

10. POIKKIHALLINNOLLINEN KOHDE

10.1. Sosiaali- ja terveystoimen sekä koulutoimen kuljetusten tehokkuus ja kustannukset

Johtopäätökset	Toimenpide-ehdotukset
<p>1. Peruskoululaisten kuljetuskustannukset ovat kasvaneet lähes 13 prosenttia, kuljetusten saajien määrä alle kolme prosenttia. Varsinais-Suomessa kustannukset ovat nousseet 22,5 prosenttia, vaikka kuljetettavien määrä on vähentynyt. Vain Pohjanmaan maakunnassa kuljetuskustannukset ovat pysyneet entisellään.</p> <p>2. Kuljetuskustannusten määrä edunsaajaa kohti on edelleen suurin Keski-Suomessa, mutta Varsinais-Suomessa kasvu on ollut voimakkainta (23 prosenttia). Pirkanmaalla kustannukset edunsaajaa kohti ovat edelleen pienimmät, vaikka kustannustaso on sielläkin noussut yli 20 prosenttia.</p> <p>3. Linjaliikennettä käytetään koululaiskuljetuksiin eniten Pohjanmaalla, vähiten Varsinais-Suomessa. Taksikuljetusten osuus peruskoululaisten kuljetuskustannuksista on yli puolet kaikissa muissa paitsi pohjalaismaakunnissa.</p> <p>4. Sosiaalitoimen kuljetuksissa vaikeavammaisten kuljetuspalvelujen saajien määrä on lisääntynyt lähes viidennesellä v. 2002–2005 välisenä aikana. Kustannusten nousu on jatkunut. Panostaminen sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin on hillinnyt vammaispuolustajain mukaisten kuljetusten kustannusten nousua.</p> <p>5. Kuntien välinen yhteistyö on vaatimatonta. Vain 37,8 prosenttia kyselyyn vastanneista kunnista tekee yhteistyötä jonkun toisen kunnan kanssa ja näistä vain 19,6 % tekee yhteistyötä laajemmin eli useamman kuin kahden muun kunnan kanssa.</p> <p>6. Kuntien sisäinen yhteistyö eri hallintokuntien välillä on riittämätöntä. Hallintokunnat tekevät laajaa yhteistyötä 18,2 prosentissa kunnista, mutta 9,5 prosentissa kunnista sitä ei tehdä lainkaan.</p> <p>7. Niissä kunnissa, joissa on toteutettu joitakin vuoden 2003 valtakunnallisessa arviointiraportissa annettuja toimenpide-ehdotuksia, ovat kustannukset nousseet huomattavasti vähemmän (9,5 prosenttia), kuin kaikissa kunnissa keskimäärin (22,9 prosenttia).</p>	<p>1. Vammaispuolustajamatkojen myöntämiskriteerit tulee yhtenäistää vähintään seututasoisiksi suosituksiksi. Tämä edistää kuntien välistä yhteistyötä sekä lisää asiakkaiden yhdenvertaisuutta.</p> <p>2. Kuntien on edelleen kehitettävä ja tehostettava kuljetuksia; kehitettävä vanhusten kuljetuspalvelumuotoja, porrastettava koulujen alkamisaikoja sekä kehitettävä ja tiivistävä hallintokuntien keskinäistä ja kuntien välistä yhteistyötä.</p> <p>3. Kuntien tulee lisätä palveluliikennepalveluja ja myös laajentaa olemassa olevien palveluliikenteiden käyttöä.</p> <p>4. Kuntien pitää panostaa eri matkustajaryhmien matkustuksen yhdistelyyn. Suosimalla avoimen joukkoliikenteen käyttöä, palkkaamalla usean kunnan yhteinen päätoiminen henkilöliikennesuunnittelija ja liittymällä matkapalveluskustointiin voidaan kunnissa tuottaa oikean tasoisia ja kustannuksiltaan tehokkaita kuljetuspalveluja.</p>

Arviointiasetelma

Arvioinnin kohteena ovat kuntien rahoittamien opetus- ja sosiaali- ja terveystoimen kuljetuspalvelujen kustannukset sekä näiden kuljetusten tehokkuus ja kuljetuspalvelujen mahdollinen tehostuminen vuoteen 2002 verrattuna. Kuljetuspalvelujen tehokkuutta analysoidaan matkojen yhdistelyn, kuntien yhteistyötapojen ja erilaisten palveluliikennejärjestelyjen avulla. Näiden toimenpiteiden yhtenä tavoitteena on saada aikaan kunnan järjestämissä kuljetuksissa tehokkuutta ja kustannussäästöjä.

Arviointikohteen päämäärät ja arvioitavat käytössä olevat keinot voidaan esittää tiivistysti seuraavassa arviointikehikossa:

Arviointikysymykset	Arviointimittarit
Miten perusopetuksen kuljetuskustannukset ovat muuttuneet vuosina 2002–2005?	Peruskoululaisten kuljetuskustannukset saajaa kohti ja niiden muutos 2002–2005
Miten vammaispalvelumatkojen kustannukset ovat muuttuneet vuosina 2002–2005?	Peruskoululaisten matkalippukustannusten suhde tilausliikennekustannuksiin ja muutos 2002–2005
Miten sosiaalitoimen kuljetuskustannukset ovat muuttuneet väestön ikääntyessä 2002–2005?	Vammaispalvelumatkojen kuljetuskustannukset kuljetusoikeuden saajaa kohden ja muutos 2002–2005
Miten vuoden 2003 valtakunnallisessa arvioinnissa esitetyt toimenpide-ehdotukset ovat vaikuttaneet kuljetuspalvelujen tehokkuuteen?	Palveluliikenteen, sosiaalihuollon, ja vammais- palvelumatkojen kuljetuskustannukset yli 74-vuotiaita kohden ja muutos 2002–2005
	Palveluliikennekuntien määrä ja muutos maakunnittain sekä kuljetuskustannusten muutos 2002–2005 välisenä aikana
	Kuntien viranhaltijoiden arviot koulutoimen, sosiaalitoimen ja kuljetusjärjestelmän kuljetus- tehokkuuden muutoksesta ja viranhaltijoiden yhteistyön muutoksesta sekä palvelutasomäärittysten tekemisestä

Johdanto

Kauden 2003–2007 hallitusohjelman liikennepoliittisena tavoitteena on edistää joukko- liikenteen toimintaedellytyksiä. Henkilökuljetusten yhdistelyä tulee kehittää, kuten myös liikenteen hoitotapoja.

Tavoitteet ja keinovalikoimat perustuvat liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2005 teettämään selvitykseen henkilöliikenteen peruspalvelutasotavoitteeksi, valtion vuoden 2006 tulo- ja menoarvioon ja vuoden 2003 valtakunnallisessa sosiaali- ja terveystoimen sekä koulutoimen peruspalveluiden arvioinnissa esitettyihin toimenpide-ehdotuksiin.

Kuntien kuljetusten taustalla oleva lainsäädäntö

Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut koskevat henkilöitä, joiden toimintakyky on alentunut siten, että he tarvitsevat apua ja henkilökohtaista huolenpitoa. Tavoitteena on antaa sellaisia palveluita jotka mahdollistavat itsenäisen asumisen ja omatoimisen selviytymisen päivittäisistä toiminnoista. Kuljetuspalvelujen järjestämistapaa ei ole määritelty, vaan se on kunnan harkinnassa.

Vammaispalvelulain (jatkossa 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. Tällä tavalla vaikeavammaisella henkilöllä on oikeus välttämättömien työhön ja opiskeluun liittyvien matkojen lisäksi 18 yhdensuuntaiseen matkaan kuukaudessa oman ja lähikuntien alueella. Vaikeavammaiselle kuljetuspalvelu on subjektiivinen oikeus.

Kehitysvammalain perusteella järjestetään erityishuoltoa saavien henkilöiden matkat kotoa työ- ja toimintayksiköihin sekä kerhoihin.

Lasten päivähoidosta säädetyn lain mukaan päivähoidossa olevalle lapselle voidaan järjestää myös tarpeelliset kuljetukset. Päivähoidon järjestäminen on kunnille velvoite, mutta kuljetukset sen sijaan ovat harkinnanvaraista palvelua.

Jos perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi tai kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi, on oppilaalla oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus.

Jos esiopetuksen oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai lasten päivähoidosta annettussa laissa tarkoitettua päivähoidosta esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa tai päivähoidosta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai päivähoitoon.

Oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas lukuvuoden alkaessa on täyttänyt 13 vuotta tai jos oppilas on otettu tai siirretty erityisopetukseen, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia.

Tässä työssä käytetty aineisto:

- kysely kuntien rahoittamista kuljetuksista
- kysely kuntien kuljetuspalveluista
- Tilastokeskuksen tiedot alle 15- ja yli 74-vuotiaiden määrästä
- Tilastokeskuksen tiedot peruskoulun oppilaiden lukumäärästä
- Tilastokeskuksen tiedot kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärästä

Peruskoululaisten kuljetuskustannusten muutokset vuosina 2002–2005

Peruskoululaisten kuljetuskustannukset ja niiden määrä edunsaajaa kohti ovat nousseet koko läänissä. Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla kokonaiskustannukset ovat lisääntyneet eniten, noin viidenneksen vuoteen 2002 verrattuna. Kuljetuskustannusten määrä edunsaajaa kohti on edelleen suurin Keski-Suomessa, mutta Varsinais-Suomessa kasvu on ollut voimakkain.

Taulukko 1. Peruskoululaisten kuljetuskustannukset maakunnittain vuosina 2002 ja 2005

Maakunta	Kuljetusten saajia vuonna 2005	Kustannukset vuonna 2005, milj.euroa	Kustannukset saajaa kohti, 2005, euroa	Saajien määränmuutos 2002–2005, %	Kustannusten muutos, 2002–2005, %
Varsinais-Suomi	12 115	12,5	1 032	-0,6	22,5
Satakunta	5 490	6,0	1 093	1,4	9,1
Pirkanmaa	10 929	9,9	906	7,7	20,7
Keski-Suomi	8 054	8,9	1 105	6,7	9,9
Etelä-Pohjanmaa	6 746	6,6	978	3,7	10,0
Pohjanmaa	5 796	5,7	983	-3,2	0
Keski-Pohjanmaa	2 071	2,0	966	1	5,3
Länsi-Suomi	51 201	51,6	1 008	2,9	12,7

Länsi-Suomen läänissä oli kuljetusedun piirissä vuonna 2005 kaikkiaan 51 201 oppilasta eli 25 prosenttia kaikista peruskoululaisista. Pohjanmaalla ja Varsinais-Suomessa kuljetusedun saajien kokonaismäärä on hieman vähentynyt, muissa maakunnissa lisääntynyt. Eniten lisäystä on ollut Pirkanmaalla ja Keski-Suomessa. Suhteessa eniten kuljetusoppilaita on Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakunnissa, missä heidän osuutensa kaikista peruskoululaisista on lähes 30 prosenttia. Pirkanmaalla on kuljetusoppilaita määrällisesti eniten, mutta suhteessa vähiten, 21 prosenttia peruskoululaisista.

Peruskoululaisten kuljetuskustannukset ovat kasvaneet lähes 13 prosenttia, vaikka kuljetusedun saajien määrä on lisääntynyt vain alle kolme prosenttia. Kuljetuskustannukset ovat kasvaneet kaikissa muissa maakunnissa paitsi Pohjanmaalla. Kustannukset edunsaajaa kohti ovat kaikissa maakunnissa korkeammat kuin vuonna 2002. Kasvu on ollut keskimäärin runsaat yhdeksän prosenttia, mutta Varsinais-Suomessa peräti 23 prosenttia. Kun taksikuljetusten kustannusindeksi on samalla ajanjaksolla noussut 12,3 prosenttia, voidaan todeta kustannusnousun olevan hallinnassa Varsinais-Suomea lukuun ottamatta. Siellä todellinen kustannusnousu on ollut noin 10 prosenttia, vaikka saajien määrä on hieman laskenut.

Peruskoululaisten kuljetuskustannuksista taksikuljetukset ja linjaliikenteen matkaliput muodostavat kaksi suurinta erää. Taksikuljetusten osuus on lähes 54 prosenttia ja matkailippukustannusten osuus 38 prosenttia kuljetuskustannuksista. Taksikuljetusten osuus on yli puolet kaikissa muissa maakunnissa paitsi Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla.

Taulukko 2. Peruskoululaisten matkalippukustannusten suhde tilausliikennekustannuksiin ja muutos 2002–2005

Maakunta	Peruskoulu- laisten matka- liput 2005	Tilausliikenne- kustannukset linja-autolla 2005	Taksikulje- tusten kus- tan- nukset 2005	Tilausliikenne- kustannukset yhteensä 2005	Matkalippu- osuuden muutos 2002–2005, %
Varsinais-Suomi	3,9	0,9	7,7	8,6	0,8
Satakunta	2,3	0,4	3,3	3,7	-4,3
Pirkanmaa	3,5	0,5	5,7	6,4	-2,9
Keski-Suomi	2,8	1,0	5,1	6,1	-9,2
Etelä-Pohjanmaa	3,0	0,5	3,1	3,6	0,5
Pohjanmaa	3,2	0,5	2,0	2,5	1,7
Keski-Pohjanmaa	1,0	0,2	0,8	1,0	2,6
Länsi-Suomi	19,7	4,0	27,7	31,9	-2,6

Matkalippukustannusten osuus kokonaiskustannuksista on hieman kasvanut kaikissa pohjalaismaakunnissa sekä Varsinais-Suomessa, mutta muualla läänissä alentunut. Matkalippukustannusten osuus on vähentynyt eniten Keski-Suomessa, mutta kaikkein pienin se on edelleen Varsinais-Suomessa. Näissä maakunnissa matkalippujen osuus on vajaa kolmannes kokonaiskustannuksista, kun se Pohjanmaalla on 56 prosenttia. Avoimen joukkoliikenteen tarjonta on maaseutuympäristössä usein riippuvainen koululaisten kuljetuksista. Tarjonnan varmistaminen myös tulevaisuudessa edellyttää, että kunnat kuljetusratkaisuissaan suosivat avoimen joukkoliikenteen käyttöä.

Vammaispalvelumatkojen kustannusten muutos vuosina 2002–2005

Vammaispalvelulain mukaisissa kuljetuksissa saajien määrän muutos on koko läänissä ollut 19 prosenttia ja kustannusten 23 prosenttia. Kustannukset ovat siis nousseet saajien määrää nopeammin.

Kustannusten nousu on ollut hitainta Keski-Suomessa, 16 prosenttia. Saajien määrä on kasvanut siellä samanaikaisesti viidenneksellä (21 prosenttia). Maakunnassa on ainakin jossakin määrin onnistuttu hallitsemaan tilannetta. Vastaavan tyyppinen tilanne on Satakunnassa. Siellä on tapahtunut suurin muutos saajien määrässä, 27 prosenttia, kustannusten muutoksen ollessa 19 prosenttia. Nopeimmin kustannukset ovat kasvaneet Varsinais-Suomessa, jossa kustannusmuutos on 35 prosenttia. Kustannusten huima nousu Varsinais-Suomessa vaikuttaa koko läänin keskiarvoon. Kaikki muut maakunnat kun jäävät alle läänin keskimääräisen muutosprosentin.

Pohjanmaan maakunnassa saajien määrässä on tapahtunut vain 2 prosentin nousu, kun vastaavalla tarkastelujaksolla kustannukset ovat nousseet 18 prosenttia. Samantyyppinen tilanne on Etelä-Pohjanmaalla, vaikkakaan ei yhtä jyrkkä. Viimeksi mainituissa maakunnissa siis kuljetetaan suunnilleen sama määrä asiakkaita huomattavasti korkeammin kustannuksin kuin vuonna 2002.

Pirkanmaalla vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten saajien määrä kasvoi samassa tahdissa kustannusten muutosten kanssa. Molempien muutos vuodesta 2002 vuoteen 2005 oli 20 prosenttia. Tasapainoon on voinut vaikuttaa Tampereella vuodesta 2002 alkaen toiminnassa ollut vammaispalvelulain mukaisten matkojen yhdistely.

Korkeista kasvuluvuista huolimatta kustannusten nousuvauhti on hieman hidastunut aikaisempaan verrattuna. Tämä on todettavissa tarkasteltaessa kustannusten muutosta edelliseen, vuoden 2003 peruspalvelujen arviointiin. Tuolloin vuosien 2000–2002 välisenä aikana tapahtunut kustannusten nousu oli 28 prosenttia. Vuosina 2002–2005 tapahtunut keskimääräinen kustannusten muutos läänissä on ollut 23 prosenttia. Saajien määrissä tapahtui vuosien 2000–2002 aikana 18 prosentin lisäys. Nyt tarkasteltavalla ajanjaksolla muutos on ollut samaa luokkaa eli 19 prosenttia.

Vammaisten kuljetuspalvelujen saamisen kriteereitä on kunnissa arvioitu uudelleen ja ohjattu lievemmin vammaisia ja vanhuksia hakemaan sosiaalihoitolain mukaisia kuljetuspalveluja.

Taulukko 3. Vammaispalvelulain mukaiset kuljetuspalvelut maakunnittain vuosina 2002 ja 2005

Maakunta	Kuljetusten saajia vuonna 2005	Kustannukset vuonna 2005, milj. euroa	Kustannukset saajaa kohti vuonna 2005, euroa	Saajien määrän muutos 2002–2005, %	Kustannusten muutos 2002–2005, %
Varsinais-Suomi	6 198	7,7	1 242	23,2	35,1
Satakunta	3 582	2,5	698	27,4	19,0
Pirkanmaa	9 615	9,7	998	19,8	19,7
Keski-Suomi	4 511	3,6	798	21,3	16,1
Etelä-Pohjanmaa	1 892	2,1	1 110	7,3	16,7
Pohjanmaa	2 383	1,8	755	1,8	17,8
Keski-Pohjanmaa	1 073	0,7	652	17,7	16,7
Länsi-Suomi	29 254	28,1	961	18,9	22,7

Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset väestön ikääntyessä 2002–2005

Yli 74-vuotiaiden väestöosuus läänissä on tarkastelujaksolla kasvanut 9 prosenttia. Tätä korkeammat kyseisen ikäryhmän väestöosuuden muutokset ovat olleet Keski-Suomessa ja Pirkanmaalla (molemmissa 11 prosenttia). Pohjanmaalla muutos on ollut hitainta (5 prosenttia).

Ikäihmisten määrän kasvaessa kuljetuspalvelujen tarve on lisääntynyt kun julkisen liikenteen palvelut ovat supistuneet varsinkin haja-asutusalueilta. Vanhusten kotona asumisen ja toimintakyvyn säilymisen kannalta kuljetuspalvelujen järjestämisellä on merkittävä vanhusten hyvinvointia turvaava merkitys.

Sosiaalihoitolain nojalla järjestetään nykyisin aiempaa enemmän ikäihmisten ja lievemmin vammaisten kuljetuspalveluja, joissa käytetään tarveharkintaa sekä myönnetään matkoja yleensä asiakkaiden erityistarpeisiin vähemmän kuin VPL:n nojalla vaikeavammaisille. Kilpailulainsäädännön velvoitteiden perusteella kunnissa on paneuduttu aiempaa enemmän myös kuljetuspalvelujen kilpailuttamiseen. Yksittäisissä kunnissa tämä on saattanut tehostaa kuljetuspalveluja.

Taulukko 4. Sosiaalihuollon- ja vammaispalvelumatkojen, sekä palveluliikenteen kuljetuskustannukset yli 74-vuotiasta kohden vuonna 2005, milj. euroa ja muutos 2002–2005, %

Maakunta	Yli 74-vuotiaita 2005	Sosiaali-toimi, 2005	VPL-matkat, 2005	Palveluliikenne, 2005	Kustannukset yhteensä, 2005, milj. euroa	Kustannukset yli 74-vuotiasta kohden, euroa	Muutos, 2002–2005, %
Varsinais-Suomi	37 736	0,72	7,7	1,12	9,5	252	19,4
Satakunta	20 659	0,37	2,5	0,17	3,0	145	13,2
Pirkanmaa	36 333	0,42	9,7	1,72	11,8	325	8,0
Keski-Suomi	20 936	0,50	3,6	0,58	4,6	220	6,8
Etelä-Pohjanmaa	17 962	0,34	2,1	0,33	2,8	156	17,3
Pohjanmaa	15 932	0,20	1,8	0,23	2,2	138	10,4
Keski-Pohjanmaa	5 501	0,77	0,7	0,02	1,5	273	5,4
Länsi-Suomi	155 059	3,32	28,1	4,17	35,4	228	11,8

Sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetuspalvelujen kustannukset ovat kasvaneet vajaalla neljänneksellä (24 prosenttia) vuoteen 2002 verrattuna. Eniten tähän palvelumuotoon on panostettu Satakunnassa, jossa kustannukset ovat yli kaksinkertaistuneet vuoteen 2002 verrattuna. Huomattava panostus on tehty myös Keski-Suomessa, jossa vuoteen 2002 verrattuna on tapahtunut 70 prosentin kustannusten kasvu. Nämä panostukset näkyvät VPL-kuljetuksissa, joiden kustannusten nousua on pystytty hallitsemaan saajien määrän kuitenkin huomattavasti lisääntyessä näissä maakunnissa.

Vanhusten ja vammaisten kuljetuspalvelujen kokonaiskustannukset ovat kasvaneet läänin alueella yli viidenneksellä vuodesta 2002 vuoteen 2005.

Vammaispalvelulain mukaisten matkojen osuus kokonaiskustannuksista on edelleen lähes 80 prosenttia. Tämä keskiarvo alitetaan ainoastaan Keski-Suomessa (78 prosenttia), Etelä-Pohjanmaalla (75 prosenttia) ja Keski-Pohjanmaalla (46 prosenttia). Viimeksi mainittu maakunta onkin ainoa, jossa vuonna 2005 sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin on käytetty enemmän rahaa kuin VPL:n mukaisiin kuljetuksiin.

Kuljetusten kokonaiskustannukset yli 74-vuotiasta kohden olivat selvästi suurimmat Pirkanmaalla ja alimmat Satakunnassa ja Pohjanmaalla. Kustannusten kasvu on vaihdellut maakunnittain korkeimmasta 19 prosentista (Varsinais-Suomi) alimpaan 5,4 prosenttiin (Keski-Pohjanmaa).

Vuoden 2003 arvioinnissa esitettyjen toimenpide-ehdotusten vaikutukset kuljetuspalvelujen tehokkuuteen

Vuoden 2003 valtakunnallisessa arviossa ehdotettiin, että kunnat voivat palkata yhteisesti henkilöliikennesuunnittelijoita, tehdä yhteistyötä hallintokuntien ja myös kuntien välillä, lisätä palveluliikennettä ja kehittää matkojen yhdistelykeskus –toimintaa koko maan kattavaksi.

Tehdyn kuntakyselyn perusteella kunnissa ja kuntien välillä on tarkastelujaksolla jossakin määrin kehitetty yhteistyötä, matkojen yhdistelyä ja erityyppistä palveluliikennettä kuten kutsuohjattua kuljetuspalvelua, mutta henkilöliikennesuunnittelijoita ei ole juurikaan pal-

kattu. Suunnitelmien mukaan matkojen yhdistelykeskusten perustaminen etenee niin, että vuoden 2008 aikana on toiminnassa viisi yhdistelykeskusta, jotka kattavat koko läänin. Valtakunnallisen mallin mukainen matkapalvelukeskus-toiminta käynnistyi Pirkanmaalla 1.4.2006 kattaen lähinnä Tampereen seutukunnan kuntia.

Taulukko 5. Vuoden 2003 arvioinnissa esitettyjen toimenpide-ehdotusten vaikutukset kuljetuspalveluiden tehokkuuteen.

Maakunta	Henkilöliikenne-suunnittelija pal-kattu 2004–2006, kuntaan kpl	Kunnassa laadittu seudullinen kuljetussuunnitelma 2004–2006, kpl	Palveluliikenne käynnistetty tai laajennettu 2004–2006	Kustannusten muutos näissä kunnissa 2002–2005, %	Kustannusten muutos kaikissa kunnissa 2002–2005, %
Varsinais-Suomi	6	14	13	9,9	29,3
Satakunta	5	4	0	25,4	25,5
Pirkanmaa	3	4	7	5,3	20,0
Keski-Suomi	4	5	3	3,7	31,6
Etelä-Pohj.	3	6	8	14,9	17,5
Pohjanmaa	0	2	3	14,2	5,4
Keski-Pohj.	0	4	1	9,4	11,8
Länsi-Suomi	21	39	35	9,5	22,9

Kuntien kaikkien kuljetusten kustannukset ovat tarkastelujaksolla nousseet yhteensä 22,9 prosenttia. Suurin kustannusnousu on ollut Keski-Suomen alueella (31,6 prosenttia) ja pienin Pohjanmaalla (5,5 prosenttia). Niissä kunnissa, joissa on toteutettu joitakin vuoden 2003 valtakunnallisessa arviointiraportissa annettuja toimenpide-ehdotuksia, ovat kustannukset nousseet huomattavasti vähemmän (9,5 prosenttia), kuin kaikissa kunnissa keskimäärin (22,9 prosenttia). Pohjanmaan alueella kustannukset ovat nousseet kahdessa kunnassa, joista toisessa on tehty kuljetussuunnitelma ja toisessa otettu palveluliikenne käyttöön. Kuljetussuunnitelma valmistui vuonna 2006, eikä siis voi vielä näkyä säästönä. Toisessa Pohjanmaan alueen kunnassa huomaa, että palveluliikenteen käyttöönottoaiheissa kustannukset nousevat ensin, ennen kuin käyttö lisääntyy ja toiminta tehostuu.

Vaikeavammaisten kuljetuspalvelujen toteutuksessa valitetaan nykyisin usein sitä, ettei vammaisen voi valita itse kuljetusta antavaa palvelun tuottajaa tai omasta mielestään kuljetukseen parhaiten soveltuvaa ajoneuvoa, matkan tilaamisen ja ajoneuvon saapumisen viiveitä, kuljetukseen liittyvän saattoavun puuttumista jne. Palautteet osoittavat, että kuntien pitäisi olla vielä enemmän vuorovaikutuksessa sekä asiakkaisiin että liikenneoperaattoreihin. Perustettavana olevat matkapalvelukeskukset voivat edesauttaa menettelytapojen yhdenmukaistamisessa ja siten parantaa kuljetuspalvelujen laatua kaikissa toiminta-alueen kunnissa.

Kuntien kuljetuskustannukset nousevat tulevaisuudessa edelleen, ellei kuljetuksia ryhdytä määrätietoisesti tehostamaan. Kunta- ja palvelurakenteen uudistus tuonee parannuksia kuljetusten tehostamiseen, mutta uudistus ei sellaisenaan ole mikään tehostamisautomaatti. Yhteistyön laajentaminen ja syventäminen on paras tehostamiskeino, jossa samalla oma ammattitaito kuljetusten hoitamisessa kasvaa.

Arviointiryhmä

*Liikennesuunnittelija, kauppat. yo., Anders Pulkkis, puh. 0205 17 6077,
anders.pulkkis@lslh.intermin.fi, puheenjohtaja*

*Sivistystoimentarkastaja, KK, Kirsti Eneberg, puh. 0205 17 6164,
kirsti.eneberg@lslh.intermin.fi*

*Liikennesihteerä, yo, Pirkko Forss, puh. 0205 17 2206,
pirkko.forss@lslh.intermin.fi, karttavastaava*

Erikoissuunnittelija, TTM Jari Lehtonen, puh. 0205 17 3680, jari.lehtonen@lslh.intermin.fi

*Lääninsosiaalitarkastaja, VTM, Pirkko Pakkala, puh. 0205 17 2035,
pirkko.pakkala@lslh.intermin.fi*

Tietolähteet

Laki julkisista hankinnoista (1505/1992)

Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (343/1991 muutoksineen)

Sairausvakuutuslaki (1224/1963)

Sairausvakuutuslaki (1224/2004)

Perusopetuslaki (628/1998 ja muutos 1139/2003)

Sosiaalihuoltolaki (17.9.1982/710)

Sosiaalihuoltoasetus (29.6.1983/607)

Päivähoitolaki 1 § 5

Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista (3.4.1987/380)

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus taksien reittitaksasta (499/2006)

*Asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista
(18.9.1987/759)*

Asetus kehitysvammaisten erityishuollosta (23.6.1977/519)

Liikenneosaston seittitaulukko: Kuntien kuljetuskustannukset 2005

Länsi-Suomen lääninhallituksen liikenneosaston tilastot, selvitykset, työt

Väestörakenne ja väestömuutokset 2002 ja 2005, Tilastokeskus

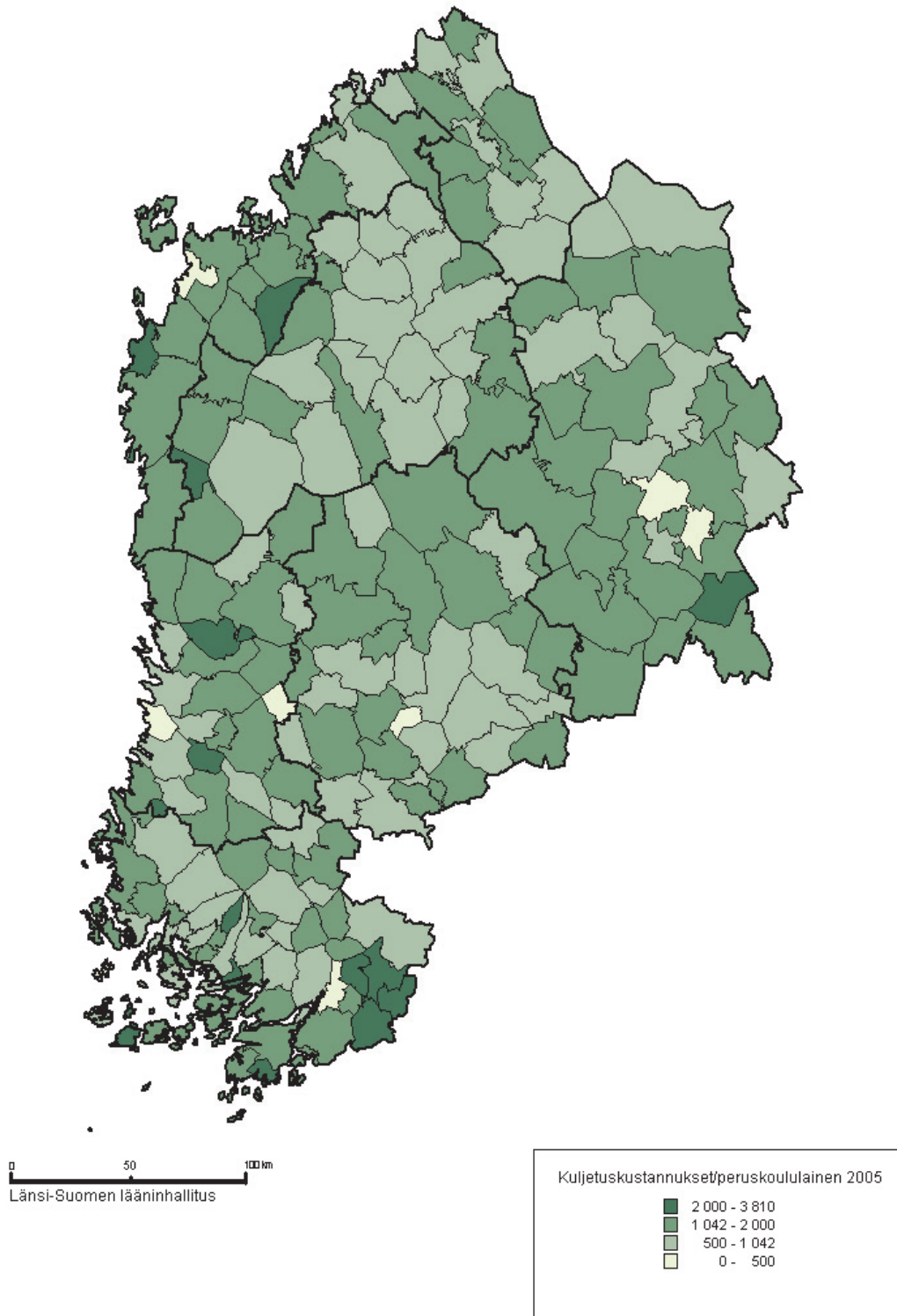
Kuntien kuljetuskustannuskysely 2005

Kuntien kuljetuspalvelukysely 2002–2005

Vallu-järjestelmä

Sotka

Kartta 1. Peruskoululaisten kuljetuskustannukset saajaa kohden vuonna 2005





LÄNSI-SUOMEN LÄÄNINHALLITUS
LÄNSSTYRELSEN I VÄSTRA FINLANDS LÄN

JYVÄSKYLÄ

Cygnaeuksenkatu 1, PL/PB 41, 40101 Jyväskylä

PORI/BJÖRNEBORG

Satakunnankatu 5, PL/PB 129, 28101 Pori/Björneborg

TAMPERE/TAMMERFORS

Uimalankatu 1, PL/PB 346, 33101 Tampere/Tammerfors

TURKU/ÅBO

Itsenäisyydenaukio 2, PL/PB 22, 20801 Turku/Åbo

VAASA/VASA

Wolffintie 35, PL/PB 200, 65101 Vaasa/Vasa