

12.3 SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN SEKÄ KOULUTOIMEN KULJETUSTEN TEHOKKUUS JA KUSTANNUKSET

12.3.1 Arvioinnin toteuttaminen

Taustaa

Arvioinnin kohteena olivat kuntien rahoittamien opetus-, sosiaali- ja terveystoimen kuljetuspalvelujen kustannukset sekä kuljetusten tehokkuus. Kuljetuspalvelujen tehokkuutta tarkasteltiin kustannuksissa tapahtuneiden muutosten sekä matkojen yhdistelyssä ja palveluliikenteissä tapahtuneen kehityksen avulla.

Liikenne- ja viestintäministeriön ”Joukkoliikenne - houkutteleva valinta” -strategian mukaan joukkoliikenteen alueellisen laajuuden ja kattavuuden säilyttämisen kannalta on olennaista, että liikennepalvelut tuotetaan laadukkaasti sekä mahdollisimman järkevästi ja taloudellisesti. Kaikille avoimen joukkoliikenteen hyödyntäminen nähdään ensisijaisena. Lipputulorahoitteen liikenteen suunnitteluvastuu on yrityksillä, mutta sosiaali- ja terveyssektorin sekä koulusektorin suunnittelu- ja järjestämisvastuu on kunnilla. Lääninhallituksen tehtäviin kuuluvat joukkoliikenteen peruspalvelujen turvaaminen maaseudulla, kaupunkiliikenteen tukeminen sekä valtionapujen maksaminen kunnille seutu- ja kaupunkilippujen hinnanalentamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriön ja lääninhallituksen rahoittamien matkojen yhdistely- ja palveluliikennekeilujen yhtenä tavoitteena on saada aikaan kunnan järjestämissä kuljetuksissa tehokkuutta ja kustannussäästöjä.

Itä-Suomen lääninhallituksen tavoitteena oli parantaa alueen liikennepalveluja lisäämällä yhteistyötä eri liikennemuotojen ja sidosryhmien kesken. Maaseudun joukkoliikennettä kehitettiin järjestelmänä, jossa eri liikennemuodot täydensivät toisiaan ja jossa erilaisia liikennetarpeita ja liikennepalveluja sovitettiin yhteen eri tahojen välisen yhteistyön avulla. Lääninhallituksen keskeisiä yhteistyötahoja joukkoliikennettä kehitettäessä olivat kunnat, maakuntien liitot, Tiehallinto, erikoissairaanhoidopiirit ja Kansaneläkelaitos sekä liikenteenharjoittajat. Keinovalikoimana joukkoliikenteen joustavuuden ja kustannustehokkuuden parantamisessa olivat matkojen yhdistelyn ja siihen liittyvän kutsujoukkoliikenteen kehittäminen sekä suljettujen kuljetusten avaaminen (Kelan ja kuntien järjestämät erilliskuljetuspalvelut esimerkiksi koululaisille tai vammaisille). Uusien liikennemuotojen ja liikennepalvelujen käyttöön ottaminen vaati sekä lääninhallitukselta että muilta yhteistyötahoilta kattavaa joukkoliikennetiedottamista. Tehokkuuden parantamiseen liittyi myös kuljetusten kilpailuttaminen ja kilpailuttamisen osaamisen laajentaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelman 2003 - 2006 mukaan tavoitteena on kuljetusten yhdistelyn avulla vähentää kuntien eri hallinnonalojen erilliskuljetuksia ja hyödyntää mahdollisimman paljon olemassa olevaa joukkoliikennettä sekä luoda siten edellytyksiä joukkoliikenteen palvelujen säilymiselle ja palvelutason parantamiselle. Nämä tavoitteet sisältyvät myös hallitusohjelmaan ja hallituksen strategia-asiakirjaan sekä vuoden 2003 talousarvioon.

Kansalaisten perusoikeudet on määritelty perustuslaissa. Suomen perustuslain 6 §:n mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä eikä ketään saa ilman perustetta asettaa eri asemaan esimerkiksi vammaisuuden perusteella. Yhdenvertaisuus ja syrjintäkielto edellyttävät julkiselta vallalta aktiivisia toimia syrjivien käytösten poistamiseksi, mikä tarkoittaa esimerkiksi joukkoliikenteessä yleisen esteettömyyden edistämistä. Perustuslakiin sisältyy myös osallistumisoikeus, jonka mukaan julkisen vallan tehtävänä on edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä koskevaan päätöksentekoon. Yhteiskunnalliseen toimintaan osallistuminen edellyttää useimmiten myös mahdollisuutta liikkumiseen. Kuljetuspalveluista ja niiden järjestämisestä säännellään alemmanasteisella yleis- ja erityislainsäädännöllä.

Valtioneuvosto hyväksyy hallituskaudeksi hallitusohjelmaan liittyen ja sitä tarkentavan sosiaali- ja terveydenhuollon tavoite- ja toimintaohjelman (TATO). Tässä ohjelmassa valtioneuvosto määrittelee sosiaali- ja terveydenhuollon kehittämistavoitteet, tarvittavat toimenpidesuosituksen ja toteuttajat. Ohjelmaa seurataan ja arvioidaan koko hallituskauden ajan. Ohjelma sisältää myös sellaisia osittain muuhun kuin kunnalliseen sosiaali- ja terveydenhuoltoon kohdistuvia tavoitteita, jotka tukevat kunnallisen sosiaali- ja terveydenhuollon tarkoituksenmukaista toteuttamista. Ohjelmaan sisältyy tavoitteita kunnille sekä toimenpidesuosituksia, joilla valtio tukee kuntia tavoitteiden saavuttamisessa. Vuosille 2000 - 2003 ajoittuvassa TATO:ssa on yhtenä toiminnan painotuksena hyvinvointia tukeva ympäristö. Asianmukaiset liikkumismahdollisuudet ovat yksi jokapäiväisen elämisen perusehto. Esteettömän ympäristön luominen on yksi tätä tukeva tavoite. Esteettömyyden edistämiseksi tarvitaan informaatio-ohjausta ja eri toimijoiden yhteydenpidon lisäämistä. Vammaisten ja ikääntyneiden ihmisten liikkumismahdollisuuksia turvataan ensisijaisesti esteettömällä joukkoliikenteellä. Liikenneministeriön Kulku-työryhmän suositusten ja liikenteen esteettömyyttä ja helppokäyttöisyyttä käsittelevän työryhmän esittämien jatkotoimenpiteiden toteuttaminen tähtää näiden tavoitteiden toteuttamiseen.

Perusopetuslain 6 §:n mukaan opetus kunnassa tulee järjestää siten, että oppilaiden matkat ovat asutus, koulujen ja muiden opetuksen järjestämipaikkojen sijainti ja liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Oppivelvollisuusikäisillä on subjektiivinen oikeus koulukuljetukseen tai tähän tarkoitukseen myönnettävään avustukseen, jos matka ylittää viisi kilometriä tai on oppilaan kuljettavaksi ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen liian vaikea, rasittava tai vaarallinen (PoL 32 §). Koulumatkoja kunnan ei tarvitse korvata, jos oppilas hakee muuhun kuin kunnan osoittamaan lähikouluun. Kuljetukset järjestää ja etuuksista päättää opetuksen järjestäjä. Sen tulee huolehtia, että kaikki oppilaat, joilla on oikeus kuljetuksen saamiseen, saavat sen. Tärkeää on ottaa huomioon myös kuljetusten taloudellisuus ja tarkoituksenmukaisuus. Alle 13-vuotiaan oppilaan edestakainen koulumatka odotuksineen ei saa ajallisesti odotuksineen kestää yli 2,5 tuntia ja vastaavasti yli 13-vuotiaan tai erityisluokilla olevalla oppilaalla yli 3 tuntia. Koulumatkan muodostuessa säännönmukaisesti näitä aikoja pidemmäksi on oppilaalla oikeus perusopetuslain 33 §:n mukaiseen majoitukseen.

Lukiolaisten ja ammatillisten oppilaitosten opiskelijoiden koulumatkakorvaukset perustuvat koulumatkatukilain (48/1997) säännöksiin ja ne maksaa Kansaneläkelaitos.

Esiopetuksessa olleilla lapsilla ei ollut vuosina 2001 - 2003 lakiin perustuvaa oikeutta koulumatkaetuun, koska oppivelvollisuus ei koske heitä. Monet kunnat ja muut koulutuksen ylläpitäjät korvasivat kuitenkin heidän matkakustannuksiaan. Koska kaikki kunnat eivät kustantaneet esiopetuksen lasten kuljetuksia, ei niitä ole otettu mukaan tähän arviointiin.

Sosiaalihuoltolain (SHL) mukaiset kuljetuspalvelut koskevat henkilöitä, joiden toimintakyky on alentunut siten, että he tarvitsevat apua ja henkilökohtaista huolenpitoa. Tavoitteena on antaa sellaisia palveluja, jotka mahdollistavat itsenäisen asumisen ja omatoimisen selviytymisen päivittäisistä toiminnoista. Erityisesti iäkkäät henkilöt voivat tarvita kuljetuspalveluja itsenäisen asumisensa tueksi. Tällöin kunta voi myöntää oikeuden matkustaa julkisia kulkuneuvoja yksilöllisemmin. Lainsäädännössä ei kuitenkaan määritellä sosiaalihuoltolain perusteella myönnettävien kuljetuspalvelujen järjestämistapaa, joten kunta voi talousarviossaan määritellä matkojen määrän, pituuden, asiakkaalta perittävät maksut ja matkoihin oikeuttavat kriteerit. Kotipalvelut tukipalveluineen sisältävät monenlaisia kuljetuksia muun muassa aterioiden ja pyykin kuljettamista sekä vanhusten kuljettamista päiväkeskuksiin ja kylvetyspalveluihin.

Vammaispalvelulain (VPL) mukaisiin kuljetuspalveluihin on oikeutettu henkilö, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Hänellä on oikeus välttämättömien työhön ja opiskeluun liittyvien matkojen lisäksi 18 yhdensuuntaiseen matkaan kuukaudessa oman ja lähikuntien alueella (asetus 759/87/ 4-6 §).

Kehitysvammalain perusteella järjestetään erityishuoltoa saavien henkilöiden matkat kotoa työ- ja toimintayksiköihin sekä kerhoihin (asetus 988/77/ 3 §).

Päivähoitolain 1 §:ssä säädetään, että päivähoidossa olevalle lapselle voidaan järjestää myös tarpeelliset kuljetukset. Päivähoidon järjestäminen on kunnille velvoite mutta kuljetukset sen sijaan ovat harkinnanvaraista palvelua. Pääperiaate on, että vanhemmat huolehtivat lastensa kuljetuksista päivähoitoon.

Arviointikysymykset	Arviointimittarit
Sosiaalitoimen kustannukset:	
– lasten päivähoidon kuljetukset	– kuntakohtaiset kustannukset/asukas
– sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset	
– vammaispalvelulain edellyttämät kuljetukset	
– kehitysvammalain mukaiset kuljetukset	
– muut kuljetusten korvaukset	
Opetustoimen kustannukset:	
– peruskoululaisten matkaliput	– kuntakohtaiset kustannukset/asukas
– lukion ja muun keskiasteen matkaliput	
– tilausliikenne linja-autolla	
– taksikuljetukset	
– muut kuljetusten korvaukset	
Sosiaalitoimen asiakkaiden ja perusopetuksen kuljetusten tehokkuus	– vammaispalvelun kuljetuskustannukset edunsaajaa kohden – perusopetuksen kuljetuskustannukset kuljetusedunsaajaa kohden – palveluliikenteen toteuttaminen – logistiikkaselvitykset

Aineisto

Kuntien kuljetuskustannukset vuosilta 2000 ja 2002 kunnille tehtyjen kyselyjen perusteella. Terveystieteiden tutkimuskeskuksen kustannuksia ei kaikilta osin voitu arvioinnissa käyttää, koska tietoja ei saatu kattavasti. Myöskään Kelan asiakkaalle korvaamia kuljetuksia ei kuntakohtaisesti selvitetty.

Lääninhallituksen ostoliikenteestä liikennöitsijöiden toimittamien matkustajalaskentojen ja tulotietojen perusteella laaditut tilastot.

Lääninhallituksen määrärahaseurannasta ja tietojärjestelmistä ostoliikenteen rahoitus ja maksetut valtionavut.

Opetushallituksen tilastot kuljetusoppilaiden määristä. Perustietosovellus syyskuu 2000/Perusopetus pvm: 16.11.2000 sekä syyskuu 2002/Perusopetus pvm: 12.11.2002. Virallista tilastotietoa koulumatkojen pituuksista ei ole saatavissa, koska opetustoimen valtionapuviranomaiselle näitä tietoja ei tarvitse toimittaa.

Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen Internet-tilastot. Sotkanet-tilastotietokanta.

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 39/2003 Matkojenyhdistelykokeilujen arviointi

12.3.2 Kuntien kuljetusten arviointi

Itä-Suomen läänissä kuntien kuljetuskustannukset olivat vuonna 2002 yhteensä 38,1 miljoonaa euroa. Opetustoimen osuus kustannuksista oli 21 miljoonaa euroa (55 %), sosiaalitoimen osuus oli 8,4 miljoonaa euroa, (22 %), terveydenhuollon osuus 5,1 miljoonaa euroa (13 %) ja joukkoliikenteen osuus 3,9 miljoonaa euroa (10 %).

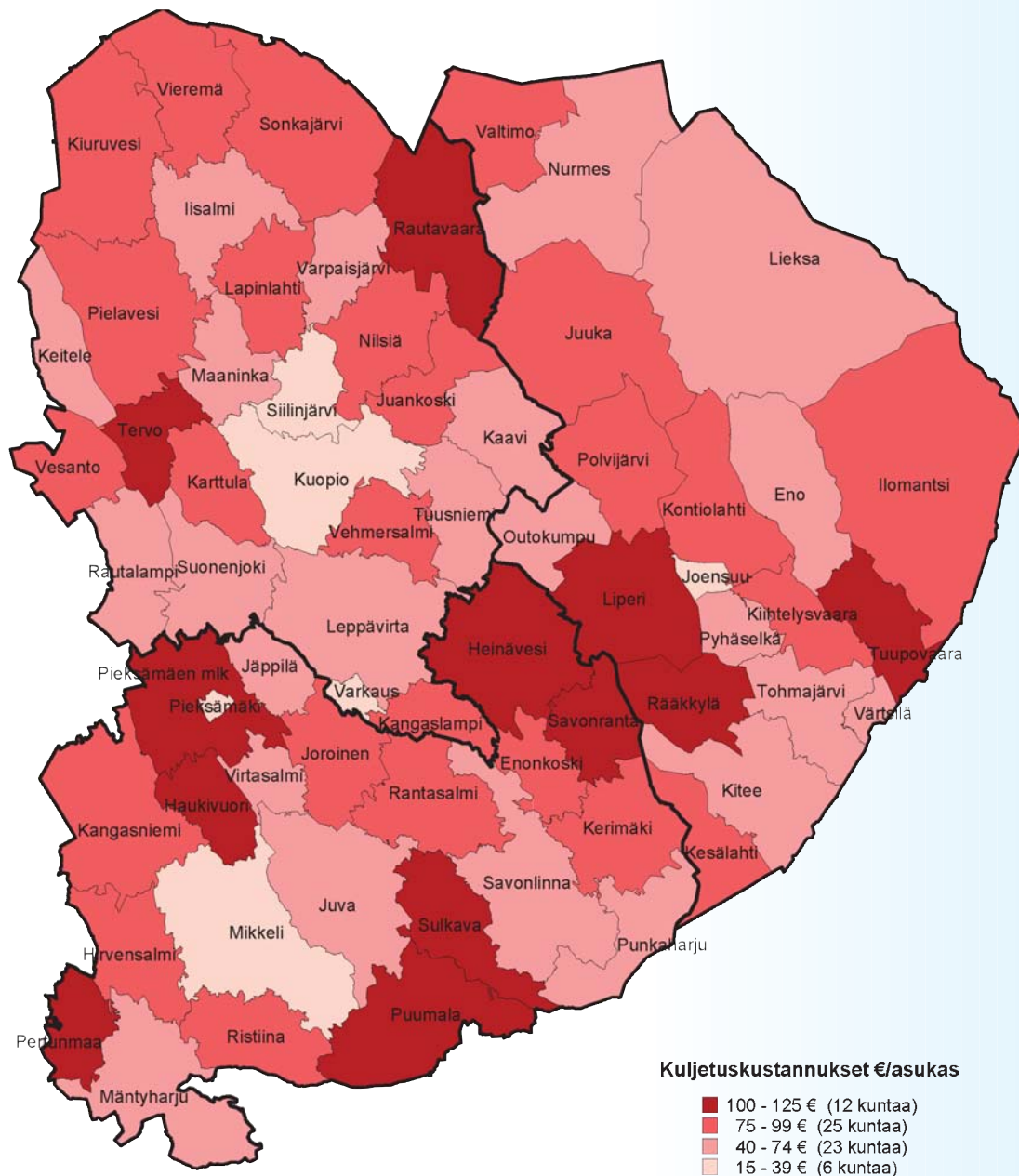
Kuljetusten tuotantokustannukset nousivat palkka-, polttoaine- ja kaluston hankintakulujen kallistuttua. Linja-autoliikenteen sarjalippuun nostettiin kesäkuussa 1999, kesäkuussa 2000, tammikuussa 2001 ja tammikuussa 2003. Taksikorotusten takia esimerkiksi 25 kilometrin matkalipun hinta nousi 5 % syyslukukauden 2000 alusta alkaen ja korotusten vaikutus vuoden 2002 lippujen hintoihin oli 10 % verrattaessa kevätlukukauden 2000. Taksien taksat nousivat vastaavasti kesäkuussa 2000 1,5 %, vuonna 2001 4 % ja kesäkuussa 2002 2,4 %.

TAULUKKO 64. Opetus- ja sosiaalitoimen sekä palveluliikenteen kuljetuskustannukset (1 000 euroa) maakunnittain vuodelta 2002 sekä asukaskohtainen muutosprosentti 2000 - 2002

	Sosiaali- toimi 2002	Muutos 2000- 2002 %	Opetus- toimi 2002	Muutos 2000- 2002 %	Palvelu- liikenne 2002	Muutos 2000- 2002 %	Kuljetus- kustannukset yhteensä	Muutos 2000- 2002 %
Etelä-Savo	2 574	46	6 246	20	225	71	11 244	27
Pohjois-Karjala	2 427	32	7 285	16	256	483	12 127	18
Pohjois-Savo	3 399	20	7 505	8	457	149	15 088	17
Lääni yhteensä	8 401	28	21 037	12	938	156	38 458	18

Vuoteen 2000 verrattuna suurin muutos oli palveluliikenteen laajeneminen erityisesti Pohjois-Karjalassa ja Pohjois-Savossa. Palveluliikenteitä järjestettiin nimenomaan sosiaalitoimen asiakkaiden tarpeisiin ja sosiaalitoimen kuljetuskustannusten nousua hillitsemään. Rahalliset panostukset palveluliikenteisiin olivat edelleenkin hyvin pieniä monissa kunnissa, mistä syystä sosiaalitoimen kuljetuskustannukset ovat lisääntyneet selvästi enemmän kuin muiden hallinnonalojen kuljetuskustannukset. Etelä-Savossa ja Pohjois-Karjalassa kustannusten nousu oli yli 30 % ja Pohjois-Savossakin yli 20 %. Anttolan ja Mikkelin maalaiskunnan tietoja ei ollut käytettävissä vuodelta 2000, mikä vaikutti Etelä-Savon vertailtavuuteen.

Opetustoimen kuljetuskustannusten kasvu vuosina 2000 - 2002 oli vähäisintä ja läänitasolla kustannusten nousu vastasi suurin piirtein linja-auto- ja taksitaksojen nousua. Kustannustasoon vaikuttivat kuljetusten kilpailuttamisesta syntyneiden säästöjen tasaantuminen, koululaisten siirtyminen tilausliikenteestä palveluliikenteisiin ja tuotantokustannusten nousu sekä kouluverkon harveneminen.



KUVIO 70. Kuntien kuljetuskustannukset (euroa/asukas) vuodelta 2002 (pois lukien terveydenhuollon kuljetukset)

Maakuntakeskuksissa, joissa asukastiheys oli korkein, olivat kokonaiskustannukset asukasta kohden laskettuna pienimmät. Kuntien väliin suuriin kustannuseroihin ei näytä olevan täysin yksiselitteistä syytä, jolla ne voitaisiin selittää. Perusopetuksen kuljetusten osalta erityisen kalliita kuntia olivat Haukivuori, Heinävesi, Pertunmaa, Puumala, Savonranta, Sulkava, Iloimantsi, Liperi, Tuupovaara, Rautavaara ja Tervo, joissa kustannukset ylittivät 70 euroa/asukas. Sosiaalihuolto- ja vammaispalvelulain perusteella järjestettävien kuljetusten osalta Heinävesi, Mäntyharju, Pieksämäen maalaiskunta, Savonranta, Nurmes, Rääkkylä, Tuupovaara, Valtimo, Kangaslampi, Lapinlahti, Pielavesi ja Vehmersalmi olivat kalleimpia yli 15 euron asukaskohtaisilla kustannuksillaan.

Vuosituhanen vaihteessa joka kuudes kunta laati alueelleen logistiikkasuunnitelman, jossa kunnan kuljetukset tutkittiin, parannettiin tehokkuutta ja käynnistettiin erityyppisiä palveluliikenteitä. Tulokset onkin nähtävissä kuntien kuljetuskustannuksissa erityisesti Pohjois-Savossa. Kuljetusten yhdistelyn seurauksena kustannusten nousu oli voitu leikata monissa palveluliikennekunnissa, joista Lieksa ja Nurmes laajoina kuntina herättävät huomiota alhaisilla asukaskohtaisilla kokonaiskustannuksilla.

Sosiaalitoimen asiakkaiden kuljetuskustannukset ja tehokkuus

Stakesin Sosiaali- ja terveydenhuollon tilastollisessa vuosikirjassa 2003 todetaan, että vaikeavammaisten kuljetuspalvelu oli asiakasmäärältään suurin vammaispalvelulain mukaisista palveluista. Kuljetuspalvelujen piirissä oli vuonna 2002 lähes 74 000 asiakasta eli 1,4 % väestöstä. Kuljetuspalveluja saavien asiakkaiden määrä oli lisääntynyt keskimäärin 6 prosenttia vuodessa viimeisen 5 vuoden aikana. Sosiaali- ja terveysministeriön ja Suomen Kuntaliiton selvityksessä ”Vammaispalvelut kunnissa - Vammaispalvelulain mukaisten palvelujen ja taloudellisten tukitoimien asiakkaat ja kustannukset kunnissa 2001” on kuljetuspalvelujen osalta todettu, että vammaispalvelun asiakkaista 81 % oli kuljetuspalvelun käyttäjiä. Suurimmissa kaupungeissa osuus oli vielä korkeampi eli 93 %. Kuljetuspalvelujen osuus VPL:n mukaisista kokonaiskustannuksista oli 47 % (suurimmissa kaupungeissa 57 %). Kuljetuspalvelun saajista valtaosa oli vanhuksia (yli 65-vuotiaiden osuus oli 70 %). Suurimmissa kaupungeissa osuus oli vielä korkeampi (74 %). Kuljetuspalvelujen keskimääräiset kustannukset olivat 972 euroa/asiakas.

Saman selvityksen mukaan sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetuksia järjesti noin puolet kunnista. Käyttäjien määrä oli noin 9 300 henkeä. Kustannukset asiakasta kohden olivat 370 euroa. Käyttäjistä 80 % oli yli 65-vuotiaita.

TAULUKKO 65. Sosiaalitoimen kuljetuspalvelujen kustannukset (euroa/asukas) vuodelta 2002

	Lasten päivähoiton kuljetukset	Sosiaali-huoltolain kuljetukset	Vammais-palvelulain kuljetukset	Kehitys-vammalain kuljetukset	Muut sosiaalitoimen kuljetukset	Kustannukset yhteensä
Etelä-Savo	0,14	2,91	10,00	1,23	1,01	15,77
Pohjois-Karjala	0,36	1,07	8,48	0,61	3,26	14,30
Pohjois-Savo	0,24	1,46	8,40	1,26	1,27	13,49
Itä-Suomen lääni	0,24	1,75	8,87	1,06	1,78	14,36

Sosiaalitoimen kuljetuspalvelujen euromääräiset kokonaiskustannukset nousivat vuodesta 2000 vuoteen 2002 Etelä-Savossa 40 %, Pohjois-Karjalassa 30 % ja Pohjois-Savossa 20 %. Vastaavat prosentit sosiaalihuoltolain mukaisissa kuljetuksissa olivat Etelä-Savossa 40 %, Pohjois-Karjalassa 4 %, Pohjois-Savossa 20 % (ISL 26 %) sekä vammaispalvelulain mukaisissa kuljetuksissa Etelä-Savossa 43 %, Pohjois-Karjalassa 16 % ja Pohjois-Savossa 21 % (ISL 26 %). Pohjois-Karjalassa ruokahuollon ja muut erittelemättömät kuljetukset olivat selvästi kalliimmat kuin muilla ja kustannukset nousivat nopeimmin.

Itä-Suomen läänin kunnat käyttivät sosiaalitoimen kuljetuksiin keskimäärin 14,40 euroa asukasta kohden. Suurimmat kokonaiskustannukset asukasta kohden olivat Etelä-Savossa ja pienimmät Pohjois-Savossa. Kokonaiskustannuksista 61,7 % muodostui vammaispalvelulain edellyttämistä kuljetuksista.

Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetuskustannukset olivat korkeimmat Etelä-Savossa. Pohjois-Savossa kehitysvammalain mukaisiin kuljetuksiin käytettiin eniten asukasta kohden laskettuna. Pohjois-Karjalassa oli panostettu lasten päivähoiton kuljetuksiin muita maakuntia enemmän. Sosiaalihuoltolain perusteella etuuksia saavien asiakkaiden määrää ei saatu selvitettyä.

TAULUKKO 66. Vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen edunsaajat ja kustannukset (euroa/edunsaaja) vuodelta 2002 sekä saajien määrän, asukaskohtaisten ja saajakohtaisten kustannusten muutosprosentit 2000 - 2002

	Kuljetus-palvelujen saajien lukumäärä vuonna 2002	Kustannukset vuonna 2002 €/vuosi	Kustannukset/edunsaaja vuonna 2002 €/vuosi	Saajien määrän muutos vuosina 2000-2002	Saaja-kohtaisten kustannusten muutos vuosina 2000-2002	Asukas-kohtaisten kustannusten muutos vuosina 2000-2002
Etelä-Savo	2 218	1 632 100	736	20,3 %	19,0 %	46,8 %
Pohjois-Karjala	1 682	1 439 700	856	5,6 %	9,7 %	17,2 %
Pohjois-Savo	2 380	2 115 500	889	9,0 %	11,3 %	21,4 %
Lääni yhteensä	6 280	5 187 300	826	11,7 %	12,5 %	24,4 %

Vaikeavammaisten kuljetuspalvelujen saajia oli Itä-Suomen läänissä vuonna 2002 yhteensä 6 280 henkeä. Lukumäärä lisääntyi 600 henkilöllä vuodesta 2000, mikä oli 8,5 prosenttia koko maan 73 941:stä vaikeavammaisten kuljetuspalvelujen saajasta. Vuonna 2002 Itä-Suomen kuntien maksamat keskimääräiset asiakaskohtaiset kustannukset (826 euroa/edunsaaja) olivat edullisemmat kuin valtakunnallisen selvityksen mukaiset keskimääräiset kustannukset (972 euroa/asiakas) vuonna 2001.

Kustannuskehityksen syistä on vaikeaa vetää yksiselitteisiä johtopäätelmiä. Tuotantokustannusten kallistuminen on yksi tärkeä osatekijä, mutta keskeinen selittävä tekijä lienee kuitenkin ikääntyvän väestön kuljetuspalvelujen tarpeen lisääntyminen. Joukkoliikenteen vähäisyys ja kodeissaan asuvien henkilöiden kunnan heikkeneminen luovat kunnissa paineita kuljetuspalvelujen järjestämiselle sosiaalihuolto- ja vammaispalvelulain mukaisesti. Huonokuntoisten kotona asuvien vanhusten määrän lisääntyminen lisää kotipalvelujen, ruoka- huoltopalvelujen ja kuljetuspalvelujen kustannuksia, mutta vastaavasti säästöjä syntyy niitä kalliimmissa laitospalveluissa. Maakunnittaisia merkittäviä eroja selittävät myös palveluliikenteen laajuus ja sen järjestämistavat. Alueilla, joilla palveluliikenteen kattavuus on hyvä ja palvelun laatu tyydyttää myös vaikeimmin tyydytettäviä asiakkaita, voidaan kustannusten nousua hillitä ohjaamalla asiakkaita yksittäiskuljetuksista yksikkökustannuksiltaan halvempiin yhteiskuljetuksiin.

Opetustoimen kuljetuskustannukset ja tehokkuus

Pääosa oppilaista käytti koulumatkoihinsa joko linja-autoilla hoidettuja itsekannattavia linjaliikennevuoroja tai lääninhallituksen hankkimia ostovuoroja. Lisäksi kunnat joutuivat hankkimaan näitä täydentäviä linja-autoja taksikuljetuksia.

Viime vuosien koulujen lakkautukset ovat vaikuttaneet koulumatkojen keskipituuksiin. Suurin osa peruskoulun oppilaista asui kuitenkin edelleen alle viiden kilometrin päässä koulusta (Itä-Suomen läänin peruspalvelujen tila 2002, Itä-Suomen lääninhallituksen julkaisu 83/2003). Vuosina 2000 - 2002 Itä-Suomen läänissä lakkautettiin yhteensä 50 kyläkoulua ja vuonna 2003 14 kyläkoulua. Matkojen pidentyessä ja kouluverkon muuttuessa on kuljetusjärjestelyjen ja aikataulujen sovittaminen niin, että koulumatkojen ajallinen pituus pysyy säädösten rajoissa, muuttunut entistä hankalammaksi. Kulkuneuvojen vaihdon hankaluus, pitkät odotusajat haja-asutusalueiden pysäkeillä tai koululla ja liikkumisen turvallisuus, kuten teiden ylitykset, ovat nousseet ongelmakysymyksiksi. Oikeuskanslerinviraston selvityksessä eri läänien alueilla koulujen lakkautusten vaikutuksia kuntien peruspalveluihin ja erityisesti koulumatkoihin vuosilta 1999 -2000 todettiin, että koulumatkat olivat joissakin tapauksissa ylittäneet lakisääteiset enimmäisrajat, mutta huoltajat eivät olleet kuitenkaan käyttäneet niissä tapauksissa majoitusvaihtoehtoa. Oikeuskansleri kiinnitti päätöksessään kuntien huomioita siihen, että kunnat huolehtisivat koululaiskuljetuksista niin, että lasten tasavertaiset perusoikeudet koulupäivän pituuden ja rasittavuuden suhteen toteutuvat.

Kunnan tekemistä koulumatkaetuksia koskevista päätöksistä voi hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeudelle osoitettuja valituksia koulukuljetuksista tehtiin vuonna 2002 läänin alueella 23 kpl eli yli kaksinkertainen määrä vuoteen 2001 verrattuna (11 kpl). Vuonna 2003 hallinto-oikeudessa ratkaistiin perusopetuslain 42 §:n mukaisia hallintovalituksia yhteensä 17 kpl, joista 15 koski koulumatka-asiaa. Vuoden 2003 aikana hallinto-oikeudessa vireille tulleita vielä ratkaisemattomia hallintovalituksia oli yhteensä 22 kpl, joista 12 kpl koski koulumatka-asiaa. Koulukuljetuksiin liittyviä kanteluja ei ole lääninhallitukseen tehty, mutta yhteydenottoja puhelimitse on ollut melko usein. Näiden tapausten perusteella ristiriitaa näyttää aiheuttavan huoltajien ja kunnan välillä muun muassa koulumatkan pituuden (aika ja kilometrit) mittaaminen, lapsen koulumatkan vaarallisuuden määrittäminen, kuljetusten ajoreitit sekä kustannusten korvaaminen yleensä.

Opetustoimen kuljetuspalvelujen kustannuksissa oli vuonna 2002 sekä maakunnittain että kuntien kesken isoja eroja. Vaihteluväli kuljetusoppilasta kohden laskettuna oli Etelä-Savossa Punkaharjun 662 eurosta Puumalan 1 945 euroon, Pohjois-Karjalassa Kiihtelysvaaran 670 eurosta Joensuun 1 695 euroon ja Pohjois-Savossa Varkauden 575 eurosta Rautavaaran 1 245 euroon. Vastaavasti asukasta kohden laskettuna vaihteluväli Etelä-Savossa oli Pieksämäen 4 eurosta Puumalan 98 euroon, Pohjois-Karjalassa Joensuun 11 eurosta Liperin 87 euroon ja Pohjois-Savossa Varkauden 7 eurosta Tervon 88 euroon.

TAULUKKO 67. Opetustoimen kuljetuspalvelujen kustannukset (euroa/asukas) vuodelta 2002

	Peruskoulu- laisten matkaliput	Lukion ja muun keskiasteen matkaliput	Tilaus- liikenne linja- autolla	Taksi- kuljetukset	Muut koulutoimen kuljetukset	Kustannukset yhteensä
Etelä-Savo	9,95	0,84	3,21	23,06	0,52	38,25
Pohjois-Karjala	18,42	0,62	2,77	19,62	0,55	42,92
Pohjois-Savo	11,17	0,42	2,22	13,99	1,37	29,79
Lääni	12,93	0,60	2,65	18,16	0,89	35,96

Pohjois-Karjalassa peruskoululaisten (ei sisällä esiopetuksen matkalippukustannuksia) matkalippukustannukset asukasta kohden olivat miltei kaksinkertaiset Etelä-Savoon verrattuna, mutta taksikuljetukset olivat molemmissa maakunnissa lähes samaa suuruusluokkaa. Pohjois-Savossa sekä matkalippujen että taksikuljetusten kustannukset olivat läänin keskitasoa pienemmät asukasta kohden laskettuna. Pohjois-Karjalan koulukuljetusjärjestelmässä tasapainoitiin linjaliikenteen ja taksiliikenteen välillä, Pohjois-Savossa käytettiin neljänneksen enemmän taksikyytejä kun taas Etelä-Savossa taksikuljetusten kustannukset olivat kaksinkertaiset linjaliikenteeseen verrattuna.

Merkittäviä eroja kuntien järjestämissä lukiolaisten ja keskiasteen oppilaiden kuljetuksissa ei maakuntien kesken ollut, mutta kuntakohtaisesti erot olivat suuria. Pääosa kunnista ei järjestänyt lainkaan kuljetuksia lukiolaisille, mutta esimerkiksi Haukivuoren, Joroisten, Kangasniemen, Kerimäen ja Rantasalmen, Enon, Ilomantsin, Tohmajärven ja Valtimon sekä Lapinlahden, Leppävirran, Nilsian, Sonkajärven ja Vieremän kustannukset ylittivät 10 000 euroa vuodessa. Osa lukioista kilpailikin oppilaista tarjoamalla oppilailleen parempia kuljetuspalveluja.

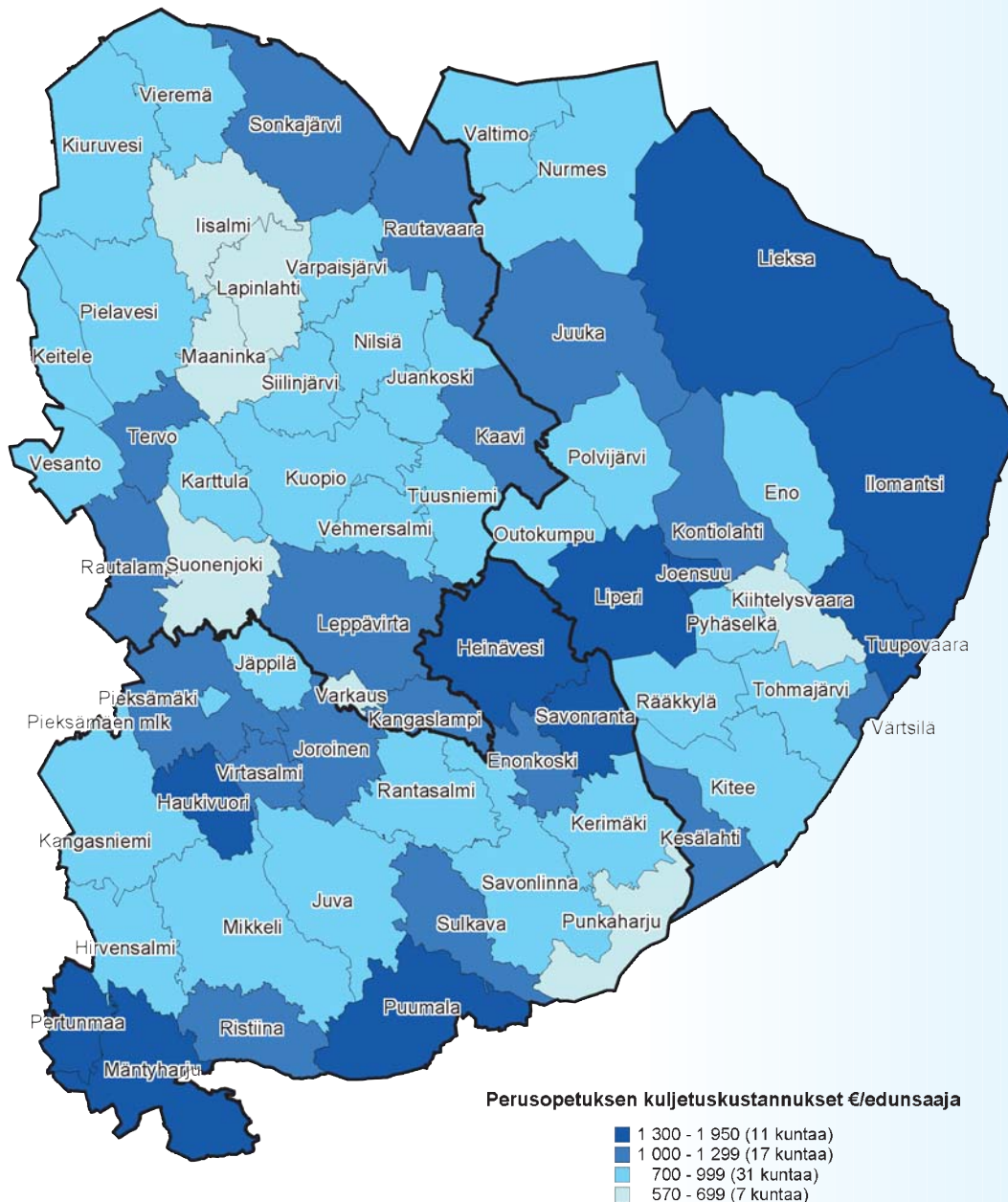
TAULUKKO 68. Peruskoululaisten kuljetuskustannukset (euroa/kuljetus-oppilas) vuodelta 2002 sekä kuljetusoppilaskohtaisten ja asukaskohtaisten kustannusten muutosprosentit 2000 - 2002

Maakunta	Kuljetus- palvelujen saajien lukumäärä vuonna 2002	Kustannukset vuonna 2002 €	Kustannukset vuonna 2002 €/edun saaja	Edunsaajien määrän muutos 2000-2002	Oppilas- kohtaisten kuljetus- kustannusten muutos 2000-2002	Asukas- kohtaisten kuljetus- kustannusten muutos 2000-2002
Etelä-Savo	5 745	5 913 100	1 029	-1,93 %	18,40 %	19,03 %
Pohjois-Karjala	6 569	6 926 300	1 054	-0,80 %	16,00 %	16,35 %
Pohjois-Savo	8 111	6 899 400	851	-3,37 %	9,00 %	5,41 %
Lääni yhteensä	20 425	19 738 800	966	-2,15 %	14,20 %	10,64 %

Peruskoululaisten kuljetuskustannukset oppilasta kohden (ei sisällä esiopetuksen kuljetuskustannuksia) nousivat vuosina 2000 - 2002 Itä-Suomen läänin kunnissa keskimäärin hieman enemmän kuin koko opetustoimen kuljetuskustannukset. Kustannusten lisääntymiseen vaikutti matkalippujen hintojen kallistuminen noin 10 prosentilla ja taksien enimmäistaksan kallistuminen noin 5 prosentilla. Suhteellisesti eniten kustannukset nousivat Etelä-Savossa, jossa sekä kokonaiskustannusten, asukaskohtaisten kustannusten että oppilaskohtaisten kustannusten nousu oli suurin. Vähiten kustannukset nousivat Pohjois-Savossa, jossa myös kuljetettavien oppilaiden määrä väheni eniten. Läänin tasolla kustannusten nousu oli suhteellisesti suurempi kuin vuosina 1999 - 2000 (6,5 %), jolloin maakunnista Pohjois-Karjalassa nousu oli suhteellisesti suurin (9,5 %) ja pienin Pohjois-Savossa (4,1 %).

Pohjois-Karjalassa kuljetusjärjestelmä on linjaliikennepainotteinen, mistä syystä matkalippujen hintojen kallistuminen taksitaksoja voimakkaammin näkyy suurempana kustannusten nousuna. Sitä vastoin taksikuljetuspainotteisen Etelä-Savon olisi pitänyt hyötyä taksien hitaammasta hintakehityksestä. Kuljettavat matkat olivat Pohjois-Karjalassa muita alueita pitemmät. Tämän voi päätellä lääninhallituksen ostoliikenteestä, jossa suurin yksittäinen käyttäjäryhmä oli koululaiset ja jossa lipputulot/matkustaja olivat Pohjois-Karjalassa muita maakuntia suuremmat.

Erityisesti Pohjois-Savossa kunnat osasivat hyödyntää palveluliikenteitä oppilaskuljetuksissa. Alueella laadittiin myös muita maakuntia enemmän logistiikkaselvityksiä, jotka epäilemättä omalta osaltaan hillitsivät kuntien kuljetuskustannusten nousua.



KUVIO 71. Peruskoululaisten kuljetuskustannukset (euroa/kuljetusoppilas) vuodelta 2002

Edellä esitettyjen tietojen perusteella koulukuljetusten tehokkuudesta tai sen muutoksista ei voi tehdä kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Kuljetuskustannukset edunsaajaa kohden laskettuna eivät välttämättä kerro tehokkuudesta, koska kustannusten perusteena on kilometriperustainen taksa, mikä merkitsee koulumatkan pituuden kasvaessa korkeampia kustannuksia. Kuljetuskustannukset olivatkin luonnollisesti suurimmat pinta-alaltaan laajoissa ja asukastiheydeltään pienissä kunnissa, joissa kuljetusten tehokkuus voidaan varsin yksinkertaisin toimenpitein maksimoida. Kuljetettavien oppilaiden kokonaismäärät vähenivät edellisten vuosien tapaan, mikä on ollut pääasiassa seurausta ikäluokkien pienenemisestä ja muuttoliikkeestä. Toisaalta Itä-Suomessa herätti paljon julkista keskustelua koulumatkojen turvallisuus ja susivaara. Monissa kunnissa turvallisuutta parannettiin järjestämällä erilliskuljetuksia muun muassa näiden syiden takia.

Perusopetuksen oppilasta kohden lasketut kuljetuskustannukset kallistuivat Pohjois-Karjalassa prosentuaalisesti saman verran kuin kokonaiskustannukset ja noin 7 % enemmän kuin tuotantokustannukset, joten kuljetusoppilaiden määrän ollessa lähes sama voi päätellä kuljetettavien oppilaiden kuljetusmatkojen pidentyneen tai kuljetustehokkuuden heikentyneen.

Pohjois-Savossa kuljetusoppilaiden määrä väheni 3,5 % (280 oppilasta). Sekä kokonaiskustannukset että oppilaskohtaiset kustannukset lisääntyivät joitakin prosentteja enemmän kuin tuotantokustannukset eikä oppilasmäärän vähenemistä voitu hyödyntää. Näin ollen kuljetustehokkuuden voi päätellä heikentyneen.

Etelä-Savossa tehokkuuden heikkeneminen oli kaikkein selvintä: tuotantokustannukset kallistuivat vähiten, mutta sekä kokonaiskustannukset että oppilaskohtaiset kustannukset nousivat lähes 20 % ja samalla oppilasmäärä vähentyi pari prosenttia.

Kuljetuskustannuksissa kuntien ja maakuntien välillä on havaittavissa eroja, mutta osa syntyneistä eroista on selitettävissä vuosittain kilpailutettavien kuljetussopimusten hintojen muutoksilla, osa kuljetusjärjestelmien muutoksilla, osa kuljetettavien oppilaiden koulumatkojen muutoksilla ja osa kustannusten siirtymisellä menokohdalta toiselle. Kuljetusjärjestelyjen muutosten seurannan ja kuljetusten laadun mittaaminen olikin saatavissa olevien tietojen valossa mahdotonta.

Koulujen lakkautuksilla oli vaikutusta kuljetusjärjestelyihin, mutta vuoden 2001 selvityksen perusteella sen ei voida osoittaa yksiselitteisesti nostaneen koulukuljetuskustannuksia. Koulumatkojen maantieteellinen pidentyminen koulujen lakkautusten vaikutuksesta ei ole suorassa suhteessa koulumatkojen laatuun ja ajalliseen pituuteen.

Terveydenhuollon kustannukset

TAULUKKO 69. Terveydenhuollon kuljetuspalvelujen kustannukset (euroa/asukas) vuodelta 2002

	Ambulanssi- kuljetukset	Potilaiden taksikuljetukset	Muut terveydenhuollon kuljetukset	Kuljetukset yhteensä
Etelä-Savo	6,93	1,59	0,46	8,98
Pohjois-Karjala	7,32	1,12	0,50	8,94
Pohjois-Savo	6,83	0,53	0,07	4,42
Lääni yhteensä	7,00	1,11	0,62	8,73

Terveydenhuollon kuljetuskustannukset ovat usein kuntayhtymien kautta hoidettavia. Tiedot on kysytty kunnilta ja kuntayhtymiltä, mutta niiden jyvittäminen yksittäisille kunnille oli pääosin mahdotonta.

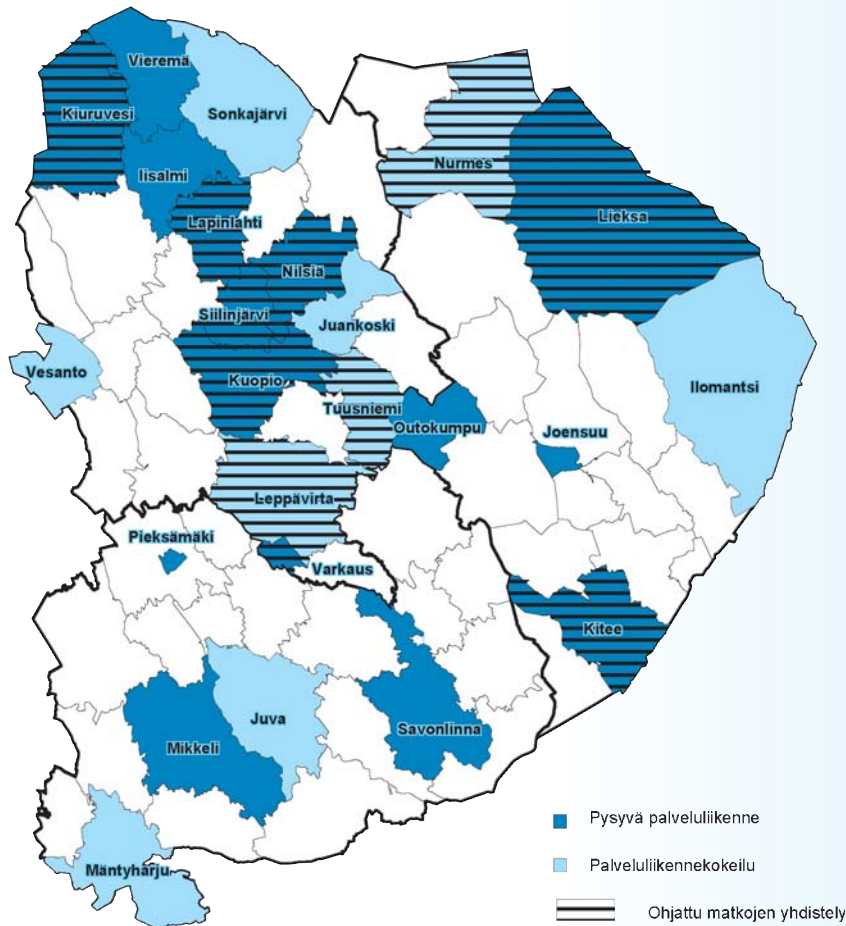
Sairaankuljetukset ja siirrot ambulanssilla muodostivat valtaosan eli 80,1 prosenttia terveydenhuollon kuljetuskustannuksista. Ambulanssikuljetusten kustannukset asukasta kohden olivat korkeimmat Pohjois-Karjalassa. Potilaiden taksikuljetuskustannukset olivat asukasta kohden suurimmat Etelä-Savossa. Maakunnittain terveydenhuollon kuljetuskustannukset vaihtelivat suuresti. Etelä-Savon kustannukset asukasta kohden olivat yli kaksinkertaiset verrattuna Pohjois-Savon kustannuksiin.

Kuljetusten tehokkuus ja palveluliikenteet

Kuljetusten helppokäyttöisyys ja esteettömyys antavat kansalaisille mahdollisuuden lapsesta vanhukseen selviytyä omatoimisesti arkielämään liittyvistä askareista kuten esikoulumatkoista tai kaupassa käynnistä. Palveluliikenteet olivat yleensä kuntien rahoittamia ovelta ovelle ajettavia kuljetuksia, jotka olivat kaikille avoimia ja joissa palvelun laatu oli muuta joukkoliikennettä parempaa. Itä-Suomessa ensimmäiset palveluliikenteet käynnistyivät vuonna 1996, vuonna 2000 palveluliikennettä oli 16 itäsuomalaisessa kunnassa ja vuonna 2002 jo 22 kunnassa.

Yhtä ainoa oikeaa mallia palveluliikenteen toteuttamiselle ei ollut vaan se suunniteltiin kussakin kunnassa paikallisia tarpeita silmällä pitäen. Osassa kunnista toimivat maaseudun asiointitaksit lähes samoilla toimintaperiaatteilla kuin joidenkin kuntien palveluliikenteet. Kuntakeskuksissa ja niiden liepeillä liikennöivät palveluliikenteet ovat tuoneet avoimen joukkoliikenteen piiriin aiemmin ilman palveluja jääneet vanhuksent ja vammat ja alle kouluikäiset lapset.

Lääninhallitus on rahoittanut palveluliikennekokeiluja 1999 - 2002 yhteensä 1,8 miljoonalla eurolla. Palveluliikenteiden matkustajamäärä onkin lisääntynyt vuoden 2000 241 000 matkustajasta vuoden 2002 380 000 matkustajaan ja ennakkotietojen perusteella vuoden 2003 matkustajamäärä olisi jo 440 000 henkeä. Koululaisten määrä on lisääntynyt 21 prosentista 27 prosenttiin.



KUVIO 72. Palveluliikennekunnat vuodelta 2002

Kuljetusten tehokkuus ja matkojenyhdistelykeskus

Matkojenyhdistelykeskus yhdistelee tietotekniikkaa hyväksi käyttäen erilaisia matkoja samoihin kuljetuksiin. Yhdisteltäviä matkoja voivat olla vammais- ja sosiaalihuoltolain, kehitysvammalain tai sairausvakuutuslain perusteella korvattavat matkat tai koulumatkat tai mitkä tahansa ihmisten elämään liittyvät matkat. Itä-Suomessa kokeiltiin vuosina 2000 ja 2002 erilaisia matkojenyhdistelykeskuksia: Kuopion kaupungin ylläpitämä Kuopion MYK, Mikkelissä Matkahuollon ylläpitämä Telbus, Kiteen aluetaksin ylläpitämä Kyytivahti ja Tikkacommin callcenter Joensuussa. Kelan käytössä oli vuoteen 2003 asti Kyytivahti ja sen jälkeen maksuttomat Soneran palvelunumerot Nurmeksien, Lieksan, Ilomantsin ja Kiteen suunnilla. Telbus-järjestelmästä ja Tikkacommin callcenteristä on luovuttu, mutta muut järjestelmät ovat edelleen käytössä.

Vuoden 2002 aikana sai Viatic rahoituksen ns. Emires-hankkeelle, jonka tavoitteena oli parantaa jo käytössä olevaa Mobisoftin kuljetusten yhdistelyohjelmaa linjavuorotarjonnan järjestelmään yhdistävällä ohjelmalla sekä toteuttaa kuljetus- ja matkailupalveluja välittävä palvelukeskus Joensuuhun. Vuonna 2002 käynnistyneessä EU-rahoitteisessa Leppävirran ARTS-hankkeessa arvioitiin matkustuskäyttäjien ja asenteiden muutoksia uusien palveluliikenteiden käynnistyessä.

Matkojenyhdistelykeskusten tarvetta ja tehokkuutta voidaan arvioida saavutetuilla kustannussäästöillä yhteiskunnan maksamissa kuljetuksissa sekä uusilla asiakasryhmillä, matkustajilla, jotka aiemmin saattoivat käyttää vain suljettuja kuljetuksia.

Valtakunnallisessa matkojenyhdistelykeskuskokeilujen arvioinnissa olivat arvioitavina Kyytivahti, joka välitti 4 200 matkaa kuukaudessa ja tuotti säästöjä 7,8 euroa/matka sekä Kuopion MYK, joka välitti 17 400 matkaa/kk ja tuotti säästöjä matkaa kohden 5,7 euroa. Kyytivahti on ohjelma, jonka avulla kyytitilaukset ohjautuvat ilman välikäsiä alueittain ajovuorossa olevalle autoilijalle, joka yhdistelee saapuneet tilaukset ja suunnittelee ajoreitin. Kuopion MYK:ssa on tilauksia vastaanottavaa ja välittävää henkilöstöä sekä kuljetukset yhdistelevä, reitittävä ja autoille välittävä ohjelma. Kyytivahti soveltuu hyvin maaseutumaiseen matkojen yhdistelyyn, jossa matkustajavirrat ovat ohuita. Kuopion MYK soveltuu maakunnalliseen ja kaupunkimaiseen matkojen yhdistelyyn, jossa matkustajamäärät ovat suuria.

Sairasvakuutuslain perusteella korvattavat matkat voivat olla vain erillisten kokeilujen ajan yhdistelyn kohteena. Kuntoutusmatkojen, sairausvakuutuslain perusteella korvattavien matkojen ja naapurikuntien alueille suuntautuvien vammaispalvelulain mukaisesti korvattavien matkojen yhdistelyllä voitaisiin saavuttaa sekä merkittäviä säästöjä kuljetuskustannuksissa että toteuttaa esteetön kuljetusreitistö myös kuntien väliseen julkiseen liikenteeseen.

Tulevaisuudessa lienee odotettavissa paikannusjärjestelmään perustuvia automaattisia tilausten ohjausohjelmia sekä niiden kanssa yhteistoiminnassa välityshenkilöstöä sitovia kiinteitä matkojenyhdistelykeskuksia.

12.4 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITTÄMISEHDOTUKSET

Johtopäätökset

- Sosiaalitoimen kuljetuspalvelujen kustannusten nousu kiihtyy, koska saajien määrän ja saajakohtaisten kustannusten lisääntyminen on hallitsematonta.
- Sekä vammaispalvelulain että sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuskustannukset ovat asukasta kohden laskettuna kalleimmat ja kustannusten kasvu nopeinta Etelä-Savossa, vaikka kustannusten nousu myös muissa maakunnissa on suurempaa kuin kuljetusten tuotantokustannusten kasvu.
- Ikääntyvän väestön kuljetuspalvelujen tarve ja kuljetettavien määrät jatkavat lisääntymistä
- Joukkoliikenteen vähäisyys ja kodeissaan asuvien henkilöiden kunnan heikkeneminen lisäävät kunnissa paineita järjestää kuljetuspalvelut sosiaalihuolto- ja vammaispalvelulain edellyttämällä tavalla.
- Kuljetusten yhdistely ja laadukkaat ovelta ovelle palvelevat palveluliikenteet hidastavat kuntien kuljetuskustannusten nousua ja parantavat vanhusten liikkumismahdollisuuksia.
- Sekä sairausvakuutuslain että vammaispalvelulain perusteella korvattavia matkoja voidaan yhdistellä esimerkiksi asiointi- tai koulukuljetuksiin, jos kuljetus on esteetön ja laadukas.
- Perusopetuksen oppilasta kohden lasketut kuljetuskustannukset nousevat tuotantokustannuksia hieman nopeammin. Kilpailuttamisella saavutetut säästöt on pääosin jo saavutettu, ja oppilaiden määrän väheneminen haja-asutusalueilla heikentää kuljetusten tehokkuutta.
- Kuljetuskustannuksissa kuntien ja maakuntien välillä on havaittavissa eroja, mutta osa syntyneistä eroista on selitettävissä sekä erihintaisilla kuljetussopimuksilla että kuljetusjärjestelyjen erilaisuudella.
- Koulujen lakkautuksilla on oma vaikutuksensa kuljetusjärjestelyihin, mutta vuoden 2001 selvityksen perusteella sen ei voi osoittaa yksiselitteisesti nostaneen koulukuljetuskustannuksia. Koulumatkojen maantieteellinen pidentyminen koulujen lakkautusten vaikutuksesta ei ole suorassa suhteessa koulumatkojen laatuun ja ajalliseen pituuteen

Kehittämisehdotukset

- Kuljetuspalvelujen kustannusten nousun hillitsemiseksi on palveluliikennettä edelleen välttämätöntä voimakkaasti kehittää. Matkojen yhdistämistä edistävään toimintaan on erityisesti kiinnitettävä huomiota.
- Kutsujoukkoliikennejärjestelmän kehittämistä on jatkettava ja palvelun laatua on parannettava erityisesti käyttäjän näkökulmasta.
- Kuljetusjärjestelyjen seuranta ja kuljetusten laadun mittaamista on parannettava. Reitistöstä, kuljetustavoista, kuljetusajoista ja -matkoista tulee tehdä yhteistyössä liikenne- ja opetushallinnon sekä sosiaali- ja terveyshallinnon kanssa perusteellinen valtakunnallinen selvitys ja siitä päästään jatkuvaan laadun arviointi- ja seurantajärjestelmään.
- Kuntien tulee huolehtia omalta osaltaan kuljetusjärjestelyjen jatkuvasta seurannasta. Sen avulla voidaan kustannusten tehokkuuden lisäksi yksilötasolla yksiselitteisesti mitata ja arvioida esimerkiksi koulumatkojen ajalliset ja maantieteelliset pituudet sekä järjestää kuljetukset olosuhteisiin nähden optimaaliseksi. Tämä parantaa oppilaiden oikeusturvaa koulumatkojen osalta ja vammaisten oikeusturvaa yhteiskuljetuksissa.
- Etenkin esiopetuksessa olevien lasten koulumatkan vaarallisuuden määrittely on ongelmallista. Koulu- ja poliisiviranomaisten sekä tiehallinnon tulee yhteistyössä tehdä kriteeristö ja mittarit koulumatkan vaarallisuuden määrittelyä varten kunnille. Näin vaarallisten tieosuuksien määrittely yhdenmukaistuisi ja kuljetuksen järjestäminen saataisiin niiltä osin tasapuolisen tarkastelun kohteeksi.
- Matkojenyhdistelykeskusten asema liikennejärjestelmässä ja niiden rahoitus on ratkaistava nopeasti.
- Eri hallinnonalojen erilliskuljetusten määrärahojen koordinoitua tulee parantaa.
- Osana liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelmaa tulee luoda ”esteetön kunta” -verkosto sekä kuntien ja maakuntakeskusten välille esteettömien kuljetuspalvelujen verkosto.