



29.10.2012

turku äbo

Saap. 31-10-2012
Anl.
Dno 14055 2011
065.022

Turun kaupunki / peruspalvelulautakunta

SELVITYSPYYNTÖ

Lounais-Suomen aluehallintovirastossa on vireillä kaupungin toimintaa koskeva kunnalliskantelu vammaispalvelulain mukaisista kuljetuspalveluista. Kantelijat ovat 23.10.2012 toimittaneet virastolle oheiset täydennykset kanteluun koskien palvelujen toteuttamista.

Virasto on ottanut asian tältä osin käsiteltäväkseen erillisenä sosiaalihuoltolain mukaisena valvonta-asiana, eikä asiaa siten tältä osin käsitellä enemmälti kantelumenetelyssä.

Aluehallintovirasto pyytää kaupunkia antamaan selvityksensä esitettyjen väitteiden johdosta ja erityisesti selvittämään:

- kuljetusten puhelinpalvelun toimivuuden
- kuljetuskaluston sekä -käytäntöjen turvallisuuden
- palvelun saatavuuden ruotsin kielellä, sekä
- kaupungin toimenpiteet ko. asioissa esitettyjen reklamaatioiden johdosta.

Kanta pyydetään esittämään myös vaatimukseen toiminnan välittömästä keskeyttämisestä sosiaalihuoltolain nojalla.

Määräaika Selvitys on toimitettava Lounais-Suomen aluehallintovirastolle **kirjallisesti viipymättä, kuitenkin viimeistään 12.11.2012.**

Asiaa aluehallintovirastossa hoitaa lakimies Jaska Siikavirta, puhelin 0295 018 113.

Lakimies

Jaska Siikavirta

KANTELU

Kantelijajärjestöt

Turun seudun vammaisjärjestöt ry (prosessiosoite)

Ursininkatu 11

20100 TURKU

tvj@tvj.fi

Puheenjohtaja Teija Leino, 050 568 8710

Kynnys ry

Yliopistonkatu 9 b

20100 TURKU

markku.vuorinen@pp.nkl.fi

Turun toimikunnan puheenjohtaja Markku Vuorinen, 050 573 0530

Turun CP-yhdistys ry – Åbo CP-förening rf

PL 863

20101 TURKU

Puheenjohtaja Raisa Herpiö, 050 557 6445

raisa.k.herpio@gmail.com

Turun Seudun Invalidit ry

Asesepänkatu 1

20810 TURKU

Puheenjohtaja Leila Häkkinen, 040 549 5025

toimisto@turunseuduninvalidit.fi

Kanteluviranomainen

Lounais-Suomen aluehallintovirasto / sosiaali- ja terveydenhuolto

Itsenäisyydenaukio 2

PL 22

20810 TURKU

kirjaamo.lounais@avi.fi

Toimitus: Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat –vastualueen johtaja Kirsi Paasikoski ja sosiaalihuollon ylitarkastaja, sosiaali- ja terveydenhuoltoyksikön päällikkö Pirkko Pakkala.

Kantelijajärjestöt tunnustavat kanteluviranomaisen mahdollisuuden käsitellä kantelu viranomaisyhteistyössä taksiliikennelain mukaisen toimivaltaisen ELY-keskuksen kanssa.

Täydennyksenä toimitetaan sovituksi 19.10.2012 kursivilla erotetut osat, sekä liitteenä 14 asiaan liittyvää lisämateriaalia.

1. Kantelunalainen toiminta

Turun kaupungin toiminta vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen kilpailutuksessa 2011-2012, sekä toiminnan välitön käynnistäminen kilpailutuksen lopputuloksen mukaisena.

Kantelijajärjestöt painottavat, että kantelunalainen toiminta ulottuu kilpailutusta edeltävään aikaan, sen toteuttamiseen, että sen jälkeiseen toiminnan aloittamiseen. Kantelijajärjestöt painottavat, että Turun kaupungin toimia tulee arvioida sen ajan viitekehyksessä, kuin päätöksiä on tehty ja asioita ratkaistu. Asioiden korjaaminen restoratiivisesti ei vapautua Turun kaupunkia vastuusta siitä, mitä se on tehnyt aiemmin. Vaikka Turun kaupunki onkin ryhtynyt toimiin asioiden asteittaiseksi parantamiseksi, ei tämä poista aiemman toiminnan moitittavuutta ja lainvastaisuutta.

2. Kantelun perusteet

2.1. Tausta

Kuljetuspalvelujen tarve vaikeavammaisille henkilöille on ratkaisevan tärkeä. Esteellisen ympäristön ja pitkien välimatkojen, sekä erityisesti muun julkisen liikenteen kaluston ja palvelun esteellisyyden vuoksi vaikeavammaiset henkilöt ovat riippuvaisia vammaispalvelulain mukaisesti järjestetystä kuljetuspalvelusta.

Turun kaupungin toimien taustalla on markkinaoikeuden 7.6.2011 antama päätös asiassa *Turun Invataksit Oy vs. Turun kaupunki* (liite 1), jossa Turun kaupunki veloitettiin kilpailuttamaan vammaispalvelulain mukaiset kuljetuspalvelut julkisena hankintana ja niihin mahdollisesti liittyvät muut hankinnat julkisia hankintoja koskevien oikeusohjeiden mukaisesti. Markkinaoikeus asetti veloitteelle 100.000 euron uhkasakon. Markkinaoikeus

totesi samalla, että sillä ei ole edellytyksiä antaa etukäteen tätä tarkempia määräyksiä hankinnan toteuttamistavoista.

Kilpailutuksen toimeenpanemisen tarkoituksessa Turun peruspalvelulautakunta on kokouksessaan 15.6.2011 (liite 2) päättänyt kilpailuttaa vammaispalvelulain mukaiset kuljetuspalvelut ja 28.3.2012 (liite 3) hyväksynyt vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen kilpailuttamisasiakirjat ja toimeksiantanut Turun kaupungin hankinta- ja logistiikkakeskuksen pyytämään tarjouksia vammaispalvelulain mukaisista asiakaskuljetuksista¹ ajalle 1.9.2012 (tavoite) – 30.8.2014 (+ 2 vuoden optio). Turun kaupungin hankinta- logistiikkakeskus on julkaissut Turun kaupungin internet-sivuilla ja HILMA-ilmoituskanavassa tarjouspyynnön 30.3.2012 (liite 4). Ennakkoilmoitus julkaistiin HILMA-ilmoituskanavassa jo 19.12.2011. Yhteenvedo hankintaan liittyvistä kysymyksistä ja niihin annetuista vastauksista sekä tarkennuksista tarjouspyyntöön julkaistiin 19.4.2012 Turun kaupungin internet-sivuilla (liite 5).

Asiaa käsiteltiin sittemmin Turun kaupungin peruspalvelulautakunnan kokouksessa 30.5.2012; invataksipalvelujen osalta kuljetuspalveluja koskeva puitesopimus solmittaisiin Huvipulju Oy kanssa (liite 6). Asian esittelijöinä olivat tulosaluejohtaja Jukka Juvonen, vammaispalvelujohtaja Kaisa Kiiski, lakimies Mikko Heiskanen, sekä hankinta- ja logistiikkakeskuksen hankinta-asiantuntija Outi Pudas.

Sopimus on solmittu syys- lokakuun vaihteessa (sopimus liitteessä 14). Toiminta alkoi 18.9.-28.9.2012 info-puhelimella, josta oli tiedotteiden mukaan mahdollisuus kysellä asiasta, ja tehdä ennakkotilauksia. Itse kuljetuspalvelutoiminta alkoi maanantaina 1.10.2012.

2.2. Vammaisten henkilöiden osallistuminen kilpailutukseen

YK:n vammaissopimuksen 4 artiklan 3-kohdan mukaan "Laadittaessa ja toimeenpantaessa lainsäädäntöä ja politiikkoja, joilla tätä yleissopimusta pannaan täytäntöön, sekä muissa vammaisia henkilöitä koskevissa päätöksentekoprosesseissa sopimuspuolten tulee neuvotella

¹ Tarjouspyyntö koskee vammaispalvelulain kuljetuspalvelujen lisäksi myös sosiaalihuoltolain mukaisia asiakaskuljetuksia. Kantelu on rajattu siten, että se koskee vain vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuspalveluihin liittyvää menettelyä.

tiivisti vammaisten henkilöiden kanssa ja aktiivisesti osallistaa heidät, mukaan lukien vammaiset lapset, heitä edustavien järjestöjen kautta”. YK:n vammaissopimus sitoo Suomen viranomaisia, kuntien mukaan lukien, siten, että Suomi ei voi ryhtyä sopimuksen vastaisiin toimiin.

Edelleen, kuntalain 29 § mukaan kunnan on tiedotettava asukkailleen kunnassa vireillä olevista asioista, niitä koskevista suunnitelmista, asioiden käsittelystä, tehdyistä ratkaisuksista ja niiden vaikutuksista. Kunnan on myös laadittava tarvittaessa katsauksia kunnan palveluja (ym.) koskevista asioista. Asukkaille on myös tiedotettava, millä tavoin asioista voi esittää kysymyksiä ja mielipiteitä valmistelijoille ja päättäjille.

22.8.2011 vammaispalvelujohtaja viestitti sosiaaliasiamies, vammaisneuvoston sihteeri Rita Salvianderille Turun kaupungin vammaispalvelun ajankohtaisista asioista Tampereen vammaisneuvoston vieraillessa Turussa. Tällöin vammaispalvelujohtaja Kaisa Kiiski totesi, että ”vammaispalveluista on juuri alkamassa kilpailutus (...) kuljetuspalvelut (...) joudumme kilpailuttamaan markkinaoikeuden päätöksen mukaisesti” (liite 7).

Tämän jälkeen asiaa Turun kaupungilla valmistelleet tahot eivät ole olleet yhteydessä vammaisneuvostoon.

Kantelijajärjestöihin tai kuljetuspalveluasiakkaisiin ei olla oltu yhteydessä koko tänä aikana, kantelun tekemispäivään mennessä.

Kilpailutuksen johdosta tehty päätös tuli vammaisneuvoston ja siten turkulaisten vammaisjärjestöjen yleiseen tietoisuuteen vasta sen tekemisen jälkeen kiertoteitä. Tässäkään vaiheessa asiasta ei tiedotettu, eikä peruspalvelulautakunnan päätöksen mukaan ollut nimenomaista tarkoitustakaan tiedottaa asiasta vammaisneuvostoa, vammaisjärjestöjä, tai vaikeavammaisia kuljetuspalvelun asiakkaita.

Kriisiytynyttä tilannetta käsiteltiin vammaisneuvoston aloitteesta vammaisneuvostossa 15.6.2012 (liite 8). Kokouksessa olivat läsnä vammaisneuvoston lisäksi peruspalvelulautakunnan ja päätöksen valmistelijoiden taholta lautakunnan puheenjohtaja Juhani Leppä, hallintojohtaja Antti Perälä, tulosaluejohtaja Jukka Juvonen, hankinta-

asiantuntija Outi Pudas, sekä hankinta- ja logistiikkajohtaja Pauliina Lautiainen. Tämä oli ensimmäinen kerta, kun kilpailutustilanteesta keskusteltiin vammaisten henkilöiden edustajien kanssa; tällöinkin vammaisneuvoston omasta aloitteesta.

Vammaisneuvoston kokouksessa 15.6.2012 sovittiin ns. aloituspalaverista, johon osallistuisivat ”kilpailutuksen voittanut yritys, Turun sosiaali- ja terveystoimen kuntoutumispalvelujen, hankinta- ja logistiikkakeskuksen sekä vammaisneuvoston edustajat” (sama).

Tällainen palaveri pidettiin 29.8.2012. Palaverissa vammaisneuvoston edustajat painottivat voimakkaasti samoja asioita, joita tässä kantelussa on tuotu esiin. Palaverissa Huvipulju Oy:n edustajille luovutettiin standardi SFS 5912 pyörätuolissa istuvan matkustajan kuljettamisesta henkilö-, paketti- ja kuorma-autossa (M1, N1 ja N2 luokan ajoneuvot), jonka sisällöstä heillä vaikutti olevan epäselvyyksiä. Palaverista on 4.9. saatu vammaisneuvoston sihteerin kautta muistio (liite 12).

Kantelijajärjestöjen näkemyksen mukaan Turun kaupunki ei ole toiminut yllä mainittujen oikeusjärjestyksemme normien mukaan pidättäytymällä tiedottamasta kuljetuspalvelujen kilpailutuksesta ja osallistamasta vammaisia kuntalaisia. Vetoaminen siihen, että joku asia on pöytäkirjan osana julkinen, ei voi olla riittävää.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, onko Turun kaupunki toiminut asiassa laillisesti ja asianmukaisesti.

2.3. Sisällöllisiä näkökohtia kuljetuspalveluun

2.3.1. Kuljetuspalveluasiakkaiden valinnanvapaus

Vaikka sinänsä kilpailutus on nykyainsäädäntömme mukainen tapa hoitaa asioita, tulee asiassa kiinnittää huomiota vaikeavammaisten kuljetuspalveluasiakkaiden erityisiin tarpeisiin. Nykyjärjestelmässä asiakkaalla on valinnanvapaus sen suhteen, minkä

kuljetuspalveluja tarvitsevan yrityksen palveluja hän käyttää. Vastineessaan markkinaoikeudelle Turun kaupunki itse toteaa: "Asioissa on arvioitava asiakkaan valinnanvapauden merkitystä" (liite 1); itse asiassa kaupunki siis puolusti nykyjärjestelmää ja toisaalta on nyt luomassa järjestelmää, jossa valinnanvapaus ei toteudu asianmukaisesti. Valinnanvapaus on erityisen tärkeää, kun alalla on paljon laatuvaihteluja; asiakas voi valita palvelutarpeensa, teknisen kaluston ja palvelun saatavuuden parhaiten takaavan yrityksen.

Erityisesti on huomioitava, että jos yksittäisellä asiakkaalla on pitkäaikainen asiakassuhde tietyn taksirytyksen kanssa, olisi kohtuullista, että näissä tapauksissa voitaisiin palvelu edelleen ostaa Huvipulju Oy:n ulkopuolelta. Nämä tilanteet ovat hyvin rajattuja, ja liittyvät lähinnä henkilöihin, joilla on vaikeita kommunikaatiohaasteita, joiden kanssa he ovat opetelleet tulemaan toimeen tietyn taksirytyksen kanssa. Näissä rajatuissa erityisissä tilanteissa tulisikin siis ottaa huomioon asiakkaan tarpeet ja antaa merkitystä asiakkaan valinnanvapaudelle. Vaikkakin kantelijajärjestöjen käytössä olevassa sopimusluonnoksessa on sovittu siitä, että kuljettajan on kohdeltava asiakkaita asiallisesti ja kohteliaasti ja otettava huomioon kunkin asiakkaan erityiset tarpeet, jää tällainen sopimusedellytys lähinnä illusoriseksi, ottaen huomioon asiakkaiden moninaiset tarpeet ja palveluntarjoajan ilmeinen vaikeus toteuttaa ns. tututaksi-järjestelmää suunnitellun palvelukokonaisuuden puitteissa.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, toteutuuko kuljetuspalvelujen asiakkaan valinnanvapaus uudessa tilanteessa.

2.3.2. Kuljetuspalvelujen määrä ja saatavuus

Vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen määrät käyvät ilmi tarjouspyynnöstä (liite 4). Vammaispalvelulain mukaista kuljetuspalvelua saa noin 4.140 asiakasta. Yhdensuuntaisten matkojen määrä on noin 310.000 matkaa vuodessa, joista 80.000 matkaa tehdään esteettömillä ajoneuvoilla. Tarjouspyynnön mukaan palveluntuottajan tulee voida suoriutua tarvittavista kuljetuspalveluista. Tarjouspyynnössä lasketaan keskimääräiseksi määräksi invataksipalvelujen osalta noin 219 yhdensuuntaista matkaa päivässä. Tarjouspyynnön mukaan nämä kuljetukset painottuvat arkipäiviin klo 9-15 välille, mutta

kuljetuspalvelua tulee olla saatavissa kaikkina päivinä ja kaikkina vuorokaudenaikana asiakkaiden tarpeiden mukaan; 24 tuntia vuorokaudessa.

Nykytilanteessa näitä 219 kuljetusta hoidetaan reilu 69 auton kapasiteetilla. Kantelijajärjestöjen selvitysten perusteella Huvipulju Oy:llä on käytettävissä 15 autoa.² Vaikka automäärä kasvaisikin (merkittävää määrän kasvua ei ole liitteen 13 mukaan), on Huvipulju Oy:n kapasiteetti hakuhetkellä ollut tässä mainittu. Kaupunki on sen perusteella tehnyt ratkaisunsa; uskoen, että 15 autoa on riittävä määrä. Tällä automäärällä 219 kuljetuksen hoitaminen tarkoittaisi 14,6 kuljetusta autoa kohden.

Kun ottaa huomioon kuljetuspalveluasiakkaiden kohteittain ja ajoittain vaihtelevat ja epäsäännölliset kuljetuspalvelutarpeet, on kantelijajärjestöjen näkemyksen mukaan mahdotonta hoitaa kuljetuspalvelut asianmukaisesti Huvipulju Oy:n kalustomäärällä. Kantelijajärjestöjen taholta on osaltaan vaikutettu siihen, että invataksien määrä on hiljalleen noussut, ja nykykapasiteetilla on palvelun saatavuus kyetty turvaamaan jo kohtuullisesti; mutta vasta näin isolla kapasiteetilla, joka verrattuna 15 autoon on ratkaisevasti suurempi.

Saatavuuden osalta kantelijajärjestöt toteavat alkukokemusten perusteella sen, että tilausjärjestelmään on ollut vaikea päästä läpi. Lukuisat kantelijajärjestöjen jäsenet ovat raportoineet, että tilauspuhelin ei vastaa laisinkaan. Lisäksi puhelimessa on kuultu vauvan kovia ääntelyä. Tieto autojen vähäisyydestä ja puhelimeen vastaamattomuus on saanut ihmiset jäämään kotiinsa.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, onko Turun kaupunki arvioinut riittävästi ja asianmukaisesti sitä, pystyykö se suunnittelemallansa tavalla takaamaan riittävät ja asianmukaiset vaikeavammaisten henkilöiden kuljetuspalvelut.

2.3.3. Odotusaika

² Puhelinkeskustelu 15.6.2012, Olli Nordberg X Kimmo Vihdanmäki.

Välittömästi kuljetuspalvelumatkojen määrään liittyen kantelijajärjestöt ovat huolissaan odotusajoista. Tarjouspyynnössä, eikä peruspalvelulautakunnan päätöksissä kiinnitetä lainkaan huomiota odotusaikoihin.

Kantelijajärjestöjen näkemyksen mukaan on keskeistä, että kuljetuspalvelulle kyetään esittämään odotusaikaa koskevia reunaehtoja. Kun kuljetuspalveluja organisoidaan järjestelmätasolla laajemmin, kuten nyt on tehty kilpailutuksen keinoin, tulee palvelulle asettaa tällaisia, palvelun järjestämiseen ja asiakkaan oikeusturvaan liittyviä reunaehtoja. Kantelijajärjestöt kokevat, että esimerkiksi kuljetuspalvelulle tulisi voida asettaa minimivasteaika, sekä erilaisia kuljetuspalvelun lähtö- tai saapumisaikaan liittyviä ehtoja. Vaikeavammaiset kuljetuspalveluasiakkaat ovat aktiivisia yhteiskunnallisia toimijoita; heillä on työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan menoja, ja heillä on oikeus edellyttää, että kuljetuspalvelujärjestelmä vastaa kohtuudella heidän aikataulullisiin tarpeisiinsa.

Kantelijajärjestöjen käytössä olevassa sopimusluonnoksessa (liite 11) ei ole eksplisiittisesti sovittu mitään odotusajasta. Kohdassa 8 (toimitusvarmuus) on sovittu, että palvelua on oltava saatavilla koko sopimuskauden ajan ja kaikkina vuorokaudenaikoina. Liitteessä 12 Huvipulju Oy edustajat toteavat, että odotusajat tulevat olemaan kohtuullisia; väite on kantelijajärjestöjen käsityksen mukaan epäuskottava.

Kantelijajärjestöt pitävät perustellusti oletettavana, että suunnitellulla järjestelmällä odotusajat tuleva olemaan kohtuuttomia. Tällainen yleispiirteinen sopimuskohta ei voi olla riittävä turvaamaan, että vaikeavammaiset kuljetuspalveluasiakkaat saisivat kuljetuspalvelun kohtuullisessa odotusajassa erilaisiin tarpeisiin (työ- ja opiskelumatkat, 2 henkilön yhteiset matkat) vuorokauden ja vuoden eri aikoina.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, pystyykö Turun kaupunki takaamaan suunnittelemallansa järjestämistavalla kohtuulliset odotusajat; ja minkälaisia reunaehtoja Turun kaupungin tulisi asettaa odotusajoille.

2.3.4. Turvallisuusnäkökohdat

Kantelijajärjestöt ovat huolissaan turvallisuusasioiden huomioimisesta tarjouskilpailussa ja erityisesti kuljetuspalvelun tulevassa järjestämisessä.

Tarjouspyynnön kohdassa 6 käsitellään kuljetuspalvelua koskevia kalustovaatimuksia. Kohdan mukaan palveluun käytettävän auton on oltava ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen. Invataksipalvelujen osalta tarjouspyynnössä edellytetään, että kuljetuskaluston on oltava ominaisuuksiltaan, kunnoltaan ja varustukseltaan asianmukainen, vammaisten henkilöiden kuljetuksiin soveltuva esteetön ajoneuvo tai invataksi.

Tarjouspyynnössä jatketaan:

"Esteetön henkilöauto on ajoneuvo, joka täyttää pyörätuolissa matkan aikana istuvan matkustajan vaatimukset siten kuin

1. ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 13 §:ssä on säädetty **invatakseista**
2. taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista annetussa asetuksessa (723/2009) on säädetty **muun kuin invataksiksi** luokitellun esteettömän kaluston ominaisuuksista ja varusteista." (liite 4).

Tarjouspyynnössä käytetään siis käsitteitä 'esteetön ajoneuvo', 'invataksi' ja 'muu kuin invataksiksi luokiteltu esteetön kalusto'. Epäjohdonmukaisuus ei ole vain semanttinen, vaan sillä on normatiivista merkitystä. Epätarkkuus käsitteiden käytössä on kantelijajärjestön mukaan huolestuttavaa, kun ottaa huomioon, kuinka vakavasta asiasta on kysymys.

Ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 13 §:ssä säädetään *invataksista*. Yksityiskohtaisten rakennetta ja varustusta koskevien säännösten ohella lainkohdassa säädetään, että pyörätuolit ja niissä matkustavat ovat luotettavasti kiinnitettävissä ajoneuvoon (2 mom). Taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista annetun asetuksen (723/2009) 2 §:ssä säädetään *esteettömästä taksiautosta*. Keskeistä tässä lainkohdassa on, että pyörätuolin ja siinä matkustavan tulee olla luotettavasti kiinnitettävissä ajoneuvoon siten kuin standardissa SFS 5912 pyörätuolissa istuvan matkustajan kuljettamisesta henkilö-, paketti- ja kuorma-autossa (M1, N1 ja N2

luokan ajoneuvot) (liite 9) tai kansainvälisessä ISO 10542-1³ standardissa tai näitä standardeja vastaavassa standardissa on määrätty. Ottaen huomioon ensin mainitun ja viimeksi mainitun sananmukaisen yhtäläisyyden (pyörätuolin ja siinä matkustavan tulee olla luotettavasti kiinnitettävissä ajoneuvoon) ja asetusten ajallisen suhteen, kantelijajärjestöjen tulkinta on, että, *ex analogia*, mainittujen standardien mukaisia vaatimuksia tulee noudattaa kaikessa invataksipalvelussa, joka toteutetaan Huvipulju Oy:n toiminnassa.

Kantelijajärjestöjen kokemuksen mukaan Turun invataksissa on aiemmin noudatettu heikohkosti turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia. Pyörätuoli kiinnitetään usein 1-2 'remmillä'. Turvavyön käyttö on ylipäättään harvinaista, ja usein käytetään 3-piste turvavyön sijasta lanneturvavyötä. Huvipulju Oy toimijoiden aiempaa toimintaa tässä suhteessa kuvaamaan toimitetaan kanteluviranomaiselle asiaa koskeva kanteluratkaisu, jossa viranomainen on joutunut kiinnittämään Kimmo Vihdanmäen huomiota turvallisuutta koskevien normien noudattamiseen (liite 13). Kantelijajärjestöt kiinnittävät erityistä huomiota siihen, että SFS 5912 -standardin mukaan 3-pisteturvavyön käyttö on *ensisijaista*. Ajoneuvon rakenteen tai pyörätuolipaikan sijainnin ollessa sellainen, ettei se käytännössä mahdollista vähintään 3-pisteturvavyön asentamista ilman ajoneuvon merkittäviä teknisiä muutoksia, voidaan hyväksyä lantioturvavyö. 3-pisteturvavyön ollessa *ensisijaista* tulee siis olla painavia teknisiä syitä, jotta voidaan turvautua lanneturvavyöhön. *Toiminnan käynnistyttyä on esiintynyt laajasti raportoitua turvallisuusvajetta turvavöiden käytön osalta. Asiakkaita on kuljetettu ilman turvavöitä; asiakkaille on tarjottu ns. 'liinoja', joiden käyttötarkoitus on tuolin sitominen, turvavyöksi; asiakkaat on pakotettu käyttämään lannevöitä, jotka eivät ole kiinni auton rakenteessa, vastoin standardia siis. Huvipulju Oy:n toiminta on kantelijajärjestöjen käsityksen mukaan tässä suhteessa pöyristyttävän vastuutonta. Vielä vastuuttomampaa ja moitittavampaa on Turun kaupungin toiminta. Turun kaupunki on antanut toiminnan jatkua 1.10. alkaen puutteellisella turvavarustuksella. Asiakkailta on aiemmin ollut mahdollisuus valita yritys, joka käyttää asianmukaisia turvalaitteita; nyt Turun kaupungin vammaispalveluja käyttävät henkilöt ovat pakotettuja käyttämään yritystä, joka käyttää terveydelle ja hengelle vaarallisia turvallisuusvälineitä.*

Edellä mainitussa standardissa on viitattu (s. 7, kohta 0.3) toiseen standardiin; Standardi SFS-EN 1756-2 Takalaitanostimet. Ajoneuvoihin asennettavat nostotasot.

³ Saatavissa webstore.ansi.org.

Turvallisuusvaatimukset. Osa 2: Henkilöiden nostoon käytettävät takalaitanostimet, Suomen Standardoimisliitto SFS, vahvistettu 7.3.2005 (liite 12). Näin ollen, myös tämä standardi tulee huomioida Huvipulju Oy:n toimintaa arvioitaessa. Standardissa on täsmällisiä vaatimuksia muun muassa takalaitanostimen leveydestä, pituudesta ja kantokyvystä; kaiteista, nosto- ja laskunopeudesta; pysäytyslaitteista; ja muutoinkin turvallisuudesta. Kantelijajärjestöjen mukaan pitäisi voida edellyttää esimerkiksi kaksipilarista takanostinta kaikessa toiminnassa.

Yllämainitut standardit ovat siis asetustasoisen viittauksen myötä osa oikeusjärjestystämme.

Kantelijajärjestöjen käsityksen mukaan ainoa vaihtoehto on, että kaluston standardinmukaisuus varmistetaan katsastuslaitoksen tekemässä tarkastuksessa säännöllisin väliajoin. Kussakin autossa tulee aina olla mukana ja asiakkaan tarkistettavissa ajantasainen todistus hyväksytystä katsastuksesta, jotta asiakas voi olla vakuuttunut kuljetuksen turvallisuudesta.

Huvipulju Oy:n kanssa tehdyssä sopimuksessa tulisi ilmetä, miten varmistetaan, että kalusto täyttää edellä mainitut tekniset lakiin perustuvat vaatimukset. Kantelijajärjestöjen käytössä olevaan sopimusluonnokseen on lisätty tarjouspyynnöstä poikkeava ehto kohtaan 9. Sen mukaan.

”Palveluntuottaja vastaa:

(...)

- liikenteessä käytettävien autojen turvallisuudesta sekä siitä, että kyseiset autot täyttävät ominaisuuksiltaan ja tyypiltään tarjouspyynnössä ja tarjouksessa ilmoitetut ominaisuudet (ominaisuuksiltaan ja tyypiltään muunlaista autoa saadaan käyttää ainoastaan poikkeuksellisesti ja Tilaaajan suostumuksella tilapäisesti silloin, kun tarjottu auto ei ole välttämättömien korjaustöiden, varaosien saantivaikeuksien tai valmistajan toimitusvaikeuksien vuoksi taikka jostakin muusta Palveluntuottajasta riippumattomasta syystä käytettävissä)”

Kantelijajärjestöt ovat pöyristyneitä siitä, että sopimusluonnosvaiheessa on lisätty tällainen lauseke (myös lopullisessa sopimuksessa), joka käytännössä mahdollistaa standardien, ja siten lainsäädännön vastaisen kaluston käytön sopimuksenalaisessa toiminnassa. Kantelijajärjestöt ovat vahvasti sitä mieltä, että kalustovaatimuksen tulee olla ehdoton, kuten se oli

tarjouspyyntövaiheessa. Tältä osin kantelijajärjestöt katsovat, että sopimuksen laatimisen osalta on tältä osin menty sen mandaatin ulkopuolelle, jonka perusturvalautakunta on päätöksissään (hyväksyessään tarjousasiakirjoja) antanut.

Edelleen, vaikka kaluston standardinmukaisuus olisikin tarkistettu katsastuksella, tulee laitteita myös käyttää käytännössä. Taksiliikennelain (267/1981) 88 § mukaan matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta. Tässä kontekstissa tämä tarkoittaa, että sekä pyörätuolin kiinnittäminen että henkilön kiinnittäminen turvavälinein on lain mukaan pakollista. Saman lain 88 c § mukaan invataksin kuljettajan onkin huolehdittava siitä, että kuljetettavat matkustavat asianmukaisia turvalaitteita käyttäen ja että pyörätuolit on asianmukaisesti kiinnitetty ajoneuvoon matkan ajaksi. Kantelijajärjestöjen tulkinnan mukaan tätä on noudatettava myös, kun kyseessä on esteetön taksiauto.

Asiakkaan kieltäytyminen turvallisuusvälineiden käytöstä ei siten voi olla syy olla käyttämättä niitä. Asiakkaan kieltäytyessä turvallisuusvälineiden käytöltä (sekä pyörätuolin kiinnitys että turvavöiden käyttö), tulee kuljettajan kieltäytyä kuljetuksesta. Myöskään matkan pituus ei ole ratkaiseva tekijä sen ratkaisemisessa, käytetäänkö turvavälineitä vai ei; myös lyhyillä matkoilla tulee käyttää turvavälineitä. Lisäksi, kun kuljetuksessa on useita asiakkaita, tulee turvavälineet olla käytössä aina kaikkien osalta.

Jos terveydellinen syy asettaa ehdottomia rajoituksia asiakkaan turvavyön käytölle, tulee asiakkaalla olla mukana tällaista syytä koskeva lääkärintodistus. Lääkärintodistus on vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle. Käytännössä invataksipalvelussa tulee tällainen todistus esittää myös kuljettajalle, jotta tämä voi varmistua asiakkaalla olevasta, taksiliikennelain 88 b §:ään perustuvasta vapautuksesta.

Missään olosuhteissa asiakasta ei saa kuljettaa ilman asianmukaisia turvavälineitä. Jos turvaväline on epäkunnossa tai hävinnyt, tulee kuljetukset siirtää muille autoille, ja kyseinen auto huoltaa käyttökelpoiseksi. Sama koskee tilannetta, jossa auto tulee kesken kuljetuksen turvavälineiltään vajaaksi, esimerkiksi pyörätuolin kiinnityslaite hajoaa, tulee tällöin kuljetus keskeyttää. *Kimmo Vihdanmäki on kertonut, että autot eivät liiku, jos pyörätuoli ja asiakas eivät ole asianmukaisesti kiinnitettyinä. Kuitenkin näin on tapahtunut lukuisia kertoja päivittäin*

1.10.2012 lukien. Turun kaupunki ei ole toistuvista reklamaatioista huolimatta pystynyt tehokkaasti puuttumaan asiaan.

Huvipulju Oy käytössä olevissa Caddy-autoissa on oletettavasti siten vino lattia, että vaikeavammaiset eivät voi näitä käyttää.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan:

- Miten Turun kaupunki kontrolloi sitä, että autot ovat standardin mukaisia?

- Miten Turun kaupunki kontrolloi sitä, että kuljettajat käyttävät laitteita ylipäättään ja asianmukaisesti?

- Miten Turun kaupunki aikoo ohjeistaa asiakkaat tilanteisiin, joissa ajoneuvot tai palvelu ei täytä asetettuja turvallisuusvaatimuksia?

Asiakkaat ovat olleet pakotettuja tekemään rikosilmoituksia poliisille turvallisuusvälineiden puuttuessa.

2.3.5. Tietosuoja

Kantelijajärjestöt ovat huolissaan siitä, että Huvipulju Oy:n toiminnassa noudatettaisiin riittäviä tietosuojatakeita. Nykykäytäntö invataksissa on, että kyytejä 'huudellaan' julkisesti siten, että muut asiakkaat kuulevat, minne, mistä ja milloin joku muu asiakas kulkee. Kun palvelut nyt on kilpailutettu, voidaan kuljetuspalvelun tuottajalta entistäkin vahvemmin vaatia, että asiakkaiden yksityiselämää kunnioitetaan, eikä tietoja kyydeistä mene kolmansille osapuolille ilman perustetta. Huvipulju Oy:n kanssa tehdyssä sopimuksessa ei kantelijajärjestöjen käsityksen mukaan ole kiinnitetty riittävästi huomiota tietosuojakysymyksiin. Kantelijajärjestöjen käytössä olevan sopimusluonnoksen mukaan kuljetushenkilöstön tulee huomioida erityisesti salassapito- ja vaitiolovelvollisuus. Sopimusluonnoksen kohdassa 15 on yleisluonteisia tietojen salassapitoa, luovutusta ja raportointia koskevia sopimuskohtia. Sopimuskohtassa ei kuitenkaan mitenkään täsmennetä,

miten näitä yleisen tason säännöksiä sovelletaan juuri tämän sopimuksen alaisessa toiminnassa. Näin ollen, kantelijajärjestön käsityksen mukaan on huolenalaista, miten sopimuskohtaa tullaan käytännössä toteuttamaan. Sopimuksessa tulisikin asettaa konkreettisia velvoitteita palveluntuottajalla.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, miten Turun kaupunki aikoo varmistua riittävästä tietosuojatasosta tosiasiassa?

2.3.6. Omavastuun maksuperuste

Tarjouspyynnön mukaan asiakkaan omavastuuosuus matkasta on Turun kaupungin alueella julkisen joukkoliikenteen kertamaksun suuruinen ja muihin kuntiin matkustettaessa omavastuu määräytyy Matkahuollon maksutaulukon mukaan. Kantelijajärjestöt pyytävät kanteluviranomaista kiinnittämään huomiota siihen, että julkisen liikenteen alennukset tulisi huomioida omavastuuosuuden määrittelyssä. Samoin tulisi huomioida se, että jos palaa tietyn ajan sisällä, tulisi invataksipalvelussa olla sama käytäntö, kuin muussa julkisessa liikenteessä; eli näissä tilanteissa veloitettaisiin vain yksi matka ja yksi omavastuu. Sosiaalilautakunnan tulisi arvioida maksuperusteita tältä osin uudelleen ja käytäntö tulisi omaksua Huvipulju Oy:n toiminnassa.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, tulisiko Turun kaupungin uudistuksen yhteydessä päivittää omavastuu-maksukäytäntö vastaamaan muun julkisen liikenteen taksoja.

2.3.7. Asiakaspalautejärjestelmä

Tarjouspyynnössä ei ole kiinnitetty huomiota asiakaspalvelujärjestelmään. Turun kaupunki havahtui tähän näkökohtaan vasta vammaisneuvoston kokouksessa 15.6.2012. Kantelijajärjestöt ovat huolissaan siitä, että asiakkaat eivät uskalla antaa palautetta suoraan

kuljettajalle, tai palaute ei mene kuljettajalta eteenpäin. Kantelijajärjestöt pyytävät kanteluviranomaista huomioon tämän merkittävän elementin puuttumisen tarjouskilpailusta.

Kantelijajärjestöjen käytössä olevan sopimusluonnoksen kohdassa 14 on kiinnitetty huomiota palvelun valvontaan. Sopimuskohdassa on hyvin yleisluonteisesti kuvattu sitä, miten palveluntuottaja reagoi ja toimii reklamaatioiden kanssa. Sopimuksessa tulisi kantelijajärjestöjen käsityksen mukaan olla sovittu konkreettisesti jonkun tietyn palautejärjestelmän käyttämisestä. Kuvauksen ollessa niin yleispiirteinen, kuin se sopimusluonnoksessa on, jättää perustellun epäilyn siitä, että asiakaspalautejärjestelmä ei turvaa asiakkaan oikeutta antaa palautetta ja tulla kuulluksi palvelun järjestämisessä. Liitteen 13 kohdassa todetaan, että Huvipulju Oy kirjaa heille tulevan palautteen mahdollisimman tarkasti, esim. ajankohta ja mistä asiasta palaute on annettu. Kantelijajärjestöt eivät voi hyväksyä tällaista menettelyä; asiakaspalaute tulee kirjata tarkasti, eikä mahdollisimman tarkasti. Huvipulju Oy toimijoiden aiempaa toimintaa tässä suhteessa kuvaamaan toimitetaan kanteluviranomaiselle asiaa koskeva kanteluratkaisu, jossa viranomaisen on joutunut kiinnittämään Kimmo Vihdanmäen huomiota laadukkaaseen asiakaspalveluun (liite 13).

On absurdia, että liitteen 12 mukaan kaupunki ei aio laittaa asiaa koskevaan tiedotteeseen asiakaspalveluosoitetta vain siksi, että se ei ole tarkoituksenmukaista. Tiedotteen tulisi muutoinkin kantelijajärjestöjen mukaan olla pikemminkin kattava ja selkeä, kuin lyhyt ja selkeä (kuten liitteen 12 muistiossa vammaispalvelujohtaja toteaa).

Sittemmin Turun kaupunki on avannut internetiin nettikaavakkeen palautetta varten. Juuri kukaan ei tiedä siitä, ei löydä sitä, eikä osaa käyttää sitä.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, miten Turun kaupunki aikoo järjestää asiakaspalautejärjestelmän; ja onko tämä asianmukainen tapa hoitaa asia.

2.3.8. Betjäning på svenska - Ruotsinkielinen palvelu

De klagande organisationerna är bekymrade över situationen av dessa åbabor som har rätt till färdtjänsten och har svenska som modersmål. Enligt grund- och språklag ska varje kommun trygga och främja medborgarnas språkliga rättigheter, vilket betyder att kunderna inom handikappservicen har rätt till att bli betjänade också på svenska. I anbudsbegäran förutsätts att chauffören ska ha en tillräcklig muntlig kompetens i finska och svenska i förhållande till servicen. Formuleringen 'i förhållande till servicen' är för vag och därför uppstår det en konkret risk att hela kravet på svenskspråkig betjäning lämnas utan beaktande

→ De klagande organisationerna ber värdsamt klagomyndigheten att utreda på vilket sätt Åbo stad kommer att garantera att de svenskspråkiga färdtjänstkunderna får betjäning på sitt modersmål?

Kantelijärjestöt ovat huolissaan ruotsinkielisten turkulaisten kuljetuspalveluasiakkaiden asemasta uudistuksessa. Perustuslain ja kielilain kielellisten oikeuksien turvaamis- ja edistämismittot edellyttävät, että turkulaisilla vammaispalvelun asiakkaila on oikeus tulla palvelluksi myös ruotsin kielellä. Tarjouspyynnössä edellytetään, että kuljettajalla tulee olla palveluun nähden riittävä suomen- ja ruotsin kielen suullinen taito. 'Palveluun nähden' -termi on liian löyhä ja uhkaa konkreettisesti vesittää koko vaatimuksen.

Jo ennen toiminnan aloitusta 1.10.2012 infopuhelimeen soittaessa ruotsinkielinen palvelu osoittautui olemattomaksi (liitteenä nauhoitteita ruotsinkielisestä palvelusta). Kimmo Vihdanmäki kylläkin on jatkuvasti todennut, että palvelutaso ruotsin kielellä on asianmukaista. Toiminnan alettua asiakkaat ovat kohdanneet suuria vaikeuksia saada kyytejä tilattua, esimerkiksi 3 kyydin tilaaminen kesti yli 10 minuuttia, ja silti kyydit olivat virheellisesti vastaanotetut. Puheluissa asiakkaat joutuvat johdattelemaan tilannetta, eikä siten asianmukaista asiakaspalvelua ole mahdollista saada. Myös perusasiat, kuten osoitteiden ymmärtäminen on erittäin huonoa tasoa. Kuljettajien ruotsin kielen osaaminen on myös erittäin heikkoa. Kuljettajat ovat myös pyytäneet asiakkaita 'puhumaan suomea', ja siten loukanneet asiakkaiden kielellisiä oikeuksia. Myös ruotsinkielisiä tiedotteita on pitänyt asiakkaiden erikseen pyytää sosiaalitoimesta. Käytännössä ruotsinkieliset eivät voi käyttää Huvipulju Oy palvelua; sopimusedellytykset eivät missään nimessä täyty. Asiasta toimitetaan nauhoitteita AVliin.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, miten Turun kaupunki on aikoo varmistaa, että ruotsinkieliset kuljetuspalveluasiakkaat saavat palvelua äidinkielellään.

2.3.9. Yksittäisiä huomioita

Kilpailutusasiakirjassa käytetään termiä 'vammainen' ilman siihen liittyvää 'henkilö' -täsmennettä. Virka- ja hallintokielessä käytetään vakiintuneesti 'vammainen henkilö' -termiä. 'Vammainen' -termin käyttäminen yksin loukkaa vammaisten henkilöiden ihmisarvoa ja osoittaa kilpailutusasiakirjan laatijoiden perehtymättömyyden tematiikkaan. Kantelijajärjestöt pyytävät kanteluviranomaista selvittämään, onko tämän osalta toimittu asianmukaisesti.

Vaikka suoranaista yhteyttä tarjouskilpailutukseen ei olekaan, Turun kaupungin asiantuntevuuden hataruutta asiassa korostaa kaupungin markkinaoikeuden päätöstä edeltävä vastine (liite 1, s. 2), jossa Turun kaupunki on todennut: "Turun kaupunki ei hanki tilaus- tai laskutusjärjestelmää, eikä Lounais-Suomen Taxidata Oy:lle tai Turun Seudun Invalidit⁴ ry:lle synny oikeutta saada kaupungilta niistä korvausta. Turun Seudun Invalidit ry:lle ei ollut mitään tällaista asemaa vaikeavammaisten henkilöiden kuljetuspalvelujen järjestämisessä.

→ Kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista tutkimaan, onko Turun kaupunki toiminut asianmukaisesti käyttäessään kyseistä termistöä ja onko Turun kaupunki osoittanut huolellisuutta asian valmistelussa

⁴ Korostus lisätty.

Lopuksi:

Kantelijajärjestöt ovat tyrmistyneitä erityisesti turvallisuusnäkökohtien sivuuttamisesta. Autot eivät ole standardin ja siten oikeusjärjestyksen mukaisia. Toimintaa on jo kolme viikkoa. Kantelijajärjestöjen jäsenet ovat vieneet aktiivisesti palautetta kaupungille, sekä näyttöä turvallisuusnäkökohtien laiminlyönnistä. Turun kaupunki on ryhtynyt toimiin asiassa. Ajalla 1.-19.10.2012 on kuitenkin suoritettu lukuisia kuljetuksia täysin vajailla turvallisuuslaitteilla. Kantelijajärjestöjen mukaan Turun kaupungin olisi tullut jo puuttua tilanteeseen ja tulisi puuttua siihen heti.

Tämän johdosta kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti aluehallintovirastoa tutkimaan kiireellisesti, olisiko tarpeellista keskeyttää kyseinen toiminta, sillä perusteella, että

- On olemassa riittävästi konkreettista näyttöä siitä, että turvallisuuslaitepuutteet akuutisti ja ilmeisesti vaarantavat asiakasturvallisuutta. Jos aluehallintovirasto tarvitsee lisää näyttöä, kantelijajärjestöt välittävät mielellään lisää kokemuksia asiakkailta.

- Puutteellinen pyörätuolien ja matkustajien kiinnitys aiheuttavat välittömän hengen ja terveyden vaaran. Konkreettista näyttöä voi järjestöjen lisäksi selvittää suoraan Turun kaupungilta, jolla alkaa myös olla tietoa autojen varusteista, ja yrityksen toimintakulttuurista.

- Kyse ei ole yksittäistapauksista. Autojen puutteet ovat laaja-alaisia; samoin toimintakulttuuri yrityksessä turvallisuusasioiden osalta.

3. Allekirjoitukset

Turku, 7.9.2012

Turku, 22.10.2012

Teija Leino

Turun seudun vammaisjärjestöt ry, puheenjohtaja

Markku Vuorinen

Kynnys ry, Turun toimikunta, puheenjohtaja

Raisa Herpiö

Turun CP-yhdistys ry – Åbo CP-förening rf

Leila Häkkinen

4. Liitteet

1. Päätös, Markkinaoikeus, 7.6.2011, Dnrot 85/10/JH ja 490/10/JH.
2. Pöytäkirja, Turun kaupunki, peruspalvelulautakunta, 15.6.2011 § 203.
3. Pöytäkirja, Turun kaupunki, peruspalvelulautakunta, 28.3.2012 § 153 (kantelijajärjestöt pyytävät kunnioittavasti kanteluviranomaista hankkimaan Turun kaupungilta)
4. Tarjouspyyntö, Turun kaupunki, keskushallinto, hankinta- ja logistiikkakeskus, 30.3.2012, Dnro 14055-2011.
5. Yhteenvedo tarjouspyynnöstä esitetyistä kysymyksistä ja vastauksista sekä tarkennuspyyntöön, Turun kaupunki, 19.4.2012.
6. Pöytäkirja, Turun kaupunki, peruspalvelulautakunta, 30.5.2012 § 228.
7. Sähköposti, Kaisa Kiiski → Rita Salviander, 22.8.2011.
8. Pöytäkirjaote, Turun kaupungin vammaisneuvosto, 15.6.2012 § 52.
9. Standardi SFS 5912, Pyörätuolissa istuvan matkustajan kuljettaminen henkilö-, paketti- ja kuorma-autossa (M1-, N1- ja N2-luokan ajoneuvot), Suomen Standardoimisliitto SFS, vahvistettu 18.4.2006.
10. Standardi SFS-EN 1756-2 Takalaitanostimet. Ajoneuvoihin asennettavat nostotasot. Turvallisuusvaatimukset. Osa 2: Henkilöiden nostoon käytettävät takalaitanostimet, Suomen Standardoimisliitto SFS, vahvistettu 7.3.2005.
11. Puitesopimus, luonnos, Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut sekä sotaveteraanien kuljetuspalvelut (toimitus: Turun kaupungin sosiaali- ja terveystoimen lakimies Mikko Heiskanen 28.8.2012).
12. Muistio, Palaveri, Turun kaupunki, 29.8.2012 klo 9.15-10.00.
13. Kanteluratkaisu, Länsi-Suomen lääninhallitus, 26.5.2009.
14. **Lisämateriaalia toimitetaan asian valmistelijalle myöhemmin.**