
Porin vammaisneuvoston lausunto valtuustoaloitteesta koskien maksutonta joukkoliikennettä EU:n vammaiskortin haltijalle ja/tai avustajalle

Porin vammaisneuvosto kiittää mahdollisuudesta lausua valtuustoaloitteesta, joka koskee joukkoliikenteen maksuttomuutta EU:n vammaiskortin haltijalle ja/tai avustajalle. Vammaisneuvoston lausunto nojaa valtuustoaloitteeseen, joukkoliikennejaoston siihen antamaan vastaukseen (4.11.2025) sekä joukkoliikennepäällikön vierailuun vammaisneuvoston kokouksessa (25.11.2025).

Porin vammaisneuvosto on jo aiemmin suositellut lausunnossaan syksyllä 2024 joukkoliikennejaostolle samaa käytäntöä kuin muissa vastaavan kokoisissa ja suuremmissa kaupungeissa on käytössä, eli joukkoliikenteen maksuttomuutta vammaisten henkilöiden mukana kulkeville avustajille. Avustajan tarve olisi helposti todennettavissa joko EU:n vammaiskortin A-merkinnällä tai näkyvällä apuvälineellä. Tämän lisäksi vammaisneuvosto ehdotti lausunnossaan matkojen maksuttomuuden koskevan myös vammaista henkilöä, jos käytössä on näkyvä apuväline tai vammaiskortti, sillä Porissa, toisin kuin useissa muissa suurissa kaupungeissa, ei ole maksupäätteitä bussien keskiovilla. Aiemmin maksuttomuus koski vain näkövammaisia henkilöitä ja perusteluna tälle oli tekninen este, jonka vuoksi näkövammaiselle henkilölle matkan maksaminen oli haastavaa. Viimeisimmässä käsittelyssään joukkoliikennejaosto päätyi siihen lopputulokseen, että nykyisillä maksutavoilla teknistä estettä ei enää ole, joten maksuttomuudesta luovuttiin.

Tekninen este

Vammaisneuvoston saaman selvityksen mukaan on edelleen olemassa tekninen este maksamiselle koskien erityisesti pyörätuolin käyttäjiä ja näkövammaisia. Este ei ole myöskään lähitulevaisuudessa poistumassa ainakaan pyörätuolin käyttäjien osalta. Pyörätuolin käyttäjät voivat nousta busseihin ainoastaan keskiovista, eikä bussin käytävällä mahdu liikkumaan pyörätuolilla. Maksulaitteet sijaitsevat kuitenkin vain etuovella. Jos pyörätuolin käyttäjällä ei ole mukana avustajaa, joka voisi kyytiin avustettuaan käydä maksun molemmista hoitamassa etuovilla, ainoa vaihtoehto on antaa maksukortti tai raha tuntemattomalle matkustajalle ja pyytää tätä hoitamaan maksaminen vammaisen puolesta. Tämä on epävarma, epäarvoinen ja yksityisyyttä loukkaava ratkaisu. Bussivalmistajan mukaan bussien käytävän leveyteen ei ole tulossa muutosta ainakaan lähitulevaisuudessa bussin keskiakselin mittojen vuoksi. Joukkoliikennepäällikön mukaan maksupäätteitä ei ole mahdollista asentaa bussin keskiosaan taloudellisista syistä.

Vammaisneuvosto on myös saanut palautetta näkövammaisilta käyttäjiltä, että esimerkiksi oikean vyöhykkeen valinta maksaessa on aiheuttanut merkittäviä haasteita. Porin joukkoliikenteen sivujen

mukaan esimerkiksi lähimaksulla maksaessa on useita kohtia, jotka näytöltä pitäisi huomata ja tarkistaa:

Näytöllinen lukija (Citylinjan busseissa ja muutamassa isossa autossa)

1. *Paina näytöltä painiketta jossa on lähimaksun symboli*
2. *Tarkista vyöhykevalinta (joko pelkkä CITY tai CITY-A)*
3. *Vie maksuväline sivussa olevalle lähimaksulukijalle*
4. *Maksu on suoritettu kun näyttöön syttyy vihreä nuoli*

Citylinjalla vielä erikseen:

1. *Citylinjan 1€ lippu: tarkista että lukijan vyöhykkeiden kohdalla pelkästään CITY on valittuna*
2. *CITY-A-vyöhykkeen 3,50€ lippu (Citylinjan lisäksi kaikki Porin Linjat Oy:n operoimat vuorot Porin ja Ulvilan alueella: tarkista että lukija vyöhykkeiden kohdalla sekä CITY että A ovat valittuna.*

Onko oikean painikkeen löytäminen, näytön tietojen tarkistaminen tai vihreän nuolen syttyminen mahdollista huomata, jos henkilöllä on näkövamma?

Yksi suuri tekninen este liittyy myös kahden matkan maksamiseen samalla kortilla. Koska vammaisen henkilö on tavallisesti velvollinen maksamaan myös avustajansa matkan, tulee kahden matkan maksamisen yhdellä kortilla olla mahdollista. Vammaisneuvoston saamien tietojen mukaan tämä ei ole nykyisillä maksupäätteillä mahdollista ainakaan lähimaksua käyttäessä. Porin joukkoliikenteen sivujenkin mukaan: *”Maksuväline toimii henkilökohtaisena bussilippunasi, minkä vuoksi lähimaksulla voi maksaa vain oman matkansa.”* Koska julkisen liikenteen käyttö on tämän asiakasryhmän kohdalla vähäistä ja satunnaista ja käteisen rahan käyttö on huomattavasti vähentynyt, on matkan maksaminen lähimaksulla luontevin vaihtoehto.

Muut ongelmat

Busseissa on tällä hetkellä riittävät rampit, jotta pyörätuolin käyttäjä pääsee sisään, jos pysäkki on esteetön. Valitettavasti kaikki pysäkit eivät ole esteettömiä, eikä tällä hetkellä tietoa esteettömistä pysäkeistä löydy joukkoliikenteen sivuilta. Rampin käyttö on kuljettajan vastuulla, eli kuljettajan pitäisi tulla aina tarvittaessa ramppi avaamaan. Porin Linjojen vammaisneuvostolle kertoman mukaan kuljettajat avustavat tarvittaessa kyytiin, mutta käytännön kokemukset kertovat muuta. Joukkoliikennepäällikkö on tästä tietoinen ja näkee pyörätuoliasiakkaiden kyytiin avustamisen jopa työturvallisuusriskinä. Vammaisneuvosto ymmärtää tämän huolen ja kuljettajien tuleekin saada koulutusta tähän liittyen, koska jotkut pyörätuolin käyttäjät ja muut vammaiset henkilöt liikkuvat välillä myös ilman avustajaa.

Esiin on noussut myös se, että tällä hetkellä aikatauluissa ei ole lainkaan varaa siihen, että kuljettaja avustaisi tarvittaessa jonkun kyytiin. Porin joukkoliikenteen verkkosivuilla myös todetaan, että matkustajalla on oltava oma avustaja mukana, jos hän tarvitsee apua kyytiin noustessaan. Vammaisneuvoston näkemys on, että on täysin kohtuutonta laskuttaa avustajan matkasta silloinkin, kun käytännössä veloitetaan ottamaan avustaja mukaan vain kyytiin pääsyn varmistamiseksi. Lisäksi on huomioitava, että aikataulua venyttää myös se, että vammaisen henkilö joutuu lähettämään avustajan tai toisen matkustajan maksamaan matkansa. Maksajan on

odotettava, että etuovista sisään tulleet pääsevät paikoilleen ennen kuin hän voi lähteä bussin keskeltä etuosaan maksua suorittamaan.

Joukkoliikennejaoston vastauksessa (4.11.2025) todetaan myös seuraavaa:

“... linja-autonkuljettajien asiakaspalvelusta hyötyvät haavoittuvat kohderyhmät mm. lapset, iäkkäät, liikuntarajoitteiset, autottomat, näkö- ja kuulovammaiset. Esteettömyysasioissa huomiota kohdennetaan yhä enemmän haavoittuvassa asemassa oleviin henkilöihin, joilla on puutteita kirjallisten asiatekstien ja ohjeiden ymmärtämisessä...” (mainitaan kielitaito, digitaidot, muistiongelmät, aistiyliherkkyydet jne.)

Vammaisneuvoston mielestä on erittäin hyvä, että jatkossa tullaan huomioimaan paremmin myös muut haavoittuvat ryhmät. Tärkeä osa asiakaspalvelua on kuitenkin tarvittaessa kyytiin avustaminen.

Väärinkäsityksiä vammaisten matkoista

Sosiaalihuoltolaki on liikkumisenkin tuen palveluissa aina ensisijainen vammaispalvelulakiin nähden. Vammaispalvelulain mukainen päätös liikkumisen tuesta tehdään vain silloin, jos sosiaalihuoltolain mukainen palvelu ei ole riittävä. Sosiaalihuoltolain 23 § Liikkumista tukevat palvelut sanoo joukkoliikenteestä näin: *“Esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen.”*

Sosiaalihuoltolain mukaisia liikkumisen tuen palveluja käyttävät lähinnä ikääntyneet tai henkilöt, joiden vamma on niin lievä, että ei synny oikeutta vammaispalvelulain mukaiseen liikkumisen tukeen. Henkilö ei siis ole silloin yleensä vammaisen vammaispalvelulain 2 §:n kriteerien määrittämällä tavalla. Sosiaalihuoltolain mukainen liikkumisen tuki on palveluna tulosidonnainen, toisin siis kuin vammaispalvelulain mukainen liikkumisen tuki. On tärkeää erottaa nämä kaksi lakia toisistaan ja huomata, että matkojen maksuttomuus koskisi vammaisneuvoston ehdotuksessa lähinnä niitä asiakkaita, joille liikkumisen tuki on myönnetty vammaispalvelulain mukaisena palveluna.

THL:n vammaispalvelujen käsikirjan mukaan: *“Vammaista henkilöä tuetaan ensisijaisesti käyttämään julkista joukkoliikennettä, johon kuuluu myös kutsu- ja palveluliikenne. Vammaisen henkilö voi saada sosiaalihuoltolain perusteella julkisen liikenteen käytön ohjausta ja ohjattua harjoittelua tai saattajapalvelua sekä itsenäisen liikkumisen ja julkisella joukkoliikenteellä liikkumisen opetteluun vammaispalvelulain 7 §:n mukaista valmennusta.”* Tämä on mahdollista vain, jos joukkoliikenne on saavutettavaa.

Kun kuitenkin puhutaan vammaisista henkilöistä, joilla on näkyvä apuväline käytössä tai mukana avustaja ja heille myönnettyistä liikkumisen tuen palveluista, kyseessä on yleensä vammaispalvelulain mukainen liikkumisen tuki, jossa ei ole taloudellista tarveharkintaa. Vammaispalvelulain mukaista liikkumisen tukea ei myönnetä kalliin polttoaineen tai joukkoliikenteen lippuhintojen vuoksi, tällaisia kustannuksia ei kompensoida vammaispalvelulain mukaisen liikkumisen tuen päätöksillä, toisin kuin joukkoliikennejaoston lausunnossa sanotaan.

Liikkumisen tuen toteutukselle on uudessa vammaispalvelulaissa useita vaihtoehtoja, mutta esimerkiksi polttoainekustannuksien tai joukkoliikenteen lippuhintojen korvaamista ei ole vaihtoehtoina, sillä ne eivät ole vammasta aiheutuvia kustannuksia, vaikka joukkoliikennejaoston lausunnossa näin sanotaan. Vammatonkin henkilö maksaa saman summan joukkoliikenteen lipusta tai omalla autolla kulkiessaan polttoaineesta.

Taloudellinen kompensatio tapahtuu siis lähinnä siten, että vammaisen henkilö maksaa liikkumisen tuen taksimatkoista vain joukkoliikenteen mukaisen hinnan ja hyvinvointialue korvaa loppuosan. Laki mahdollistaisi myös sen, että vammaispalvelusta voisi teoriassa saada tukea oman esteettömän auton hankintaan tai hyvinvointialue voisi teoriassa luovuttaa vammaisen henkilön käyttöön esteettömän ajoneuvon. Käytännön tasolla liikkumisen tuen palvelut kuitenkin edelleen toteutetaan liikunta- ja aistivammaisten henkilöiden osalta taksimatkoina. Hyvinvointialue ei ole lain mukaan velvollinen toteuttamaan liikkumisen tukea kaikilla laissa mainituilla vaihtoehtoisilla tavoilla. Velvollisuus on toteuttaa palvelua avustajan avulla (tämä on hyvin harvoin riittävä vaihtoehto), taksimatkoina ja saattajan tarjoaman avun tai tuen avulla. Saattaja voi olla mukana taksissa maksutta, vammaisen henkilö ei siis käytä omia rahojaan avustajan tai saattajan taksimatkaan. Usein henkilökohtainen avustaja toimii saattajana.

Yhtenä vaihtoehtona on siis liikkumisen tuki joukkoliikenteessä avustajan avulla. Tämä tarkoittaa sitä, että jos vammaisen henkilö pystyy avustajan avulla käyttämään joukkoliikennettä ympärivuotisesti, voidaan hänelle myöntää enemmän avustajatunteja käyttöön, jotta avustaja on aina käytettävissä, kun jonnekin haluaa mennä, eikä näin ollen tarvita taksipalvelua. Tämä tietysti edellyttää sitä, että joukkoliikenne on saavutettavaa. Porissa ei tällaisia päätöksiä ole kovin montaa tehty, ja jos henkilölle on myönnetty liikkumisen tuki taksipalveluna, ei liikkumisen tuen päätökseen sisälly henkilökohtaisesta avustajasta joukkoliikenteessä aiheutuvien kustannusten korvauksesta mainintaa. Toisin kuin joukkoliikennejaoston lausunnossa sanotaan, henkilökohtaisen avun päätökset eivät lähtökohtaisesti sisälly liikkumisen tuen päätöksiin. Näin voisi olla lähinnä sellaisessa tilanteessa, jossa avustajaa tarvittaisiin vain liikkumisen tukena, ei muissa arjen toiminnoissa lainkaan. Esimerkiksi pyörätuolin käyttäjistä hyvin harva pystyy ympärivuotisesti kelissä kuin kelissä pääsemään edes avustajan kanssa kotioveltaan lähipysäkillä, puhumattakaan siitä, että kaikki matkansa pystyisi kulkemaan julkista liikennettä käyttäen. Liikkumisen tuki ei myöskään tässä vaihtoehdossa korvaa joukkoliikenteen käytöstä aiheutuvia kustannuksia, vaan vammaisen henkilö maksaa itse nämä matkat, samoin kuin omaa autoa käyttäessä maksaisi polttoainekulut. Vammaispalvelulain mukainen liikkumisen tuki on palvelu, johon vammaispalvelulain 2 §:n kriteerit täyttävällä henkilöllä on subjektiivinen oikeus. Koska suuri osa apuvälineen käyttäjistä ei pysty ympärivuotisesti pääsemään kotipihaan pysäkillä ja näin ollen liikkumisen tuki toteutetaan lähes aina taksipalveluna, ei joukkoliikenteen saavutettavuus tai matkojen maksuttomuus todennäköisesti aiheuttaisi merkittävää asiakasmäärien kasvua vammaisten henkilöiden tai näiden avustajien osalta.

Joukkoliikennepäällikön mukaan olisi hyvinvointialueen tehtävä hankkia vammaisille henkilöille matkakortti, jolla nämä saisivat matkustaa maksutta. Tässä verrataan kehitysvammaisten työtoiminnan bussikorttimatkoja vammaispalvelulain mukaiseen kuljetuspalveluun, vaikka nämä eivät liity toisiinsa mitenkään. Hyvinvointialue voi tosiaan hankkia päivä- ja työtoiminnan asiakkaille

matkakortteja. Tämä koskee vain työ- ja päivätoiminnan asiakkaita ja päätös tehdään osana päivä- tai työtoiminnan päätöstä, se ei siis koske kaikkia vammaisia henkilöitä eikä ole liikkumisen tuen päätös. Vammaisneuvosto ei näe vammaispalvelulaissa perustetta, jolla hyvinvointialue voisi hankkia matkakortteja muille kuin päivä- ja työtoiminnan asiakkaille. Maksamisen tekninen este ei myöskään poistuisi matkakorteilla.

Vammaispalvelulain mukaisen liikkumisen tuen taksimatkoja voi myös käytännössä saada korkeintaan 18 yhdensuuntaista kuukausittain. Tämä katsotaan kohtuulliseksi määräksi ja enempää liikkumisen tuen palvelua hyvinvointialue ei ole velvollinen antamaan. Lain 18 yhdensuuntaisen matkan minimi on käytännössä hyvin pitkään ollut päätöksissä maksimi, ja tämä käytäntö on valtakunnallinen. Kaksi kertaa viikossa siis on näitä matkoja käyttäen mahdollista poistua kotoa, sisältäen kaikki kauppa- ja muut asiointit, harrastukset ja ystävien tapaamiset. Enemmän matkoja myönnetään yleensä vain työ- tai koulumatkoina. Näin ollen lienee ymmärrettävää, että silloin tällöin voi olla tarpeen turvautua myös joukkoliikenteen käyttöön, vaikka se ei helppoa olekaan. Jos haluamme vammaisten henkilöiden olevan aktiivinen osa yhteiskuntaamme, tulee joukkoliikenteen käytön olla mahdollista, kuten se muissa samankokoisissa ja suuremmissa kaupungeissa onkin.

(Lisätietoja vammaisille tarkoitetuista liikkumisen tuen palveluista löytyy täältä:
<https://thl.fi/julkaisut/kasikirjat/vammaispalvelujen-kasikirja/tuki-ja-palvelut/liikkumisen-tuki>)

Avustajien matkoista

Vammaisten henkilöiden avustajat eivät yleensä ole hyvinvointialueen tai kaupungin työntekijöitä. Hyvinvointialue tai kaupunki ei siis tavanomaisesti hanki avustajille matkakortteja. Poikkeuksena tästä voivat olla lyhytaikaiset palvelut, kuten vammaispalvelulain mukainen valmennus tiettyihin tilanteisiin tai sosiaalihuoltolain mukainen julkisen liikenteen käytön harjoittelu. Näissä tilanteissa hyvinvointialue on velvollinen maksamaan matkat, ja useimmiten se lienee järkevintä toteuttaa hyvinvointialueen omille työntekijöilleen hankkimilla matkakorteilla. Näin asiassa ilmeisesti tällä hetkellä toimitaankin. Tämän kaltaiset palvelut ovat kuitenkin huomattavasti harvemmin käytössä kuin henkilökohtainen apu, jossa avustaja ei ole hyvinvointialueen työntekijä.

Henkilökohtainen apu toteutetaan Satakunnan hyvinvointialueella joko työnantajamallilla, palvelusetelillä tai ostopalveluna. Työnantajamallissa vammaisen henkilö toimii itse avustajansa työnantajana ja hänellä on kaikki työnantajat vastuut ja velvoitteet. Vammaisen henkilö maksaa työnantajana näissä tilanteissa avustajansa matkalipun tai pääsylipun, jos avustajasta tällainen kustannus syntyy. Palveluseteli- ja ostopalvelumallissa vammaisen henkilö on asiakkaan roolissa, mutta edelleen velvollinen hoitamaan avustajasta aiheutuvat kulut pääsylippujen ja matkalippujen osalta. Palveluntuottajayrityksien hintaan sisältyy vain varsinainen avustaminen, ei muita kustannuksia, joten jos asiakas tarvitsee avustajan mukaansa jonnekin, jossa avustajan mukanaolosta aiheutuu kustannuksia, tulee asiakkaan nämä maksaa. Avustajalle ei saa syntyä kustannuksia työtehtävien hoitamisesta, eikä avustajalla ole oikeutta hakea hyvinvointialueelta tällaisten kustannusten korvaamista, sillä avustaja ei ole vammaispalvelun asiakas eikä hänelle voida tehdä vammaispalvelulain mukaisia päätöksiä. Vain asiakkaan itsensä on mahdollista hakea

korvausta kustannuksista jälkikäteen tositteita vastaan, jolloin sosiaalityöntekijä arvio tilanteen ja tekee asiasta henkilökohtaisen avun päätöksen. Nämä kustannukset eivät siis mene liikkumisen tuen päätökseen kuin niissä harvoissa tilanteissa, joissa liikkumisen tuen palvelun toteutustapa on henkilökohtainen apu. Päätös tulee lain mukaan tehdä kolmessa kuukaudessa ja koko tämän ajan vammaisen asiakas, mahdollisesti hyvinkin vähävarainen, odottaa. Taksilla kulkiessa avustaja kulkee suoraan maksutta mukana, joten toisin kuin joukkoliikennejaoston lausunnossa todetaan, ei käytäntö ole yhdenvertainen, jos joukkoliikenteessä vammaisen henkilön on käytettävä omia rahojaan avustajan matkan maksamiseen.

Joskus vammaisen henkilön avustajana voi toimia myös esimerkiksi vanhempi. Näin voi olla esimerkiksi vammaisen tai neurokirjon lapsen kohdalla, joka ei vammansa takia voi vielä matkustaa bussilla turvallisesti yksin, vaikka muut ikätoverit siihen pystyisivät. Avustajan tarve johtuu siis silloinkin lapsen vammasta. Lapselle ei välttämättä ole näissä tilanteissa vielä myönnetty vammaispalvelulain mukaista henkilökohtaista avustajaa, jonka matkalipuista voisi saada edes jälkikäteen korvauksen hyvinvointialueelta. Lapselle voi kuitenkin silloin olla tehty koulua varten erityisen tuen päätös, joka oikeuttaa vammaiskortin A-merkintään ja samoin kuin koulussa, tarvitsee tällainen lapsi tukea, ohjausta ja valvontaa matkustaessaan julkisessa liikenteessä. Vaihtoehtoisesti lapselle voi olla tehty esimerkiksi tilapäisen huolenpidon päätös, jolloin käytännössä jatkuvaa huolenpitoa tarvitsevalle lapsella on henkilökohtainen avustaja esimerkiksi vanhemman työpäivän ajan. Näissä tilanteissa on lapsella usein myös korotettu vammaistuki. Liikkumisen tuen päätöstä ei välttämättä ole, mutta lapsi ei silti voi matkustaa yksin.

Tarveharkinta

Joukkoliikennepäällikön mukaan kuljettajille ei voi säilyttää tulo- ja tarveharkintaa siitä, kuka on oikeutettu maksuttomaan matkaan ja kuka ei. Tästä vammaisneuvosto on täysin samaa mieltä, sillä vamma ei välttämättä näy päällepäin. Tämän vuoksi esimerkiksi EU:n vammaiskortti avustajamerkinnällä olisi luotettava tunniste, jolloin matkan tulee olla vähintään avustajan osalta maksuton. Ajatus avustajien maksuttomista matkoista perustuu siihen, että kustannus on ylimääräinen vammaiselle henkilölle, koska se aiheutuu suoraan tämän vammasta tai rajoitteesta. Matkan hinta on siis kaksinkertainen vammattomaan nähden ja tämä asettaa vammaiset matkustajat eriarvoiseen asemaan. Vaikka vammaisen henkilö voi hakea avustajasta aiheutuneiden lippukustannusten korvaamista jälkikäteen, voi korvauspäätöstä ja maksua joutua odottamaan kolmekin kuukautta.

EU:n vammaiskortti A-merkinnällä toimii riittävänä tunnisteenä avustajan tarpeesta tai maksamisen vaikeudesta, sillä kortti on kehitetty juuri tähän tarpeeseen. Kortinhaltijan ei tarvitse kortin esittämisen lisäksi todistaa vammaisuuttaan enää muulla tavoin, eikä kuljettajan tai lipunmyyjän tarvitse tehdä harkintaa, sillä harkinta on jo tehty siinä kohtaa, kun henkilölle on tehty päätös, joka A-merkintään oikeuttaa. Koska EU:n vammaiskortti on maksullinen, tulee matkojen olla maksuttomia myös niille, joiden apuvälineestä vammaisuus on selkeästi todettavissa (esim. pyörätuoli ja valkoinen keppi).

Joukkoliikennepäällikön mukaan osa avustajamerkintään oikeuttavista päätöksistä on sellaisia, ettei niillä ole mahdollista arvioida sitä, onko henkilöllä oikeasti avuntarvetta vai ei. Vammaisneuvosto on asiasta eri mieltä ja siksi erilliseen liitteeseen onkin vielä avattu koko listaus siitä, mitkä päätökset oikeuttavat saamaan korttiin avustajamerkinnän (A-merkintä) ja selitetty mitä nämä päätökset käytännössä tarkoittavat.

Positiiviset tai negatiiviset vaikutukset

Porissa on hienosti esimerkiksi kaupungin strategiassa sekä muissa vammaisneuvostolle tulleissa lausuntopyynnöissä yleensä huomioitu erityisryhmät ja ainakin paperilla halutaan kehittää yhdenvertaisia mahdollisuuksia liikua, osallistua ja olla vaikuttava osa yhteiskuntaa. Porissa on siis selkeästi halua ottaa kaikki mukaan. Pori on myös viime vuosina profiloitunut erityisesti soveltavan liikunnan saralla, Soveltavan liikunnan messut järjestetään tänäkin vuonna Porissa samoin kuin Soveltavan liikunnan päivät. Tämän tyyppisiin tapahtumiin odotetaan erityisesti myös vammaisia matkailijoita. Yksi asia, jonka kotimaanmatkalle lähtevä perhe varmistaa, on joukkoliikenteen toimivuus, erityisesti, jos perheessä on vammaisen lapsi tai vanhempi. Nykyään toki saavutettava joukkoliikenne alkaa olla suuremmissa kaupungeissa enemmän normi kuin poikkeus, joten Porin rautatieasemalle junalla saapunut vammaisen matkailija saattaa olla aikamoisessa kiipelissä, kun selviää, että ei pääsekään Yteristä varattuun majoituspaikkaan julkisilla, eikä liikkumisen tuen taksimatkoja ole yleensä käytettävissä kuin kotikaupungissa ja sen lähikunnissa. Liikkumisen tukea on mahdollista hakea lomapaikkakunnalla käytettäväksi, mutta hakemus tulee tällöin tehdä kolmea kuukautta aiemmin ja yleensä taksimatkat kohdekunnassa maksetaan kokonaisuudessaan ensin itse ja korvataan jälkikäteen kuitteja vastaan. Tämä tarkoittaa sitä, että matkakassassa tulee olla satoja euroja pelkästään jo taksimatkoja varten varattuna.

Vammaiset ihmiset käyvät konserteissa, festareilla, teatterissa ja kotimaan lomamatkoilla siinä kuin muutkin. Vammaiset ihmiset ovat perheiden äitejä, isiä, lapsia. Vammaiset ihmiset voivat käydä töissä, matkailla ja kuluttaa. Joukkoliikenteen saavutettavuus tosiasiallisesti vaikuttaa siihen, minne vammaisen matkailija kulutuksensa vie.

Jos ilman omaa autoa oleva perhe, jossa toinen vanhempi tai yksi lapsi liikkuu pyörätuolilla, miettii kesälomakohdetta ensi kesälle ja arpoo Pori Jazzin ja Rauman pitsiviikon välillä, ohjautuu tuo perhe helposti tällä hetkellä Raumalle Porin sijaan. Raumalla maksutta joukkoliikenteessä kulkevat EU:n vammaiskortin haltijat ja avustaja, jos kortissa on A-merkintä. Raumalla on käytössä myös kaikille avoin, kutsuohjattu palveluliikenne. Porissa taas ei maksaminen teknisen esteen vuoksi onnistu ainakaan ilman avustajaa, mutta maksuttakaan ei saa matkustaa. Vammaisen matkailijan on tärkeää tietää, onnistuuko liikkuminen paikasta toiseen lomakohdekaupungin julkisella liikenteellä.

Porin on mahdollista profiloitua positiivisesti mahdollistamalla myös vammaisille joukkoliikenteen käyttö sekä tuomalla pysäkkien saavutettavuustietoja saataville sitä mukaa, kun pysäkkejä tarkastetaan ja kunnostetaan. Esteettömyystietoihin panostaminen verkkosivuilla ei auta, jos tieto sivuilla on se, että joukkoliikenne ei ole saavutettavaa.

Yhteenveto

Linjataan kokouksessa, kumpi näistä vaihtoehtoista valitaan:

1. Porin vammaisneuvosto kannattaa valtuustoaloitetta ja ehdottaa maksuttomia matkoja sekä vammaisille henkilöille EU:n vammaiskortilla että avustajille, jos vammaiskortissa on A-merkintä.

TAI

2. Porin vammaisneuvosto kannattaa valtuustoaloitetta ja ehdottaa, että maksuttomiin matkoihin ovat oikeutettuja vammaiset henkilöt, joiden EU:n vammaiskortissa on A-merkintä sekä heidän avustajansa.

Neuvosto laajentaisi oikeuden koskemaan myös valkoisen kepin käyttäjiä ja pyörätuolilla liikkuvia sekä heidän avustajiaan myös ilman vammaiskorttia. Tekninen este koskee pyörätuolin käyttäjiä ja näkövammaisia, ja tiukkoihin aikatauluihin tulee vähiten kuormitusta, kun selkeän apuvälineen kanssa liikkuvien kortteja ei tarvitse kuljettajan erikseen tarkistaa.

Liikkumisen tuen päätös ei ole ainoa sellainen päätös, joka osoittaisi vammaisella henkilöllä olevan tarpeen avustajalle joukkoliikennettä käyttäessä. Saman tarpeen osoittaa mikä tahansa sellainen päätös, jonka saamiseksi henkilöllä on avun, tuen, ohjauksen tai valvonnan tarvetta päivittäisissä toimissaan, joihin liikkuminen yhtenä osa-alueena kuuluu.

Yhä useammat tapahtumanjärjestäjät ja yksityiset toimijat eri kaupungeissa ympäri Suomen tunnistavat EU:n vammaiskortin ja siinä olevan A-merkinnän ja pitävät sitä luotettavana todisteena niin vammaisuudesta kuin myös avustajan tarpeestakin. Näin ollen Porin joukkoliikenteen linjaus asiasta on tässä ajassa poikkeuksellinen eikä edistä yhdenvertaisuutta. Linjaus sotii myös kaupungin strategiaa vastaan, jossa halutaan muun muassa panostaa joukkoliikenteeseen ja Porin saavutettavuuteen sekä tarjota hyvät osallistumismahdollisuudet jokaisen porilaisen hyvinvoinnin mahdollistamiseksi.

Yllä esitettyjen perusteluiden lisäksi vammaisneuvosto uskoo maksuttomista matkoista seuraavien kustannusvaikutusten olevan vähäisiä, mutta asukkaiden hyvinvointia ja kaupungin positiivista näkyvyyttä lisäävien vaikutusten sitäkin suurempia. Maksuton joukkoliikenne vammaisille henkilöille ja heidän avustajilleen on keino toteuttaa yhdenvertaisuutta ja varmistaa, että kaikilla porilaisilla on todellinen mahdollisuus liikkua, osallistua ja elää aktiivista arkea.

Porin vammaisneuvosto

LIITE 1

Mikä on EU:n vammaiskortti?

“Vammaiskortilla vammaiset ihmiset voivat Suomessa ja muissa EU-maissa todentaa vaivattomasti vammaisuutensa tai avustajan tarpeensa matkustaessaan esimerkiksi julkisilla kulkuneuvoilla ja osallistuessaan liikunta- ja kulttuuritapahtumiin.”

Kortti ja siinä oleva A-merkintä ovat siis juuri sitä varten, että ne todistavat, että vammaisuuden määritelmä ja avustajan tarve on jo henkilön kohdalla luotettavasti arvioitu ja terveydenhuollon lausunnoilla osoitettu.

Lähteet:

- <https://vammaiskortti.fi/mika-on-vammaiskortti/>
- <https://www.kela.fi/vammaiskortti>

EU:n vammaiskortin avustajamerkintään oikeuttavat päätökset:

Kelan päätöksistä

- Alle 16-vuotiaan korotettu ja ylin vammaistuki
 - 16 vuotta täyttäneen korotettu ja ylin vammaistuki
- Molemmissa vammaistuissa on edellytyksenä korotetulle tai ylimmälle tuelle avun, tuen tai ohjauksen tarve päivittäisissä toimissa.
- Kuulovammaisen tulkkauspalvelu
 - Kuulo- ja näkövammaisen tulkkauspalvelu
 - Puhevammaisen tulkkauspalvelu
- Tulkkipalveluja tarvitsevan henkilön mukana voi kulkea tulkki avustajan roolissa. Tulkkausapua ei välttämättä jokaisella matkalla tarvitse, mutta jos tulee tarve syystä tai toisesta keskustella kuljettajan kanssa, tulkkia tarvitaan.

Lähteet:

<https://www.kela.fi/vammaistuet>
<https://www.kela.fi/vammaisten-tulkkauspalvelu>

Vammaispalvelupäätöksistä

- **Valmennus**
Valmennus auttaa vammaista henkilöä oppimaan uusia tai vahvistamaan olemassa olevia itsenäisessä elämässä tarvittavia taitoja, joihin voi kuulua esimerkiksi joukkoliikenteen käyttäminen, joka ei vielä onnistu ilman valmentaja mukana oloa.
- **Henkilökohtainen apu**
Henkilökohtainen avustaja vammaista henkilöä kaikissa niissä tavanomaiseen elämään kuuluvissa asioissa, joita vammaisen henkilö itse tekisi, jos vamma tai sairaus ei häntä rajoittaisi.
- **Erityisen osallisuuden tuki**
Tuen myöntämisen edellytyksenä on, että ilman palvelua vammaisen henkilö ei pääse vuorovaikutukseen muiden ihmisten kanssa tai osallistumaan vapaa-ajan toimintaan eikä pääse osalliseksi näissä tilanteissa. Palvelu voidaan myöntää tilanteisiin, joissa henkilökohtainen apu palveluna ei ole riittävä.

Henkilökohtaisessa avussa lähtökohtana on, että vammainen henkilö ohjaa avustajaa, kun taas erityinen osallisuuden tuki sisältää vammaisen henkilön tarvitseman vahvankin ohjauksen toiselta henkilöltä.

- **Tuettu päätöksenteko**

Palvelu voidaan myöntää, kun vammainen henkilö tarvitsee tukea omaa elämäänsä koskevien merkittävien päätösten tekemisessä.

- **Vaativa moniammatillinen tuki**

Palvelun edellytyksenä on vaikeita, vammaan liittyviä kommunikoinnin, sosiaalisen vuorovaikutuksen tai käyttäytymisen haasteita, joiden johdosta hänen tai muiden ihmisarvo, terveys tai turvallisuus on uhattuna tai että itsemääräämisoikeuden, osallisuuden ja muiden perusoikeuksien toteutumisen tukeminen edellyttää hänen kohdallaan erityistä ammatillista osaamista ja yhteistyötä tai että hänen perusoikeuksiinsa kohdistuvien rajoitustoimenpiteiden käytön taustalla olevien syiden selvittäminen ja tilanteiden ennalta ehkäisy edellyttää moniammatillista tukea.

- **Asumisen tuki**

Vammaisella henkilöllä on oikeus saada asumisen tukea, jos hän tarvitsee apua tai tukea voidakseen hoitaa päivittäiset toimensa ja asua itsenäisesti. Päivittäisiä toimia ovat esimerkiksi liikkuminen, asiointi, kotityöt, pukeutuminen sekä henkilökohtaisen hygienian hoito.

- **Lapsen asumisen tuki**

Lapsen asumisen tuen tarkoituksena on turvata lapsen mahdollisuus asua kotona oman perheensä kanssa. Vammaiselle lapselle ja hänen perheelleen on järjestettävä sellainen asumisen tuki, joka mahdollistaa lapselle hänen ikäänsä ja kehitysvaiheeseensa nähden tarpeellisen hoidon ja huolenpidon, osallisuuden sekä turvallisen kasvuympäristön.

- **Lyhytaikainen huolenpito**

Oman perheen tai muun läheisen kanssa asuvalla vammaisella henkilöllä on oikeus saada lyhytaikaista huolenpitoa silloin, kun huolenpidosta vastaavat läheiset ovat lyhytaikaisesti estyneet (esimerkiksi työvuoron ajaksi) huolehtimasta vammaisesta henkilöstä, joka tarvitsee silloin apua tai tukea päivittäisissä toimissa tai valvontaa turvallisuuden vuoksi.

- **Päivätoiminta**

Vammaisella henkilöllä on oikeus osallistua päivätoimintaan, jos hän tarvitsee päivittäistä osallisuuden tukea. Kts. ylempää listauksesta kohta "Erityisen osallisuuden tuki".

- **Kehitysvammaisten työtoiminta**

Vammaispalvelulain mukaiseen kehitysvammaisten henkilöiden työtoimintaan on oikeus kehitysvammalaissa tarkoitetulla henkilöllä, jonka kehitys tai henkinen toiminta on estynyt tai häiriintynyt synnynnäisen tai kehitysiässä saadun sairauden tai vamman vuoksi.

- **Liikkumisen tuki** (vain vammaispalvelulain mukainen kuuluu tähän, ei sosiaalihuoltolain mukainen)

Vammaisella henkilöllä on oikeus saada tarvitsemansa kohtuullinen liikkumisen tuki silloin, kun hänellä on toimintarajoitteensa vuoksi erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja hän ei pysty itsenäisesti käyttämään julkista joukkoliikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia.

- Taloudellinen tuki hengityslaitteen varassa elävälle henkilölle

Hengityslaitteen varassa elävällä henkilöllä tarkoitetaan henkilöä, joka tarvitsee hengityslaitetta ympärivuorokautisesti ja kyseessä on elämää ylläpitävä hoito. Hengityslaitteen varassa elävä henkilö tarvitsee toisen henkilön apua ja paikalla oloa jatkuvaluonteisesti hengityksen turvaamiseksi.

Lähde: <https://thl.fi/julkaisut/kasikirjat/vammaispalvelujen-kasikirja/tuki-ja-palvelut>

Kaikkia yllä olevia vammaispalvelulain mukaisia palveluja saadakseen henkilön tulee täyttää vammaispalvelulain 2 §:n mukaiset kriteerit:

“Vammaisella henkilöllä tarkoitetaan tässä laissa henkilöä, joka tarvitsee vamman tai sairauden aiheuttaman pitkäaikaisen fyysisen, kognitiivisen, psyykkisen, sosiaalisen tai aisteihin liittyvän toimintarajoitteen johdosta välttämättä apua tai tukea tavanomaisessa elämässä.”

Näihin kaikkiin yllä mainittuihin palveluihin on kriteerien täytyessä subjektiivinen oikeus, palvelua myöntäessä ei siis käytetä esimerkiksi tuloharkintaa. Tarve vaikuttaa arvioinnissa myönnettävän palvelun määrään (esimerkiksi avustajatuntien määrään kuukaudessa tai viikossa).

Muista päätöksistä

- **Näkövammaiskortti**
Haitta-asteen on oltava vähintään 50 % että on oikeutettu korttiin. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisussa “Hoitoon pääsyn perusteet” pidetään tätä raja-arvona, jonka kohdalla on yleensä jo apuvälineiden tai/ja avustajan tarvetta arjen toiminna.
- **Omaishoidosopimus**
Omaishoidontuki voidaan myöntää, kun henkilö alentuneen toimintakyvyn, sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen syyn vuoksi tarvitsee kotiloissa hoitoa tai muuta huolenpitoa (apua, ohjausta, valvontaa).
- **Erityishuolto-ohjelman päätös**
Erityishuolto-ohjelman palveluita ovat vammaispalvelulain mukainen vaativa moniammatillinen tuki, vaativan moniammatillisen tuen yksikössä suoritettavat tahdosta riippumattoman erityishuollon tutkimukset ja vaativaan moniammatilliseen tukeen liittyvä työtoiminta sekä vammaispalvelulain työ- ja päivätoiminta.
- **Hengityshalvauspäätös**
Päätös, jolla sairaanhoitopiiri on taannut hengityskoneen varassa elävälle ympärivuorokautisen hoidon.
- **Vakuutusyhtiön hoitotuki**
Liikennevakuutuksen hoitotuella on tarkoitettu korvata vahinkoa kärsineelle hänen saamansa vamman seurauksena säännöllisestä avuntarpeesta aiheutuvat kulut.
- **Erityisen tuen päätös**
Erityisen tuen päätös on tehty kolmiportaista tukea käytettäessä sellaiselle oppilaalle, jolle yleinen tai tehostettu tuki ei ole ollut riittävä tukimuoto. Erityisen tuen päätöksiä on tehty tilanteissa, joissa oppimiseen tai koulunkäyntiin liittyi runsaasti haasteita kuten esimerkiksi erilaisia oppimisvaikeuksia, ryhmässä toimimisen ja/tai toiminnanohjauksen haasteita, kehitysviivästymää tai tunne-elämän häiriöitä. Kolmiportainen tuki päättyi uudistuksessa 1.8.2026, nykyään tehdään vastaavassa tilanteessa päätös oppilaskohtaisista tukitoimista. (Alemman tason tukimuotoja ovat tällä hetkellä oppimisen edellytyksiä tukevat opetusjärjestelyt ja ryhmäkohtaiset tukimuodot, joista kumpikaan ei oikeuta A-merkintään)
- **Oppilaskohtaisten tukitoimien päätös** (pienryhmäopetus erityisopettajan luokassa tai erityisluokassa, tulkki- ja apuvälinepalvelut, aiemmillä tuen portailla tämä vastaa erityisen tuen päätöstä)

Lähteet:

- näkövammaiskortti: <https://www.nakovammaistenliitto.fi/fi/nakovammaiskortti>
- omaishoito: <https://stm.fi/omaishoito>
- erityishuolto: <https://thl.fi/julkaisut/kasikirjat/vammaispalvelujen-kasikirja/asiakasprosessi/erityishuollon-prosessi>
- hengityshalvaus: <https://thl.fi/julkaisut/kasikirjat/vammaispalvelujen-kasikirja/vanha-vammaispalvelulaki/hengityshalvauspotilaiden-erityistilanne>
- vakuutusyhtiön hoitotuki: <https://www.liipo.fi/liikennevahingot/korvausohjeet/sairaanhoito-ja-muut-kulut/hoitotuki.html>
- erityinen tuki: <https://www.pori.fi/kasvatus-ja-koulutus/perusopetus/oppimisen-ja-koulunkaynnin-tuki/oppilaan-tuki/>
- oppilaskohtaiset tukitoimet: <https://www.oph.fi/fi/koulutus-ja-tutkinnot/oppilaskohtaiset-tukitoimet-perusopetuksessa>