

Lausunto

30.08.2021

Asia: VN/22558/2020

Lausuntopyyntö monikanavarahoituksen purkamisen valmistelun virkamiesselvityksestä

Yksityisen sairaanhoidon hoito- ja tutkimuskorvaukset

Kommenttinne koskien yksityisen sairaanhoidon hoito- ja tutkimuskorvausten osiota (luku 3)

-

Mikä valmisteluryhmän arvioimista vaihtoehdoista olisi mielestänne kannatettavin? Onko teillä tiedossanne jokin muu vaihtoehto, joka tulisi jatkotyöskentelyssä huomioida?

-

Matkakorvaukset

Kommenttinne koskien matkakorvausten osiota (luku 4)

Jyväskylän kaupunki, lausunto

Monikanavarahoituksen purkamiseen liittyvässä virkamiesselvityksessä on katsottu, että järjestämisvastuun ja rahoituksen kokoaminen kannustaisi huolehtimaan asiakkaiden palveluista tarveperusteisesti ja oikea-aikaisesti sekä kustannusvaikuttavasti. Perustelujen mukaan rakenteessa, jossa yksi taho vastaisi toiminnan toteutuksesta ja rahoituksen kohdentamisesta, palvelujen järjestäjällä olisi mahdollisuus toteuttaa palveluissa merkittäviä toiminnallisia uudistuksia. Tällöin sosiaali- ja terveydenhuollon saatavuutta, laatua ja yhdenvertaisuutta sekä kustannusvaikuttavuutta on esityksessä arvioitu olevan nykyistä parempi mahdollisuus aikaansaada.

Virkamiesselvityksessä on todettu seuraavaa: Kaikissa valmisteluryhmän arvioimissa vaihtoehdoissa korvausten rahoitusvastuu siirtyisi osittain tai kokonaan hyvinvointialueille. SVL-matkojen rahoituksen siirtyessä hyvinvointialueiden kustannusvastuulle, tulee tällöin kiinnittää erittäin paljon huomiota kuljetusten järjestämisen organisointiin. Nykytilanteessa niin kutsutut Sote-kuljetukset ovat jakaantuneet kahden eri Tilajatahon hallinnoimaksi (Kela ja Jyväskylän kaupunki). Kuljetusten toimintatavat, organisoituminen ja ohjausmekanismit ovat hyvin samanmuotoiset ja samaa

toimintataperiaatetta noudattavia. Tilaajatahojen liikennöintikustannusperusteisuudet, palvelun saatavuus, autoilijoiden eri välityspäätteiden määrä ja siitä aiheutuvat kustannukset, tilausten valikoiminen, lakivaatimus ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista ovat muun muassa asiakohtia, jotka tulee tarkoin huomioida muutoksessa. Mikäli hyvinvointialue rahoittaa Sote-kuljetusten liikennöintikustannukset kokonaisuudessaan, olisi huomioitava järjestämiseen liittyen muun muassa seuraavat kohdat:

Kelan ja kuntasektorin kuljetusten päällekkäiset välitysjärjestelmät ja taloudellinen näkökulma

Nykyisellään Kela ja Jyväskylän kaupunki ovat molemmat kilpailuttaneet tilausvälityksen hankinnan kahtena eri tahona. Kelan välitysjärjestelmä eroaa siinä suhteessa Jyväskylän kaupungin toteutuksesta, että Jyväskylän kaupunki on hankkinut kaluston erillisillä hankintasopimuksilla erikseen välityksen käyttöön. Välitysjärjestelmien toteutustavat on samankaltaiset. Molempien tilaajatahojen hankintoihin osallistuvat välityspalveluntuottajat ovat myös samoja kuten heidän tarjoamansa välitysjärjestelmät. Nykytilanteessa siis kaksi eri tilaajatahoa toteuttaa kaksi samanlaista Sote-kuljetusten välityskokonaisuutta rinnakkain. Tämä tarkoittaa Jyväskylän kaupungin näkökulmasta tulevalle hyvinvointialueella tuolloin kahden eri, mutta samanlaisen rinnakkaisjärjestelmän ylläpitoa ja rahoitusvastuuta. Kahden samanlaisen järjestelmän ylläpito ei ole tarkoituksenmukaista, ja se on myös kustannus- ja palvelun saatavuustekijävaikutuksiltaan laatua huonontavaa. Lausuttavan virkamiesselvityksenkin mukaisesti sosiaali- ja terveyspalveluiden järjestämistäsiirrolla on sote-uudistuksen yhteydessä tavoiteltu yhtenäistä sosiaali- ja terveydenhuollon palvelurakennetta, joka kokoaisi voimavarat asukasmäärältään ja taloudelliselta kantokyvyltään isommille järjestämistäsiirrolla päätöksenteon ja hallinnon tasoille. Muutoksessa tulee ehdottomasti tarkastella järjestelmien yhdenmukaistaminen ja sen vaikutukset palveluiden järjestämiseen.

Selvityksessä on todettu seuraavaa: ”Näissä vaihtoehdoissa on tältä osin huomattava, että osittainen (vaihtoehdossa SV) tai kokonainen (vaihtoehdossa HK) rahoitusvastuu matkakorvauksista ei kuitenkaan toisi hyvinvointialueille ohjausvaltaa Kelaan nähden matkakorvausten toimeenpanossa. Kuitenkin varsinaisen ohjausvallan puuttumisesta huolimatta Kelan ja hyvinvointialueiden olisi mahdollista tehdä keskinäisiä sopimuksia toimeenpanoon liittyvistä kysymyksistä.”

Jyväskylän kaupungin näkemyksen mukaan järjestelmien ja toimintatapojen yhteensovittamiseen liittyen on tärkeä edellytys se, että kustannusten maksajan roolissa olevalla hyvinvointialueella tulee olla ohjausvaltaa siihen, miten kuljetusten toteutus välitysjärjestelmissä ratkaistaan ja miten mm. kustannuskehitys muodostuu ja palveluiden saatavuus toteutetaan Olennainen osa järjestelmän toimivuutta tulee olemaan ohjausmekanismien järjeistäminen, jossa maksajan roolissa olevalla hyvinvointialueilla tulee olla laaja ohjausvalta. Kuten lausunnossakin on huomioitu, tulisi myös eduskunnan näkemys huomioida rahoitusvastuullisuudesta ohjausvallan suhteen: ”Koska eduskunta on edellyttänyt liikennepalvelulainsäädännön muuttamista koskevaan eduskunnan vastaukseen hyväksymässään lausumassa, että valtioneuvosto käynnistää ja toteuttaa viipymättä lainsäädäntöhankkeen ja muut tarvittavat toimenpiteet julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseksi ja nykyisten haasteiden ratkaisemiseksi yhteistyössä alan toimijoiden kanssa, tulisi

kuljetusten järjestäminen yhdenmukaistaa sen tahon hallinnoimaksi ja organisoimaksi järjestämisvastuultaan kenen rahoittamana liikennöinnistä vastataan.”

Lisäksi nykyisellään näiden julkisesti rahoitettujen kuljetusten liikennöintikorvaukset ovat erihintaisia. Hinnoittelun yhdenmukaistaminen Sote-liikennöintikustannusten kokonaisuudessa on yksi tärkeä huomioitava asia, jolla on merkittävä rahoitukseen liittyvä vaikutus.

Selvityksessä on todettu, ettei Kelalla ei ole velvollisuutta järjestää vakuutetun matkaa. Tämä tulisi huomioida kuljetusten järjestämisen näkökulmasta siten, että rahoituksen siirtymisen yhteydessä järjestämiseen liittyvä koordinointi toteutuu selkeästi. Kahden eri välitysjärjestelmän ylläpito on myös esimerkiksi kustannusten näkökulmassa tehotonta, koska hankintojen yhteydessä tilausmäärävolyymilla on vaikutusta tarjottuihin hintoihin.

Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista 740/2021

Taloudellisuusnäkökulmasta ja järjestämisvastuussa tulee huomioida henkilökuljetuspalveluiden hankintoihin kohdistuvat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset. Mikäli järjestämisvastuu jaettaisi kahdelle eri tilaajataholle, koskisivat kumpaakin tahoja erikseen lain vaatimukset ja täten nk. puhtaiden ajoneuvojen kalustovaatimusmäärä olisi kaksinkertainen. Lain vaatimusedellytykset tulee huomioida järjestämisvastuun ja kustannuskehityksen suhteen, koska riskinä on kustannusten kasvu tämän takia.

Välitysjärjestelmien toteutus

Selvityksestä ilmenee, että ”Kelan Taksimatkojen korvaamisessa käytetään sähköistä tiedonsiirtoa, joka on kehitetty vuosina 2007-2010 yhdessä Suomen Taksiliiton kanssa. Menettely mahdollistaa sen, että kaikilla taksialan järjestelmillä voidaan tuottaa tietoja yhdenmukaisten tieto- ja rajapintamäärittelyjen kautta. Järjestelmä mahdollistaa kattavan tietosisällön kaikista taksimatkoista riippumatta asiakkaasta, maakunnasta tai takseissa käytettävistä mittareista. Jokaisesta asiakkaan matkasta saadaan yksityiskohtaiset tiedot sisältäen reitin paikka-, aika- ja kustannustiedot.”

Jyväskylän kaupunki on hankintojen myötä luonut monipuolisen välitysjärjestelmän toteutuksen, jossa autoilijalle tarjotaan nykyaikaisen teknologian mahdollistama kohtuuhintainen välityslaite. Jyväskylän kaupunki on kehittänyt omaa välitysjärjestelmän toimintatapaa hankintojen yhteydessä, ja yhteistyössä palveluntuottajan kanssa muun muassa asiakasprofiilitiedot (samalla asiakkaalla voi olla eri matkatyyppisiä, asiakkaan tarvitsemat apuvälineet, kuljetukseen liittyvät lisätiedot kuten esim. omavastuuosuudet) myös laskutusprosessit ovat selkeitä. Välityspalvelumarkkinat ovat

laajentuneet ja palveluntarjoajia on tullut alalle. Välitysjärjestelmät kehittyvät ja järjestelmätoimittajina toimivat muutkin kuin taksiala ja sen toteuttamat tiedonsiirtoratkaisut.

Tilausten vastaanottamiseen tarvittavat ajoneuvosovellukset ovat kehittyneet ja niiden kustannuskehitys on, tilaajan niin edellyttäessä, mahdollista toteuttaa sopimusliikennettä tuottaville autoilijoille kohtuullisen edullisesti. Muutoksen yhteydessä tulee yhtenä tärkeänä osa-alueena nostaa tarkasteluun autoilijoilta edellytettävien ajoneuvolaitteistojen määrä, joka määräytyy sen mukaan kuin eri tilaajatahon kuljetustilauksia on. Muutoksessa tulisi päätelaitteistojen määrää supistaa siten, että autoilijalla on mahdollisuus ottaa vastaan samalta laitteelta sekä SVL- kuin myös VPL-, SHL-, erityishuollon, ikääntyneiden yms. kuljetustilaukset. Kyseinen ratkaisumalli pienentäisi huomattavasti autoilijoiden maksamia lisenssimaksuja eri ajoneuvosovelluksista, ja kyydit ohjautuisivat selkeämmin. Tämä olisi toteutettavissa nykyisiä välitysjärjestelmiä kehittämällä.

Valmiita ja käyttöön otettavia välitysjärjestelmäratkaisuja löytyy jo nykyisellään kuntasektorilta.

Matkojen yhdistely

Nykyisellään Kelan järjestämiä SVL-matkoja ja Jyväskylän kaupungin sote-matkoja ei ole yhdistelty. Välitysjärjestelmät ovat hyvin kehittyneitä ja niiden välitykseen voidaan ohjata eri lakien puitteissa järjestettäviä kuljetuksia vaarantamatta tietosuojaan tai eri tilaajatahoihin liittyviä tietoja. Jyväskylän kaupungin kilpailutuksessa hankkiman kuljetusten välitysjärjestelmässä on eri lakeihin perustuvia matkatyyppejä ja niiden ohjautuvuus, kustannukset ja parametrit on mahdollista luoda eri matkatyypeille erilaisina.

Selvityksessä on todettu matkojen yhdistelyyn liittyen seuraavaa: ”Näin hyvinvointialueille tulisi taloudellinen kannuste lisätä matkojen yhdistelyä sekä lisätä lähi- ja etäpalveluja tai liikkuvien palveluiden määrää taikka ainakin huomioida näiden palvelujen järjestämisen kustannukset suhteessa niihin kustannuksiin, joita asiakkaiden matkojen korvaamisesta aiheutuu, ja sitä kautta pyrkiä kokonaistaloudellisesti edullisimpaan toimintaan. Valtion rahoitus on hyvinvointialueille laskennallista ja yleiskatteellista, joten alueet päättävät rahoituksen kohdentamisesta.” Jyväskylän kaupungin sotekuljetuksia yhdistellään aktiivisesti, toki huomioiden koronasta johtuvat poikkeusajanjaksot. Välitysjärjestelmien hankinnoissa on huomioitu yhtenä vaatimuksena matkojen yhdistely, ja nykyisellään esim. Jyväskylän kaupungin välitysjärjestelmä on yhdistelyn kannalta tehokas.

Hyvinvointialueet eivät saa toteutettua tehokasta matkojen yhdistelyä, mikäli nykyinen toimintatapa kuljetusten järjestämisen suhteen jatkuu ennallaan eli kuljetusten järjestämistahot ovat erillään (Kela ja Jyväskylän kaupunki, jatkossa hyvinvointialue). Yhdistelyn edellytyksenä on sote-kuljetusten ohjauskanavan yhdenmukaistaminen siten, että kuljetusten järjestämisestä vastaa yksi taho ja kyydit välitetään samoja, yhteisiä välityspalveluntuottajia käyttäen. Yhdistelyä on mahdollista tehdä eri

tilajaatahojen välillä ja eri matkatyypeissä (VPL, SHL, toimintakeskus, ikääntyneiden päiväkeskus, lastensuojelu, erityishuolto, sotaveteraanit jne.). Matkatyyppinä kokonaisuudessa voisi olla myös Kelan SVL-kuljetukset ja eri lakien piirissä olevat muut henkilöliikennekuljetukset. Nykyisten järjestelmien myötä on mahdollista määrittää ja hallita muun muassa eri hintaisia omavastuita eri matkatyyppien välillä sekä esimerkiksi luoda erilaisia matkatyyppien ohjausparametrejä eri lakien piirissä oleville matkoille.

Vaikutukset asiakkaisiin

Selvityksessä on mainittu, että ”vaikutukset asiakkaille riippuvat suuresti muun muassa siitä, miten korvaaminen ja esimerkiksi taksin tilaaminen jatkossa käytännössä tapahtuisi.” Vaikutusta on erittäin paljon myös sillä, miten kaluston saatavuus varmistetaan ja miten reittivälitykset autoihin toteutetaan. Nykytilanteessa selkeää ongelmaa esiintyy sen vuoksi, että SVL-kuljetukset ja esimerkiksi Jyväskylän kaupungin järjestämät sote-kuljetukset ovat eri välitysjärjestelmissä. Liikennöintiä suorittavat autoilijat eivät välttämättä ole molempien välitysjärjestelmien piirissä, tilauksia valikoidaan tai perutaan kummankin tilaajatahon tilausten reittikustannusten perusteella. Kahden eri järjestelmän piirissä olevat tilaukset aiheuttavat myös aikataulumyöhästymisiä tai asiakasprofiiliin sopivan auton löytymisvaikeutta (esim. invavarustelu). Asiakaspalvelun laatu ja toimintavarmuus paranevat ja tilausten valikoiminen poistuisi, mikäli välitysjärjestelmät yhtenäistetään yhden kokonaisuuden piiriin.

Asiakkaiden tasavertaisuus tulee huomioida ja muutoksen toteutuksella on ratkaiseva rooli, miten tasavertaisesti palvelu toteutuu tulevaisuudessa muutoksen jälkeen.

Jyväskylän kaupungin sote-kuljetukset

Valmisteluryhmä on todennut, että ”muiden julkisesti tuettujen kuljetusten kuin sairausvakuutuslain mukaisten matkakorvausten arviointi ei ole kuulunut ryhmän toimeksiantoon. Valmisteluryhmä näkee kuitenkin tärkeänä, että jatkovalmistelussa julkisesti tuettuja matkoja selvitetään ja tarkoituksenmukaiseksi osoittautuvien osin myös kehitetään yhdessä etenkin taksikyytien osalta.”

Jyväskylän kaupungin näkemys on, että jatkovalmistelu tulee toteuttaa yhteistyössä kuntasektorin sote-kuljetuksiin erikoistuneiden asiantuntijoiden kanssa. Jyväskylän kaupungilta hyvinvointialueelle siirtyvät sote-kuljetukset eivät ole ainoastaan VPL-kuljetusmatkoja vaan kokonaisuus sisältää paljon muitakin matkatyyppejä kuten mm. SHL-, ikääntyneiden päiväkeskus-, kehitysvammaisten toimintakeskus-, erityishuollon, lastensuojelun ja sotaveteraanien kuljetuksia. Lisäksi on huomioitava hyvinvointialueelle siirtyvät kiireettömät potilassiirrot ja ambulanssikuljetukset, jotka myös kuuluvat tulevaisuudessa hyvinvointialueen vastuulla olevaan sote-henkilöliikenteeseen. Tämän kokonaisuuden hallinnointi on hyvin tarkkaan rakennettua ja monivaiheista. Jatkovalmistelu tulee toteuttaa yhteistyössä, jotta kehitetään selkeitä, kaikkia kokonaisuuteen kuuluvia osa-alueita hyvin

palvelevia ja kustannustehokkaita toteutusratkaisuja. Pääallekkäiset järjestelmät tulee purkaa ja ohjautuvuusketjut selkiyttää saman järjestäjätahon hoidettavaksi saman tilausvälityksen/välitysten piiriin.

Mikä valmisteluryhmän arvioimista vaihtoehdoista olisi mielestänne kannatettavin? Onko teillä tiedossanne jokin muu vaihtoehto, joka tulisi jatkotyöskentelyssä huomioida?

Annetuista vaihtoehdoista kannatettavimmat olisivat HM ja HH. Hyvinvointialueiden tulisi hallinnoida päävastuullisena valtakunnallista matkakeskusta, koska se olisi myös rahoitusvastuullinen kokonaisuudesta. Matkakeskuksen tulisi hankkia kalusto erikseen käyttöönsä ja tilaajatahojen tulee huomioida kaluston hankinnan ohjauksessa myös pienyritykset. Autoilijoille tarjottavan ajoneuvolaitteiston lisenssikustannukset ja provisioiden määrä tulee olla tilaajan rajoittamaa, jolloin turvataan autoilijoiden toimintaedellytyksiä. Kunkin hyvinvointialue vastaisi valtakunnallisen matkakeskuksen kanssa oman kuljetusalueensa matkoista.

Myös palveluseleiden käytettävyys kuljetuspalveluissa tulisi selvittää.

Päivi Junnilainen, vs. palvelujohtaja, sosiaalipalvelut Jyväskylän kaupunki

Elina Hienola, vs. palvelupäällikkö, vammaispalvelut Jyväskylän kaupunki

Sari Hyötyläinen, sovellusasiantuntija, vammaispalvelut Jyväskylän kaupunki

Vaativa lääkinällinen kuntoutus ja kuntoutuspsykoterapia

Kommenttinne koskien kuntoutuksen osioita (luku 5)

-

Mikä valmisteluryhmän arvioimista vaihtoehdoista olisi mielestänne kannatettavin? Onko teillä tiedossanne jokin muu vaihtoehto, joka tulisi jatkotyöskentelyssä huomioida?

-

Lääkekorvaukset

Kommenttinne koskien lääkekorvausten osiota (luku 6)

-

Mikä valmisteluryhmän arvioimista vaihtoehdoista olisi mielestänne kannatettavin? Onko teillä tiedossanne jokin muu vaihtoehto, joka tulisi jatkotyöskentelyssä huomioida?

-

Muita kommentteja ja huomioita

Onko teillä muita kommentteja tai huomiota monikanavarahoituksen purkamisen valmistelun jatkotyössä huomioitavaksi?

-

Hyötyläinen Sari
Jyväskylän kaupunki/Sosiaalipalvelut, vammaispalvelut