

Sosiaali- ja terveysministeriö
kirjaamo@stm.fi

Vammaispalvelujen vaihtoehtoiset säästöt, selvitysmiehen raportti 14.10.2016

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua selvitysmies Kalle Könkkölän esityksestä vammaispalvelujen vaihtoehtoisten säästöjen toteuttamiseksi. Otamme lausunrossamme kantaa kuljetuksia koskeviin osuuksiin.

Säännösehdotukset liikkumisen tukeen

Selvitysmies esittää, että henkilöillä, joilla liikkumisrajoitus johtuu korkeasta iästä, olisi subjektiivinen oikeus sosiaalihuoltolain perusteella vähintään 36 yhdensuuntaiseen matkaan vuodessa. Tämä on 3 matkaa kuukaudessa, joka vastaa raportin mukaan keskimääräistä kuljetuspalvelun käyttöä iäkkäiden keskuudessa. Vammaispalvelulain mukaan on nykyisin määritelty asiointimatkoille vähintään 18 matkan kuukausittainen raja (vastaa 216 matkaa vuodessa). Asiakkaat tekevät käsityksemme mukaan keskimäärin 6-8 VPL-matkaa kuukaudessa, mutta yksilöllinen vaihtelu palvelun käytössä on suuri. Laissa säädellystä minimirajasta tulee usein myös käytännössä maksimiraja myönnettyille matkoille. Koska asiakkaiden yksilölliset tarpeet kuljetuspalveluille vaihtelevat, tulisi näkemyksemme mukaan vuosittaisen sosiaalihuoltolain mukaan myönnettyjen matkojen mahdollistaa vähintään yksi viikoittainen asiointikäynti kuljetuspalvelun avulla. Tämä tarkoittaisi rajan asettamista tasoon 96 yhdensuuntaista matkaa vuodessa (eli 8 matkaa kuukaudessa). Kuljetus voitaisiin toteuttaa järjestämistä vastaavassa olevan tahon toimesta kaikille avoimena palveluliikenteenä, kuten esimerkiksi Kemijärven kaupungissa on toteutettu.

Kuljetuspalveluiden järjestämisen uudistaminen

Selvitysmies esittää henkilökohtaisen matkakukkaron kehittämistä niille, joilla on kykyä hallinnoida sen käyttöä. Tämä olisi näkemyksemme mukaan hyvä kytkeä esitykseen kuljetuspalveluiden järjestämisen uudistamisesta, jossa on esitetty kehitettäväksi valtakunnallinen asiakasprofiili.

Kannatamme selvitysmiehen ehdotusta valtakunnallisen järjestelmän toteuttamiseksi, jossa Kelalle annetaan lakimuutoksella tehtäväksi järjestää nykyisin korvaamiensa kuljetusten lisäksi myös vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset. Kela on ainoa taho, jolla on valtakunnallinen matkanhallintajärjestelmä, jota laajentamalla voidaan hallinnoida kaikkien erityiskuljetusten asiakastiedot sekä matkakustannukset tulevaisuudessa. Sen sijaan että rakennettaisiin maakuntakohtaisia tietojärjestelmiä, kannattaa keskittää kehittäminen yhteen Kelan ylläpitämään valtakunnalliseen järjestelmään.

Jos järjestämisvastuu osoitetaan selvitysmiehen säädösehdotusten mukaisesti Kelalle, saadaan samalla luotua yhdenmukaiset valtakunnalliset kuljetuspalvelujen toimintaohjeet asiakkaille. Merkittävä etu on myös se, että asiakkaan matkustusalueena voi olla koko maa keskitetyn asiakasprofiilitiedon ansiosta. Matkojen tekeminen esimerkiksi opiskelun takia vieraalla paikkakunnalla helpottuisi huomattavasti nykyiseen kuntakohtaiseen järjestelmään verrattuna.

Selvitysmies esittää, että kussakin maakunnassa erityiskuljetukset hoidetaan keskitetysti yhden kuljetuspalvelukeskuksen kautta, joka valitaan kilpailutuksen tuloksena tehtävään. Lisäksi esitetään, että valittu kuljetuspalvelukeskus vastaa myös kuljetuspalveluyritysten toteuttamasta palvelusta. Esitetty malli on erittäin hyvä, koska siinä palvelun laadusta ja kuljetusten toteutumisesta vaaditun palvelutason mukaisesti vastaa käytännössä yhteensä 18 sopimuskumppania, yksi kussakin maakunnassa.

Kuljetuspalvelukeskuksen tehtävänä olisi järjestää erityiskuljetukset myös sellaisina aikoina ja sellaisille alueille, joilla muutoin on vähän kysyntää kuljetuksille. Liikennekaari tulee voimaan 1.7.2018 ja tällöin poistuvat taksiliikenteessä päivystysvelvoitteet sekä asemapaikat. Samoin poistuu enimmäistaksa. Tämä johtaa siihen, että kuljetuspalvelu on hankittava kilpailutuksen kautta. Samalla on sopimuksissa varmistettava kuljetusten ympärivuorokautinen saatavuus niin kaupungeissa kuin haja-asutusalueellakin.

Keskitetty, yhden vastuutahon malli onärkevin tapa toteuttaa kuljetuspalvelu ja se jättää hyvin tilaa Liikennekaaren hengen mukaisille uusien palvelujen kehittämiselle. Vaikka vastuu on keskitetty, ei se poista tarvetta paikallisten kuljetusyritysten käytölle. Asiakkaita kuljetetaan palvelujen piiriin eri tiesuunnista yhtä aikaa ja autoja on oltava riittävän paljon liikenteessä samanaikaisesti koko maakunnan alueella.

Noin kymmenen vuotta sitten ns. matkapalvelukeskus-kokeilun aikana nähtiin, että jaetun vastuun malli ei toiminut käytännössä. Siinä yhdistelypalvelut hankittiin erikseen ja kuljetukset erikseen. Tilaajalle tuli merkittävä rooli kuljetusyritysten ja yhdistelypalvelun välissä selvittämässä erilaisia kuljetusten jakautumiseen liittyviä teknisiä ongelmakysymyksiä.

Selvitysmiehen raportissa esitetään lisäksi, että kuljetuspalvelukeskuksesta tilattuihin matkoihin voitaisiin erityisesti haja-asutusalueella ottaa mukaan myös itse maksavia matkustajia, jolloin kustannuksia saataisiin jakamaan myös muut. Tämä on erittäin kannatettava esitys, jota myös Taksiliitto on tuonut eri yhteyksissä esille. Kun otetaan huomioon asiakkaiden terveydentila ja järjestetään kuljetuksetärkevästi yhdistellen, voidaan kuljetuksia avaamalla parantaa merkittävästi palvelutasoa erityisesti haja-asutusalueella, jossa joukkoliikenneyhteyksiä ei enää ole.

Kuljetuspalveluihin liittyvä asiointiapu

Raportissa ehdotetaan, että takseille määriteltäisiin erityinen asiakkaan avustamisesta aiheutuva aikaan perustuva asiointilisä, joka olisi odotustaksaa pienempi. Liikennekaari poistaa taksitaksan ja siinä nykyisin olevat lisämaksut. Perusajatus kuljettajalle maksettavasta varsinaisen kuljetustehtävän ulkopuolella olevasta, mutta kuljetukseen kiinteästi liittyvästä korvauksesta (esimerkiksi apu kauppa-asiointissa) on kannatettava, mutta sitä ei ole tarkoituksenmukaista säätää taksiliikennelakiin. Sen sijaan avustamisvaatimus voitaisiin ottaa hyvin huomioon kuljetuspalveluiden järjestämisen uudistuksessa kuljetuspalvelujen kilpailutuksen yhteydessä. Kilpailutuksissa voidaan määrittää, millaista avustamispalvelua

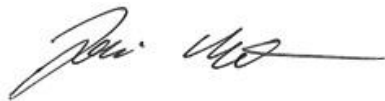
kuljetuspalvelukeskuksen kautta tilattuihin kyyteihin on järjestettävä niille asiakkaille, joille tilaaja on määritellyt tähän oikeuden asiakasprofiilissa. Palvelun hinnan määrittäisi kilpailutuksen lopputulos.

Lopuksi

Selvitysmies on tehnyt erittäin merkittäviä uudistusesityksiä kuljetusten tehostamiseksi. Maakunnan laajuinen erityiskuljetusten järjestämismalli, jossa Kelalle osoitetaan järjestämisvastuu, on ainoa toteuttamiskelpoinen ja säästöjä tuova vaihtoehto, jota on helppo tulevaisuudessa muokata, mikäli esimerkiksi kunnat tai maakunnat yhdistyvät. Kelan toteuttama suorakorvausjärjestelmä on osoittanut käytännössä sen, että Kela pystyi pysäyttämään kuljetuskustannusten kasvun Kelan korvaamalla taksimatkoilla.

Selvitysmiehen esittämä kuljetuspalveluiden järjestämisen uudistaminen on järkevä toteuttaa riippumatta SOTE-uudistuksen aikataulusta. Koska Kela valtakunnallisena toimijana voi luoda nopeasti koko maan kattavan järjestelmän, ei ole niinkään oleellista se, tekeekö asiakkaiden kuljetuspalvelupäätöksiä kuntien vai maakuntien henkilöstö. Joka tapauksessa taksitaksan poistumisen myötä on tarve kilpailuttaa kuljetuspalvelut ja tämän työn valmisteluihin on vain vähän aikaa.

Suomen Taksiliitto



Jouni Mutanen
Osastopäällikkö