettiin huomiota paitsi omavastuun määrään, joka on suurempi kuin tavallisen julkisen liikenteen käytön hinta, myös taksin tilausmaksuihin. Jotkut kertoivat jättäneensä matkoja käyttämättäkin siksi, ettei rahaa riittänyt omavastuuseen.

“Vaikeavammaisen asiakkaan invataksin tilaaminen on oltava maksutonta, mikäli matkasta maksetaan omavastuu. Matkan kustannusten on vastattava oikeasti julkisen liikenteen käyttöä edullisimmillaan.”

“Paljon enemmän kuljetuspalveluita käytettäisiin, jos taksin tilaaminen olisi helpompaa ja saisi halutessaan ottaa

kyydin tolpalta. Jos ei ole suorasoitto-oikeutta, niin jokainen taksinsoitto maksaa maltaita ja ikääntyneillä ei ole edelleenkään kaikilla matkapuhelinta.”

4.2.4 Myönnetyn kuljetuspalvelun käyttö

Miltei kolmannes vastaajista oli joskus jättänyt myönnetyn kuljetuspalvelun käyttämättä. Ne, joilla oli käytössä oma auto, olivat muita useammin jättäneet kuljetuspalveluja käyttämättä. (Taulukko 41.) Vajaa viidennes vastaajista oli jossakin vaiheessa valittanut saamastaan kuljetuspalvelua koskevasta päätöksestä (taulukko 42). Käytetyt taustamuuttujat eivät olleet yhteydessä siihen, oliko tehnyt valituksen vai ei.

Taulukko 41. Myönnetyn kuljetuspalvelun käyttämättä jättäminen sen mukaan, onko käytössä oma auto, %.

	On oma auto	Ei ole omaa autoa	Kaikki (n)
Ei ole jättänyt käyttämättä	58	75	69 (244)
On jättänyt käyttämättä	42	25	31 (109)
Yhteensä (n)	100 (122)	100 (231)	100 (353)

Taulukko 42. Onko valittanut jostakin saamastaan kuljetuspalvelua koskevasta päätöksestä?

	n	%
On valittanut	70	19
Ei ole valittanut	290	81
Yhteensä (n)	360	100

Avovastauksissa matkojen käyttämättä jättämisen syinä mainittiin mm. oman auton käyttö, tarpeen vaihtelu eri aikoina, saatavilla olevan kuljetuskaluston soveltumattomuus sekä palvelun joustamattomuus ja epäluotettavuus. Lisäksi palvelu kävi kalliiksi esimerkiksi sellaisessa tapauksessa, jossa invataksiin on avustajan lisäksi otettava mukaan kouluikäiset lapset, joista myös täytyy maksaa.

”Oma auto – en ole niin ihastunut kuljetuspalveluun että käyttäisin huvikseni kaikki matkat.”

”En ole juurikaan käyttänyt invataksioikeutta, koska palvelu on jäykkä ja vaatii suurta ennakoitavuutta. Olen siis liikkeellä yleensä manuaalituolilla, jolla voin ottaa tavallisen taksin.”

”Käytän taksia hyvin harvoin, koska tilausaika on 2 h ja palvelun aikataulut ovat epäluotettavia.”

”Hermot ei kestä, taksi tulee milloin lystää, et voi luottaa.”

”Yhteiskuljetus ei sovi minulle, siitä minut sittemmin irrotettiin, mutta se tarkoittaa sitä etten edes halutessani saa matkustaa esim. ystäväni kanssa samassa autossa, jos molemmat siis vammaisia.”

4.2.5 Matkustusalue ja matkojen yhdistäminen

Kolme neljästä vastanneesta totesi asuin-kuntansa jotenkin rajanneen kuljetuspalvelun matkustusaluetta. Eniten rajoituksia oli tehty maaseutumaisissa kunnissa ja vähiten kaupunkimaisissa kunnissa. (Taulukko 43.)

Taulukko 43. Matkustusalueen rajoittaminen kuljetuspalveluissa vastaajan kunnan kuntatyyppiin mukaan, %.

	Kaupunkimaiset	Taajaan asutut	Maaseutumaiset	Kaikki (n)
Ei ole rajoitusta	29	20	12	25 (90)
On rajoitettu	71	80	88	75 (263)
Yhteensä (n)	100 (258)	100 (55)	100 (40)	100 (353)

Kunnan asukaslukuun liittyen oli rajoituksia sitä vähemmän mitä suuremmasta

kunnasta oli kysymys (taulukko 44.)

Taulukko 44. Matkustusalueen rajoittaminen kuljetuspalveluissa vastaajan kunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Ei ole rajoitusta	30	24	18	26 (91)
On rajoitettu	70	76	82	74 (257)
Yhteensä (n)	100 (117)	100 (118)	100 (113)	100 (348)

Tavallisin matkustusalueen rajoitus tarkoitti avovastausten mukaan rajoitusta oman kunnan ja naapurikuntien alueeseen, mikä joissain vastauksissa todettiin riittäväksi alueeksi – erityisesti jos kyseessä oli pääkaupunkiseutu – ja joissain hankalaksi, jos esimerkiksi palvelut sijaitsivat naapurikuntaa kauempana ja sinne pääseminen vaatii erillisluvan. Monissa vastauksissa jonkinlaiset rajoitukset todettiin tarpeelliseksi, mutta saatettiin ehdottaa lisää joustavuutta, yleensä kilometrirajoitusta kuntarajoituksen tilalle. Toisten mielestä rajoitukset ylipäänsä asettavat heidät eriarvoiseen

asemaan muihin kuntalaisiin nähden. Jotkut vastasivat, etteivät tiedä rajoista, ja valittivat kehua tiedotusta tällaisista asioista.

”Kun välissä on Vantaa, niin Porvoosta ei pääse Hesaan. Parempi olisi kilometrirajoitus.”

”Matkat tulisi saada tehdä tarpeen mukaan ja niiden hinta tulisi olla sama kuin muillakin kuntalaisilla.”

”Tässä on suuri ongelma joka estää esim. avokuntoutuksen toteuttamista.”

Taulukko 45. Kuljetuspalvelun matkojen yhdistäminen vastaajan kunnan kuntatyypin mukaan, %

	Kaupunki- maiset	Taajaan asutut	Maaseutu- maiset	Kaikki (n)
Ei ole yhdistetty	47	58	87	53 (184)
On yhdistetty	53	42	13	47 (160)
Yhteensä (n)	100 (254)	100 (50)	100 (40)	100 (344)

Taulukko 46. Kuljetuspalvelun matkojen yhdistäminen vastaajan kunnan kuntatyypin mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Ei ole yhdistetty	38	55	82	53 (184)
On yhdistetty	62	45	18	47 (160)
Yhteensä (n)	100 (154)	100 (112)	100 (78)	100 (344)

Myös kuljetuspalvelun matkojen yhdistämisessä oli eroa vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, sillä maaseutumaisissa kunnissa oli matkoja yhdistelty huomattavasti harvemmin kuin kaupunkimaisissa kunnissa (taulukko 45). Mitä pienemmästä

kunnasta oli kysymys, sitä harvemmin matkojen yhdistely oli käytössä (taulukko 46). On tietysti luonnollista, että asukastiheys vaikuttaa siihen, kuinka menetellään. Miltei kaikki Helsingissä asuvat totesivat, että matkojen yhdistely on käytössä (taulukko 47.)

Taulukko 47. Kuljetuspalvelun matkojen yhdistäminen suuraluejaon mukaan (Helsinki erikseen), %.

	Helsinki	Uusimaa	Muu Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi	Kaikki (n)
Ei ole yhdistetty	2	85	72	48	51	53 (184)
On yhdistetty	98	15	28	52	49	47 (160)
Yhteensä (n)	100 (45)	100 (59)	100 (64)	100 (77)	100 (98)	100 (344)

Matkojen yhdistäminen siten, että samaan kyytiin kerätään useita matkustajia, herätti avovastauksissa melko paljon kriittikää. Huonoina puolina mainittiin yksityisyyden menetys, matka-ajan piteneminen, aikataulujen epäluotettavuus ja joskus terveyshaitat esimerkiksi astmaatikolla. Yhdistelyn koettiin heikentävän itsemääräämisoikeutta, mikä korostaa yhdistelyn vapaaehtoisuuden tärkeyttä. Joillekin yhdistely ja matkaseura kuitenkin sopivat hyvin ja järjestelmää pidettiin myös kunnan talouden kannalta järkevänä. Lisäksi omien matkojen määrän säästymistä sekä omavastuun puuttumista pidettiin hyvänä kannustimena yhdistelyn käyttöön. Vastauksissa tuli selkeästi jälleen ilmi alueellisia ja kuntakohtaisia eroavuuksia.

“En pidä yhtään. Vieraat ihmiset saavat tietää kotiosoitteeni, matkan kesto vähintään tuplaantuu noukkiessa toisia eikä yhdistetystä ilmoiteta erikseen. Monesti olen myöhästynyt tämän takia.”

“Ei toimi suuressa kaupungissa, jossa on paljon eri kauppakeskuksia ja meno-paikkoja. Ehkä haja-asutusalueella, jossa on yksi pieni keskusta, tällainen voisi jopa toimiakin joiltain osin.”

“Aikataulut ei aina pidä, 20 minuutin matkaan saattaa mennä tunti! Muuten on ihan kiva katsoa uusia maimia ja mahdollisesti jutella eri ihmisten kanssa.”

“Hyvin harvoin yhdistellään, toivoisin enemmän yhdistämistä, koska silloin saisi enemmän matkoja.”

4.2.6 Tilaaminen

Taulukosta 48 nähdään, että kuljetuspalvelun matkojen tilaaminen on keskitetty useammin kaupunkimaisissa kunnissa ja tajaan asutuissa kunnissa kuin maaseutumaisissa kunnissa.

Taulukko 48. Kuljetuspalvelun matkojen tilaamisen keskittäminen vastaajan kunnan kuntatyyppiin mukaan, %.

	Kaupunki-maiset	Tajaan asutut	Maaseutu-maiset	Kaikki (n)
Ei ole keskitetty	29	43	83	37 (117)
On keskitetty	71	57	17	63 (196)
Yhteensä (n)	100 (231)	100 (47)	100 (35)	100 (313)

Helsingissä tilaamisen keskittäminen on vastaajien mukaan yleisempää kuin muualla maassa (taulukko 49.) Vastaajista 52 oli

saanut luvan irtaantua keskitetystä tilaamisesta, yleensä kyse oli työikäisestä pyörätuolin käyttäjästä.

Taulukko 49. Kuljetuspalvelun matkojen tilaamisen keskittäminen suuraluejaon mukaan (Helsinki erikseen), %.

	Helsinki	Uusimaa	Muu Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi	Kaikki (n)
Ei ole keskitetty	9	44	48	33	36	37 (117)
On keskitetty	91	56	52	57	64	63 (196)
Yhteensä (n)	100 (44)	100 (55)	100 (60)	100 (73)	100 (98)	100 (313)

Avovastauksissa kerrottiin mielipiteitä matkojen keskistetyistä tilaamisesta ja sen toimivuudesta. Monien mielestä keskitetty tilaaminen eli taksin tai invataksin tilaaminen määrätystä puhelinnumerosta toimii hyvin erityisesti tekstiviestillä ja sähköisesti, mutta soiton jonotusaikojen todettiin joskus ruuhkautuvan. Yksi vastaaja kertoi tilaavansa seuraavan päivän kyydit aamu-yöllä soittoruuhkan välttääkseen. Tosin tilauksen sujuvuudessa oli suurta vaihtelua, yhden vastauksen mukaan matkojen tilaus puhelimitse yhdestä numerosta toimii sujuvasti, jonotus on kestänyt ruuhka-aikanakin korkeintaan 2–4 minuuttia. Usein suoraan yrittäjältä tilaaminen todettiin paremmaksi, koska silloin voi valita haluamansa kuljettajan tai auton. Jonkin verran kritisoitiin, että on liikaa utelua matkan tarkoituksesta ym. kyytiä tilattaessa ja että keskitetty tilaaminen rajoittaa spontaania toimintaa. Myös tilaamisen puhelinmaksuihin kiinnitettiin huomiota: jossain tilaaminen koettiin kalliiksi ja jossain muualla oli puhelut muutettu maksuttomiksi.

”Muuten olen tyytyväinen mutta kuljetuspalvelun tilaaminen maksaa hirmuisesti.”

”Tähän saakka toiminut hyvin. Vuoden alusta puhelut ovat olleet maksuttomia.”

”Toiminut silloin kun ei ole tarvinnut tehdä matkojen yhdistelyä, joka tekee aikataulutuksen mahdottomaksi.”

”Huono asia. Keskitetty pudottaa tilauksen 15–20 min. kuluttua järjestelmästä, eikä koskaan voi tietää tuleeko tilattu auto vai ei, tai miten paljon

se myöhästyy. Tämä tekee mahdottomaksi osallistua tilaisuuksiin, jotka alkavat ajallaan. Keskitetty tilaus tekee myös mahdottomaksi sopia matkan varrella hoidettavista asioista – mikä puolestaan säästäisi kuntien kustannuksia, koska ei tarvitsisi tehdä useampaa matkaa. Samoin kuljettajien sopivuus vammaiskuljetuksiin vaihtelee suuren keskuksen piirissä.”

”Kilpailutuksella luotiin kuljetusmonopoli, jota on pakko käyttää. Aluksi oli vaikeuksia ja laittomuuksia, nyt on jo parempaa.”

”Keskittämisen huonoin puoli on, että aina kun se alkaa jotenkuten toimia, keskus kilpailutetaan ja tulee uusi. Uusi tekee kaikki samat virheet kuin se entinen sekä koko joukon uusia. (- -) Säästöjä ei mielestäni ole syntynyt muusta kuin siitä, että ihmiset eivät kulje.”

4.2.7 Tyytyväisyys kuljetuspalveluihin

Vastaajia pyydettiin arvioimaan kunnan kustantamia kuljetuspalveluja kouluarvosanalla (asteikko 4–10). Vastanneiden antamien kouluarvosanojen keskiarvo oli 7.59 eli melko huono. Arvosanan keskiarvo oli kaikista huonoin vastaajilla, jotka asuivat kaupunkimaisissa kunnissa ja paras niillä vastaajilla, jotka asuivat maaseutumaisissa kunnissa. Huolestuttavaa on se, että automiansa kodin ulkopuolella huonoksi kokevat antoivat muita huonomman arvosanan kuljetuspalveluille. (Taulukko 50.) Tämä tarkoittaa sitä, että ne, jotka kaikkein eniten tarvitsisivat tukea liikkumiseensa, olivat kaikkein kriittisimpiä kuljetuspalveluita kohtaan.

Taulukko 50. Myönteisen päätöksen saaneiden kuljetuspalveluista antaman kouluarvosanan (asteikko 4–10) keskiarvo ja hajonta sekä kouluarvosanan keskiarvot ja hajonnat vastaajan kunnan kuntatyyppin ja koetun autonomian mukaan.

	Keskiarvo	Hajonta	n
Kaikki myönteisen kuljetuspäätöksen saaneet	7.59	1.41	368
Kuntatyyppi			
Kaupunkimaiset	7.43	1.41	261
Taajaan asutut	7.71	1.40	55
Maaseutumaiset	8.31	1.22	42
Koettu autonomia kodin ulkopuolella			
Hyvä	8.34	1.35	50
Kohtalainen	7.54	1.34	185
Huono	7.28	1.44	122

4.3. Vastaajat, joilla ei ollut päätöstä kunnan myöntämistä kuljetuspalveluista

Tärkein syy siihen, ettei käytä kunnan kustantamaa kuljetuspalvelua oli se, että vastaaja ei kyseistä palvelua tarvinnut. Helsingin vastaajista valtaosa jo käytti kuljetuspalveluja ja suurin osa muistakin olisi

tarvinnut palvelua ja yllättävän moni heistä totesi, ettei tiennyt kyseisistä palveluista (taulukko 51). Kahdeksan vastaajaa oli valittanut saamastaan kuljetuspalveluja koskevasta päätöksestä. Taulukon 51 vaihtoehdon "Olen hakenut, mutta en ole saanut" valinneista 24 vastaajasta yhteensä 5 oli valittanut päätöksestä.

Taulukko 51. Syyt siihen, ettei käytä kunnan kustantamaa kuljetuspalvelua (ne, joilla ei ole myönteistä päätöstä) suuraluejaon mukaan (Helsinki erikseen), %.

	Helsinki	Uusimaa	Muu Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi	Kaikki (n)
Ei tarvitse	37	69	83	80	81	77 (337)
Tarvitsisi, mutta ei ole hakenut	22	11	6	10	7	9 (39)
On hakenut, mutta ei ole saanut	11	15	5	4	2	5 (24)
Ei tiedä sellaisista palveluista	30	6	7	6	10	9 (39)
Yhteensä (n)	100 (27)	100 (53)	100 (106)	100 (124)	100 (128)	100 (438)

Taulukko 52. Syyt siihen, ettei käytä kunnan kustantamaa kuljetuspalvelua (ne, joilla ei ole myönteistä päätöstä) apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Ei tarvitse	47	60	89	78 (318)
Tarvitsisi, mutta ei ole hakenut	28	16	3	9 (35)
On hakenut, mutta ei ole saanut	18	12	2	6 (24)
Ei tiedä sellaisista palveluista	9	12	6	8 (32)
Yhteensä (n)	100 (32)	100 (116)	64 (261)	100 (409)

Taulukko 53. Syyt siihen, ettei käytä kunnan kustantamaa kuljetuspalvelua (ne, joilla ei ole myönteistä päätöstä) sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Ei tarvitse	92	82	26	77 (332)
Tarvitsisi, mutta ei ole hakenut	4	7	26	9 (38)
On hakenut, mutta ei ole saanut	1	3	26	5 (24)
Ei tiedä sellaisista palveluista	3	8	22	9 (37)
Yhteensä (n)	100 (138)	100 (228)	100 (65)	100 (431)

Suuri osa niistä, jotka eivät käyttäneet apuvälinettä, katsoi, ettei heillä ole kuljetuspalvelujen tarvetta. Apuvälineiden käyttäjät ja erityisesti pyörätuolin käyttäjät katsoivat tarvitsevansa kuljetuspalveluja muita useammin. (Taulukko 52.) Suurella osalla niistä, jotka eivät käytä kuljetuspalveluja

ja jotka arvioivat ulkoisen autonomiansa huonoksi, oli tarvetta kuljetuspalveluihin (taulukko 53). Vähiten tarvetta kuljetuspalveluihin oli vastaajilla, joilla oli puoliso, joilla oli oma auto, jotka olivat eläkeiässä ja jotka olivat ansiotyössä, yrittäjänä, työttömänä tai opiskelijoita (taulukko 54.)

Taulukko 54. Syyt siihen, ettei käytä kunnan kustantamaa kuljetuspalvelua (ne, joilla ei ole myönteistä päätöstä) siviilisäädyn, auton omistamisen, iän ja pääasiallisen toiminnan mukaan, %.

	En tarvitse	Tarvitsisin, mutta en ole hakenut	Olen hakenut, mutta en ole saanut	En tiedä sellaisista palveluista	Yhteensä
Siviilisäätty					
On puoliso	81	6	4	9	100
Yksineläjä	68	15	9	8	100
Oma auto					
On oma auto	80	8	3	9	100
Ei ole omaa autoa	73	10	9	8	100
Ikä					
18–64	73	8	9	10	100
65–83	82	9	2	7	100
Pääasiallinen toiminta					
Ansiotyö, yrittäjä, opiskelija, työtön	86	3	3	8	100
Eläkkeellä	74	10	7	9	100

Suurimmat syyt siihen, ettei ollut hakenut kuljetuspalvelua, olivat, ettei tiennyt, että kuljetuspalvelua olisi saatavana, tai hakemisen vaivalloisuus tai se, että sai jo

tarvitsemaansa palvelua muualta. Yllättävän moni (n = 23) totesi, että kunnasta oli jo etukäteen kerrottu, ettei kannata hakea, koska palvelua ei kuitenkaan saisi. (Taulukko 55.)

Taulukko 55. Syyt, miksi ei ole hakenut kunnan kustantamaa kuljetuspalvelua. Vastaaja on voinut valita useita vaihtoehtoja. Prosenttiosuudet on laskettu taulukon 46 vaihtoehdon "Tarvitsisin, mutta en ole hakenut" valinneista (n = 39).

	n	%
En ole tiennyt, että tarvitsemaani kuljetuspalvelua olisi saatavana	31	79
Hakeminen on ollut liian vaivalloista	29	74
Saan vastaavaa palvelua jo muualta	25	64
Minulle kerrottiin kunnasta, ettei minulle myönnettäisi kuljetuspalvelua	23	59
Tiesin, ettei asuinkunnassani järjestetä tarvitsemaani kuljetuspalvelua	9	23
Käytössä oleva kalusto ei sovellu minulle	5	13

Avovastauksissa kerrottiin muita syitä sille, ettei ole hakenut kunnalta kuljetuspalveluja, joita kokee tarvitsevänsä. Syinä mainittiin mm. se, että henkilö olettaa, ettei hän täytä hakuvaatimuksia, tai yksinkertaisesti se, ettei hän jaksakaan hakea tai ei tiedä, miten tällaisia palveluja haetaan. Jotkut pyrkivät esimerkiksi yhteiskunnallisista säästösyistä sinnittelemään mahdollisimman pitkälle julkisilla liikennevälineillä, ja joillakin kuljetuspalvelu ei vastannut tarpeita tai sairauden aiheuttamia rajoituksia.

“En ole hakenut, koska keskusteluissa on käynyt selväksi, että edellytyksiä ei ole.”

“Voimani ei riitä ja ajatukseni ei toimi tarpeeksi, että pystyisin hakea tarvitsemaani apua. En myöskään tiedä mitä on tarjolla.”

“Yritän osaltani säästää yhteistä rahaa.”

Avokysymyksessä vastaajilla oli mahdollisuus kertoa syy, miksi jokin heidän kunnan kuljetuspalvelua koskenut hakemuksensa oli hylätty. Syinä mainittiin mm. kunnan määrärahojen loppuminen, se että liikuntakyky on arvioitu paremmaksi kuin henkilö itse sen arjessaan kokee ja se että ei tunneta harvinaisia sairauksia ja niiden tuottamia haittoja.

“Heräsi kysymys, onko budjetti laadittu oikein, kun jo keväällä varatut rahat ovat lopussa.”

“Pystyn kuulemma nousemaan yleiseen kulkuneuvoon, vaikka hankaluutena ovat nimenomaan matkat esim. pysäkille.”

4.4 Yhteenveto

Vastanneista miltei puolella oli myönteinen päätös kunnan kustantamista kuljetuspalveluista. Eniten myönteisiä päätöksiä oli pyörätuolin käyttäjillä ja kaupunkimaisissa kunnissa asuvilla. Helsingissä asuvilla vastaajilla oli myönteisiä päätöksiä useammalla kuin muualla asuvilla. Myönteinen päätös oli useimmin niillä, joilla oli oman kokemuksen mukaan huono ulkoinen autonomia, joilla ei ollut omaa autoa tai jotka olivat työikäisiä tai yksineläjiä. Useimmiten matkoja koettiin olevan riittävästi, tosin miltei kolmanneksen mielestä matkoja ei ollut riittävästi. Maaseutumaisissa kunnissa asuvat olivat muita tyytyväisempiä matkojen riittävyteen. Vaikka ne, joilla ei ollut omaa autoa tai jotka olivat työikäisiä tai naimattomia, olivatkin muita useammin saaneet myönteisen päätöksen, olivat he myös muita useammin sitä mieltä, ettei matkoja ollut riittävästi.

Myönnettyjen vapaa-aikaan liittyvien matkojen määrä oli useimmiten 18 yhden-suuntaista matkaa kuukaudessa, mikä on lain määräämä minimi. Avovastausten perusteella tuo määrä ei useinkaan riitä sekä välttämättömiin asiointeihin että harrastustoimintaan tai vapaaehtoistyöhön, jos ei kuljetusmatkojen lisäksi ole käytössä omaa autoa. Lisäksi matkojen tarve voi vaihdella henkilön kunnan tai vuodenaikojen eli sääolosuhteiden mukaan, jolloin tarvittaisiin joustoja matkojen käyttämiseen.

Valtaosan mielestä kuljetuspalvelujen hakeminen oli helppoa, mutta noin kolmasosa katsoi, että hakemisessa oli jonkin verran tai paljon vaikeuksia. Vähiten vaikeuksia oli ollut pyörätuolia käyttävillä vastaajilla ja eniten vaikeuksia oli ollut niillä, jotka katsoivat ulkoisen autonomiansa huonoksi. Noin joka viides oli joskus valittanut saamastaan päätöksestä. Avovastauksissa kävi

ilmi, että kuntakohtaiset erot myöntämisperusteissa saattavat olla erittäin suuret. Yli puolelle oli tehty palvelusuunnitelma, joka periaatteessa tulisi olla tehtynä jokaiselle. Koematkojen käyttäminen oli erittäin harvinaista. Vastanneista puolella oli mahdollista käyttää vakiotaksia (eli ns. tuttua taksia), maaseutumaisissa kunnissa asuvilla useammin kuin muun tyyppisessä kunnissa asuvilla. Kuljettajan antama apu todettiin useimmiten toimivaksi. Monelle kuljettajan antama apu korvasi henkilökohtaisen avustajan.

Noin joka neljäs katsoi, että kuljetuspalvelun omavastuu oli liian korkea. Osassa vastaajien kuntia myös taksin tilaaminen maksoi, osassa se oli maksutonta. Kolme neljästä vastaajasta totesi, että matkustusalue kuljetuspalveluissa oli rajattu.

4.5 Asiantuntijoiden käsitykset kunnan kustantamista kuljetuspalveluista

Asiantuntijoiden mukaan lainsäädännön uudistamisessa pitää oleellista olla se, että tosiasiallinen liikkuminen onnistuu tarpeen mukaan. Pitäisi olla mahdollisuus tehdä räätälöidympiä ratkaisuja, eikä tyytyä 18 matkan standardiin. Tässä esivalmistelut ovat tärkeitä: käyttökokeita eli koematkoja tulisi tehdä tarpeen mukaan useita, vakioreittejä voi miettiä, katsoa yksilölliset vaikeudet, tarkistaa mahdolliset vaihdot jne. Jos kykenee jollakin tavoin käyttämään julkisia, voisi olla myös porkkanoita niin, että asiakas mahdollisimman usein luopuisi taksin käytöstä.

Sosiaalitoimessa ei aina osata arvioida tulisiko kuljetuspalvelu myöntää sosiaalihuoltolain vai vammaispalvelulain mukaisesti. Sosiaalihuoltolain ongelmana tältä osin ovat tiukat tulorajat ja toimintakyvyn

arviointitavat sekä liikkumistarpeiden arviointi. Vammaispalvelulain ongelmana ovat usein liian tiukat kriteerit, esimerkiksi etenevän sairauden (kuten esimerkiksi MS-taudin) tuottamaa toimintakyvyn vaihtelua ei useinkaan kunnissa ymmärretä, ei myöskään kognitiivisia häiriöitä kuten muistihäiriöitä. Kunnissa ylipäätään on liian vaihtelevia tapoja tulkita asioita, pitäisi olla yhtenäisempää.

Vakiotaksioikeutta ei asiantuntijoiden mukaan saa kovinkaan helposti, vaikka olisi kommunikaatiovaikeuksia tai pidätysvaikeuksia. Asiakasprofilointi pitäisi tehdä huolella, joillekin sopii tilauskeskusten käyttö ja matkojen yhdistely, mutta eivät ne automaattisesti sovellu kaikille. Odotusajat ovat aina ongelmallisia ja joskus on suorastaan pakko olla määrättyä aikana jossakin eikä silloin matkojen yhdistely välttämättä sovi. Myös kuljetuspalvelujen liikkumisalueen rajoitukset tuovat ongelmia, pitäisi olla mahdollisuus tehdä hyvin perusteltuja poikkeuksia. Edelleen asiantuntijoiden mukaan pitäisi olla mahdollisuus jonkinlaiseen tasotusjaksoon, jolloin käyttämättä jääneitä matkoja voisi käyttää. Kuljetuspalvelujen kilpailuttamisessa pitäisi enemmän painottaa laatua, ei hintaa.

5 Auton hankkimisen tukeminen, muutostöiden tukeminen ja autovero

5.1 Kunnan tuki auton hankintaan ja muutostöihin

Vastanneista noin puolet (n = 408) omisti auton. Auton omistavista vastaajista noin viidesosa oli saanut tukea auton hankintaan, ja 8 prosenttia ei ollut saanut tukea, vaikka oli hakenut. Suurin osa eli 71 % ei ollut tukea hakenut. Eniten tukea auton hankintaan olivat saaneet ne, jotka

käyttivät pyörätuolia ja vähiten ne, jotka eivät käyttäneet apuvälineitä. (Taulukko 56.) Suhteellisesti muita useammin auton hankintaan olivat hakenut tukea kaupunkimaisissa kunnissa asuvat vastaajat ja he olivat myös saaneet tukea muunlaisissa kunnissa asuvia useammin (taulukko 57). Mitä pienemmästä kunnasta oli kysymys, sitä vähemmän tukea auton hankintaan oli haettu (taulukko 58).

Taulukko 56. Tuen saaminen kunnalta auton hankintaan apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Olen saanut	46	19	5	21 (76)
Olen hakenut, mutta en ole saanut	14	12	2	8 (31)
En ole hakenut	40	69	93	71 (263)
Yhteensä (n)	100 (111)	100 (91)	64 (168)	100 (370)

Taulukko 57. Tuen saaminen kunnalta auton hankintaan vastaajan asuinkunnan mukaan, %.

	Kaupunkimaiset	Taajaan asutut	Maaseutumaiset	Kaikki (n)
Olen saanut	24	13	16	20 (77)
Olen hakenut, mutta en ole saanut	11	5	4	9 (32)
En ole hakenut	65	82	80	71 (269)
Yhteensä (n)	100 (226)	100 (77)	100 (35)	100 (378)

Taulukko 58. Tuen saaminen kunnalta auton hankintaan vastaajan asuinkunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Olen saanut	30	21	15	20 (77)
Olen hakenut, mutta en ole saanut	9	13	3	9 (32)
En ole hakenut	61	66	82	71 (269)
Yhteensä (n)	100 (84)	100 (150)	100 (144)	100 (378)

Taulukko 59. Tuen saaminen kunnalta auton hankintaan sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Olen saanut	24	21	10	20 (77)
Olen hakenut, mutta en ole saanut	6	7	20	9 (32)
En ole hakenut	70	72	70	71 (266)
Yhteensä (n)	100 (110)	100 (214)	100 (65)	100 (375)

Ne, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa hyväksi, olivat muita useammin saaneet tukea auton hankintaan ja niiltä, jotka

kokivat ulkoisen autonomiansa heikoksi, oli muita useammin tukihakemus hylätty (taulukko 59).

Taulukko 60. Tuen saaminen kunnalta auton välineisiin tai muutostöihin vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %.

	Kaupunkimaiset	Taajaan asutut	Maaseutumaiset	Kaikki (n)
Olen saanut kaiken, minkä olen hakenut	15	7	14	13 (50)
Olen saanut osan siitä, mitä olen hakenut	11	7	1	8 (31)
Olen hakenut, mutta en ole saanut	6	1	17	5 (18)
En ole hakenut	67	85	81	74 (274)
Yhteensä (n)	100 (226)	100 (77)	100 (73)	100 (373)

Taulukko 61. Tuen saaminen kunnalta auton välineisiin tai muutostöihin vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %.

	100 000 –	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Olen saanut kaiken, minkä olen hakenut	21	12	11	13 (50)
Olen saanut osan siitä, mitä olen hakenut	12	11	3	8 (31)
Olen hakenut, mutta en ole saanut	6	6	3	5 (18)
En ole hakenut	61	71	83	74 (274)
Yhteensä (n)	100 (84)	100 (147)	100 (142)	100 (373)

Noin viidennes vastaajista oli saanut kunnan tukea auton välineisiin tai muutostöihin ja heistä suurin osa oli saanut kaiken hakemansa tuen. Kaupunkimaisissa kunnissa asuvat olivat muunlaisissa kunnissa asuvia useammin saaneet kunnan tukea auton välineisiin tai muutostöihin. (Taulukko 60.) Asukasluvultaan pienissä kunnissa asuvat

vastaajat olivat hakeneet muita vähemmän tukea auton välineisiin tai muutostöihin (taulukko 61). Kuten auton hankinnan tukemisessa myös tuessa auton välineisiin tai muutostöihin olivat pyörätuolia käyttävät hakeneet tukea ja myös saaneet muita useammin (taulukko 62).

Taulukko 62. Tuen saaminen kunnalta auton välineisiin tai muutostöihin apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Olen saanut kaiken, minkä olen hakenut	35	10	1	13 (49)
Olen saanut osan siitä, mitä olen hakenut	21	5	2	9 (32)
Olen hakenut, mutta en ole saanut	9	7	2	5 (18)
En ole hakenut	35	78	95	73 (267)
Yhteensä (n)	100 (108)	100 (91)	64 (167)	100 (366)

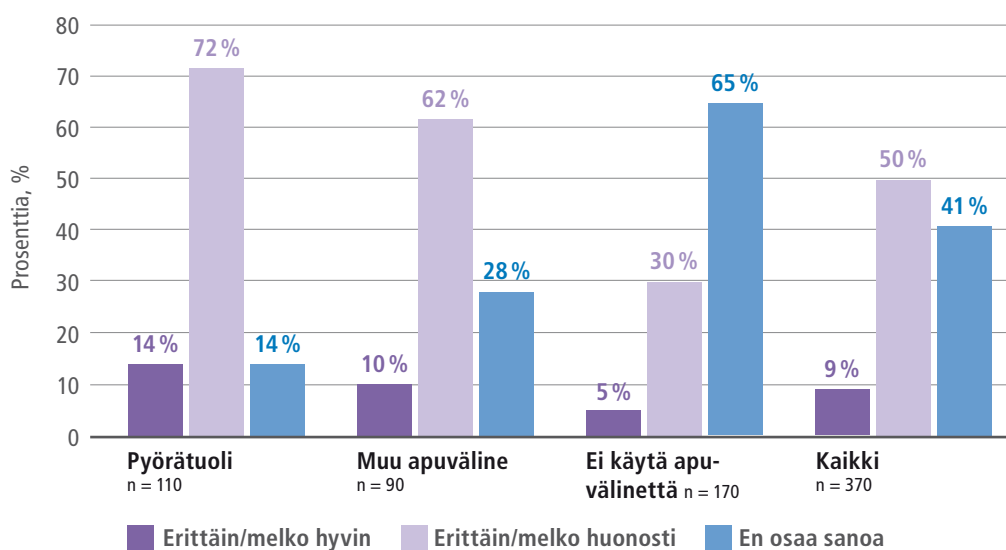
Taulukko 63. Kunnan tiedottaminen kunnallisesta tuesta auton hankintaan tai auton välineisiin tai muutostöihin.

	n	%
Erittäin/melko hyvin	33	9
Erittäin/melko huonosti	194	50
En osaa sanoa	157	41
Yhteensä (n)	384	100

Niistä, jotka osasivat arvioida kunnan tiedottamista, suurin osa koki, että kunta tiedottaa erilaisista autoon liittyvistä tuista melko tai erittäin huonosti. Vastaajista kaikkiaan vain 9 % katsoi kunnan tiedottaneen

melko tai erittäin hyvin. (Taulukko 63.) Pyörätuolia käyttävät vastaajat osasivat muita useammin arvioida kunnan tiedottamista ja heistä suurin osa arvioi tiedottamisen huonoksi (taulukko 64.)

Taulukko 64. Kunnan tiedottaminen kunnallisesta tuesta auton hankintaan tai auton välineisiin tai muutostöihin apuvälineen käytön mukaan, %.



Taulukko 65. Kunnan tiedottaminen kunnallisesta tuesta auton hankintaan tai auton välineisiin tai muutostöihin vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %.

	Kaupunki- mais	Taajaan asutut	Maaseutu- mais	Kaikki (n)
Erittäin/melko hyvin	10	5	5	8 (31)
Erittäin/melko huonosti	54	36	54	50 (190)
En osaa sanoa	36	59	41	41 (156)
Yhteensä (n)	100 (226)	100 (78)	100 (73)	100 (377)

Taulukko 66. Kunnan tiedottaminen kunnallisesta tuesta auton hankintaan tai auton välineisiin tai muutostöihin vastaajan asuinkunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Erittäin/melko hyvin	16	7	6	8 (31)
Erittäin/melko huonosti	58	51	46	50 (190)
En osaa sanoa	26	43	48	41 (156)
Yhteensä (n)	100 (84)	100 (149)	100 (144)	100 (377)

Taulukko 67. Kunnan tiedottaminen kunnallisesta tuesta auton hankintaan tai auton välineisiin tai muutostöihin suuraluejaon mukaan (Helsinki erikseen), %.

	Helsinki	Uusimaa	Muu Etelä- Suomi	Länsi- Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi	Kaikki (n)
Erittäin/ melko hyvin	17	14	5	7	7	8 (31)
Erittäin/ melko huonosti	74	49	51	44	51	50 (190)
En osaa sanoa	9	37	44	49	42	41 (156)
Yhteensä (n)	100 (23)	100 (51)	100 (91)	100 (99)	100 (128)	100 (377)

Kaupunkimaisissa kunnissa asuvat vastaajat osasivat arvioida kunnan tiedottamista useammin kuin muunlaisissa kunnissa asuvat vastaajat ja he arvioivat kunnan tiedottamista positiivisemmin kuin muut, mutta suurin osa heistäkin oli kriittisiä (taulukko 65). Suuremmissa kunnissa osattiin arvioida tiedottamista muita useammin, mutta myös kriittisemmin (taulukko 66). Helsingissä

asuvat vastaajat arvioivat muissa kunnissa asuvia useammin kunnan tiedottamista ja valtaosa heistä arvioi kunnan tiedottavan huonosti (taulukko 67). Ne, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi, arvioivat kunnan tiedottamista muita kriittisemmin, ja vain kaksi prosenttia heistä katsoi kunnan tiedottaneen hyvin (taulukko 68).

Taulukko 68. Kunnan tiedottaminen kunnallisesta tuesta auton hankintaan tai auton välineisiin tai muutostöihin sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Erittäin/melko hyvin	11	9	2	9 (33)
Erittäin/melko huonosti	38	50	80	51 (190)
En osaa sanoa	51	40	18	40 (152)
Yhteensä (n)	100 (111)	100 (213)	100 (65)	100 (375)

Autoon liittyvää rahallista tukemista kommentoitiin runsaasti avovastauksissa. Yleisimmin tuotiin esiin kunnan haluttomuus korvata auton hankintakustannuksia sekä se, että autoveron vähennyksen määrää ei ole nostettu pitkiin aikoihin. Usein kritisoitiin myös sitä, että tukea auton hankintaan tai muutostöihin sekä autoveron palautuksen voi saada vain ansiotyössä käyvät tai opiskelija, ei esim. vapaaehtoisuudessa oleva. Jotkut mainitsivat vakuutusyhtiönsä maksavan auton ja sen lisälaitteiden kustannuksia.

”Kunnasta saa tukea uuden auton hankintaan vasta kun edellinen on käyttö- ja jälleenmyyntikelvoton. Sekä kunta että ostaja joutuvat tällöin maksamaan autosta enemmän, kosta välirahaa ei ole.”

”Auton apuvälineisiin saa kohtuullisesti tuen, mutta autonhankintatuesta lautakunta teki omituisen päätöksen: periaatteessa sitä ei anneta, mutta täysin ei ole kiellettykään.”

”Auton hankinta ja apuvälineiden hankinta sekä verohuojennus, kaikki pitäisi tulla valtakunnallisesti yhdestä paikasta, jossa pärstäkertoimella ei olisi vaikutusta ja hommaan olisi selkeät raamit ja säännöt. Samat kaikille.”

”Tukea ei ole korvattu, koska tarvitsin tila-auton sähköpyörätuolin takia. Auto oli kunnan mielestä liian kallis. Olin eriarvoisessa asemassa henkilöauton käyttäjiin.”

”Olen hankkinut uuden auton kolmen vuoden välein ja hylkypäätöksen syynä ollut juuri se, että olen vaihtamassa niin uutta autoa.”

5.2 Autoveron palautus tai huojennus

Kun autoveron palautusta oli haettu, sitä oli yleensä saatu ja useimmiten täysimääräisenä (taulukko 69). Tässäkin pyörätuolin käyttäjät olivat hakeneet tukea muita useammin ja sen myös saaneet (taulukko 70). Merkillepantavaa on, että ne, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi, olivat muita useammin hakeneet ja myös saaneet autoveron palautuksen tai huojennuksen (taulukko 71).

Taulukko 69. Autoveron palautus tai huojennus.

	n	%
Olen hakenut ja saanut täysimääräisenä	128	33
Olen hakenut ja saanut osittaisena	26	7
Olen hakenut, mutta en saanut	18	5
En ole hakenut	211	55
Yhteensä (n)	383	100

Taulukko 70. Autoveron palautus tai huojenus apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Olen hakenut ja saanut täysimääräisenä	76	34	6	34 (126)
Olen hakenut ja saanut osittaisena	8	14	2	7 (25)
Olen hakenut, mutta en saanut	3	11	3	5 (18)
En ole hakenut	13	41	89	54 (201)
Yhteensä (n)	100 (110)	100 (92)	64 (168)	100 (370)

Taulukko 71. Autoveron palautus tai huojenus sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Olen hakenut ja saanut täysimääräisenä	31	32	42	33 (123)
Olen hakenut ja saanut osittaisena	2	8	12	7 (26)
Olen hakenut, mutta en saanut	3	4	10	5 (18)
En ole hakenut	64	56	36	55 (207)
Yhteensä (n)	100 (110)	100 (214)	100 (65)	100 (374)

5.3 Yhteenveto

Noin joka viides auton omistavista vastaajista oli saanut kunnalta taloudellista tukea auton hankkimiseen. Yhtä moni oli saanut tukea auton välineisiin tai muutostöihin. Useimmin tukea olivat saneet pyörätuolin käyttäjät, kaupunkimaisissa kunnissa asuvat ja ulkoisen autonomiansa hyväksi kokevat vastaajat. Vastaajista 40 % oli saanut autoveron palautuksen, useimmiten täysimääräisenä. Autoveron palautuksen olivat muita useammin saaneet pyörätuolin käyttäjät ja ne, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi. Vastaajat kokivat, että kunnat tiedottavat huonosti autoon liittyvistä tuista.

5.4 Asiantuntijoiden käsitykset autoon liittyvistä tuista

Asiantuntijoiden mukaan oma auto on monesti vammaisten henkilöiden ainoa toimiva ratkaisu liikkumiseen, vaikka auton

hankinta on usein vammaiselle henkilölle iso ja raskas sijoitus. Auton hankkimisen tukeminen kunnissa on melko mahdoton viidakko, sillä se on määrärahasidonnainen ja siinä on vaihtelevia soveltamiskäytäntöjä ja tuen määrä vaihtelee eli lähentelee arpapeliä. Auton hankkimisen tai muutostöiden tukemisesta eivät kunnat kunnolla tiedota. On kokemuksia siitä, että monesti autoliikkeet tiedottavat asiasta kuntia paremmin. Yksi varteenotettava vaihtoehto olisi kunnallinen leasing-auto.

Autoveron palautukset tulevat asiantuntijoiden mukaan varsin sujuvasti, jos on työssä tai opiskelee. Mutta harrastuksia varten tai vapaaehtoistyötä varten ei niinkään. Ongelmana on se, että palautuksen määrää ei ole korotettu vuosiin. Auton tarpeen arviointi tulisi olla yhdellä valtakunnallisella yksiköllä, jonka kautta kaikki mahdolliset tuet saisi. Yksikössä tehtäisiin laaja-alainen tarveselvittely, testaus ja koekäyttö. Auto tulisi sitä tarvitsevalle liikuntaongelmalliselle tulkita apuvälineeksi.

6 Ansiotyössä käyvät, yrittäjät ja opiskelijat

6.1 Liikkuminen työ- tai opiskelupaikan ja kodin välillä

Neljännes (n = 203) vastaajista oli ansiotyössä käyviä, yrittäjiä tai opiskelijoita. Valtaosa heistä käytti kodin ja työpaikan tai opiskelupaikan välillä kulkuvälineenään omaa autoa. Vastanneista taksia käytti 16 % ja vain 8 % käytti julkista liikennettä. (Taulukko 72.)

Muulla tavoin työ- tai opiskelumatkan kulkevista seitsemän henkilöä käveli tai pyöräili, yksi ajoi matkan skootterilla ja neljä ilmoitti, että työpaikkana on koti tai auto. Osalla matka tapahtui moninaisesti, kuten: *”Avustaja saattaa, autokyyti, pyöräkyyti”, ”Julkista ja omaa autoa riippuen voinnista”, ”Julkinen liikenne kesällä, oma auto talvella ja muutenkin jos on tarpeen”, ”Sään sallissa pyörätuolilla kelaten, muuten tak-silla”.*

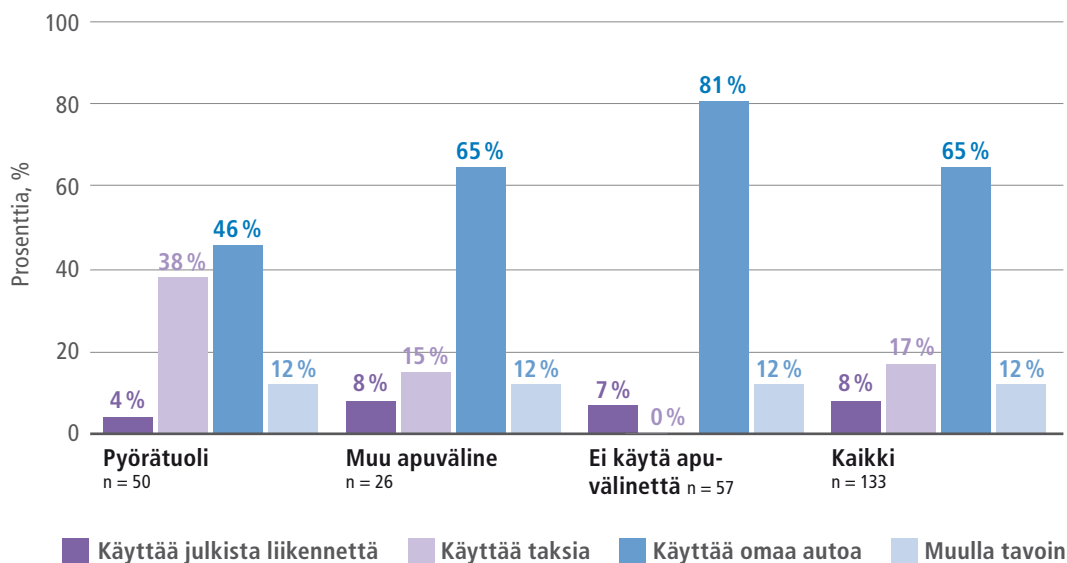
Taulukko 72. Liikkuminen työpaikan/opiskelupaikan ja kodin välillä.

	n	%
Käyttää julkista liikennettä	12	8
Käyttää taksia	23	16
Käyttää omaa autoa	92	64
Muulla tavoin	17	12
Yhteensä (n)	144	100

Pyörätuolin käyttäjästäkin suuri osa käytti omaa autoa, mutta heissä oli myös muita suurempi osa taksin käyttäjiä

(taulukko 73). Mitä pienemmästä kunnasta oli kysymys, sitä enemmän käytettiin työ- tai opiskelumatkoilla omaa autoa (taulukko 74).

Taulukko 73. Liikkuminen työpaikan/opiskelupaikan ja kodin välillä apuvälineen käytön mukaan, %.



Taulukko 74. Liikkuminen työpaikan/opiskelupaikan ja kodin välillä vastanneiden kunnan asukasluvun mukaan, %.

	100 000–	20 000–99 999	Alle 20 000	Kaikki (n)
Käyttää julkista liikennettä	11	10	0	8 (112)
Käyttää taksia	23	12	7	16 (23)
Käyttää omaa autoa	50	69	83	64 (91)
Muulla tavoin	16	8	10	12 (17)
Yhteensä (n)	100 (64)	100 (49)	64 (30)	100 (143)

Taulukko 75. Työpaikan/opiskelupaikan ja kodin välillä liikkumisen vaivattomuus.

	n	%
Liikkuminen on vaivatonta	107	76
Liikkumisessa on vaikeuksia	33	24
Yhteensä (n)	140	100

Taulukko 76. Liikkuminen työpaikan/opiskelupaikan ja kodin välillä sen vaivattomuuden mukaan, %.

	On vaivatonta	On vaikeuksia	Yhteensä (n)
Käytän julkista liikennettä	67	33	100 (12)
Käytän taksia	73	27	100 (22)
Käytän omaa autoa	82	18	100 (91)
Muulla tavoin	53	47	100 (15)

Kolme neljäsosaa vastaajista oli sitä mieltä, että heidän liikkumisensa työpaikan tai opiskelupaikan ja kodin välillä oli vaivatonta (taulukko 75). Kaikkein vaivatonta matkanteko oli omaa autoa käyttävillä; muulla tavoin liikkuvilla oli työ- tai opiskelumatkalla muita enemmän vaikeuksia (taulukko 76). Aiemmin jo todettiin, että heistä osalla matkantekotapa riippuu usein

säästä tai kulloisestakin jaksamisesta. Vaivatonta matkanteko on niillä, jotka eivät käytä apuvälineitä, mutta myös pyörätuolia käyttävistä vastaajista suurin osa totesi matkanteon vaivattomaksi (taulukko 77). Eniten vaikeuksia työpaikan tai opiskelupaikan ja kodin välillä liikkumisessa oli niillä, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi (taulukko 69).

Taulukko 77. Työpaikan/opiskelupaikan ja kodin välillä liikkumisen vaivattomuus apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Liikkuminen on vaivatonta	69	46	98	77 (99)
Liikkumisessa on vaikeuksia	31	54	2	23 (30)
Yhteensä (n)	100 (48)	100 (26)	64 (55)	100 (129)

Taulukko 78. Työpaikan/opiskelupaikan ja kodin välillä liikkumisen vaivattomuus sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Liikkuminen on vaivatonta	95	68	53	77 (106)
Liikkumisessa on vaikeuksia	5	32	47	23 (32)
Yhteensä (n)	100 (55)	100 (66)	100 (17)	100 (138)

6.2 Työpaikan liikkumisjärjestelyt ja esteettömyys

Yli puolella vastaajista oli työpaikalla tai opiskelupaikalla tehty liikkumisen järjestelyjä ja heistä valtaosalla järjestelyjä oli toteutettu riittävästi. Kuitenkin 15 %

vastaajista katsoi, että järjestelyjä ei ollut toteutettu riittävästi, ja 3 % katsoi, että järjestelyjä ei ollut toteutettu, vaikka siihen olisi ollut tarvetta. (Taulukko 79.) Eniten järjestelyjä oli toteutettu niiden vastaajien työpaikoilla tai opiskelupaikoilla, jotka käyttivät pyörätuolia (taulukko 80).

Taulukko 79. Liikkumisen järjestelyt työpaikassa/opiskelupaikassa.

	n	%
On toteutettu	57	42
On toteutettu, mutta ei riittävästi	20	15
Ei ole toteutettu, vaikka olisi tarvinnut	4	3
Ei ole tarvetta	54	40
Yhteensä (n)	140	100

Taulukko 80. Liikkumisen järjestelyt työpaikassa/opiskelupaikassa apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
On toteutettu	63	46	25	43 (55)
On toteutettu, mutta ei riittävästi	27	21	0	14 (18)
Ei ole toteutettu, vaikka olisi tarvinnut	4	8	0	3 (4)
Ei ole tarvetta	6	25	75	39 (50)
Yhteensä (n)	100 (48)	100 (24)	64 (55)	100 (127)

Taulukko 81. Työpaikan/opiskelupaikan välittömän lähiympäristön järjestäminen esteettömäksi apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
On järjestetty	81	42	30	52 (67)
Ei ole järjestetty, vaikka tarvetta olisi	13	27	0	10 (50)
Minulla ei ole sellaiseen tarvetta	6	31	70	38 (50)
Yhteensä (n)	100 (48)	100 (24)	64 (55)	100 (130)

Taulukko 82. Työpaikan/opiskelupaikan välittömän lähiympäristön järjestäminen esteettömäksi vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan, %.

	Kaupunki-maiset	Taajaan asutut	Maaseutu-maiset	Kaikki (n)
On järjestetty	55	52	0	50 (72)
Ei ole järjestetty, vaikka tarvetta olisi	9	14	9	10 (14)
Minulla ei ole sellaiseen tarvetta	36	33	91	40 (57)
Yhteensä (n)	100 (111)	100 (21)	100 (11)	100 (143)

Työpaikan tai opiskelupaikan välitön ympäristö (mm. pysäköinti, lounasruokailu) oli järjestetty esteettömäksi vastaajien enemmistön kohdalla. Joka kymmenes vastaaja totesi, ettei tällaisia järjestelyjä ole tehty, vaikka tarvetta olisi. Pyörätuolia käyttävät vastaajat totesivat muita useammin, että tällaisia järjestelyjä on tehty. (Taulukko 81.) Tässä suhteessa ei ollut suuria eroja

vastaajan asuinkunnan kuntatyyppin mukaan (taulukko 82). Kaikki ne vastaajat, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa hyväksi ja jotka tarvitsivat tällaisia järjestelyjä, totesivat, että järjestelyjä on tehty. Sen sijaan ne, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi, katsoivat muita useammin, ettei järjestelyjä ole tehty, vaikka tarvetta olisi. (Taulukko 83.)

Taulukko 83. Työpaikan/opiskelupaikan välittömän lähiympäristön järjestäminen esteettömäksi sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
On järjestetty	55	51	47	52 (72)
Ei ole järjestetty, vaikka tarvetta olisi	0	15	24	10 (14)
Minulla ei ole sellaiseen tarvetta	45	34	29	38 (53)
Yhteensä (n)	100 (55)	100 (67)	100 (17)	100 (139)

Taulukko 84. Mahdollisuus esteettömästi osallistua työhön/opiskeluun liittyviin matkoihin tai työpaikan ulkopuolisiin tilaisuuksiin apuvälineen käytön mukaan, %.

	Pyörätuoli	Muu apuväline	Ei käytä apuvälinettä	Kaikki (n)
Aina	16	35	79	47 (61)
Useimmiten	55	50	16	37 (49)
Harvoin	16	11	0	8 (11)
En koskaan	6	0	2	3 (4)
En ole halunnut osallistua	6	4	3	5 (6)
Yhteensä (n)	100 (49)	100 (26)	64 (56)	100 (131)

Työssä olevilta, yrittäjiltä ja opiskelijoilta kysyttiin myös sitä, oliko heillä mahdollisuus esteettömästi osallistua työhön tai opiskeluun liittyviin matkoihin tai työpaikan ulkopuolisiin tilaisuuksiin. Valtaosa vastaajista ilmoitti, että tämä oli mahdollista vähintäänkin useimmiten, 8% totesi, että tähän oli mahdollisuus harvoin, ja kolmen prosentin mielestä siihen ei ollut koskaan

mahdollisuutta. Osa totesi, ettei ole halunnutkaan osallistua. Pyörätuolia käyttävät vastaajat totesivat muita useammin hankaluuksia osallistumisessa. (Taulukko 84.)

Erityisesti ne vastaajat, jotka kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi, katsoivat, että osallistumisessa tällaisiin tilaisuuksiin oli ongelmia (taulukko 85).

Taulukko 85. Mahdollisuus esteettömästi osallistua työhön/opiskeluun liittyviin matkoihin tai työpaikan ulkopuolisiin tilaisuuksiin sen mukaan, millaiseksi vastaaja arvioi autonomiansa kodin ulkopuolella, %.

	Hyvä ulkoinen autonomia	Kohtalainen ulkoinen autonomia	Huono ulkoinen autonomia	Kaikki (n)
Aina	71	36	6	47 (65)
Useimmiten	23	45	50	37 (51)
Harvoin	4	9	25	9 (12)
En koskaan	2	5	0	3 (4)
En ole halunnut osallistua	0	5	19	4 (6)
Yhteensä (n)	100 (56)	100 (66)	100 (16)	100 (138)

Avoimissa vastauksissa otettiin jonkin verran yleisesti kantaa sairauden tai vamman merkitykseen työ- tai opiskelijaelämässä omien kokemusten perusteella. Osan mukaan vammalla ei ole ollut merkitystä työssä, tai vamma on otettu hyvin huomioon. Toisten mielestä ennakkoluuloja vammaisia ihmisiä kohtaan yhä on ja ne vaikeuttavat työn saantia. Kerrottiin myös yksittäisistä tapauksista, joissa mittavassakaan rakennussaneerauksessa ei otettu riittävästi huomioon esteettömyyttä.

“Olen valinnut alan, jossa vammallani ei ole merkitystä, mutta olisin luultavasti valinnut saman alan ilman vammaanikin.”

“Olen ollut nykyisessä työpaikassani jo lähes 20 vuotta. En ole missään vaiheessa työssäni kokenut syrjintää ja minut on hyväksytty työntekijänä tasa-arvoisesti.”

“(- -) tehtiin yli 1 000 000 eur saneeraus, minua ei haluttu kuulla suunnitteluvaiheessa, ei saneerausvaiheessa, saneerauksen valmistuttua en päässyt edes ulko-ovesta omin avuin sisälle.... Nyt 1 1/2 vuotta myöhemmin vieläkin puuttuu invapysäköintipaikka, lumenhuoltotöitä ei tehdä, osaan talon tiloista en pääse vieläkään...”

7 Yhteenveto

Liikkumisen vapautta koskeva kysely lähetettiin niille Invalidiliiton jäsenille, joiden sähköpostiosoite oli kirjattu jäsenrekisteriin. Kaikkiaan vastauksia saatiin 839. Kyselyssä tiedusteltiin vastaajien kokemuksia julkisen liikenteen käytöstä, kunnan kustantaman kuljetuspalvelun käytöstä, kunnan tuista auton hankkimiseen ja auton muutostöihin sekä autoveron palautuksesta tai huojenuksesta. Lisäksi ansiotyössä käyviltä, yrittäjiltä ja opiskelijoilta kysyttiin kokemuksia työssä käyntiin tai opiskeluun liittyvästä liikkumisesta.

Julkinen liikenne

Kyselyyn saatujen vastausten perusteella vain harvalla paikkakunnalla Suomessa on liikuntavammaisille soveltuvaa sisäistä joukkoliikennettä tai jos on, sitä on useimmiten riittämättömästi niin, että liikuntavammaisen henkilön on usein vaikea luottaa sujuvaan siirtymiseen paikasta toiseen. Kaupunkimaisissa kunnissa asuvilla tilanne on huomattavasti parempi kuin maaseutumaisissa kunnissa asuvilla, ja luonnollisesti kaupunkimaisissa kunnissa liikuntavammaiset henkilöt myös käyttävät julkista liikennettä useammin kuin muun tyyppisissä kunnissa asuvat. Suuralueittain tarkastellen Länsi-Suomessa asuvat vastaajat totesivat muita harvemmin, että liikuntavammaisille soveltuvaa joukkoliikennettä on riittävästi.

Vastaajien mukaan julkisesta liikenteestä – metroa lukuun ottamatta – junan käyttö soveltuu parhaiten liikuntavammaiselle henkilölle siitä johtuen, että VR on viime vuosina panostanut merkittävästi liikuntavammaisten liikkumisen helpottamiseen. Erityisesti pyörätuolia käyttävät vastaajat totesivat, että liikkuminen julkisilla onnistuu paljolti vain avustettuna. Pyörätuolia käyttävistä vastaajista miltei joka toisella oli mahdollisuus käyttää palkattua henkilökohtaista avustajaa liikkumisessaan. Monet liikuntavammaiset henkilöt tarvitsevat oman auton tai kuljetuspalvelun, muuten liikkuminen on mahdotonta.

Kunnan kustantamat kuljetuspalvelut

Vastanneista miltei puolella oli myönteinen päätös kunnan kustantamista kuljetuspalveluista, kaupunkimaisissa kunnissa asuvilla useammin kuin muilla ja esimerkiksi Helsingissä asuvilla vastanneilla kahdella kolmesta. Pyörätuolia käyttävistä vastanneista yhdeksällä kymmenestä oli myönteinen päätös kunnan kustantamista kuljetuspalveluista. Päätökset oli miltei kaikki tehty vammaispalvelulain perusteella. Yleensä oli myönnetty lain minimi eli 18 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa. Puolet vastanneista totesi matkoja olevan riittävästi, mutta toisaalta erityisesti ne, jotka tällaista tukea oletettavasti eniten tarvitsisivat eli ulkoisen autonomiansa huonoksi katsovat sekä ne, joilla ei ollut omaa autoa, totesivat muita useammin matkoja myönnettävän liian vähän. Noin kuudelle kymmenestä vastanneesta oli tehty palvelusuunnitelma, jossa oli arvioitu vastaajan liikkumista ja tarvetta kuljetuspalveluihin. Toisaalta koematkoja oli tehty erittäin harvoin.

Noin puolella kuljetuspalvelupäätöksen saaneista oli mahdollisuus käyttää vakiotaksia, maaseutumaisissa kunnissa asuvilla tällainen mahdollisuus oli useammin kuin muun tyyppisissä kunnissa asuvilla ja valtaosa vastanneista totesi kuljettajan antaman avun toimivaksi. Joka neljäs piti kuljetusmatkan omavastuuosuutta liian suurena ja joka viides oli valittanut saamastaan kuljetuspäätöksestä. Vastaajista kolme neljästä totesi, että kuljetuspalveluissa on käytössä matkustusalueen rajoittaminen. Toisin sanoen rajoittaminen on yleistä ja se tuottaa hankaluuksia esimerkiksi silloin, jos jotakin palvelua ei ole saatavilla kuljetuspalvelun kattamalla alueella. Noin joka toisella vastanneista oli kuljetuspalvelun matkoja yhdistetty, kaupunkimaisissa kunnissa muita useammin ja Helsingissä asuvilla käytännössä kaikilla. Yhdistämistä vastaan esiintyi aika paljon kritiikkiä, kuten: matkaan tarvittava aika pitenee, sattuu myöhästymisiä ja täytyy jakaa kuljetus ventovieraiden

kanssa. Kuljetuspalvelun tilaamisen keskitäminen oli melko yleistä ja yleisintä kaupunkimaisissa kunnissa asuvilla vastaajilla. Vastaajien antama kouluarvosana kunnan kustantamille kuljetuspalveluille oli keskimäärin melko huono (7.6). Keskiarvo oli sitä huonompi, mitä huonommaksi vastaaja koki kodin ulkopuolisen autonomiansa.

Kolme neljästä niistä vastaajista, joilla ei ollut myönteistä päätöstä kuljetuspalvelusta, totesi, ettei kyseistä palvelua tarvita. Joka kymmenes totesi, että tarvitsisi, mutta ei ole hakenut, ja yhtä moni totesi, ettei tiedä sellaisista palveluista. Tarvetta olisi ollut eniten niillä, jotka kokivat kodin ulkopuolisen autonomiansa huonoksi. Tärkeimmät syyt siihen, ettei vastaaja ollut hakenut kuljetuspalvelua olivat, ettei hän tiennyt, että palvelua olisi saatavissa, ja hakemisen vaivalloisuus.

Kunnan tuki auton hankkimiseen tai muutostöihin sekä autoveron palautus tai huojenus

Noin joka viides auton omistavista vastaajista oli saanut kunnalta tukea auton hankintaan, pyörätuolin käyttäjät muita useammin. Suurin piirtein yhtä moni oli saanut tukea auton välineisiin tai muutostöihin. Samoin kuin auton hankintaan pyörätuolia käyttävät vastaajat olivat saaneet muita useammin tukea auton välineisiin tai muutostöihin. Heillä luonnollisesti on myös eniten tarvetta sellaisiin.

Kolmasosa auton omistavista vastaajista oli saanut autoveron palautuksen täysimääräisenä ja jälleen pyörätuolin käyttäjät

olivat saaneet veron palautuksen täysimääräisenä muita useammin. Ne, jotka katsoivat, että heidän ulkoinen autonomiansa on huono, olivat saaneet autoveron palautuksen muita useammin, joten siltä osin veron palautus kohdistui oikein.

Kunnan tiedottamista auton hankinnan tuesta ja tuista auton välineisiin tai muutostöihin arvioitiin erittäin kriittisesti. Valtaosa niistä, jotka osasivat arvioida kunnan tiedottamista, arvioi, että kunta tiedottaa näistä asioista melko tai erittäin huonosti. Erityisesti ne, joilla oli käytössään jokin liikumisen apuväline kritisoivat tiedottamista. Helsingissä asuvat kritisoivat kunnan tiedottamista muualla asuvia useammin, samoin kuin ne, jotka totesivat ulkoisen autonomiansa huonoksi.

Työ- ja opiskelumatkat

Valtaosa vastanneista ansiotyössä olevista, yrittäjinä toimivista tai opiskelijoista liikkui työ- tai opiskelumatkansa omalla autolla. Pyörätuolia käyttävät käyttivät näihin matkoihin taksia muita useammin, ja julkista liikennettä käytti melko harva. Useimpien mielestä työ- tai opiskelumatka sujui vaivattomasti. Eniten vaikeuksia oli muuta liikumisen apuvälinettä kuin pyörätuolia käyttävillä sekä niillä, jotka ylipäänsä kokivat ulkoisen autonomiansa huonoksi. Useimmilla oli toteutettu järjestelyjä liikumisen helpottamiseksi työ- tai opiskelupaikalla, osalla tosin riittämättömästi. Järjestelyjä oli toteutettu useimmin niiden vastaajien työ- tai opiskelupaikalla, jotka käyttivät pyörätuolia.

8 Kehittämisehdotukset

Invalidiliiton ja Kuntoutussäätiön toteuttaman liikkumisen vapautta koskevan selvityksen 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 eritelmien 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 keskitetyissä 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 palvelumaksuja. Kuljetuspalvelumatkan asiakasmaksun on vastattava julkisen liikenteen taksaa.
8. Kuljetuspalveluista on laadittava valtakunnalliset ohjeistukset niiden toteuttamisesta 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 liikkumisen tuen palveluita. Näissä tilanteissa auton hankintatuen myöntöedellytyksiä on vahvistettava.
3. Auton hankintatukeen, auton apuvälineisiin ja muutostöihin on perustettava alueelliset osaamiskeskukset, jotka vastaavat auton hankintatuen toteuttamisesta ja tiedottamisesta. Tämän lisäksi on laadittava valtakunnalliset ohjeistukset toteuttamista ja tiedottamista varten.
4. Auton hankinnan tukea myönnettäessä on työnteen ja opiskelun lisäksi otettava huomioon auton tarve vapaaehtoisuuteen 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. Arvioinnissa otetaan huomioon liikkumista tukevat eri palvelut ja tukitoimet, jotka sisällytetään 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 tukevista yksilöllisistä palveluista.
2. Palvelusuunnitelmaa tehtäessä on varmistettava, että asiakkaalla on asianmukaiset 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. vuodenaajat, avustajan tai apuvälineen tilapäinen tai pysyvä tarve).
4. Matkojen määrästä päätettäessä on otettava huomioon nykyistä suuremmassa määrin yksilölliset tarpeet ja olosuhteet.

Lähteet

Asetus (1987) Asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 1987/759.

Autoverolaki (1994) Autoverolaki 29.12.1994/1482.

Esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma ELSA (2006)
Ohjausryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 54/2006.
Helsinki.

Eu-asetus (2010) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1177/2010
matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä.

Eu-asetus (2011) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011
matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä.

Eu:n vammaisstrategia 2010-2020 (2010) Vammaisilla on yhdenvertaiset oikeudet.
Euroopan Unioni, julkaisutoimisto.

Sirola P, Nurmi-Koikkalainen P (2014) Kuljetuksesta liikkumiseen. Kuntakyselyn
ja asiakashaastattelujen tuloksia vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluista
ja auton hankinnan tuista. Terveystieteiden tutkimuskeskus. Työpaperi 24/2014.
Tampere.

Vammaisjärjestöjen muistio (2011) Vammaisten henkilöiden auton
hankintajärjestelmän kehittäminen. Vammaisjärjestöjen muistio,
luovutettu STM:lle 21.10.2011.

STM (2010) Vahva pohja osallisuudelle ja yhdenvertaisuudelle. Suomen
vammaispoliittinen ohjelma VAMPO 2010-2015. Sosiaali- ja terveysministeriön
julkaisuja 2010:4. Helsinki.

Suomen Dfa-verkosto (2013) <http://www.thl.fi/fi/aiheet/tietopaketit/sahkoisten-palveluiden-saavutettavuus/suomen-design-for-all-verkosto>. Luettu 20.20.2014

Suomen perustuslaki 731/1999.

Vammaispalvelulaki (1987) Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä
palveluista ja tukitoimista 3.4.1987/380.

Vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus (2006)
<http://www.globalis.fi/Kv-sopimukset/Vammaisten-henkiloiden-oikeuksia-koskeva-yleissopimus>. Luettu 15.9.2014.



Invalidiliitto ry / Invalidförbundet rf / Finnish Association of People with Physical Disabilities
Mannerheimintie 107 / Mannerheimsvägen 107, FI-00280 Helsinki, Finland
Puh. / Tel. +358 9 613 191, faksi / telefax +358 9 146 1443
www.invalidiliitto.fi

