

**OIKAISUVAATIMUS KOSKIEN PALVELUJEN JÄRJESTÄMINEN -LAUTAKUNNAN 5.6 KOKOUKSEN § 65
LIIKKUMISTA TUKEVIEN PALVELUIDEN (SHL JA VPL) TOIMINTAOHJE ITÄ-UUDELLAMAALLA**

[https://itauusimaa.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Palvelujen_jaumlrjestauminen_lautakunta/Kokous_562024/Liikkumista_tukevien_palvelujen_SHL_ja_V\(13873\)](https://itauusimaa.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Palvelujen_jaumlrjestauminen_lautakunta/Kokous_562024/Liikkumista_tukevien_palvelujen_SHL_ja_V(13873))

Tämä oikaisuvaatimus koskee kohtia Vammaispalvelulain mukaiseen kuljetuspalveluun liittyvä saattajapalvelu, sekä kohtaa 5.10 Kuljetuspalvelujen häiriötilanteet.

Toimintaohjeen kohta**Vammaispalvelulain mukaiseen kuljetuspalveluun liittyvä saattajapalvelu**

Lainaus toimintaohjeesta: ”Saattajana ei pääsääntöisesti voi toimia henkilö, joka itse tarvitsee kuljettajan apua siirtymiseen, tällöin kyseessä on yhdistetty yhteiskuljetus”

Korkein hallinto-oikeus on ratkaisussaan KHO 2015:131 katsonut, että vaikeavammaisen henkilön oli voitava matkustaa taksissa saattajana maksutta kuten muidenkin saattajien KHO 2015:131(Finlex)

Tiivistelmässä Finlexin sivulla todetaan:

” Kuljetuspalveluasiakkaan saattajana toimivalta henkilöltä, jolle oli myönnetty vammaispalvelulain mukainen kuljetuspalvelu, oli edellytetty myös oman kuljetuspalvelumatkan käyttämistä ja omavastuuseisuuden maksamista samalta matkalta, vaikka saattajat muutoin voivat matkustaa maksutta. Tällaiseen eriarvoiseen kohteluun ei ollut perusteita. Korkein hallinto-oikeus katsoi, että vaikeavammaisen henkilön oli voitava matkustaa taksissa saattajana maksutta kuten muidenkin saattajien.

Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 8 § 2 momentti

Asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 4 § 1 ja 3 momentti ja 6 §

Hallintolaki 6 §

Ratkaisun perusteissa kirjoitetaan:

”Jos kuljetuspalvelua saava vaikeavammaisen henkilö tosiasiallisesti toimii toisen henkilön saattajana kuljetuspalvelumatkoilla, hänen on, kun otetaan huomioon hallintolain 6 §, voitava matkustaa taksissa maksutta, kuten muidenkin saattajien” (Finlex 2015:131/KHO päätökset/ennakkopäätökset)

IU vammaisneuvosto on lausunnossaan 29.02.2024 tuonut esiin KHO:n päätöksen, mutta viranhaltijat vastauksessaan ovat pitäytyneet siihen, että ”Kun kuljetuspalvelussa matkustaa kaksi henkilö, joilla on kuljetuspalvelupäätös, kyseessä on yhdistelymatka, josta ei peritä omavastuuta.”

Lautakunta 5.6 vahvisti voimaan tekstin, jonka mukaan ”Saattajana ei pääsääntöisesti voi toimia henkilö, joka itse tarvitsee kuljettajan apua siirtymiseen, tällöin kyseessä on yhdistetty yhteiskuljetus”

Allekirjoittajat toteavat, että lautakunnan hyväksymä toimintaohje on tältä osin ristiriidassa KHO:n

linjauksen kanssa. Vaikeavammaista saattajaa ei voi asettaa vammattoman saattajan kanssa eriarvoiseen asemaan terveydentilan tai vammaisuuden takia.

Saattajana toimiva vammainen henkilö on kuljetuksissa mukana antamassa saatettavalle hänen tarvitsemansa opastuksen ja avun perillä kohteessa. Hänellä ei ole itsellään tarvetta asioida samassa kohteessa. Toimintaohjeen mukaan hän silti menettää kaksi omaa asioimis- ja virkistystarkoitukseen myönnettyä matkaansa. Tämä on kohtuutonta.

Vammattomilla saattajilla on lähes rajattomasti mahdollisuuksia kulkea eri kulkuneuvoilla kaikkialle, kun taas kuljetuspalvelua tarvitsevat pääsevät minimissään vain 9krt/kk kodin ulkopuolelle.

Allekirjoittajat kehottavat korjaamaan kyseisen kohdan siten, että jatkossa vaikeavammainen henkilö voi toimia saattajana yhdenvertaisesti vammattomien saattajien kanssa, eikä menetä kuljetuspalvelumatkojaan saattamistehtäväänsä hoitaessaan.

Korjausehdotus: Poistetaan toimintaohjeesta kokonaan kohta, joka kuuluu: ”Saattajana ei pääsääntöisesti voi toimia henkilö, joka itse tarvitsee kuljettajan apua siirtymiseen, tällöin kyseessä on yhdistetty yhteiskuljetus”

Toimintaohjeen kohta Kuljetuspalvelujen häiriötilanteet

Lautakunnan päätös vahvisti esityksen, jossa kirjoitetaan mm. seuraavasti.

Lainaus: ”Jos kyyti ei saavu 15 minuutin sisällä tilauksen ajankohdasta, asiakkaan tulee ottaa yhteyttä uudelleen ohjauskeskukseen. Ohi ohjauskeskuksen tapahtuvat ostot eivät ole kilpailutettuja. Taksiliikenteen järjestelmä on muuttunut 2017, joka vaikuttaa sosiaalihuolto- ja vammaispuolustajain kuljetuspalvelujen hankintaan. Kyytejä ei voida tilata järjestelmän ulkopuolelta. Lainsäädäntö edellyttää kuljetuspalveluiden kilpailuttamisen. Kuljetusten toteutumisen ajantasainen seuraaminen ei ole mahdollista missään järjestelmässä. Taksi myös saattaa kuitata kyydin vastaanotetuksi, mutta ei saavu kuitenkaan paikalle. Seuraaminen edellyttää aina henkilön seuraamaan tilattua kuljetusta. Tähän ohjauskeskuksessa ei ole henkilöstöä.”

Allekirjoittajat muistuttavat, että aina kun välityskeskus ja autot kilpailutetaan erikseen, syntyy tilanne, jossa kummallakaan osapuolella ei ole vastuuta siitä, että vammainen henkilö varmasti saa kyydin. Pahimmillaan tämä tarkoittaa, että vammainen henkilö voi jäädä pakkaseen määrättömäksi ajaksi tilaisuuden päätyttyä, kauppojen sulkeuduttua. Näin on toisella alueella käynytkin, ja henkilö päätyi ambulanssikyydillä päivystykseen. Tilanteessa sentään puhelimen akku ei hyytynyt.

Vammattomalla henkilöllä on lukuisia vaihtoehtoja järjestää itselleen toinen kyyti, vammaisella henkilöllä ei ole. Kaikki apuvälineet eivät esim mahdu kaverikyytiin jne.

Aiemman käytännön mukaan oli sallittua soittaa mikä tahansa auto itse kustantaen. Tämä ei ollut toimiva järjestely: kaikki eivät pysty maksamaan matkaa ensin itse.

Nyt tuo vaihtoehto on poistettu, ja ainoaksi vaihtoehdoksi on jätetty odottaa välityskeskukseen autoa, vaikka se veisi monta tuntia. Ihmiset eivät ole uskaltaneet lähteä lainkaan kotoaan - pelkona on, ettei paluukyytiä saa.

Oikeusasiamies on päätöksessään (2020) katsonut, että kunnat eivät saa erilaisilla soveltamisohjeilla järjestää vaikeavammaisten kuljetuspalveluja niin, että kodin ulkopuolella liikkuminen järjestämistavan vuoksi tosiasiallisesti estyy.

Korkein hallinto-oikeus on todennut vuosikirjaratkaisussaan (KHO 2017:95), että kuljetuspalvelun luonteesta subjektiivisena oikeutena seuraa, ettei kuljetuspalvelua kuitenkaan saa järjestää sillä tavoin, että

kuljetuspalvelun käyttö ja siten vaikeavammaisen henkilön liikkuminen kodin ulkopuolella järjestämistavan vuoksi tosiasiaa estyy.

Välityskeskukset esittelevät mielellään prosenttilukuja, mutta oleellisen tärkeää on prosentista laskea, miten monta matkaa jää päivittäin, viikottain ja kuukausittain toteutumatta.

Kilpailutusasiakirjoissa mainitaan, että ns. ylivuotojärjestelmä on mahdollista ottaa tarvittaessa käyttöön. Toisin kuin on annettu ymmärtää, ylivuotojärjestelmä ei tarkoita minkä tahansa auton tilaamista, vaan vaihtoehtoja on kaksi.

Ylivuototilaukset voidaan ohjata toiseen välityskeskukseen, jonka kanssa ylivuodosta on tehty sopimus, tai ylivuotoa hoitamaan voidaan kilpailuttaa siihen tehtävään sitoutuvia autoja. Palveluntarjoajat ovat kiinnittäneet osan autoistaan nykyiseen kilpailutus sopimukseen, mutta ei kaikkia. Käyttämätöntä resurssia on. Kustannuksia syntyy vain silloin, kun välityskeskus ei pysty löytämään autoa.

Lautakunnan esityslistassa on teksti:

” Kuljetusten toteutumisen ajantasainen seuraaminen ei ole mahdollista missään järjestelmässä. Taksi myös saattaa kuitata kyydin vastaanotetuksi, mutta ei saavu kuitenkaan paikalle Seuraaminen edellyttää aina henkilön seuraamaan tilattua kuljetusta. Tähän ohjauskeskuksessa ei ole henkilöstöä.”

Tämähän ei pidä paikkaansa. On järjestelmiä, jotka lähettävät myös kuljetuspalvelun tilanneelle henkilölle tiedon auton lähestymisestä. Parhaimmillaan auton lähestymistä voi seurata kartalta.

Sinänsä kaikkien autojen seuraaminen on tarpeetonta, mutta jos välityskeskus kertoo, ettei saa tietoa siitä, jättääkö joku auto hakematta hyväksymänsä kyydin, silloin on vikaa joko kilpailutusasiakirjoissa tai välityskeskuksen algoritmeissa tai halussa korjata ongelmaa, tai kaikissa näissä kolmesta.

Nykyisellään järjestelmä on turvaton. Se voi aiheuttaa vakavia vaaratilanteita myös kesäisin, jos esim vammaisen henkilön puhelimen akku loppuu, eikä tilattu auto koskaan saavu.

Kilpailutus sopimus sisälsi kehittämisveloitteen. Ylivuotojärjestelmä tulee ottaa käyttöön myös mahdollisen kehittämisen ajaksi. Kehittämiseen tulee osallistaa vammaisten edustajat, jotta lopputulos olisi toimiva, eikä sitä tarvitsisi korjata.

Allekirjoittajat odottavat, että järjestelmän turvallisuusongelmat korjataan heti tavalla, joka tekee kuljetuspalvelusta luotettavan, ja joka aidosti mahdollistaa kuljetuspalvelujen käyttämisen.

Allekirjoittajat muistuttavat, että YK-sopimuksen mukaan vammaisten henkilöiden kanssa tulee neuvotella tiiviisti heitä koskevista asioista. Palveluiden toimivuus taataan ottamalla tarkasti huomioon vammaisten henkilöiden näkemykset valmistelun ja päätöksenteon eri vaiheissa, sekä myös kilpailutuksia tehtäessä.

Allekirjoittajat:

Pauli Ritola

Jonas Lindström

Tuula Räikkönen