

Päivi Tillman ja Jani Miettinen

Kelan matkakorvausten kohdentuminen vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutetuille

Rekisteritutkimus Oulusta vuodelta 2013



Kirjoittajat

Päivi Tillman, tutkija, VTL
Kelan tutkimus
etunimi.sukunimi@kela.fi

Jani Miettinen, tutkija, VTM
Kelan tutkimus
etunimi.sukunimi@kela.fi

© Kirjoittajat ja Kela

www.kela.fi/tutkimus

ISSN 2323-9239

Helsinki 2016

SISÄLTÖ

Tiivistelmä	4
1 Johdanto	5
2 Tutkimusaineistot.....	8
3 Tulokset.....	9
3.1 Tilastotietoja kuljetuksista ja matkakorvauksista.....	9
3.2 Kuljetuksiin oikeutetut ja matkakorvauksien saajat ikäryhmittäin	10
3.3 Matkakorvausten kohdentuminen kuljetuksiin oikeutetuille.....	12
3.4 Kelan ja kuntien eräiden muiden etuuksien kohdentuminen kuljetuksiin oikeutetuille	15
4 Yhteenveto.....	17
5 Pohdintaa.....	21
Liite.....	25

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa selvitettiin rekisteritietojen perusteella Kelan sairausvakuutuslain perusteella kiireettömistä matkoista (muut kuin ambulanssilla ja helikopterilla tehdyt matkat) maksamien matkakorvausten kohdentumista vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutetuille Oulussa vuonna 2013. Lisäksi selvitettiin mm. Kelan kuntoutuksen ja vammaisetuuksien kohdentumista näille henkilöille. Tutkimusaineistona käytettiin meneillään olevaan laajaan, Oulua koskevaan tutkimushankkeeseen *Kelan etuudet sosiaali- ja terveydenhuoltojärjestelmässä* muodostettua rekisteriaineistoa vuodelta 2013.

Vuoden 2013 aikana oikeus vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin oli Oulussa noin 3 300 henkilöllä ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin noin 900 henkilöllä. Kelan sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia oli saanut 10 700 oululaista, joista 16 %:lla oli oikeus vammaispalvelulain ja 4 %:lla sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin. Niin vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset kuin sairausvakuutuslain mukaan korvatut matkatkin kohdentuivat etenkin yli 65-vuotiaille.

Rekisteriselvityksen mukaan noin puolet vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutetuista oli saanut myös sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia kiireettömistä matkoista. Nämä henkilöt tekivät yli puolet (52 %) kaikista sairausvakuutuksen korvaamista kiireettömistä matkoista ja näistä matkoista aiheutui lähes puolet (46 %) matkakorvauksista. Osuus oli erityisen suuri vammaismatkoihin oikeutetuilla, ja heistä etenkin 16–64-vuotiailla. He olivat vain 11 % kaikista ikäryhmään kuuluvista matkakorvauksia saaneista, mutta tekivät 56 % korvatuista matkoista ja aiheuttivat 51 % matkakorvauksista.

Esitetyt tulokset koskevat Oulua eivätkä ne ole suoraan yleistettävissä koko maahan. Oulussa väestö on melko nuorta, ja lisäksi yliopistosairaalakaaupungissa sairaanhoitoon ja kuntoutukseen liittyvät matkat ovat suhteellisen lyhyitä ja sairausvakuutuksen matkakorvausten käyttö on vähäistä, mikä ylikorostaa vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen osuuksia sairausvakuutuslain mukaisista matkakorvauksista koko maahan verrattuna.

Tarve yhteiskunnan eri sektorien järjestämien tai korvaamien henkilökuljetusten välisen yhteistyön lisäämiselle on ollut esillä jo vuosia. Uudistustarve on mainittu myös nykyisen hallituksen ohjelmassa. Myös tuleva sosiaali- ja terveydenhuollon ns. sote-uudistus tulee muuttamaan toimintatapoja, kun vastuu sosiaali- ja terveystalvelujen järjestämisestä on siirtymässä kunnilta maakunnille. Tällöin nyt eri tahojen rahoittamia henkilökuljetuksia voi olla yhden tahon vastuulla, mikä edistänee yhteistyön syntymistä.

Avainsanat: sairausvakuutus, matkakorvaus

1 JOHDANTO

Keskeinen osa yhteiskunnan korvaamia tai järjestämiä henkilökuljetuksia ovat kuntien järjestämät vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset ja Kelan sairausvakuutuslain mukaan korvaamat, sairauteen tai kuntoutukseen liittyvät matkat. Lisäksi yhteiskunta järjestää koulukuljetuksia, kehitysvammaisten kuljetuksia ja sairaalahoidossa oleville potilaille ns. sairaalasiirtoja eli laitoshoidossa olevien potilaiden siirtokuljetuksia hoitolaitosten välillä hoitojakson aikana.

Eri lainsäädäntöjen mukaiset kuljetukset on tarkoitettu erilaisiin tarpeisiin. Vammaispalvelulain (L 380/1987) tarkoituksena on edistää vammaisen henkilön edellytyksiä elää ja toimia muiden kanssa yhdenvertaisena yhteiskunnan jäsenenä sekä ehkäistä ja poistaa vammaisuuden aiheuttamia haittoja ja esteitä. Lain mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle mm. kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen, jos henkilö vammansa tai sairautensa johdosta välttämättä tarvitsee palvelua suoriutuakseen tavanomaisista elämän toiminnoista. Vammaispalveluasetuksen (A 759/1987) mukaan kuljetuspalveluja ja niihin liittyviä saattajapalveluja järjestettäessä vaikeavammaisena pidetään henkilöä, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Kuljetuspalveluihin niihin liittyvine saattajapalveluineen kuuluu vaikeavammaisen henkilön työssä käymisen, opiskelun, asioimisen, yhteiskunnallisen osallistumisen, virkistykseen tai muun sellaisen syyn vuoksi tarpeelliset, jokapäiväiseen elämään kuuluvat kuljetukset henkilön asuinkunnan alueella tai lähikuntiin. Matkojen lukumäärästä on säädetty, että vammaisella tulee olla mahdollisuus suorittaa välttämättömien työhön ja opiskeluun liittyvien matkojen lisäksi vähintään 18 yhdensuuntaista jokapäiväiseen elämään kuuluvaa matkaa kuukaudessa. Kuljetuspalveluja ei järjestetä henkilölle, joka saa näitä palveluja muun lain nojalla. Asiakasmaksuasetuksen (A 912/1992) mukaan näistä kuljetuspalveluista voidaan periä enintään paikkakunnalla käytävissä olevan julkisen liikenteen maksua vastaava maksu tai muu siihen verrattavissa oleva kohtuullinen maksu. Kuljetuspalvelu on kunnan erityiseen järjestämisvelvollisuuteen kuuluva palvelu. Kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kuljetuspalveluja määrärahoista riippumatta, koska se on subjektiivinen oikeus.

Sosiaalihuoltolain (L 1301/2014) mukaan liikkumista tukevia palveluja järjestetään henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi. Sosiaalihuoltoasetuksen (A 607/1983) mukaan kuljetuspalvelu on yksi kotipalvelun tukipalveluista. Sosiaalihuoltolain mukaisista kuljetuksista ei ole laissa tai asetuksessa annettu tarkkoja toteuttamisohjeita, joten kunnat määrittelevät itse kriteerit, kuten tulorajat, ja matkojen määrän – tai sen, järjestetäänkö niitä lainkaan.

Sairausvakuutuslain (L 1224/2004) mukaisten matkojen kustannusten korvaamisen tarkoituksena on se, että kaikilla maassa asuvilla olisi yhdenvertaiset mahdollisuudet hakeutua terveydenhuollon palveluihin. Kohderyhmänä on koko maassa asuva väestö, mutta korvauksen

piiriin kuuluvat vain sairauteen, raskauteen tai kuntoutukseen liittyvät matkat esimerkiksi terveysasemalle, sairaalaan tai kuntoutuspaikkaan. Matkat tulee tehdä halvimmalla mahdollisella matkustustavalla ja lähimpään mahdolliseen hoitopaikkaan, joskin julkisen terveydenhuollon lähettämänä matkat korvataan siihen hoitopaikkaan, jossa hoito on annettu, vaikka se ei olisikaan lähin. Myös kiireellinen sairaankuljetus, kuten ambulanssimatkat, kuuluvat sairausvakuutuskorvausten piiriin. Sairausvakuutus korvaa kokonaan matkustajalle jäävän matkakustannusten omavastuun ylittävät kustannukset. Omavastuita on kaksi, matkakohtainen ja kalenterivuosi-kohtainen, ja vuonna 2016 näiden suuruudet ovat 25 euroa yhdensuuntaista matkaa kohti ja 300 euroa kalenterivuotta kohti. Kelan korvaamalla taksimatkoilla on viime vuosien aikana siirrytty Manner-Suomessa sairaanhoitopiiri-kohtaisiin tilauskeskuksiin, joista taksimatkat ohjeistetaan tilaamaan. Tähän kannustaa myös se, että muualta tilatuilla taksimatkoilla on vuoden 2015 alusta ollut voimassa kaksinkertainen omavastuu, joka ei kerrytä matkakustannusten vuosiomavastuuta. Korvaukset maksetaan hakemuksen perusteella matkan jälkeen (poikkeuksena ambulanssimatkat ja ns. Kelan tilausvälityskeskuksesta tilatut taksimatkat, joista korvaus maksetaan suoraan kuljetuspalvelun tuottajalle ilman matkustajan tekemää hakemusta) ja ne maksaa Kela. Myös reilu kolmannes kunnista käyttää vammaispalvelulain tai sosiaalihuoltolain mukaisten matkojen tilaamisessa tilauskeskusta (Sirola ja Nurmi-Koikkalainen 2014, 49).

Viime vuosina etenkin vammaispalvelulain ja sairausvakuutuslain mukaisten matkojen kustannukset ovat nousseet. Vuonna 2006 sairausvakuutuslain mukaan maksettiin matkakorvauksia 181 miljoonaa euroa, vuonna 2014 jo 305 miljoonaa euroa (käyvin hinnoin). Vastaavasti vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten kustannukset olivat 87 miljoonaa euroa vuonna 2006 ja vuonna 2014 jo 152 miljoonaa euroa (Sotkanet 2016). Taulukossa 1 esitetään näitä matkoja tehneiden tai niihin oikeutettujen henkilöiden määrä sekä viime vuosien osalta myös sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen määrä. Etenkin vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen määrä on kasvanut voimakkaasti. Sairausvakuutuslain mukaan korvattuja matkoja tehneiden lukumäärän nousua hillitsi vuonna 2013 tehty iso omavastuukorotus (yhdensuuntaisen matkan omavastuuta nostettiin 9,25 eurosta 14,25 euroon).

Taulukko 1. Sairausvakuutuslain (SvL) mukaisia matkakorvauksia saaneet ja vammaispalvelulain (VpL) sekä sosiaalihuoltolain (ShL) mukaisiin kuljetuksiin oikeutetut Suomessa 1995–2014, henkilöiden lukumäärä.

	1995	2000	2005	2010	2014
SvL-korvauksia saaneet	520 600	572 863	623 940	669 406	662 276
VpL-oikeutetut	45 839	66 568	80 937	94 828	101 911
ShL-oikeutetut			20 585 ^a	22 528	24 176

^aVuoden 2006 tieto.

Lähteet: SvL-matkojen osalta Kelan rekisterit, VpL- ja ShL-matkojen osalta Sotkanet 2016.

Yksi keskeinen nousua selittävä tekijä on ikääntyneen väestön määrän kasvu, sillä nämä matkat kohdentuvat voimakkaasti juuri ikääntyneille. Vuonna 2014 kaksi kolmesta vammaispalvelulain mukaisiin matkoihin oikeutetuista oli 65 vuotta täyttäneitä (Sotkanet 2016). Myös sairausvakuutuksen korvaamissa matkoissa ikääntyneiden tekemien matkojen osuus on suuri: vuonna 2015 noin puolet korvatuista matkoista oli 65 vuotta täyttäneiden tekemiä.

Yhteiskunnan korvaamissa matkoissa on 1990-luvulta lähtien pyritty saamaan kustannussäästöjä mm. yhteiskuljetuksia järjestämällä eli yhdistämällä samaan taksiin useita matkustajia. Yhdistely on kuitenkin tapahtunut kunkin sektorin sisällä niin, että on yhdistelty joko vain tietyn kunnan asukkaiden vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia tai tietyn sairaanhoitopiirin alueella tehtäviä sairausvakuutuksen korvaamia kuljetuksia, mutta ei eri sektorien maksamia matkoja keskenään.

Yhteiskunnan korvaamia kuljetuksia ja niiden kehittämistä sekä mahdollisia säästökeinoja kustannusten kasvun hillitsemiselle on viime vuosina pohdittu useassa eri työryhmässä¹. Eräs viimeisimmistä on liikenne- ja viestintäministeriön selvitysmiesraportti (LVM 2013). Siinä esitettiin, että eri sektoreille hajautunut tuettu henkilöliikenne tulisi nähdä laajemmin osana henkilölogistiikkaa, osaaminen tulisi keskittää tehokkaisiin vastuuyksiköihin ja kehittää eri osapuolten välistä yhteistyötä samaten kuin tarkastella myös rahoitusta yhtenä kokonaisuutena. Mukana tulisi raportin mukaan olla myös Kelan korvaamien kuljetusten, ja niiden vastuutahoksi esitettiin esim. sote-alueita. Raportissa esitettiin kehittämisehdotukseksi vammaispalvelulain mukaisia matkoja koskevien käytäntöjen yhdenmukaistamista koko maassa ja erillistä selvitystä näiden matkojen siirtämisestä Kelan korvattaviksi. Valtioneuvosto hyväksyi keväällä 2013 periaatepäätöksen julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamisesta. Tarkoituksena on tehostaa palveluiden tuottamista ja parantaa laatutasoa.

Selvitysmiestyön pohjalta liikenne- ja viestintäministeriöön perustettiin julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamisesta vastaava ohjausryhmä, jonka loppuraportin (LVM 2015) mukaan säästöpotentiaali henkilökuljetusten osalta on merkittävä ja erityisesti tulee panostaa lainsäädännön kehittämiseen, kuljetuspalveluiden suunnittelun ja hankinnan kehittämiseen sekä digitalisaation hyödyntämiseen täysimääräisesti. Myös Juha Sipilän hallituksen ohjelman liitteessä 3 mainitaan, että

”Hallitus uudistaa julkisesti tuettuja (valtio, kunnat, Kela) henkilökuljetuksia tavoitteena kymmenen prosentin säästö vuodesta 2017. Uudistus toteutetaan digitalisaatiota hyödyntämällä ja mahdollistamalla uudenlaiset, markkinaehtoiset ja innovatiiviset palvelukonseptit kehittämällä lainsäädäntöä. Lainsäädäntöä kehitetään toteuttamalla henkilö-, posti- ja tavarakuljetuksia koskevan lainsäädännön kokonaisuudistus.” (VNK 2015.)

Tässä julkaisussa, joka on jatkoa aiemmin tekemällemme lyhyelle selvitykselle (Tillman ja Miettinen 2015), selvitetään Oulun järjestämiin vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen sairausvakuutuslain mukaisten kiireettömien kuljetusten käyttöä eli kuinka paljon nämä etuudet ja palvelut kohdentuvat samalle kohderyhmälle. Tarkastelun kohteena ovat ne oululaiset henkilöt, joilla oli oikeus vammaispalvelulain tai sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin vuoden 2013 aikana. Tarkastelemme sairausvakuutuslain mukaisten, kiireettömistä matkoista maksettujen matkakorvausten (matkakorvaukset ilman ambulanssi- ja helikopterimatkojen korvauksia sekä yöpymiskorvauksia) kohdentumista näille henkilöille. Lisäksi selvitetään näihin kuntien korvaamiin kuljetuksiin oikeutettujen Kelan

¹ Hyvä kooste henkilökuljetusten uudistamisen tilanteesta ks. Kuntaliiton internetsivut, <http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/uutisia/2015/Sivut/Henkilokuljetusten-jarjestaminen.aspx>.

kuntoutuksen ja Kelan maksamien vammaisetuuksien saantia sekä kunnan maksaman toimeentulotuen käyttöä. Vammaispalvelulain mukaisesti kuljetuksiin oikeutettujen osalta selvitetään lisäksi erikoissairaanhoidon käytön määrää. Vammaismatkoista ja sosiaalihuoltolain mukaisista matkoista ei ollut käytössä matkakohtaisia tietoja, joten ei ollut mahdollista esimerkiksi vertailla eri lakien mukaan järjestettäviä tai korvattavia matkoja keskenään tai arvioida mahdollisuuksia näiden matkojen keskinäiseen yhdistelyyn.

2 TUTKIMUSAINEISTOT

Tutkimuksessa käytettävät aineistot ovat osa laajempaa tutkimusaineistoa, joka liittyy meneillään olevaan tutkimukseen Kelan etuudet sosiaali- ja terveydenhuoltojärjestelmässä. Siinä selvitetään Kelan korvaaman yksityisen terveydenhuollon, julkisen (kunnallisen) terveydenhuollon ja työterveyshuollon sekä sosiaalipalveluiden ja -etuuksien käyttöä Oulun alueella (ks. mm. Mikkola 2015; Pikkujämsä 2015). Kyseessä on rekisteriaineistokokoelma, joka kattaa julkisten sosiaali- ja terveystalvelujen, yksityisen sairaanhoidon ja työterveyshuollon käyttötiedot sekä Kelan etuustietoja (ks. Miettinen 2016). Aineistokokonaisuus on alun perin koottu Kelan, Oulun kaupungin, yksityisten työterveyshuollon palveluntuottajien, Sitran ja Nordic Healthcare Group Oy:n yhteistyönä.

Rekisteriaineistot kerättiin Oulusta vuodelta 2013. Aineistoissa henkilöt oli yksilöity salatun tunnisteen avulla, jottei yksittäistä henkilöä pystytty tunnistamaan. Perusjoukossa oululaisuus määriteltiin siten, että henkilö oli asunut Oulussa 31.12.2012 ja/tai 31.12.2013. Perusjoukossa olivat kaikki oululaiset, joille pystyttiin yhdistämään sekä Kelan että Oulun kaupungin tietoja salatun yksilöivän tunnisteen avulla. Yksilöivää tunnistetta ei ollut 121:lla vammaispalvelulain mukaisesti kuljetuksiin oikeutetulla henkilöllä, minkä vuoksi muun muassa heidät rajattiin pois perusjoukosta. Oululaisten perusjoukon muodosti näin ollen 202 238 henkilöä, joista vuonna 2012 kuolleita oli 118 ja vuonna 2013 kuolleita 1 213 henkilöä (0,7 % aineistosta). Vuonna 2012 kuolleet henkilöt poistettiin analysoitavasta aineistosta. Aineistoissa henkilöt oli yksilöity salatun tunnisteen avulla, jottei yksittäistä henkilöä pystytty tunnistamaan. Aineistossa henkilön iäksi määriteltiin ikä vuoden 2013 lopussa. Analysoitavassa aineistossa oli 202 120 henkilöä.

Tässä julkaisussa mielenkiinnon kohteena ovat ne henkilöt, joilla oli ollut vammaispalvelulain (L 380/1987, lyh. VpL) mukainen myönteinen kuljetuspalvelupäätös tai sosiaalihuoltolain (L 1301/2014, lyh. ShL) mukainen myönteinen kuljetuspalvelupäätös voimassa vähintään osan vuodesta 2013. Jatkossa kuljetuspalveluihin oikeutetuista käytetään lyhenteitä VpL-oikeutettu ja ShL-oikeutettu.

Aineiston tietojen mukaan 3 199 henkilöllä oli VpL-oikeus vuoden 2013 aikana. Tiedossa olivat VpL-oikeuden alkamis- ja päättymispäivämäärät; yhdellä henkilöllä saattoi olla useampi kausi vuoden aikana. 87 %:lla VpL-kuljetuksiin oikeutetuista henkilöistä VpL-oikeus oli ollut voimassa koko vuoden.

ShL-oikeuden omaaviksi määriteltiin ne perusjoukon henkilöt, joilla oli ShL-oikeus tai -kausi tiedossa. Vuoden 2013 aikana ShL-oikeutettuja oli 890 henkilöä. ShL-oikeutettujen osalta päivämäärätietoja ei ollut yhtä kattavasti tiedossa: vain neljännekselle ShL-oikeutetuista oli määritetty kauden alkamispäivämäärä ja vain osalle loppupäivämäärä. Koko vuoden ShL-päätös oli voimassa 13 %:lla. Puutteellisten kausitietojen takia ShL-oikeutettujen kauden alkamis- ja päättymispäivämääriä ei käytetty tarkasteluissa.

Tutkimusaineistossamme VpL- ja ShL-oikeutettujen lukumäärät poikkeavat jonkin verran esimerkiksi Oulun omista tilastotiedoista, mikä voi johtua esimerkiksi erilaisesta oululaisuuden määritelmästä. Tutkimusaineistossa oli tieto vain oikeutetuista, ei toteutuneiden VpL- tai ShL-matkojen lukumäärästä.

3 TULOKSET

3.1 Tilastotietoja kuljetuksista ja matkakorvauksista

Tilastotietojen perusteella vuonna 2013 oikeus vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin oli Oulussa 3 341 henkilöllä eli lähes 90 %:lla kaikista vammaispalveluihin oikeutetuista (Vartiainen 2014). Vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia tehtiin 159 000 ja niistä 65 % oli 65 vuotta täyttäneiden tekemiä. Yhden VpL-matkan keskihinta oli 29 euroa ja yhtä VpL-asiakasta kohden laskettuna toteutui keskimäärin neljä matkaa kuukaudessa. Matkoista 7 % liittyi työssäkäyntiin tai opiskeluun (VpL-matkaan oikeutetuista henkilöistä 3,5 % oli käyttänyt matkojaan niihin). Noin 10 % VpL-matkoista oli yhdisteltyjä. Vammaiskuljetusten kustannukset olivat Oulussa yhteensä 4,7 miljoonaa euroa. (Vartiainen 2014.)

Sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oli oikeutettu 883 henkilöä. Matkoja toteutui 14 000, ja niistä lähes 11 000 (76 %) oli 65 vuotta täyttäneiden tekemiä. ShL-oikeutetut tekivät keskimäärin 1,3 matkaa kuukaudessa ja yhden ShL-matkan keskihinta oli 26 euroa. Kustannukset olivat yhteensä 0,4 miljoonaa euroa. Sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten saamiselle oli tuloaraja: 1 400 euroa yhtä henkeä ja 2 260 euroa kahta henkilöä kohti vuonna 2013. Asiakkaalle voitiin myöntää 12, ja palvelulinjareitin varrella asuville enintään 4 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa. (Vartiainen 2014.)

Oulussa on käytössä matkojen keskitetty tilaamisjärjestelmä, jota hoitaa kaupungin matkapalvelukeskus. VpL- ja ShL-kuljetuspalvelujen edellä mainituista kustannuksista noin 7 % aiheutui kuljetuspalvelukeskuksen kustannuksista. (Vartiainen 2014.)

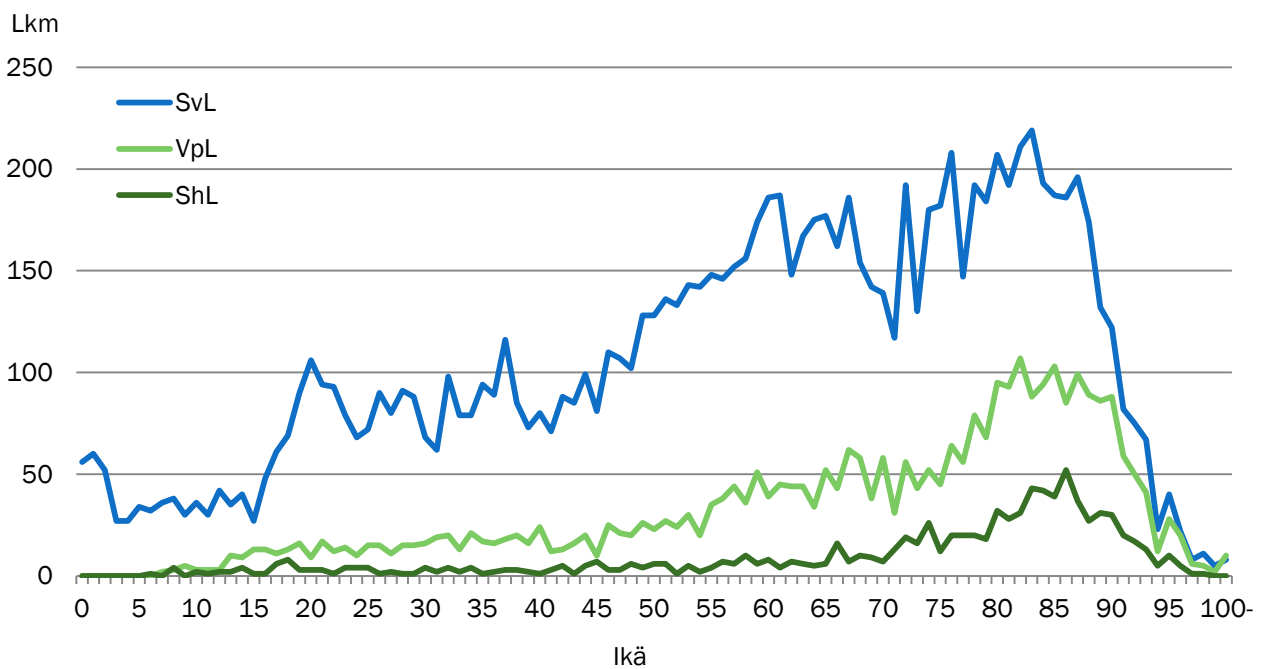
Kelan tilastojen mukaan sairausvakuutuslain mukaisista matkoista maksettiin vuonna 2013 oululaisille korvauksia 5,1 miljoonaa euroa, josta 3,4 miljoonaa euroa kiireettömistä matkoista. Kiireettömiä matkoja korvattiin yhteensä 93 000. Korvauksia niistä sai 10 698 henkilöä, joista 16 %:lla oli VpL-oikeus ja 4 %:lla ShL-oikeus voimassa vähintään osan vuodesta. Kelalle ei aiheudu kustannuksia taksimatkan tilaamisessa käytettävän tilausvälitysjärjestelmän käytöstä.

3.2 Kuljetuksiin oikeutetut ja matkakorvauksien saajat ikäryhmittäin

Vuonna 2013 Kelan matkakorvauksia kiireettömistä matkoista sai 10 698 oululaista (5,3 % väestöstä). Oikeus VpL-kuljetuksiin oli 3 199 oululaisella (koko vuoden 2013 ajan 2 799 henkilöllä) ja ShL-kuljetuksiin 890 oululaisella². Yhteensä 4 034 henkilöllä (2 % oululaisista) oli vuoden aikana ollut molemmat tai toinen kunnan kuljetuspalvelupäätöksistä, ja 55 henkilöllä oli vuoden aikana ollut oikeus sekä VpL- että ShL-kuljetuksiin.

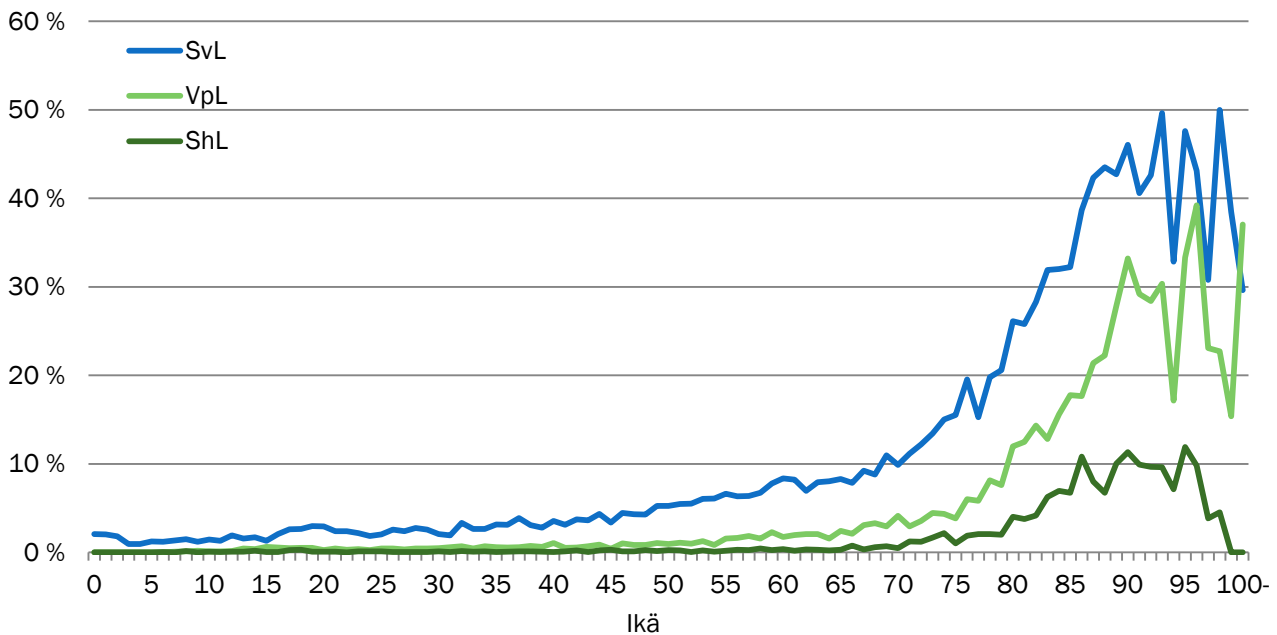
Kuviossa 1 esitetään sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia kiireettömistä matkoista vuonna 2013 saaneiden sekä VpL- ja ShL-oikeutettujen lukumäärät 1-vuotisikäluokittain. Sama henkilö voi esiintyä useammassa ryhmässä, joten luvut eivät ole yhteenlaskettavia. Kaikissa kuljetusmuodoissa käyttäjien tai oikeutettujen määrät lisääntyvät iän myötä ja painottuvat vanhimpiin ikäluokkiin. Kun lukumäärät suhteutetaan kunkin ikäluokan kokoon (kuvio 2, s. 11), kohdentuminen ikääntyneille, etenkin 75 vuotta täyttäneille, näkyy vielä selkeämmin.

Kuvio 1. Vuonna 2013 Oulussa asuneet: sairausvakuutuksen matkakorvauksia kiireettömistä matkoista saaneet (SvL), vammaispalvelulain mukaisen kuljetusoikeuden saaneet (VpL) ja sosiaalihuoltolain mukaisen kuljetusoikeuden saaneet (ShL), lukumäärä 1-vuotisikäluokittain.



² Luvut eroavat hieman luvussa 3.1 esitetyistä, koska ne perustuvat eri lähteeseen ja empiirisessä analyysissä käytetty oululaisuuden määrittely on erilainen.

Kuvio 2. Vuonna 2013 Oulussa asuneet: sairausvakuutuksen (SvL) matkakorvauksia kiireettömistä matkoista saaneiden, vammaispalvelulain (VpL) mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen ja sosiaalihuoltolain (ShL) mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen osuus väestöstä 1-vuotisikäluokittain (%).



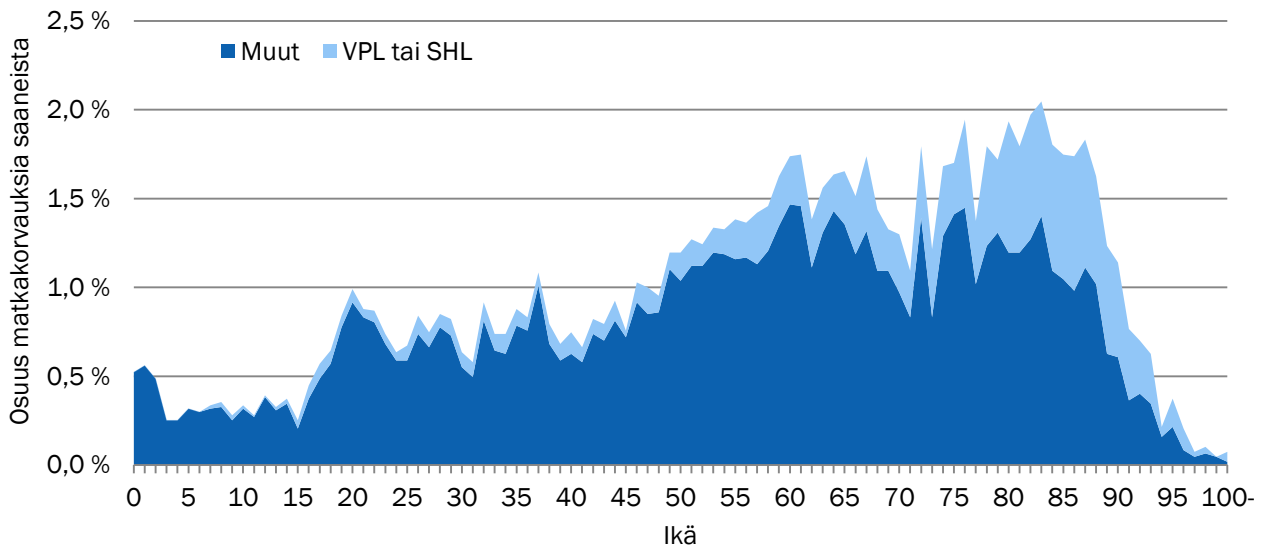
On hyvä huomioida kuviossa esitettyjen lukujen sisällöllinen erilaisuus: Kelan sairausvakuutuksen matkakorvauksiin ovat oikeutettuja kaikki maassa asuvat, korvaukset maksetaan hakemuksen perusteella matkan jälkeen ja saajalla voi olla vuoden aikana vain yksi korvattu matka, kun taas VpL- ja ShL-matkojen osalta kyse on kunnan hakemuksen ja usein lääkärinlausunnon perusteella myöntämästä etukäteisestä, mahdollisesti pysyvästä, oikeudesta tiettyyn määrään kunnan järjestämiä kuljetuksia. Kaikki kuntien kuljetuksiin oikeutetut eivät välttämättä ole käyttäneet heille myönnettyjä matkoja.

Etenkin vammaiskuljetuksiin ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutetuista valtaosa on naisia: naisia oli VpL-oikeutetuista 60 % ja ShL-oikeutetuista 70 %. Liitteessä kuvataan VpL- ja ShL-oikeutettujen henkilöiden ja SvL-matkakorvauksia saaneiden jakautumista ikäryhmittäin sukupuolen mukaan. VpL-oikeutetuista alle 16-vuotiaita oli 2 %, 16–64-vuotiaita 34 % ja 65 vuotta täyttäneitä 65 %. ShL-oikeutetuista vastaavasti alle 16-vuotiaita oli 2 %, 16–64-vuotiaita 21 % ja 65 vuotta täyttäneitä 77 %. Ainoastaan alle 16-vuotiaista kuljetuspalveluun oikeutetuista valtaosa oli poikia. Kiireettömistä matkoista Kelan maksamia sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia saaneista 10 698 henkilöstä naisia oli 55 % ja miehiä 45 %. Matkakorvauksia saaneista alle 16-vuotiaita oli 6 %, 16–64-vuotiaita 49 % ja 65 täyttäneitä 45 %.

Kiireettömistä matkoista Kelan matkakorvausta saaneista 21 %:lla oli VpL- ja/tai ShL-oikeus vuoden aikana. Kuviossa 3 (s. 12) esitetään Kelan matkakorvausta saaneiden ikäjakauma ja VpL- ja/tai ShL-oikeutettujen osuus Kelan matkakorvausta saaneista. Suurin osa matkakorvausta saaneista on iäkkäitä ja kunnallisiin matkoihin oikeutettuja on lähes kaikissa ikäryhmissä pikkulapsia lukuun ottamatta. Kelan matkakorvausta saaneista kunnallisiin matkoihin oikeutettujen osuus kasvaa iän myötä.

Kohdentuminen ikääntyneille heijastuu myös kuolleisuuslukuihin: kun kaikista oululaista 0,6 % oli kuollut vuoden 2013 aikana, Kelan matkakorvauksia saaneista heitä oli 4 % ja VpL-kuljetuksiin oikeutetuista peräti 9 %.

Kuvio 3. Kiireettömistä Kela-matkoista korvausta saaneiden (n = 10 698) ikäjakauma ja VpL/ShL-oikeutettujen osuus korvausta saaneista.



3.3 Matkakorvausten kohdentuminen kuljetuksiin oikeutetuille

Vaikka VpL- ja/tai ShL-oikeutettujen osuus kaikista Kelan sairausvakuutuksen matkakorvauksia kiireettömistä matkoista saaneista henkilöistä ei ollut kovin iso (noin viidennes), peräti 52 % Kelan korvaamista kiireettömistä matkoista oli näiden henkilöiden tekemiä ja 46 % maksetuista matkakorvauksista koostui näiden henkilöiden tekemistä matkoista (taulukko 2). Erityisesti VpL-kuljetuksiin oikeutettujen osuus on iso: 17 % saajista, 48 % matkoista ja 43 % korvauksista. ShL-kuljetuksiin oikeutetut sitä vastoin muodostivat 4 % niin saajista, matkoista kuin korvauksistakin. Toisin sanoen VpL-oikeutetuilla on selvästi muita matkakorvausten saajia enemmän korvattuja matkoja (keskimäärin 25).

Taulukko 2. Kiireettömistä matkoista sairausvakuutuslain mukaisia korvauksia saaneet, korvattujen matkojen määrät, korvaukset ja kustannukset Oulussa vuonna 2013. Eriteltynä on VpL- ja ShL-kuljetuksiin oikeutettujen henkilöiden tekemien matkojen osuudet näistä matkoista.

	Kaikki	VpL	ShL	VpL ja/tai ShL	Muut
Saajat	10 698	1 797 (17 %)	445 (4 %)	2 209 (21 %)	8489 (79 %)
Matkat	92 717	44 508 (48 %)	3 672 (4 %)	47 755 (52 %)	44 962 (48 %)
Kustannukset	3 871 557 €	1 605 554 (41 %)	145 618 (4 %)	1 734 155 (45 %)	2 137 402 (55 %)
Korvaukset	3 390 273 €	1 448 333 (43 %)	117 964 (4 %)	1 551 895 (46 %)	1 838 378 (54 %)

Kiireettömät Kelan korvaamat matkat oli useimmiten tehty taksilla (52 %) tai invataksilla (19 %) (taulukko 3). Muiden kulkuneuvojen käyttö oli huomattavasti vähäisempää. VpL-oikeutetuilla korostuu erityisesti invataksin käyttö; he tekivät 90 % kaikista Kelan korvaamista invataksimatkoista, kun osuus paaritaksimatkoista oli 47 % ja taksimatkoista 42 %. Ylipäätään, VpL- ja ShL-oikeutetuilla taksin käyttö oli hieman muita yleisempää: kun muiden tekemistä matkoista 60 % oli tehty (tavallisella, inva- tai paari)taksilla, osuus oli VpL-oikeutetuilla 83 % ja ShL-oikeutetuilla 87 %. Jos mukaan lasketaan myös joukkoliikenneluvallinen auto eli ns. tilataksi, osuus nousee VpL-oikeutettujen osalta jo 91 %:iin. Oman auton käytön vähäisyyttä VpL-kuljetuksiin oikeutetuilla voi selittää myös se, että omaa autoa käyttävät ovat voineet saada toista kunnan vammaispalveluihin kuuluvaa tukimuotoa eli tukea oman auton hankintaan, eivätkä he ole oikeutettuja varsinaiseen kuljetuspalveluun.

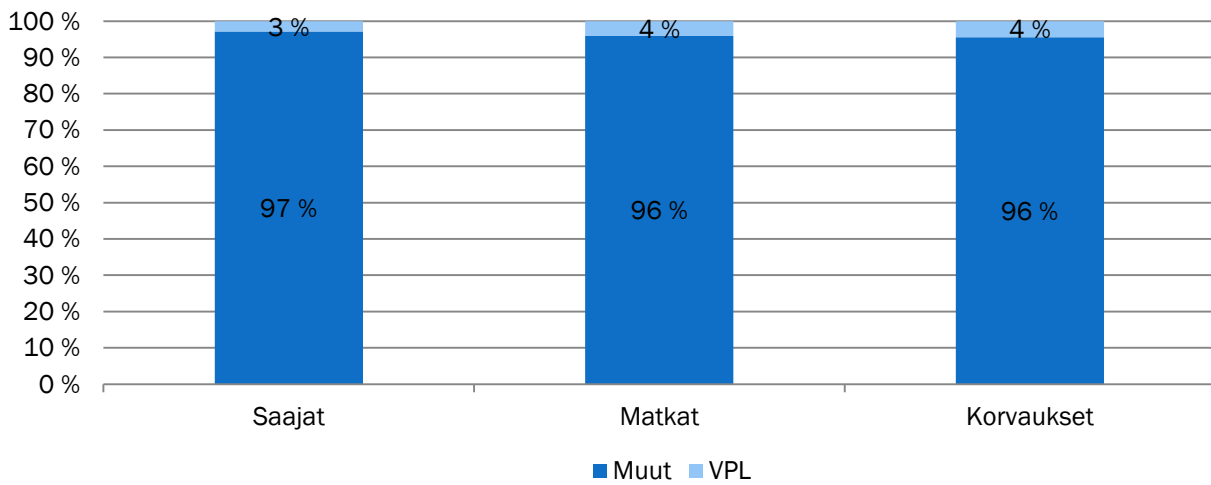
Taulukko 3. Sairausvakuutuksen korvaamien matkojen jakautuminen kulkuvälineittäin yhteensä ja luokiteltuna sen mukaan, onko matkustajalla VpL- tai ShL-kuljetusoikeus, osuus korvatuista ryhmään kuuluvien matkoista (%) ja matkojen lukumäärä.

Kulkuneuvo	Kaikki	VpL	ShL	VpL tai/ja ShL	Muut
Taksi	52 % (48 130)	46 % (20 305)	77 % (2 844)	48 % (22 809)	56 % (25 321)
Invataksi	19 % (18 009)	36 % (16 192)	8 % (311)	34 % (16 451)	3 % (1 558)
Paaritaksi	1 % (903)	1 % (427)	2 % (58)	1 % (481)	1 % (422)
Oma auto	8 % (7 877)	2 % (951)	1 % (46)	2 % (996)	15 % (6 881)
Linja-auto	5 % (4 445)	0 % (200)	1 % (48)	1 % (248)	9 % (4 197)
Joukkoliikennelupa-auto	4 % (3 828)	8 % (3 761)	0 % (8)	8 % (3 768)	0 % (60)
Juna	1 % (577)	0 % (28)	0 % (1)	0 % (29)	1 % (548)
Muut	10 % (8 948)	5 % (2 379)	11 % (356)	6 % (2 973)	13 % (5 975)
Yhteensä	100 % (92 717)	100 % (44 508)	100 % (3 672)	100 % (47 755)	100 % (44 962)

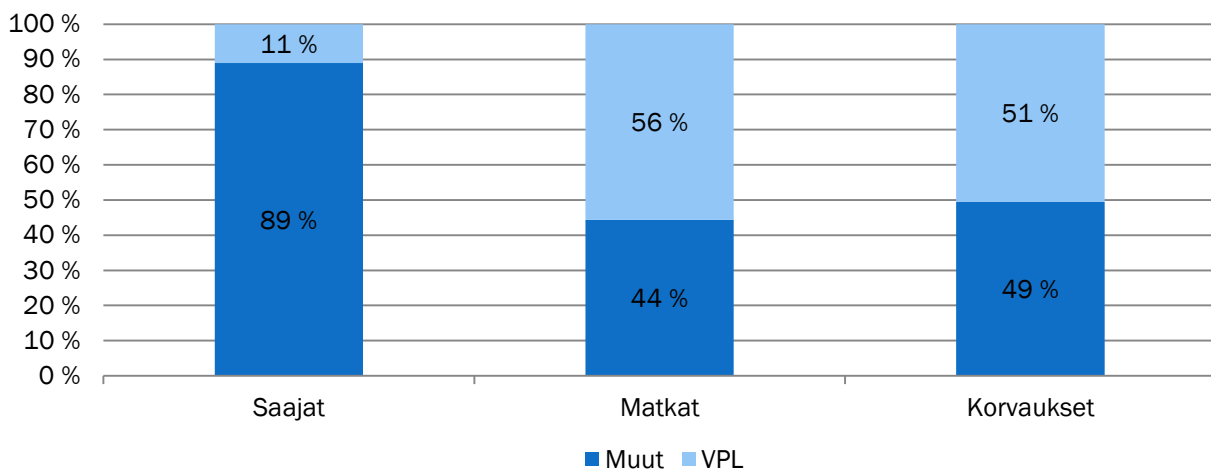
Taulukosta 2 havaitaan, että VpL-oikeutettuja oli noin nelinkertainen määrä ShL-oikeutettuihin verrattuna ja taulukosta 3, että VpL-kuljetuksiin oikeutetut tekivät lähes seitsenkertaisen määrän sairausvakuutuksen korvaamia matkoja ShL-kuljetuksiin oikeutettuihin verrattuna. Kuvioissa 3–5 tarkastellaan erikseen VpL-oikeutettujen tekemiä sairausvakuutuksen korvaamia kiireettömiä matkoja ja esitetään sairausvakuutuksen matkakorvauksia kiireettömistä matkoista saaneiden, korvattujen matkojen ja maksettujen matkakorvausten jakautuminen ikäryhmittäin VpL-kuljetuksiin oikeutetuille ja muille.

Ikäluokittainen tarkastelu osoitti, että alle 16-vuotiaita VpL-oikeutettuja oli vain 3 % ikäisistään matkakorvauksia saaneista ja he tekivät 4 % ikäisilleen korvatuista matkoista (kuvio 4). Etenkin 16–64-vuotiaiden ikäryhmässä (kuvio 5) VpL-oikeutettujen osuus kiireettömien matkojen korvauksista oli suuri: he muodostivat vain 11 % matkakorvauksia saaneista, mutta tekivät 56 % matkoista ja aiheuttivat 51 % matkakorvauksista. Seuraavaksi eniten matkoja tekivät 65 vuotta täyttäneet (kuvio 6), joista VpL-oikeus oli 23 %:lla matkakorvausta saaneista, ja he tekivät 44 % ikäistensä Kela-matkoista.

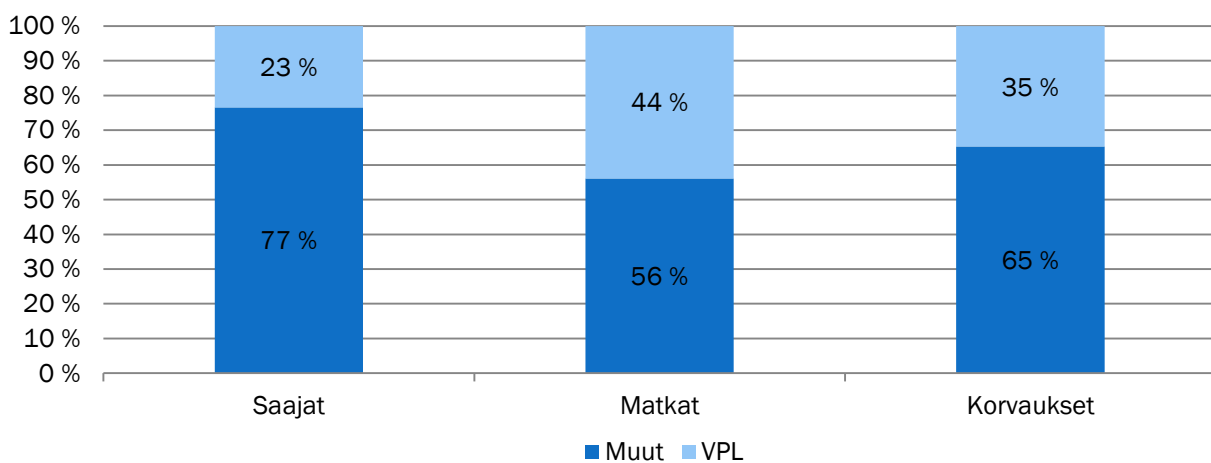
Kuvio 4. Alle 16-vuotiaiden sairausvakuutuksen matkakorvauksia saaneiden, matkojen ja korvausten jakautuminen VpL-oikeutettujen ja muiden kesken Oulussa vuonna 2013.



Kuvio 5. 16–64-vuotiaiden sairausvakuutuksen matkakorvauksia saaneiden matkojen ja korvausten jakautuminen VpL-oikeutettujen ja muiden kesken Oulussa vuonna 2013.



Kuvio 6. 65 vuotta täyttäneiden sairausvakuutuksen matkakorvauksia saaneiden matkojen ja korvausten jakautuminen VpL-oikeutettujen ja muiden kesken Oulussa vuonna 2013.



ShL-kuljetuksiin oikeutetuilla sairausvakuutuksen korvaamien matkojen käyttö ei ollut niin yleistä kuin VpL-oikeutetuilla. Matkakorvauksia saaneilla VpL-oikeutetuilla oli matkoja saajaa kohden 5 (mediaani) ja ShL-oikeutetuilla 3, muilla matkoja oli 2 (taulukko 4.). Vaikka joka toisella ShL-oikeutetulla oli Kelan korvaamia matkoja, he kerryttivät vain 4 % kaikista Kelan korvaamista matkoista.

Taulukosta 4 havaitaan myös, että suurin vuosittainen korvattujen matkojen määrä, 462 matkaa, oli nimenomaan VpL-kuljetuksiin oikeutetulla henkilöllä.

Taulukko 4. Sairausvakuutuksen korvaamien matkojen lukumäärien tunnusluvut matkakorvausta saaneilla Oulussa vuonna 2013.

	Minimi	Alakvartiili ^a	Mediaani	Yläkvartiili ^b	Maksimi
VpL-oikeutetut	1	2	5	16	462
ShL-oikeutetut	1	2	3	8	178
Muut	1	1	2	3	376

^aAlakvartiili: pienimmän arvon ja alakvartiiliin välinen osa sisältää 25 % arvoista.

^bYläkvartiili: suurimman arvon ja yläkvartiiliin välinen osa sisältää 25 % arvoista.

3.4 Kelan ja kuntien eräiden muiden etuuksien kohdentuminen kuljetuksiin oikeutetuille

VpL:n ja ShL:n mukaisiin palveluihin oikeutetut tarvitsevat usein myös muuta tukea itsenäiseen selviytymiseensä. Jotta VpL- ja ShL-matkoihin oikeutetuista saataisiin tarkempi kuva, tarkasteltiin myös tiettyjen Kelan etuuksien käyttöä. Lisäksi VpL-kuljetuksiin oikeutettujen osalta selvitettiin erikoissairaanhoidon palvelujen käytön määrää.

Kelan maksamat vammaisasetuudet tukevat vammaisten ja pitkäaikaisesti sairaiden henkilöiden itsenäistä selviytymistä ja elämänlaatua, joten ne on suunnattu pitkälti samalle kohde-ryhmälle kuin etenkin VpL-kuljetukset. VpL-kuljetuksiin oikeutetuista henkilöistä 90 % saikin Kelan vammaisasetuksia (alle 16-vuotiaan vammaistuki, 16 vuotta täyttäneen vammaistuki, eläkettä saavan hoitotuki). Osuus vaihteli hieman ikäryhmittäin: alle 16-vuotiaista vammais-tukea sai 96 % ja 16 vuotta täyttäneistä 89 %. Vammaistuen määrä on porrastettu kolmeen tasoon haitan, avuntarpeen, ohjauksen ja valvonnan tarpeen sekä erityiskustannusten määrän perusteella siten, että mitä vaikeampi haitta tai suurempi avuntarve, sitä suurempi tuki on. Vammaistuista tarkasteltiin näiden eri ns. tuen lajien osuuksia, ja tuen lajeista huomioitiin ai-noastaan henkilön saama korkein tuen laji vuoden aikana. Lapsen vammaistuen saajista 68 % sai ylintä vammaistukea, 27 % korotettua vammaistukea ja 5 % perusvammaistukea. Aikuisen vammaistuen saajista 40 % sai ylintä vammaistukea, 50 % korotettua ja 7 % perusvammais-tukea, lisäksi 3 % sai suojattua tuen lajia. Eläkettä saavan hoitotuen saajista puolestaan 35 % sai ylintä, 38 % korotettua ja 26 % perusvammaistukea. ShL-kuljetuksiin oikeutetuista henki-löistä vammaistukea sai 71 %. Ikäryhmittäin vammaistukea sai alle 16-vuotiaista 100 %, 16–64-vuotiaista 84 % ja yli 64-vuotiaista 66 %. Lapsen vammaistuen saajista 6 % sai perustu-kea, 72 % korotettua tukea ja 22 % ylintä tukea. Aikuisen vammaistuen saajista 10 % sai perustu-

kea, 70 % korotettua ja 20 % ylintä tukea. Eläkettä saavan hoitotuen saajista 40 % sai perustukea, 36 % korotettua ja 24 % ylintä tukea.

On oletettavaa, että etenkin VpL-palveluihin oikeutetuilla olisi myös Kelan vaikeavammaisten kuntoutusta, sillä molemmat on suunnattu pitkälti samalle kohderyhmälle. Alle 16-vuotiaista VpL-oikeutetuista 73 % oli saanut Kelan kuntoutusta ja 16–64-vuotiaista 43 %. Useimmiten kuntoutuksena saatiin fysioterapiaa; 84 % henkilöistä, jotka saivat Kelan kuntoutusta, sai nimenomaan fysioterapiaa. Kelan kuntoutus on suunnattu alle 65-vuotiaille, joten vanhemmissa ikäluokissa kuntoutujia ei juuri ollut. Oletettavasti myös osa heistä on aiemmin saanut Kelan kuntoutusta. Alle 16-vuotiaista ShL-oikeutetuista 71 % ja 16–64-vuotiaista 12 % sai Kelan kuntoutusta.

Etenkin ShL-kuljetuspalvelu on suunnattu nimenomaan pienituloisille. Vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin ei ole tulo rajoja, mutta käytännössä vaikeavammaisetskin ovat usein pienituloisia. Selvitimme lisäksi myös toimeentulotuen saantia. Toimeentulotuen saanti olikin näillä ryhmillä hieman muita yleisempää, mutta kuitenkin vähäistä: kun kaikista oululaisista sitä oli saanut 4 %, VpL-oikeutetuista osuus oli 5 % ja ShL-oikeutetuista 6 %.

Etuuksien käyttöön liittyvät tiedot on koottu taulukkoon 5.

Taulukko 5. Vammaistuen, kuntoutuspalveluiden, Kela-matkakorvausten ja toimeentulotuen saajat kaikista oululaista, VpL- ja ShL-oikeutetuista ja muista Oulussa vuonna 2013.

Saanut vuoden aikana	Kaikki (n = 202 120)	VpL (n = 3 199)	ShL (n = 890)	VpL tai/ja ShL (n = 4 034)	Muut (n = 198 086)
Sairausvakuutuksen matkakorvauksia	5 %	56 %	50 %	55 %	4 %
Vammaistukea (lapsen tai aikuisen vammaistuki tai eläkkeensaajan hoitotuki)	6 %	90 %	71 %	85 %	4 %
Kelan kuntoutuspalveluita	3 %	17 %	4 %	14 %	2 %
– fysioterapiaa, kun on saanut kuntoutuspalveluita	12 %	84 %	33 %	81 %	4 %
Toimeentulotukea	4 %	5 %	6 %	5 %	4 %

VpL-oikeutettujen osalta selvitettiin myös erikoissairaanhoidon käytön määrää. Erikoissairaanhoidon käyntejä oli kahdella kolmesta, 2 260 henkilöllä (68 % VpL-kuljetuksiin oikeutetuista) ja hoitajaksoja 954 henkilöllä (29 %). Kaikkiaan vammaiskuljetuksiin oikeutetuilla oli hoitajaksoja yhteensä noin 2 500 ja käyntejä noin 20 000. Reilu 10 % käynneistä liittyi dialyysihoitoon (mihin yleensä liittyy kolme viikoittaista käyntiä).

4 YHTEENVETO

Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin sairausvakuutuslain mukaisten matkakorvausten kohdentumista vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutetuille Oulussa vuonna 2013. Vuonna 2013 Oulussa tehtiin 160 000 vammaispalvelulain mukaista matkaa ja 14 000 sosiaalihuoltolain mukaista matkaa (Vartiainen 2014, 9) sekä 93 000 sairausvakuutuslain mukaan korvattua, sairauteen, raskauteen tai kuntoutukseen liittynyttä kiireetöntä matkaa. Yhteensä näistä matkoista aiheutui noin 8,5 miljoonan euron kustannukset. Vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin oli oikeus 3 300 henkilöllä ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin 900 henkilöllä, sairausvakuutuksen korvauksia kiireettömästä matkasta sai 10 700 henkilöä. (Taulukko 6.)

Yli puolet kaupungin myöntämiin vammaispalvelulain tai sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin oikeutetuista oli saanut Kelan sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia kiireettömistä matkoista. Sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia saaneista he muodostivat noin viidenneksen. Vaikka osuus saajista oli näin pieni, he tekivät kuitenkin huomattavasti enemmän, noin puolet kaikista Kelan sairausvakuutuslain perusteella korvaamista kiireettömistä matkoista. Näistä matkoista aiheutui lähes puolet kiireettömistä matkoista maksetuista matkakorvauksista (taulukko 6).

Taulukko 6. Henkilöiden ja matkojen määrä sekä kustannukset (euroa) vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisissa kuljetuksissa sekä sairausvakuutuksen korvaamisissa kiireettömissä matkoissa Oulussa vuonna 2013.

	Henkilöitä ^a	Matkojen määrä	Kustannukset/ korvaukset
Kunnalliset VpL:n mukaiset kuljetukset ^b	3 341	159 375	4 694 493 €
Kunnalliset ShL:n mukaiset kuljetukset ^b	883	13 985	366 158 €
Sairausvakuutuksen korvaamat kiireettömät matkat	10 698	92 717	3 390 273 €
<i>joista VpL-oikeutettujen osuus</i>	<i>1 752</i>	<i>44 508</i>	<i>1 605 554 €</i>
<i>joista ShL-oikeutettujen osuus</i>	<i>445</i>	<i>3 672</i>	<i>145 618 €</i>

^aMyönteisen päätöksen saaneiden asiakkaiden määrä.

^bLähde: Vartiainen 2014.

Etenkin vammaismatkoihin oikeutetut tekivät paljon Kelan korvaamia matkoja. Tämä on siinänsä luonnollista: jos henkilöllä on sellainen pitkäaikaiseen sairauteen tai vammaan liittyvä syy, jonka vuoksi hän ei pysty käyttämään normaalia joukkoliikennettä vaan tarvitsee esimerkiksi invataksia, on selvää, että hän tarvitsee vastaavaa kulkuvälinettä muuhunkin liikkumiseen, kuten matkoihin terveyskeskukseen tai kuntoutuspaikkaan. Tällöin matka tulee esimerkiksi oman auton tai julkisen liikenteen käyttöön verrattuna helpommin Kelan korvauksen piiriin. Useimmiten matkat oli tehty taksilla tai invataksilla, ja etenkin invataksien käytön osuus oli suuri: lähes 90 % Kelan korvaamista invataksimatkoista oli nimenomaan vammaispalvelulain mukaisiin matkoihin oikeutettujen tekemiä. Lisäksi VpL-matkoihin oikeutetuilla todennäköisesti on vammaiskuljetuksiin liittyvään sairauteen tai vammaan liittyvää hoitoa tai kuntou-

tusta. Lähes 90 % VpL-oikeutetuista sai Kelan vammaisetuutta, mikä kuvastaa ulkopuolisen avun tarvetta. Voi olla, että VpL-oikeutetut ovat saaneet kuljetusoikeutensa vuosia aiemmin, eivätkä enää tosiasiaa käytä VpL-kuljetuksia. Tilastotietojen perusteella tiedetään (Tillman 2015), että pieni osa kaikista sairausvakuutuksen matkakorvauksia saaneista aiheuttaa suuren osan korvauksista, ja todennäköisesti juuri kuntien VpL-kuljetuksiin oikeutetut ovat yksi osa heistä.

VpL-oikeutettujen osuus Kelan maksamista kiireettömien matkojen matkakorvauksista oli suurin 16–64-vuotiaiden ikäryhmässä: hieman yli puolet. Tähän ikäryhmään kuuluvat vammaiskuljetuksiin oikeutetut saivat usein (43 %) myös Kelan kuntoutusta, useimmiten fysioterapialla. Siihen liittyvät matkat kuuluvat Kelan matkakorvauksen piiriin, ja tämä saattaa selittää Kelan korvaamien matkojen suurta määrää. Suurta suhteellista osuutta selittää toisaalta myös se, että valtaosalla muista tämän ikäisistä on melko vähän sairauteen tai kuntoutukseen liittyviä käyntejä ja matkoja, mikä korostaa VpL-oikeutettujen suhteellista osuutta. Myös rahamääräisesti tarkasteltuna tämän ikäryhmän osuus oli suuri: noin 30 % kaikista kiireettömistä matkoista maksetuista sairausvakuutuksen korvauksista Oulussa vuonna 2013 kohdentui nimenomaan 16–64-vuotiaille VpL-kuljetuksiin oikeutetuille.

Vanhimmissa ikäryhmissä VpL-oikeutettujen osuus Kelan korvaamista matkoista sitä vastoin on pienempi, kun yhtäältä Kelan kuntoutus päättyy ja toisaalta muulla väestöllä matkakorvausten saanti yleistyy. Silti 65 vuotta täyttäneidenkin osalta yli kolmannes kiireettömien matkojen sairausvakuutuskorvauksista kohdistui nimenomaan VpL-oikeutetuille. Tosin vammaiskuljetuksiin oikeutettujen tekemillä sairausvakuutuksen korvaamilla matkoilla ei välttämättä ole mitään tekemistä VpL-oikeuden taustalla olevan syyn kanssa, vaan kyse voi olla normaalista kaikkia koskevasta sairastavuudesta. Rekisteritietojen mukaan oululaisilla VpL-oikeutetuilla oli vuonna 2013 yhteensä reilut 22 000 erikoissairaanhoidon käyntiä tai hoitajaksoa. Vammaispalvelulain mukaisissa kuljetuksissa onkin ajoittain vaikea erottaa, milloin kuljetustarve johtuu vammaisuudesta, milloin normaalista ikääntymisestä. Kunta- ja uudistusministeri Anu Vehviläisen ehdotuksen mukaan liikkumista tukeville vammaispalveluille tulisi vuodesta 2018 alkaen 75 vuoden yläikäraja (VM 2016). Vastaavia tuloksia ikärajan tarpeellisuudesta on saatu jo aiemmin mm. kuntakyselyissä (Sirola ja Nurmi-Koikkalainen 2014, 43).

Tässä esitetyt empiiriset tulokset koskivat Oulua eivätkä ole yleistettävissä koko Suomea koskeviksi. Oulu on yliopistosairaala-kaupunki, joten valtaosa sairauteen tai kuntoutukseen liittyvistä palveluista sijainnee kotikaupungin alueella. Tällöin matkat eivät ole kovin pitkiä verrattuna esimerkiksi Pohjois-Suomen maaseutukuntiin. Matkakustannus ei tällöin välttämättä ylitä sairausvakuutuksen omavastuukustannusta, joten nämä matkat eivät näy lainkaan maksettuihin korvauksiin perustuvissa Kelan rekistereissä. Vaikka omavastuukustannus ylittyisikin, kaikista matkoista ei silti haeta Kelasta korvauksia. Myös julkiset liikenneyhteydet lienevät hyvät ainakin useisiin maaseutukuntiin verrattuna, ja lisäksi Oulun väestö on melko nuorta. Kelan maksamat sairausvakuutuksen matkakorvaukset kiireettömistä matkoista ovat Oulussa pienemmät ja niitä saa pienempi osuus väestöstä kuin koko maassa. Oikeus vammaiskuljetuksiin sen sijaan ei liity asuinpaikkaan, vaan pitkäaikaisesta sairaudesta tai vammasta johtuvaan kyvyttömyyteen käyttää julkista liikennettä. Kyseessä on subjektiivinen oikeus, joten kunnan

taloudellisen tilanteenkaan ei pitäisi vaikuttaa oikeutettujen määrään. Vammaiskuljetuksiin oikeutetut joutuvat usein käyttämään invataksia ja heidän matkakustannuksensa nousevat sairausvakuutuksen korvaamien matkojen omavastuurajan yläpuolelle, vaikka matkan pituus olisi suhteellisen lyhytkin. Näin ollen heidän matkansa tulevat korvauksen ja siten rekisterin piiriin. Kun Kelan matkakorvauksia saadaan muuta maata vähemmän, mutta vammaismatkoihin oikeutettuja on mahdollisesti samassa suhteessa kuin muissakin kunnissa, vammaismatkoihin oikeutettujen osuudet sairausvakuutuksen matkakorvausten käyttäjistä ja maksetuista korvauksista ylikorostuvat. Koko maan osalta ne todennäköisesti olisivat Oulua pienemmät. Siitä huolimatta kuntien vammaismatkoihin oikeutetut ovat varmasti muillakin alueilla merkittävä sairausvakuutuslain mukaisten matkakorvausten käyttäjäryhmä.

Tässä tutkimuksessa ei ollut käytössä tietoja yksittäisistä kuntien järjestämistä matkoista, ainostaan se, keille henkilöille oli myönnetty oikeus näihin kuljetuksiin. Näin ollen mahdollisuuksia Kelan korvaamien ja kuntien järjestämien kuljetusten keskinäiseen yhdistelyyn ei pystytty selvittämään. Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisten matkojen ja Kelan korvaamien matkojen välisiä yhdistelymahdollisuuksia ja näistä mahdollisesti tulevia kustannussäästöjä voitaisiin kuitenkin tutkia empiirisesti, mikäli käytössä olisivat samalta alueelta tilaustiedot sekä Kelan korvaamista taksimatkoista (valtaosa sairausvakuutuksen korvaamista taksimatkoista tilataan Kelan ns. tilausvälityskeskuksesta, ja mm. matkojen toteutuspäivämäärä, kellonaika- ja osoitetiedot jäävät talteen) että vammais- ja sosiaalihuollon kuljetusten tilauksista.

Yhteiskuljetusmahdollisuuksia kunnan ja Kelan matkojen kesken on selvitetty aiemmin Pirkanmaalla: Liimatainen ym. (2015) selvitti kuntien SvL- ja VpL-matkojen sekä Kelan korvaamien SvL-matkojen yhdistelyn mahdollisuuksia maaliskuun 2014 taksitilaustietojen avulla. Tulosten mukaan näiden matkojen yhdistäminen keskenään ja noutoajan +/- 5 minuutin jousto vähensi liikennesuoritetta noin 30 % ja kasvatti yhdisteltyjen matkojen osuuden 17 %:sta 56 %:iin matkoista. VpL/ShL- ja SvL-matkojen yhdistelyllä yhteiskunnan kustannukset vähenisivät noin 15 %. Suurempia kustannussäästöjä olisi raportin mukaan mahdollista saavuttaa joukkoliikenteen ja koulukuljetusten hyödyntämisellä sekä kiireettömien ja säännöllisten terveydenhoitokäyntien alueittaisella aikataulutamisella.

Kirjoitushetkellä on meneillään Kemijärven ja Sodankylän alueella kokeilu (Kuljetusten Kustannukset Kuriin Kunnissa ja Kelassa, ns. 5K-projekti), jossa yhdistetään kuntien ja Kelan korvaamia kuljetuksia toisiinsa; vastaava kokeilu on alkamassa syksyllä 2016 Kymenlaaksossa. Meneillään olevassa Kelan rahoittamassa Jyväskylän yliopiston tutkimushankkeessa selvitetään mm. VpL- ja ShL-kuljetuksiin Kainuun ja Keski-Suomen kunnissa oikeutettujen osalta näiden kuljetusten kohdentumista ja Kelan matkakorvausten käyttöä, ja tässä hankkeessa on joidenkin kuntien osalta käytössä myös matkakohtaisia tietoja toteutuneista VpL-matkoista. Näiden kokeilujen ja tutkimushankkeiden tuloksista onkin mielenkiintoista saada lisää tietoa. Lisäksi olisi hyödyllistä selvittää myös ns. sairaalasiirtojen (laitoshoidossa olevien potilaiden siirto esimerkiksi yliopistosairaalaan keskussairaalaan) ja sairausvakuutuslain mukaan korvattavien matkojen yhdistelymahdollisuuksia.

Yhteiskunnan tukemat henkilökuljetukset ovat luonteeltaan erilaisia. Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin haetaan etukäteen pitempiaikaista oikeutta kunnalta ja oikeus myönnetään tiettyyn matkamäärään tietyllä alueella. Vammaismatkoihin on lakisäteinen oikeus, mutta sosiaalihuoltolain kuljetukset myönnetään tarveharkinnan, mm. tulo-rajojen, perusteella, eivätkä kaikki kunnat myönnä niitä lainkaan. Matkoista peritään maksu, joka yleensä on pieni; vammaismatkoissa se on asetuksella säädetty alueen julkisen liikenteen hinnan mukaiseksi. Vammaispalvelulaki takaa, ainakin teoriassa, vähintään 18 matkaa kuukaudessa, mutta käytännössä kaikki VpL-matkoihin oikeutetut eivät käytä heille myönnettyjä matkoja ollenkaan tai ainakaan kaikkia heille myönnettyjä matkoja. Esimerkiksi Oulussa oli toteutunut keskimäärin vain neljä VpL-matkaa yhtä oikeutettua kohti kuukaudessa (Vartiainen 2014).

Sairausvakuutuslain mukaiset matkat ovat erilaisia kuin vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset. Sairausvakuutuksen matkakorvaukset liittyvät sairauden, raskauden tai Kelan kuntoutuksen takia hoito- tai kuntoutuspaikkoihin tehtäviin matkoihin. Ne on tarkoitettu kaikille Suomessa asuville, ja matkan kustannuksia korvataan, mikäli matkustaja hakee matkakustannuksista Kelasta korvauksia toteutuneen matkan jälkeen ja mikäli matkakohtainen kustannusten omavastuuraja ylittyy (tai mikäli vuotuinen omavastuukustannus on jo täyttynyt). Korvattavien matkojen määrää ei ole rajattu. Säädökset ja toimintatavat ovat valtakunnantasoisia. Kalliimman kulkuvälineen, kuten taksin, käytön kustannuksia korvataan, mikäli käyttöön on terveydentilasta johtuva syy tai jos julkista kulkuyhteyttä ei matka-aikaan ole käytettävissä. Kelalla ei ole kuljetusten järjestämisvelvollisuutta vaan se korvaa vakuuteuille syntyneitä matkakustannuksia.

Kuntien järjestämissä kuljetuksissa päätöksen oikeuksista tekee useimmiten sosiaalityöntekijä tai sosiaalihoaja, eikä käytössä ole yhtenäisiä valtakunnallisia toimintatapoja (Sirola ja Nurmi-Koikkalainen 2014, 38–39). Kunnilla on omia sisäisiä soveltamisohjeita, jotka ovat lainsäädännön väljyydestä ja vaikeavammaisuuden käsitteen tulkintavaikeuksista johtuen saaneet keskeisen aseman, mutta niiden on todettu vaihtelevan niin sisällöllisesti kuin laadullisestikin (Sirola ja Nurmi-Koikkalainen 2014, 42). Liimataisen ym. (2015) asiantuntijahaastatteluissa nähtiin kunnan henkilökuljetusten osalta toisaalta hyväksi tietty paikallisuus (ihmiset tuntevat toisensa), toisaalta heikkoutena oli siiloutuminen ja henkilöressurssien vähäisyys, joiden seurauksena tiedetään vain omasta kapeasta sektorista ja siihenkin ehditään ehkä paneutua vain muiden töiden ohessa. Tämä voi näkyä jopa henkilökohtaisena painostuksena kuljetuksiin liittyviä erikoisoikeuksia myönnettäessä. Asiakkaat puolestaan toivoivat (kunnan matkoihin) esimerkiksi kilometrikukkaroa tai henkilökohtaista budjettia matkamäärän sijaan (Sirola ja Nurmi-Koikkalainen 2014). Tämä lisäisi joustavuutta: kuljetuksia voisi käyttää esimerkiksi pienempään määrään mutta pitempiin matkoihin (samaa ovat toivoneet mm. alakäisen lapsensa omaishoitajana toimivat, ks. Kalliomaa-Puha ym. [tulossa]).

Sairausvakuutuslain mukaan korvatut matkat ovat paitsi järjestämistavaltaan ja sisällöltään, myös etäisyyksiltään erilaisia kuin vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset. Kelan korvaamat matkat liittyvät suurelta osin erikoissairaanhoidon (Tillman 2016) eli ovat sairaalamatkoja, vammaismatkat puolestaan on asetuksella rajattu koti- tai lähikunnan alueelle. Näin ollen ne ovat etenkin maaseudulla usein hyvin eripituisia matkoja: suuri osa

sairausvakuutuslain mukaan korvattavista matkoista suuntautuu sairaalakaupunkiin ja voi olla hyvinkin pitkiä, kymmeniä tai jopa satoja kilometrejä. Viime vuosina kuntaliitokset ovat tosin voineet pidentää myös VpL-matkoja, kun koti- ja lähikunnan alue onkin pinta-alaltaan aiempaa suurempi usean kunnan yhdistyttyä. Sirolan ja Nurmi-Koikkalaisen (2014) tutkimuksessa 59 % kunnista olikin sitä mieltä, että tarvitaan muutos matka-alueeseen liittyen. Kunnat toivoivat myös Kelan ja VpL-matkojen yhdistelyä. Kuljetusten yhdistämisen lisäksi yhteiskuljetuksissa voidaan saavuttaa säästöjä myös sillä, että taksimatkan perusmaksu jakaantuu useammalle taholle: taksimatkan hinnoittelu perustuu kiinteään perusmaksuun ja matkan pituuteen perustuvaan maksuun. Synergiaetua voisi tulla myös yhteisen tilauskeskuksen käytöstä tai yhteisestä kuljetuspalvelujen kilpailuttamisesta.

Kuntien myöntämiä matkoja ei voi käyttää muiden lakien perusteella järjestettäviin tai korvattaviin kuljetuksiin. Käytännössä näin kuitenkin ajoittain tapahtuu: matka terveyskeskukseen tai sairaalaan on voitu tehdä edullisella vammaiskuljetuksella vaikkapa sitten tilaamalla kuljetus hoitopaikan naapuriosoitteeseen. Asiakkaan näkökulmasta tämä on taloudellisesti järkevää, sillä vammaismatkoista peritään joukkoliikennelipun hinta eli yleensä muutaman euron suuruinen maksu, kun taas Kelan korvaamalla matkoilla omavastuu on kirjoitushetkellä 25 euroa yhdensuuntaista matkaa kohti – tosin Kela-matkoilla on olemassa vammaismatkoista poiketen vuotuinen omavastuu eli yläraja kalenterivuoden aikana maksettavaksi tuleville kustannuksille. Kelan korvaamat matkat on tarkoitettu kodin ja hoitoyksikön tai kuntoutuspaikan välisiin matkoihin, eikä esimerkiksi taksimatkoilla sallita kuin 15 minuutin apteekkikäynti. Jos siis VpL- tai ShL-oikeutetun asiakkaan pitää käydä sekä terveyskeskuksessa että ruokakaupassa, hän joutuu tekemään kaksi erillistä edestakaista yhteiskunnan korvaamaa matkaa. Tämä ei vaikuta järkevältä resurssien käytöltä, sillä kunta ja Kela maksavat valtaosin kummatkin erilliset edestakaiset matkat (Kelan osalta omavastuukustannuksen, kunnan osalta asiakasmaksun jälkeisen määrän), puhumattakaan edestakaisen automatkan ympäristövaiikutuksista. Matkustaja maksaa kummastakin matkasta asiakasmaksut tai omavastuuosuudet ja joutuu käyttämään aikaansa edestakaiseen matkustamiseen. Näiden kuljetusten yhdistäminen vaikuttaisi olevan kaikkien osapuolien edun mukaista, lukuun ottamatta matkat toteuttavaa taksiyrittäjää.

5 POHDINTAA

Kun Oulussa peräti kolme neljäsosaa yhteiskunnan oululaisille tukemista henkilökuljetuksista (ilman koulukuljetuksia) aiheutuneista kaikkiaan noin 8,5 miljoonan euron kustannuksista aiheutui vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin oikeutettujen eli vaikeavammaisten tekemistä matkoista, herää ajatus siitä, tulisiko jatkossa pohtia kaikki erilaiset matkat sisältävää henkilökuljetusten järjestämistapaa nimenomaan tälle ryhmälle. Muille tuettuja kuljetuksia tarvitseville voisi olla oma matkakustannusten korvausjärjestelmä tai kuljetusten järjestämispalvelu. Nykyisessä käytännössä matkat nähdään taustajärjestelmänsä mukaan joko vammaispalveluna tai sairauteen liittyvien kustannusten tasaajana, mutta tulisiko yhteiskunnan tukemia henkilökuljetuksia tarkastellakin laajemmin omana kokonaisuutenaan?

Jo vuosien ajan on ollut keskustelua siitä, että eri sektorien tukemien henkilökuljetusten välisistä yhteistyötä tulisi lisätä. Paineita tähän on lisännyt etenkin se, että kun nämä kuljetukset kohdentuvat pitkälti vanhusväestölle, ovat kustannukset vanhusväestön määrän kasvaessa nousseet voimakkaasti. Yhteistyön lisäämisen on usein tulkittu tarkoittavan sitä, että eri sektorien rahoittamia kuljetuksia yhdistettäisiin ns. yhteiskuljetuksiksi, mutta järjestelmät sinänsä pysyisivät ennallaan. Tällöin siis kunnan järjestämällä vammaismatkalla oleva henkilö ja Kelan korvaamalla sairaanhoito- tai kuntoutusmatkalla oleva henkilö, joiden matkatarpeet olisivat sattuneet samaan aikaan suunnilleen samalla suunnalla, istuisivat samassa taksissa osan matkaa. Matkan (asiakasmaksun ja sairausvakuutuksen omavastuun jälkeinen) kustannus jaettaisiin tällöin sekä kunnalle että Kelalle ja näin saataisiin mahdollisesti kustannussäästöjä. Muita säästöjä ei tulisi, kun kumpikin rahoittajataho hoitaisi entiseen tapaan hallinnolliset työt kuten kuljetusoikeuksien myöntämisen ja kuljetusten järjestämisen mahdollisine kilpailuttamisineen vammaismatkoissa ja korvauskäsittelyn Kelan korvaamissa matkoissa.

Merkittävien säästöjen saamiseksi vaadittaisiin kuitenkin paljon enemmän. Toisaalta, pitääkö säästöjä saada tai kustannuskasvua hillitä? Tuettujen henkilökuljetusten kustannusten lisääntyminen on osittain kolikon kääntöpuoli sille, että esimerkiksi vanhusten ja vammaisten osalta on siirrytty laitoshoidosta kotihoidon suosimiseen. Kotona olevat henkilöt tarvitsevat kuljetuksia asiointiin ja virkistäytymiseen sekä matkoilla terveyskeskukseen, sairaalaan tai kuntoutuspaikkaan. Tiheästäkin tapahtuvien kuljetusten tukeminen on todennäköisesti huomattavasti halvempaa kuin näiden henkilöiden jatkuva laitoshoido. Voisi ehkä ennemmin nähdäkin niin, että henkilökuljetustoimintaa kannattaisi rationalisoida siksi, että näin pystyttäisiin saamaan lisää voimavaroja siihen mikä on olennaista: kuljetusten tarvitsijoille. Toisaalta väestön edelleen ikääntyessä taloudelliset paineet toiminnan tehostamiseen tullevat lisääntymään kaikilla sektoreilla.

Lähivuosina sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus eli ns. sote-uudistus³ tulee muuttamaan niin sosiaali- kuin terveyspalvelujen järjestämistapoja, kun niiden järjestämisvastuun on hallituksen linjausten mukaan tarkoitus siirtyä vuoden 2019 alussa kunnilta maakunnille (ks. kesäkuussa 2016 julkistetut lakiluonnokset⁴). Tämä tarkoittaa todennäköisesti myös sitä, että vammaismatkojen ja sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten nykyiset kuntakohtaiset säännöt ja käytännöt joudutaan yhdenmukaistamaan. Mikäli sairauteen liittyvien matkojen rahoitusvastuuta siirtyy samalla maakunnille, voivat nykyisin eri tahojen rahoittamat henkilökuljetukset ollakin saman tahon rahoitusvastuulla. Etenkin tämä saattaa kannustaa uudistuksiin ja synergiaetuihin pyrkimiseen huomattavasti paremmin kuin nykyinen hajautettu rahoitusjärjestelmä. Samaa todettiin myös tuoreessa sosiaali- ja terveydenhuollon valinnanvapauteen ja monikanavarahoitukseen liittyvässä selvityshenkilöraportissa (Brommels ym. 2016), jossa ehdotetaan, että sairaanhoidon vuoksi tehtyjen matkojen kustannusvastuuta siirretään maakunnalle ja mainitaan, että rahoitusvastuun siirto maakunnalle kannustaisi sairaanhoidon vuoksi tehtyjen matkojen sekä sosiaalihuollon ja vammaispalvelulain nojalla tehtyjen matkojen nykyistä laajempaan yhdistämiseen. Lähivuosina voi olla tulossa myös henkilökuljetusten, etenkin taksikuljetusten, toteuttamistapaan vaikuttavia muutoksia (ks. mm. Liikennekaari⁵),

3 Ks. mm. www.alueuudistus.fi.

4 Ks. <http://alueuudistus.fi/lakiluonnokset>.

5 Ks. mm. www.lvm.fi/liikennekaari.

lisäksi esillä on ollut myös tavara- ja henkilökuljetusten keskinäisen yhdistelyn mahdollisuus. On oletettavaa, että kiinnostus yhteiskunnan järjestämiä tai korvaamia henkilökuljetuksia kohtaan tulee jatkossa entisestään lisääntymään. Aihepiirin tutkimus on ollut melko vähäistä, ja sitä onkin syytä laajentaa. Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa liikkumaan pääseminen on yksi keskeinen elinehto.

LÄHTEET

Asetukset:

A 607/1983. Sosiaalihuoltoasetus.

A 759/1987. Vammaispalveluasetus.

A 912/1992. Asetus sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista.

Brommels M, Aronkytö T, Kananoja A, Lillrank P, Reijula K. Valinnanvapaus ja monikanavarahoituksen yksinkertaistaminen sosiaali- ja terveydenhuollossa. Selvityshenkilöryhmän loppuraportti. Helsinki: STM, Sosiaali- ja terveysministeriön raporteja ja muistioita 37, 2016.

Kalliomaa-Puha L, Tillman P, Saarikallio-Torp M. Palvelujen kohtaamattomuus. Monikkoperheiden ja lasten omaishoitajien kokemuksia. Julkaisussa: Tuulio-Henriksson A, Kalliomaa-Puha L, Rauhala P-L, toim. Harkittu, tutkittu, avoin. Marketta Rajavaaran juhlakirja. Helsinki: Kela. Tulossa.

Lait:

L 380/1987. Vammaispalvelulaki.

L 1224/2004. Sairausvakuutuslaki.

L 1301/2014. Sosiaalihuoltolaki.

Liikennevirasto. Keski-Savon talousalueen henkilökuljetusten kokonaissuunnitelma. Helsinki: Liikennevirasto, Liikenneviraston suunnitelmia 5, 2012. Saatavissa: <http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls_2012-05_keski-savon_talousalueen_web.pdf>. Viitattu 18.5.2016.

Liimatainen H, Metsäpuro P, Nykänen L. Yhteiskunnan korvaamien kuljetusten tehostaminen. Esiselvitys Pirkanmaan alueella. Tampere: Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, 2015. Saatavissa: <http://www.pirkanmaa.fi/files/files/innovaatiotyö/pdf/pihka_loppuraportti.pdf>. Viitattu 18.5.2016.

LVM. Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen. Helsinki: LVM, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11, 2013.

LVM. Henkilökuljetusten uudistaminen. Ohjausryhmän loppuraportti. Helsinki: LVM, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9, 2015.

Miettinen J. Oulun sote-alue Kelan tutkijoiden syynissä. Kelan Tutkimusblogi 5.1.2016. Saatavissa: <<http://blogi.kansanelakelaitos.fi/arkisto/2907>>. Viitattu 11.4.2016.

Mikkola H. Soten uusissa koitoksissa kanta-asiakkaisiin kannatta panostaa. Kelan tutkimusblogi 19.5.2015. Saatavissa: <<http://blogi.kansanelakelaitos.fi/arkisto/2520>>. Viitattu 24.6.2016.

Pikkujämsä S. Rahoituskanavat ylittävä sote-palvelunkäyttö. Esitys tilaisuudessa SoTeTalousseminaari kuntajohtajille 28.4.2015. Saatavissa: <https://www.ppshe.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/npp/embeds/34900_Sote_Rahoituskanavat_ylittava_sote-palvelunkaytto.pdf>. Viitattu 26.5.2016.

Sirola P, Nurmi-Koikkalainen P. Kuljetuksesta liikkumiseen. Kuntakyselyn ja asiakashaastattelujen tuloksia vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluista ja auton hankinnan tukimuodoista. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Työpaperi 24, 2014.

Sotkanet. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. Saatavissa: <www.sotkanet.fi>. Viitattu 26.5.2016.

Tillman P. Matkakorvauksiin tulossa leikkauksia – 5 % saajista aiheutti 45 % matkakorvauksista. Helsinki: Kela, Kelan Tutkimusblogi 7.10.2015. Saatavissa: <<http://blogi.kansanelakelaitos.fi/arkisto/2805>>. Viitattu 26.5.2016.

Tillman P, Miettinen J. Matkakorvauksiin tulossa kokeilu. Sosiaalivakuutus 2015 (3): 29.

Tillman P, Maunula N. Sairausvakuutuksen matkakorvaukset liittyvät etenkin erikoissairaanhoidon. Rekisteritutkimus vuonna 2012 tehdyistä matkoista. Helsinki: Kela, Työpapereita 90, 2016. Saatavissa: <<http://hdl.handle.net/10138/160811>>. Viitattu 26.5.2016.

VNK. Ratkaisujen Suomi. Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma 29.5.2015. Helsinki: VNK, Hallituksen julkaisusarja 10, 2015.

Vartiainen A. Kuuden suurimman kaupungin vammaispalvelulain mukaiset palvelut ja taloudelliset tukitoimet vuonna 2013. Helsinki: Edita Prima, Kuusikko-työryhmän julkaisusarja 3, 2014. Saatavissa: <http://www.kuusikkokunnat.fi/SIRA_Files/downloads/Kuusikko_VpL-raportti_2013.pdf>

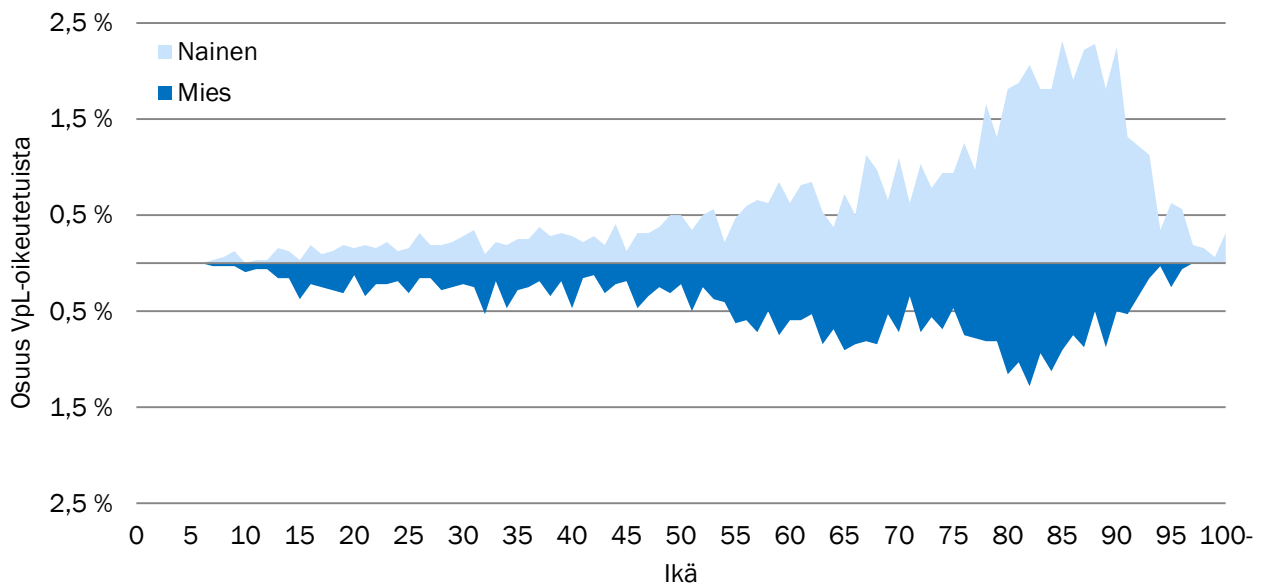
VM. Hallituksen reformi. Kuntien kustannusten karsinta tehtäviä ja velvoitteita vähentämällä. Helsinki: VM, 2016. Saatavissa: <<http://vm.fi/documents/10623/2033991/Toimenpiteet+teemoittain+16022016/69228473-b208-465b-b14c-755a30d8a842>>. Viitattu 20.5.2016.

LIITE

Taulukko 1. VpL-oikeutettujen sukupuolijakauma ikäryhmittäin (n = 3 199).

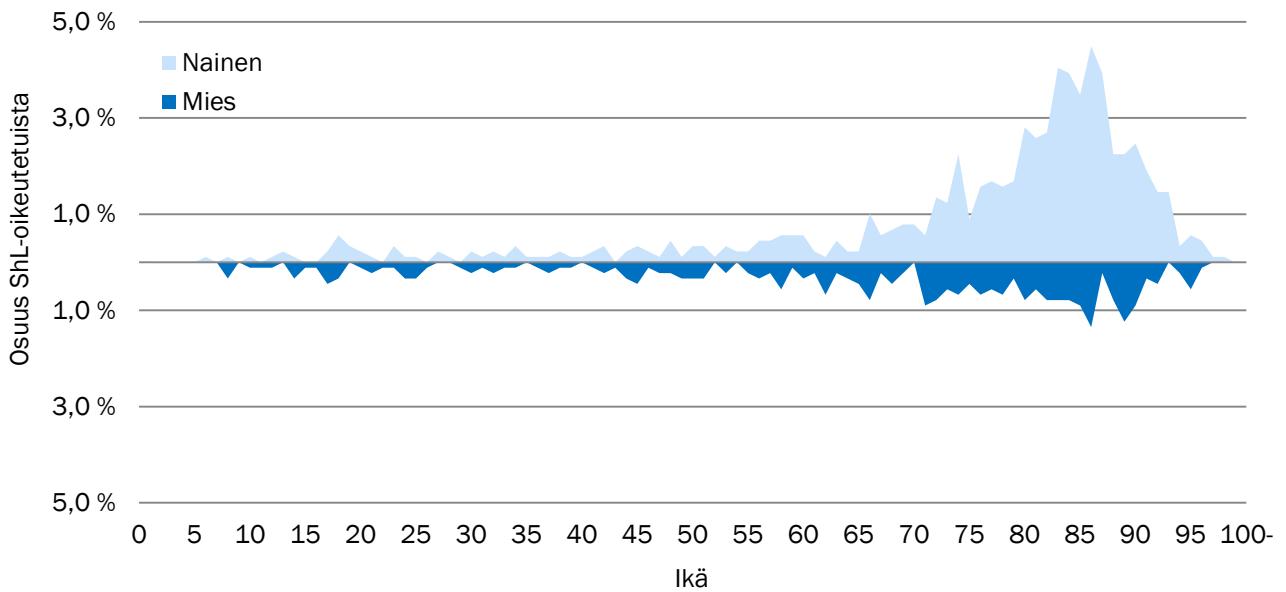
Ikäryhmä	Mies	Nainen	Osuus VpL-oikeutetuista
Alle 16-vuotiaat	63 % (32)	37 % (19)	2 % (51)
16–64-vuotiaat	51 % (552)	49 % (531)	34 % (1 083)
65 täyttäneet	34 % (701)	66 % (1 364)	65 % (2 065)
Yhteensä	40 % (1 285)	60 % (1 914)	100 % (3 199)

Kuvio 1. VpL-oikeutettujen ikä- ja sukupuolijakauma (n = 3 199).



Taulukko 2. ShL-oikeutettujen sukupuolijakauma ikäryhmittäin (n = 890).

Ikäryhmä	Mies	Nainen	Osuus ShL-oikeutetuista
Alle 16-vuotiaat	59 % (10)	41 % (7)	2 % (17)
16–64-vuotiaat	47 % (89)	53 % (101)	21 % (190)
65 täyttäneet	24 % (165)	76 % (518)	77 % (683)
Yhteensä	30 % (264)	70 % (626)	100 % (890)

Kuvio 2. ShL-oikeutettujen ikä- ja sukupuolijakauma (n = 890).**Taulukko 3.** Kiireettömistä Kelan korvaamista matkoista korvausta saaneiden sukupuolijakauma ikäryhmittäin (n = 10 698).

Ikäryhmä	Mies	Nainen	Osuus korvausta saaneista
Alle 16-vuotiaat	62 % (372)	38 % (230)	6 % (602)
16–64-vuotiaat	48 % (2 501)	52 % (2 743)	49 % (5 244)
65 täyttäneet	40 % (1 936)	60 % (2 916)	45 % (4 852)
Yhteensä	45 % (4 809)	55 % (5 889)	100 % (10 698)

Kuvio 3. Kiireettömistä Kelan korvaamista matkoista korvausta saaneiden ikä- ja sukupuolijakauma (n = 10 698).