

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf (FSS) tackar för möjligheten att kommentera anvisningen.

Vi ser anvisningen som en mycket nyttig och välstrukturerad helhet som stöder trafikserviceproducenter i att förbättra tillgänglighetsinformationen och främja den jämlika rätten att resa för personer med synnedsättning.

Nedan presenteras sex centrala utvecklingsförslag ur perspektivet hos resenärer med synnedsättning, med syfte att konkretisera och stärka anvisningen.

### 1. **Komplettering med information om kompatibilitet med tekniska hjälpmedel**

Anvisningen bör innehålla en rekommendation att trafikföretaget tydligt anger vilka tekniska hjälpmedel som är kompatibla med deras digitala tjänster (t.ex. skärmläsarprogram, förstorningsprogram, röststyrning).

*Exempel:*

– ”Vår webbplats och app är kompatibla med skärmläsarprogram (t.ex. VoiceOver och TalkBack).”

– ”Biljettautomaterna har talstöd.”

Sådana konkreta uppgifter är betydligt mer användbara än generella omnämningen av potentiella problem.

### 2. **Reservprocedur för hållplatsutrop vid funktionsfel**

I avsnittet *Kaluston esteettömyys (Fordonens tillgänglighet)* bör en formulering införas att om automatiska hållplatsutrop eller informationsskärmar inte fungerar, är föraren skyldig att muntligt meddela nästa hållplats till den resenär som behöver det. Att införa denna reservprocedur är en enkel åtgärd men avgörande för säkerhet och självständighet för personer med synnedsättning.

### 3. **Tillägg av konkreta exempel för den byggda miljön**

Avsnittet *Rakennettu ympäristö (Byggd miljö)* bör konkretiseras genom att tillföra exempel på tillgänglighetsinformation som är särskilt relevant för personer med synnedsättning. Exempel kan vara:

- taktila ledstråk
- kontrastmarkeringar i trappor och gångvägar
- skyltar med stor text
- skärmar och biljettautomater placerade på lämplig höjd (t.ex. i ögonhöjd) för god läsbarhet även på nära håll
- jämn och bländfri belysning
- ljudfyrrar vid entréer

Dessa exempel hjälper trafikföretagen att förstå vilken information som i praktiken är användbar.

#### 4. **Tillförlitlig realtidsinformation via flera kanaler**

I avsnittet *Reaaliaikaiset matkatiedot (Realtidsinformation)* bör anvisningen uppmana serviceproducenter att tillhandahålla störnings- och uppdateringsinformation via flera kanaler, eftersom alla resenärer inte kan följa med i webbaserade tjänster i realtid. Lämpliga kanaler kan vara en SMS-tjänst eller en automatisk telefonservice.

#### 5. **Förarens skyldighet att stanna vid vit käpp eller ledarhund**

Det måste klargöras att förare alltid ska stanna vid hållplatser där en person väntar med vit käpp eller ledarhund. En person med synnedsättning kan inte nödvändigtvis se när en buss kommer eller vilket nummer bussen har och kan därför inte stanna bussen. Att införa denna skyldighet är sannolikt den viktigaste enskilda åtgärden för att säkra möjligheten att resa för personer med synnedsättning.

#### 6. **Översättning av anvisningarna till svenska**

Det är av central betydelse att anvisningsutkastet, som för närvarande endast finns på finska, även publiceras på svenska. Detta är nödvändigt både för att uppfylla myndighetens språkliga skyldigheter och för att säkerställa att alla operatörer och resenärer får tillgång till informationen.

Alla on esitetty viisi näkövammaisten matkustajien näkökulmasta keskeistä kehitysehdotusta, joiden tarkoituksena on konkretisoida ja vahvistaa ohjeistusta.

### **1. Ohjeistusta täydennettävä tiedolla apuvälineiden yhteensopivuudesta**

Ohjeeseen tulisi lisätä suositus, että liikenteenharjoittaja ilmoittaa digitaalisten palveluidensa osalta selkeästi, mitä avustavia teknologioita ne tukevat (esimerkiksi ruudunlukuohjelmat, suurennusohjelmat, ääniohjaus)

- *Esimerkiksi:*

- *"Verkkosivustomme ja sovelluksemme ovat yhteensopivia ruudunlukuohjelmien (esim. VoiceOver ja TalkBack) kanssa."*
- *"Lippuautomaateissa on puheopastus."*

Tällainen konkreettinen tieto palvelee matkustajaa huomattavasti paremmin kuin yleinen kuvaus mahdollisista käyttöhaasteista.

**2. Varamenettelyn kirjaaminen pysäkkikuulutuksia varten** Ohjeen kohtaan *Kaluston esteettömyys* tulisi täsmentää, että mikäli automaattiset pysäkkikuulutukset tai näyttötaulut ovat pois käytöstä, kuljettajan velvollisuus on ilmoittaa seuraava pysäkki suullisesti sitä tarvitsevalle matkustajalle. Tällaisen varamenettelyn kirjaaminen ohjeeseen on helposti toteutettava toimi, joka on ratkaisevan tärkeä näkövammaisen henkilön itsenäisen ja turvallisen matkustamisen kannalta.

**3. Konkreettisten esimerkkien lisääminen rakennetun ympäristön osalta** Kohtaa *Rakennettu ympäristö* tulisi konkretisoida lisäämällä esimerkkejä tiedoista, jotka ovat erityisen merkityksellisiä näkövammaisille. Tällaisia ovat tiedot esimerkiksi:

- **taktilisista opaslaatoista,**
- **kontrastimerkinnoista** portaissa ja kulkureiteillä,
- **suurikokoisesta tekstistä** opasteissa,
- näyttöjen ja lippuautomaattien sopivasta korkeudesta (esim. silmien korkeudella) hyvän näkyvyyden varmistamiseksi myös lähellä,
- **tasaisesta, häikäsemättömästä valaistuksesta,**
- **äänimajakoiden** olemassaolosta sisäänkäynneillä.

Esimerkit auttavat palveluntarjoajia ymmärtämään, millainen tieto on käytännössä hyödyllistä.

**4. Reaaliaikaisen tiedon saavutettavuuden varmistaminen eri kanavissa** Ohjeen kohtaan *Reaaliaikaiset matkatiedot* tulisi kirjata kannuste tarjota häiriötietoja useiden

kanavien kautta. Tämä on tärkeää, koska kaikki matkustajat eivät voi käyttää verkkopalveluja reaaliaikaisesti. Soveltuvia kanavia ovat esimerkiksi tekstiviestipalvelu tai automaattinen puhelinpalvelu.

**5. Kuljettajan velvollisuus pysähtyä valkoisen kepin tai avustajakoiran nähdessään:**

Kuljettajille on tehtävä erittäin selväksi, että heidän täytyy aina pysähtyä bussipysäkeillä, joissa henkilö odottaa valkoisen kepin tai avustajakoiran kanssa. Näkövammaisen henkilö ei välttämättä näe lähestyvää bussia tai bussin numeroa eikä siksi tiedä, milloin viitata kuljettajalle. Tämän ohjeistuksen velvoittava kirjaaminen on ehkä kaikkein tärkein yksittäinen toimi matkustusketjun varmistamiseksi.

**6. Ohjeistuksen kääntäminen ruotsiksi** On keskeistä huomioida, että ohjeluonnos on tällä hetkellä saatavilla vain suomeksi. Yhdenvertaisen saavutettavuuden varmistamiseksi ohjeistus on julkaistava myös ruotsiksi. Tämä on tärkeää sekä viranomaisen lakisääteisten kielivelvoitteiden täyttämisen että kaikkien toimijoiden tavoittamisen kannalta.

