



YHDENVERTAISUUS VALTUUTETTU

DISKRIMINERINGSOMBUDSMANNEN
NON-DISCRIMINATION OMBUDSMAN
OVTTAVEARDÁSAŠVUOĐAÁITTARDEADDJI

Lausunto

1 (8)

3.7.2020

WTDno-2020-454

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Viite: Traficomien lausuntopyyntö 25.5.2020 (TRAFICOM/181554/06.02.07.00/2020)

Yhdenvertaisuusvaltuutetun lausunto Tampereen seudun lähijunaliikenteen pilottikokeilusta

Yleistä

Yhdenvertaisuusvaltuutettu on itsenäinen ja riippumaton viranomaisen, jonka pääasiallisena tehtävänä on puuttua syrjintään ja edistää yhdenvertaisuutta siten kuin yhdenvertaisuuslaissa (1325/2014) ja laissa yhdenvertaisuusvaltuutetusta (1326/2014) tarkemmin säädetään.

Valtuutettu jättää lausuntonsa sille toimitettujen asiakirjojen perusteella.

Lausuntopyynnön mukaan:

Tampereen ja sen lähipaikkakuntien (mm. Nokia ja Toijala) välille on avattu 15.12.2019 alkaen uusia lähiliikenteen junavuoroja. Nämä vuorot, ns. Pirkanmaan pilotti, ovat osa VR:n ja Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) vuodelle 2020 sopimaa ostoliikennettä. Viimeisin ostoliikennesopimus on tämän lausuntopyynnön liitteenä (Liite 1). Pirkanmaan pilottikokeilu kestää joulukuulle 2020, mutta tavoitteena on mahdollinen liikenteen vakiinnuttaminen. Pilotissa ovat mukana Pirkanmaan liitto, VR, Tampereen seudun joukkoliikenne (Nysse), Tampere, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Akaa, Juupajoki, Lempäälä, Kangasala, Mänttä-Vilppula, Nokia, Orivesi, Parkano ja Sastamala.

Traficomien tietojen mukaan VR liikennöi Pirkanmaan pilotissa pääosin vanhalla lähijunakalustolla (Sm2), joka ei ole esteetöntä mm. pyörätuolia käyttäville matkustajille. Kokeilussa käytettävän kaluston vuoksi osa matkustajista ei siten pääse näihin lähiliikenteen palveluihin. Arkipäivisin Tampereen ja Nokian yhteysvälillä on tarjolla seitsemästä vuorosta vain yksi esteetön junavuoro. Pyörätuolilla



liikkuvan henkilön on mahdollista matkustaa Tampereelta Nokialle rautateitse myös InterCity ja Pendolino-junilla, joissa kuitenkin lipun hinta on hieman korkeampi kuin lähiliikenteen junissa (2,30€ lähiliikenteen kertalippu; 3,00€ IC- tai Pendolinojunalippu). Erityisiä korvaavia kuljetuksia tai hinnanalennuksia VR ei toistaiseksi ole toteuttanut.

Kyseinen Sm2-kalusto on käytössä myös mm. Kouvola–Kotka -yhteysvälillä. Toisin kuin Pirkanmaan pilotti, tämä yhteysväli on ollut toiminnassa pitkään ja yhteysvälin kaikki junavuorot liikennöidään kyseisellä kalustolla.

Koska PRM YTE:ää ei tässä tapauksessa voida soveltaa, Traficom on pyrkinyt selvittämään tulkintakysymystä siitä, voidaanko rautatievastuuasetusta tulkita niin, että se jo yksinään edellyttäisi rautatieyrityksen järjestämään vaihtoehtoisen kuljetuksen esimerkiksi sellaisessa tilanteessa, että yhteysvälillä kulkee vain kalustoa, joka ei ole esteetöntä. Selvitysten perusteella katsomme, että rautatievastuuasetus yksinään ei riitä edellyttämään vaihtoehtoisten kuljetusten järjestämistä näillä yhteysväleillä. Kuitenkin katsomme, että rautatievastuuasetuksen mukaista apua tulee saada kalustosta riippumatta ja asetuksen mukaisen avun tarjoamisessa tulisi huomioida henkilön yksilölliset tarpeet ja pyrittävä kaikin kohtuullisin keinoin mahdollistamaan liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustaminen rautateitse.

Traficom on halunnut kuulla yhdenvertaisuusvaltuutetun toimiston näkemyksen palveluiden esteettömyyden toteutumiseen liikuntarajoitteisten henkilöiden osalta.

Lausunto

Yhdenvertaisuuslain (1325/2014) näkökulmasta asiaa voidaan lähestyä kahdesta suunnasta: toisaalta miettiä, mitä toimia yhdenvertaisuuslaki edellytti viranomaisilta ennen Pirkanmaan pilotin aloittamista ja toisaalta miettiä sitä, mitä VR:n tulisi nyt tehdä, jotta toimittaisiin yhdenvertaisuuslain mukaisesti.

Viranomaisten rooli

Yhdenvertaisuuslain 5 §:n mukaan viranomaisen on arvioitava yhdenvertaisuuden toteutumista toiminnassaan ja ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin yhdenvertaisuuden toteutumisen edistämiseksi. Edistämistoimenpiteiden on oltava viranomaisen toimintaympäristö, voimavarat ja muut olosuhteet huomioon ottaen tehokkaita, tarkoituksenmukaisia ja oikeasuhtaisia.

Yhdenvertaisuuslain edistämisvelvollisuus asettaa viranomaisille selkeän ja kattavan velvollisuuden edistää yhdenvertaisuutta. Toimenpiteiksi tulee valita ja priorisoida kaikki sellaiset toimet, joiden toteuttamatta jättämisellä on tunnistettu olevan selkeä riski aiheuttaa eriarvioistumista, epäyhdenvertaisuutta ja syrjäytymistä.

Yhdenvertaisuusvaltuutetun mielestä uuden, vammaisille henkilöille esteellisen, lähiliikenne -palvelun aloittaminen oli selvästi sellainen asia, joka aiheutti kiistattoman riskin epäyhdenvertaisuudelle. Viranomaisten tulisi tällaisessa tilanteessa noudattaessaan yhdenvertaisuuslain 5 §:ää sekä lain välillistä syrjinnän kieltoa koskevaa 13 §:ää vähintään arvioida, miten alueella asuvien ja asioivien vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuus voidaan rinnasteisesti toteuttaa alueella, jos siellä päätetään aloittaa sellainen lähiliikennöinti, joka ei sovellu vammaisille henkilöille. Yleisesti todettakoon, että viranomaisten tulisi hankintoja suunnitellessaan varmistaa hankittavan tuotteen tai palvelun saavutettavuus ja esteettömyys myös vammaisille henkilöille. Yhdenvertaisuusvaltuutettu on ensimmäisessä kertomuksessaan eduskunnalle (K 6/2019 vp) painottanut seuraavaa:

Vammaisten henkilöiden täysimääräinen ja yhdenvertainen osallisuus suomalaisessa yhteiskunnassa ei kehity eikä toteudu ilman merkittävää asenteiden muutosta. Asenneilmapiirin parantamiseksi tarvitaan perus- ja ihmisoikeuskasvatusta sekä vammaisuuden moninaisuuden ymmärtämistä. Vammaisia henkilöitä, esteettömyyttä ja saavutettavuutta ei usein osata huomioida osana ihmisten ja yhteiskunnan moninaisuutta ennakoivasti uudistusten tai lainsäädäntöhankkeen yhteydessä, vaan mahdollisesti vasta myöhemmässä vaiheessa, jos silloinkaan. Tavoitteena tulee olla, että kaikilla on käytännössä samat toimintamahdollisuudet (s. 38).

Usein yhdenvertaisuus näyttää valtaväestön silmin katsottuna olevan kunnossa, mutta tosiasiaissa ei sitä ole. Yhteiskunta ja sen palvelut on tavattu rakentaa vain tietyille osalle sen väestöstä. Tosin kyse ei aina ole vain ajan saatossa rakenteisiin pesiytyneestä syrjinnästä, vaan kysymys voi olla myös vammaisten henkilöiden välittömästä syrjinnästä tai kohtuullisten mukautusten epäamisestä (s. 39).

Esteetön yhteiskunta on perusedellytys osallisuudelle ja yhdenvertaisuudelle. Esteetön suunnittelu ottaa etupainotteisesti huomioon myös ikääntyvän väestön tarpeet ja siitä hyötyy moni esimerkiksi sairastumisen, onnettomuuden tai vanhemmuuden myötä. Tämä vaatii asennemuutosta niin lainsäätäjältä, päättäjiltä kuin yksityisiltä toimijoiltakin (s. 39).

Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta linjasi ratkaisuissaan 146/2016 ja 158/2016, että yleisölle avointa palvelua järjestettäessä on pyrittävä varmistamaan palvelun esteettömyydestä sen tuleville käyttäjille myös ennakoivasti. Kun yhtiö ei ollut näin tehnyt, vaikka sillä oli ollut siihen riittävät tosiasialliset mahdollisuudet ja voimavarat, oli yhtiö syyllistynyt vammaisen henkilön välilliseen syrjintään.

Tarkemmin kerrottuna yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta totesi tapauksessa, 158/2016, että vastaajan kaltaisen suuren yrityksen on palveluja tarjotessaan varauduttava siihen, että ihmiset haluavat hyödyntää sen palveluja laajasti. Lautakunta katsoi, että vastaajan olisi tullut jo etukäteen

varmistua siitä, että sen käyttöön ottama liikuteltava esittelyhuoneisto ei johda kenenkään henkilön syrjimiseen. Sillä, että hakijalla olisi ollut mahdollisuus saada tietoa esillä olevasta huoneistoista myös muilla tavoin, ei ollut lautakunnan näkemyksen mukaan asian arvioinnin kannalta merkitystä, koska kyseiset tavat eivät olleet rakennettuun esittelyhuoneistoon rinnastettavia palveluja. Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta katsoi, ettei vastaaja ollut esittänyt sellaista näyttöä, joka kumoaisi hakijan selvityksen perusteella syntyneen syrjintäolettan. Koska vastaajan näennäisesti yhdenvertaisena esitetty käytäntö oli johtanut siihen, että hakija ei ollut vammaisuudesta johtuen tosiasiallisesti voinut yhdenvertaisesti muiden henkilöiden tavoin käyttää vastaajan yleisölle tarjoamaa palvelua, lautakunta katsoi vastaajan syrjineen hakijaa välillisesti.

Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perus- ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Turvaamisveloitteesta ja muun ohella yhdenvertaisuuslain 11 §:n 2 momentista johtuen on selvää, että viranomaisen syyllistyy matalammalla kynnyksellä syrjintään kuin yksityinen yritys niissä tapauksissa, joissa viranomaisen käynnistää uuden palvelun, jota vammaiset henkilöt eivät pysty palvelun esteellisyyden vuoksi käyttämään. Valtuutetun näkemyksen mukaan tämänkaltaisissa tapauksissa viranomaisen voi jättää vain harvoin erityisjärjestelyjä tekemättä niille vammaisille henkilöille, jotka eivät käyttöönotettua palvelua pysty vammaisuutensa vuoksi käyttämään.

Vammaispalvelulaki (380/1987) takaa vammaiselle henkilölle tietyn määrän matkoja, mutta laki yksinään ei pysty turvaamaan vammaisen henkilön tosiasiallista yhdenvertaisuutta matkustamisen suhteen. Yleisessä käytössä olevan joukkoliikenteen tulisi olla kaikkien käytettävissä (K 6/2019 vp s. 42).

Tietämättä asian tarkempia yksityiskohtia yhdenvertaisuusvaltuutettu suhtautuu yleisellä tasolla erityisen penseästi siihen, mikäli viranomaisen ei vaadi täyttä esteettömyyttä ja saavutettavuutta julkisissa hankinnoissaan. Kyseisessä tapauksessa, mikäli esteetöntä palvelua ei asianmukaisista ja oikeasuhteisista yrityksistä huolimatta pystytty hankkimaan, olisi yhdenvertaisuuslain 5 ja 13 §:n nojalla tullut arvioida esimerkiksi vaihtoehtoisen lähiliikenne -palvelun tarjoamista niille henkilöille, jotka eivät voisi käyttää suunniteltua lähiliikenne -palvelua sen esteellisyydestä johtuen. Esimerkiksi voitaisiin varmistaa junaliikenteelle rinnasteinen esteetön palveluliikenne, jos sitä ei valmiiksi vielä ole ollut asianomaisilla yhteysväleillä.

Yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista (SopS 26–27/2016) kielteää kaiken syrjinnän vammaisuuden perusteella. Sopimuksen 9 artiklan mukaan 1. mukaan:

Jotta vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla, sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja

viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisölle avoimiin tai tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunkien maaseutualueilla.

Näitä toimia, joihin sisältyy saavutettavuuden esteiden tunnistaminen ja poistaminen, sovelletaan muun muassa:

- a) rakennuksiin, teihin, kuljetukseen sekä muihin sisä- ja ulkotiloihin, koulut, asunnot, terveydenhuoltoyksiköt ja työpaikat mukaan lukien;
- b) tiedottamiseen, viestintään ja muihin palveluihin, sähköiset palvelut ja pelastuspalvelut mukaan lukien.

Yleissopimuksen 4 artiklan mukaan:

Sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan kaikkien ihmisoikeuksien ja perusvapauksien täysimääräisen toteutumisen kaikille vammaisille henkilöille sekä edistämään sitä ilman minkäänlaista syrjintää vammaisuuden perusteella. Tätä varten sopimuspuolet sitoutuvat:

- a) toteuttamaan kaikki asianmukaiset lainsäädännölliset, hallinnolliset ja muut toimet tässä yleissopimuksessa tunnustettujen oikeuksien täytäntöönpanemiseksi;
- d) pidättäytymään osallistumasta tämän yleissopimuksen vastaiseen tekoon tai käytäntöön sekä varmistamaan, että viranomaiset ja laitokset toimivat tämän yleissopimuksen mukaisesti;

Valtuutetun näkemyksen mukaan huomionarvoista yleissopimuksen 9 artiklassa on muun ohella se, että se edellyttää niin esteiden tunnistamista kuin poistamista, kun on kysymys esimerkiksi kuljetuksesta (transportation).

Yhdenvertaisuusvaltuutettu painottaa, ettei se ota kantaa siihen, ovatko asiaan osalliset viranomaiset tai muut toimijat tehneet tässä tapauksessa riittävästi turvatakseen vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuuden asiassa, koska valtuutetulla ei ole tietoa niistä toimista, joihin asiaan osalliset viranomaiset tai muut toimijat ovat tapauksessa ryhtyneet vammaisten ihmisten yhdenvertaisuuden turvaamiseksi. Valtuutetun näkemyksen mukaan käsillä olevassa lausunnossa on kuitenkin keskeistä nostaa esille myös ne yhdenvertaisuuslain vaatimukset, jotka yhdenvertaisuuslaki asettaa jo siinä vaiheessa, kun uutta palvelua suunnitellaan ja hankitaan.

VR:n rooli

Traficom on tiedustellut VR:ltä Tampereen lähiliikenteen esteettömyystilannetta. VR on antanut Traficomille 25.11.2019 vastauksen, jonka mukaan:

VR:llä ei ole tällä hetkellä muuta taajamaliikenteen kalustoa kuin Sm2- ja Sm4 -junat ja ne ovat valitettavasti ainoa tällä hetkellä vapaana oleva kalusto, millä liikennöinti voidaan toteuttaa. Tämä on

myös kerrottu sopimusta tehtäessä, otettu osaksi sopimusta ja esimerkiksi sopimukseen liittyvä hinnoittelu on tehty kyseisen kaluston käytön perusteella. Aiemmin mainitun mukaisesti VR on aloittanut uuden kaluston hankinnan ja hankinta tehdään niin nopeasti kuin mahdollista, jotta liikenteeseen saadaan uudempaa ja esteettöntä kalustoa. VR on tehnyt kaikki kohtuudella edellytettävät muutokset koskien liikennöintiä ja kalustoa, eikä katso, että muut toimet olisivat sellaisia, mitä siltä voitaisiin siltä kohtuudella odottaa. Huomioon tulee ottaa myös se, että eri liikennevälineitä tulee kohdella yhdenvertaisesti ja näin ollen vastaavat edellytykset tulisi ulottaa myös muihin liikennevälineisiin.

Yhdenvertaisuuslain 13 §:n mukaan syrjintä on välillistä, jos näennäisesti yhdenvertainen sääntö, peruste tai käytäntö saattaa jonkun muita epäedullisempaan asemaan henkilöön liittyvän syyn perusteella, paitsi jos säännöllä, perusteella tai käytännöllä on hyväksyttävä tavoite ja tavoitteen saavuttamiseksi käytetyt keinot ovat asianmukaisia ja tarpeellisia. Yhdenvertaisuuslain hallituksen esityksen mukaan säännön, perusteen tai käytännön syrjivä vaikutus on usein selvää jo yleisen elämäkokemuksen perusteella, mutta se voitaisiin tarvittaessa osoittaa esimerkiksi laadullisin tai määrällisin menetelmin (HE 19/2014 vp, s. 77).

Yhdenvertaisuusvaltuutettu katsoo, että VR:n toiminnalle on löydettävissä hyväksyttävä tavoite. Perustuslain 18 § turvaa jokaiselle elinkeinovapauden. Osakeyhtiölain (624/2006) 5 §:n mukaan yhtiön toiminnan tarkoituksena on tuottaa voittoa osakkeenomistajille, jollei yhtiöjärjestyksessä määrätä toisin. Pilotti perustuu liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) kanssa vuodelle 2020 tehtyyn ostoliikennesopimukseen, jonka mukaan LVM ostaa kyseisellä sopimuksella VR:ltä henkilöjunaliikennettä, joka on kokonaisuudessaan julkisen palvelun velvoitteen alaista sopimuksessa ja sen liitteissä määritellyin ehdoin. Sopimuksen mukaan VR hoitaa sopimuksen mukaisen henkilöliikenteen omistamallaan ja laadultaan vähintään tarjoutaan vastaavalla kalustolla (s. 2). Sopimuksen mukaan pidemmän aikavälin tavoitteena on, että julkisen palvelun velvoitteen mukaisissa junavuoroissa käytetään liikunta- ja aistirajotteisten tarpeet huomioivaa kalustoa.

Pelkästään liiketaloudelliset tai muut puhtaasti voiton tavoitteluun liittyvät tavoitteet eivät valtuutetun arvion mukaan ole sellainen hyväksyttävä tavoite, jolla voisi oikeuttaa esteettömyydestä aiheutuvan epäedullisemman aseman vammaisten asiakkaisen osalta. Esimerkiksi ratkaisussaan 146/2016 ja ratkaisuissa 391/2018, 414/2018, 424/2018, 439/2018, 488/2018 lautakunta on todennut asian osalta seuraavaa:

Yritys ei puhtaasti markkinointitarkoituksiinsa vetoamalla myöskään esittänyt toiminnalleen yhdenvertaisuuslain 13 §:n tarkoittamaa hyväksyttävää tavoitetta, joka poistaisi välillisen syrjinnän. (2016/146)

Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta katsoi, että menettelyn jatkuessa ja muun selvityksen puuttuessa kyse ei ollut poikkeuksellisesta hyväksyttävään syyhyn perustuneesta tilajärjestelystä. Lautakunta katsoo myös, ettei

vastaaja ollut ennalta sovittuun järjestämispaikkaan vetoamalla esittänyt toiminnalleen yhdenvertaisuuslain 13 §:n tarkoittamaa hyväksyttävää tavoitetta, joka olisi voinut oikeuttaa välillisen syrjinnän. (391/2018, 414/2018, 424/2018, 439/2018 ja 488/2018)

Tässä asiassa liiketaloudellisten tavoitteiden ohella VR:n ja LVM:n sopimuksella pyritään julkisen palvelun toteuttamiseen sekä sitoudutaan siihen, että liikenteeseen saataisiin pidemmällä aikavälillä vammaisille henkilöille soveltuva kalustoa. Siksi valtuutettu katsoo, että VR:n tavoite harjoittaa julkisen palvelun velvoitteen alaista henkilöliikennettä pyrkimyksenään pidemmällä aikavälillä varmistamaan junavuorojen esteetön saavutettavuus on yhdenvertaisuuslain mukainen hyväksyttävä tavoite.

Välillisen syrjinnän osalta on vielä arvioitava, ovatko hyväksyttävään tavoitteeseen pääsemiseksi käytetyt keinot asianmukaisia ja tarpeellisia. Tässä tapauksessa on siis kysyttävä, onko pääasiassa esteellisen kaluston käyttäminen pilotissa asianmukaista ja tarpeellista. Yhdenvertaisuuslain hallituksen esityksen mukaan käytettävien keinojen tulisi olla tavoitteen saavuttamisen kannalta tarkoituksenmukaisia ja sillä tavoin tarpeellisia, että ne ovat tavoitteeseen nähden oikeasuhtaisia (HE 19/2014, s. 77).

Täyttykö oikeasuhtaisuus VR:n osalta, riippuu valtuutetun näkemyksen mukaan pitkälti niistä toimista, joihin VR on ryhtynyt ajantasaistaakseen kalustonsa esteettömäksi. Toisin kysyen, olisiko tosiasiallisesti VR:n ollut mahdollista suhteellisuusperiaatetta noudattaen aloittaa pilotti esteettömällä kalustolla vai ei? Valtuutetulla ei ole käytettävissään tietoja siitä, minkälaisella aikataululla ja minkälaisella hinnalla VR:n on mahdollista hankkia esteetöntä kalustoa. Tästä syystä valtuutettu ei jatkopohdi välillisen syrjinnän mahdollisuutta VR:n osalta esteettömän kaluston osalta.

Tampere-Nokia yhteysvälin osalta valtuutettu kuitenkin katsoo, että VR:n tulee mahdollistaa se, että ne vammaiset matkustajat, jotka eivät lähijunaliikenteen esteellisyyden vuoksi pysty käyttämään lähijunaliikennettä, voivat käyttää kaukoliikennettä lähijunaliikenteen hinnalla niillä yhteyksillä, kun tämä on mahdollista. Mikäli hinnanalennusta ei sallita, käyttää VR valtuutetun näkemyksen mukaan suhteellisuusperiaatteen vastaisesti keinoa, jota ei voida pitää asianmukaisena ja tarpeellisena keinona hyväksyttävään tavoitteeseen pääsemiseksi. Yhdenvertaisuusvaltuutetun näkemyksen mukaan yksi esteetön lähijunaliikenteen-vuoro välillä Tampere-Toijala ei kumoa edellä sanottua. Myöskään muut mahdollisuudet, kuten esteetön palveluliikenne, ei kumoa syrjintää, koska on kysymys nimenomaan VR:n tarjoamasta palvelusta ja siitä tosiasiallisesti, että se käyttää palvelussaan kalustoa, joka on esteellinen osalle matkustajista ja näin voi lain mukaan toimia vain, mikäli se toiminta perustuu hyväksyttävään tavoitteeseen ja tavoitteen saavuttamiseksi käytetyt keinot ovat asianmukaisia ja tarpeellisia. Lisäksi VR:llä on valtuutetun arvion mukaan vammaisten henkilöiden kalliimmille lipuille vaihtoehtoisia tapoja saavuttaa liiketaloudelliset tavoitteensa tavalla, joka toteuttaa nykyistä mallia paremmin vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuutta vierittämällä nyt kyseessä olevasta hinnoittelun yhdenvertaistamisesta aiheutuvat tulonmenetykset yleisesti lippujen hintoihin sen sijaan, että

yksittäiset vammaiset henkilöt joutuisivat maksamaan lähiliikennepalvelusta muita korkeamman hinnan siksi, että VR käyttää yhteysvälillä vanhentunutta kalustoa. Vaikka kaukoliikenteen junat saattavatkin kulkea yhteysvälit hieman lähijunia nopeammin, niin valtuutetun näkemyksen mukaan hinnan yhdenvertaistaminen vammaisille henkilöille on kuitenkin oikeasuhtaista huomioiden, että muilla henkilöillä on edelleen enemmän junavuoroja saatavilla (sekä lähijunat että kaukojunat).

Yhdenvertaisuuslain 15 §:n mukaan viranomaisen, koulutuksen järjestäjän, työnantajan sekä tavaroiden tai palvelujen tarjoajan on tehtävä asianmukaiset ja kulloisessakin tilanteessa tarvittavat kohtuulliset mukautukset, jotta vammaisen henkilö voi yhdenvertaisesti muiden kanssa asioida viranomaisissa sekä saada koulutusta, työtä ja yleisesti tarjolla olevia tavaroita ja palveluita samoin kuin suoriutua työtehtävistä ja edetä työuralla.

Mukautusten kohtuullisuutta arvioitaessa otetaan huomioon vammaisen ihmisen tarpeiden lisäksi 1 momentissa tarkoitettun toimijan koko, taloudellinen asema, toiminnan luonne ja laajuus sekä mukautusten arvioidut kustannukset ja mukautuksia varten saatavissa oleva tuki.

Yhdenvertaisuusvaltuutetun näkemyksen mukaan on selvää, että Pirkanmaan pilotissa VR:n on tehtävä kaikki tarvittavat kohtuulliset mukautukset, jotta vammaisen henkilö voi yhdenvertaisesti muiden kanssa saada VR:n tarjoamaa palvelua. Mukautukset tarkoittavat tässä tapauksessa esimerkiksi avustamista junaan tai pois junasta, neuvomista ja muita tapauskohtaisia toimia, jotta vammaisen matkustaja pystyy lähijunaliikennettä käyttämään yhdenvertaisella tavalla muiden kanssa.

Lopuksi valtuutettu suosittaa vahvasti, että VR ryhtyy toimiin hinnanalennuksen mahdollistamiseksi vammaisille henkilöille Tampere-Toijala välillä, viranomaiset varmistavat nyt ja jatkossa kaikin käytössä olevin asianmukaisin keinoin, ettei esteellisiä palveluita hankinta tai oteta käyttöön ainakaan silloin, jos objektiivisesti arvioiden tosiasiallisesti sisällöltään esteetöntä palvelua vastaavia vaihtoehtoisia liikennepalveluita ei ole riittävästi käytettävissä, ja kiirehtii esteettömän kaluston käyttöönottoa pikaisesti Pirkanmaan pilotin osalta.

vs. Yhdenvertaisuusvaltuutettu

Rainer Hiltunen

Ylitarkastaja

Pamela Sarasmo