

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kolme selkeää tavoitetta; saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus ovat Invalidiliiton näkökulmasta kannatettavia. Arvioitaessa liikkumisen ja kuljettamisen palveluita asiakkaille on huomioitava myös eri tavoin liikkuvat ja toimivat henkilöt, kuten henkilöt, joilla on fyysinen vamma tai muu toimintaeste. Tällä ryhmällä on käytössään erilaisia liikkumisen apuvälineitä; sähköpyörätuoli, pyörätuoli, rollaattori, kepit tai avustajakoira. Tämä ryhmä on tärkeä huomioida, kun arvioidaan liikkumisen palveluita yleisellä tasolla, julkista liikennettä, yksityistä henkilöautoliikennettä, julkisia kuljetuspalveluita, liikkumispalveluissa käytettävää kalustoa, jonka tulisi olla esteetöntä sekä kevyen liikenteen toimivuutta.

Henkilöliikenteen palveluiden kehittäminen edistää yhdenvertaista liikkumista ja tässä keskeisenä korostuu esteettömyyden huomioiminen kaikissa ratkaisuisa, niin joukkoliikenteessä kuin erilaisissa matkaketjuissa.

Invalidiliitto painottaa liikenteen turvallisuutta lisäävien toimenpiteiden merkitystä kaikissa liikkumisen muodoissa. Korostamme esteettömyyttä merkittävänä turvallisuutta lisäävänä elementtinä. Esteettömyys yleisesti tukee kaikkia kolmea suunnitelmalle asetettua tavoitetta, ilman sitä mikään ko. tavoitteista ei toteudu vammaisten ja toimintaesteisten ihmisten näkökulmasta riittävällä tasolla.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

X· Ei kantaa

Liikenneverkko ja solmukohtat

Toimivien matkaketjujen kohdalla korostuvat saavutettava ja luotettava digitaalisuus, esteetön kalusto ja infrastruktuuri, liikenteen solmukohtissa asianmukaiset ja saavutettavat avustamispalvelut. Nämä kaikki elementit ovat osa turvallisuutta sekä varmistavat osaltaan valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet.

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

Vammaisten ihmisten liikkumisen kannalta tärkeää on myös liityntäpysäköinti osana matkaketjua esim. työmatkaliikennettä. Tässä korostuu esteettömien autopaikkojen riittävyys. Matkan sujuvan jatkumisen edellytyksenä on esteetön joukkoliikenne.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

Kuntien lakisääteisten kuljetusten osalta on perusteltua huomioida matkojen toimivuus eri käyttäjäryhmillä. Kuitenkin vammaispuolustajain mukaisten kuljetusten osalta yksilölliset vammasta johtuvat erityistarpeet tulee huomioida kuljetuspalvelupäätöksen yhteydessä. Yhdistämisen osalta tilanteet tulee arvioida aina erikseen.

Kela-korvattavia terveydenhuollon ja kuntoutuksen matkoja voidaan tehdä omalla autolla, julkisella liikenteellä tai taksilla, jolloin korvaavuus edellyttää terveydenhuollon kannanoton taksimatkan tarpeesta. Esteetön joukkoliikenne palvelee henkilöliikenteen palveluna laajasti myös sairausvakuutuslain perusteella tehtävissä matkoissa. Toisaalta taksipalveluihin liitettyä matkojen

yhdistämisen vaihtoehtoa ei tule nähdä kategorisena toimintamallina, sillä on paljon sairauksista tai vammoista johtuvia syitä, joiden vuoksi yhdistämistä ei voida tehdä.

Joukkoliikenteen osalta tulee huomioida kaluston esteettömyys, jotta sitä voidaan yhdenvertaisesti hyödyntää kaikkien kansalaisten liikkumisessa. Tämä korostuu myös matkaketjuissa.

Liikennejärjestelmän tukitoimet

Digitaalisten palveluiden oikea-aikaisen tiedon tuottaminen henkilöliikenteen palveluista on keskeinen osa julkisen liikenteen palvelujen käytön lisäämistä yksityisautoilun tai taksipalvelun sijaan.

Invalidiliitto muistuttaa, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston rakentamisessa on tarpeen varmistaa esteettömien latauspaikkojen riittävä määrä, lataustolppien tekniikan sopivuus ja käyttömahdollisuudet huomioiden mm. lyhytkasvuiset tai pyörätuolia käyttävät ihmiset.

Muut toimenpiteet

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

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Invalidiliitto näkee tärkeänä tavoitteen, että asiakkaila on käytössään helposti saatavilla olevaa ja luotettavaa tietoa liikenteen palveluista. Myös visiossa esille nostettu tavoite siitä, että liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa, eikä kukaan loukkaannu vakavasti tai menehdy liikenteessä, on merkittävä asia. Tässä yhteydessä Invalidiliitto kuitenkin korostaa, että visiossa tulisi painottaa selkeämmin kaikkien kansalaisten yhdenvertaisia mahdollisuuksia liikkumiseen ja mahdollisuuksiin hyödyntää eri liikennepalvelumuotoja liikkumisessaan. Esteettömyyden merkitys tässä tulisi huomioida läpileikkaavana teemana huomioiden esteettömät liikennevälineet sekä esteetön infrastruktuuri.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Suunnitelman tavoitteita tarkentavissa strategisissa linjauksissa kiinnitetään huomiota matkojen ja kuljetusten palvelutasoon. Tässä yhteydessä kaikki väestöryhmät huomioidaan liikennejärjestelmässä yleisellä tasolla. Invalidiliitto pitää tärkeänä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tiedostetaan aidosti eri väestöryhmät, kuten esimerkiksi eri tavoin vammaiset ja apuvälinein liikkuvat ihmiset, jotka muodostavat hyvinkin heterogeenisen ryhmän. Tästä syystä tehty linjaus siitä, että eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyuden takaamiseksi, edellyttää vammaisten ihmisten erityistarpeiden huomioimista palveluiden ja palveluympäristön suunnittelussa ja yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksien toteutuksessa. Invalidiliitto korostaa esteettömyyttä tässä peruskivenä yhdenvertaisen liikkumisen varmistamiseksi niin liikkumisen ympäristön kuin kalustonkin osalta.

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

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Invalidiliitto näkee, että esitetyt toimenpiteet edistävät liikkumiselle asetettua kestävyystavoitetta. Vaikutuksen arvioinnissa on nostettu esiin ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja, erityisesti kaupunkiseuduilla, joilla sisäinen saavutettavuus paranee huomioiden jalankulkuun, pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen ja matkaketjuihin kohdistuvat toimenpiteet sekä raideliikenteen investoinnit. Jotta tämä koskisi kaikkia väestöryhmiä, tulisi esteettömyys kytkeä osaksi suunnitelmaa esitettyä vahvemmin. Esteettömyydellä eri liikennemuodoissa parannetaan palveluiden saavutettavuutta mukaan lukien kevyen liikenteen väylien tuoma lisäarvo esimerkiksi apuvälinein liikkuvan ihmisen mahdollisuuteen liikkua itsenäisesti lähipalveluihin taksipalvelun sijaan.

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

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Esteettömyys on merkittävä osa-alue arvioitaessa myös liikkumisen palvelutasoa. Tämä periaate kohdentuu niin alueiden väliseen, kuin kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen. Toisaalla kävely- ja pyöräliikenneverkon laajentuminen ja palvelutason paraneminen kohdistuvat vahvasti kaupunkiseutujen sisäiseen saavutettavuuteen ja tässä esteettömyys ja erityisryhmien liikkumisen huomioiminen on em. syistä on yhtäläisesti perusteltua.

Invalidiliitto näkee erittäin myönteisenä, että vaikuttavuusarvioinnissa liikkumisen mahdollisuuksilla tarkoitetaan liikennejärjestelmän kykyä varmistaa liikkumisen edellytykset mahdollisimman yhdenvertaisesti riippumatta yksilöiden sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta. Tämä tukee myös kannanottojamme esteettömyyden laaja-alaisesta merkityksestä. Näemme myös merkittävänä vaikutusarvioinnin kirjauksen siitä, että liikkumisen yhdenvertaisuus edellyttäisi lisätoimenpiteitä, erityisesti haja-asutusalueiden liikkumisen mahdollisuuksien turvaamiseksi.

Invalidiliitto katsoo, että vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu riittävästi esteettömyys- näkökulmaa eikä yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuksia eri tavoin liikkuvien ihmisten näkökulmista.

Yleistä

YK:n vammaisyleissopimus

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on viitattu lyhyesti YK:n vammaisyleissopimukseen, joka on ollut Suomessa voimassa 10.6.2016 alkaen. Invalidiliitto haluaa tässä yhteydessä nostaa esiin YK:n vammaisopimuksen yleisiä velvoitteita käsittelevän artiklan 4, joka velvoittaa huomioimaan vammaisten henkilöiden osallisuuden edistämisen kaikissa politiikoissa ja ohjelmissa sekä ohjaa siihen, että vammaisia henkilöitä koskevissa päätöksentekoprosesseissa sopimuspuolten tulee neuvotella tiiviisti vammaisten henkilöiden kanssa ja aktiivisesti osallistaa heidät, mukaan lukien vammaiset lapset, heitä edustavien järjestöjen kautta.

Artikla 5 tasa-arvo ja yhdenvertaisuus sekä artikla 9 esteettömyys ja saavutettavuus ovat YK:n sopimusvelvoitteina merkityksellisiä suunniteltaessa kansalaisten liikkumisympäristöä ja -palveluita.

Lisäksi haluamme nostaa esille vammaisten ihmisten itsenäisen ja henkilökohtaisen liikkumisen mahdollistamisen sekä yhdenvertaisuuden lähtökohdista YK:n vammaissopimuksen artiklan 20. Artiklassa veloitetaan varmistamaan vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäinen liikkuminen esimerkiksi helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan.

Esteettömyys

Esteettömyys näkyy liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vain vähän, vaikka se on perusta yhdenvertaiselle liikkumiselle kaikissa liikennemuodoissa ja liikenneinfrastruktuurissa. Suunnitelmassa tulisi tarkentaa miten esteettömyys, eri väestöryhmät ja yhdenvertaiset liikkumisen mahdollisuudet tulevat huomioiduiksi.

Invalidiliitto muistuttaa, että hybridi- tai täyssähköautojen latauspaikkojen tulee olla esteettömiä ja latauspisteiden asettamisessa tulee huomioida mm. lyhytkasvuiset ihmiset sekä latauspisteiden käyttäminen pyörätuolista käsin. Laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ohjaakin siihen, että ko. lain 5 §:n 3 momentissa ja 6 §:n 3 momentissa tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä. Tämä noudattaa Valtioneuvoston asetuksen rakennuksen esteettömyydestä määritelmää liikkumis- ja toimintaesteisen henkilön käyttöön tarkoitettusta autopaikasta.

Pysäköintipolitiikka

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

Invalidiliitto haluaa nostaa osaksi pysäköintikeskustelua liikkumisesteisen pysäköintitunnusta käyttävät henkilöt. Haasteena yhdenvertaiselle pysäköinnille on esteettömien autopaikkojen vähyys, puutteellinen merkintä ja puutteellinen tiedottaminen ko. paikoista. Lisäksi haasteena on yksityisten pysäköintipaikkojen yleistyminen. Lähtökohtaisesti näillä paikoilla liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen toimintaperiaatteet eivät ole sovellettavissa. Tästä johtuen Invalidiliitto esittääkin lakimuutosta, joka mahdollistaisi liikkumisesteisten pysäköintiluvalla maksuttoman ja ilman aikarajoitusta pysäköinnin yksityisille pysäköintialueille julkisen palveluiden yhteydessä. YK:n vammaissopimuksen 20 artikla edellyttää sopimusosapuolelta toimia varmistaa vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen. Lisäksi yhdenvertaisuuslain 9 §:n mukainen positiivinen erityiskohtelu tukee ehdotustamme.

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

INVALIDILIITTO RY

Helsingissä 23. helmikuuta 2021

Petri Pohjonen

Laura Andersson

pääjohtaja

yhteiskuntasuhdejohtaja

Lisätietoja:

Riitta Saksanen, sosiaali- ja terveystieteiden asiantuntija riitta.saksanen@invalidiliitto.fi

Ari Kurppa, esteettömyysasiantuntija, ari.kurppa@invalidiliitto.fi