

8. LIIKENNEPALVELUT

8.1. Ikäihmisten ja liikuntaesteisten liikennepalvelut

Johtopäätökset	Toimenpide-ehdotukset
<p>1. Kuntien rahoittamien kuljetusten kustannukset ovat voimakkaassa nousussa. Vuodesta 2002 vuoteen 2007 ovat kustannukset 75 vuotta täyttäneitä kohden nousseet 26 prosenttia. Vuonna 2015 kustannusten arvioidaan olevan lähes 50 prosenttia korkeammat kuin vuonna 2007.</p>	<p>1. Kunta tehostaa kuljetuspalvelujaan ja parantaa kuljetuspalvelujen laatua laajentamalla yhteistyötä hallintokuntien välillä ja myös kuntien välillä.</p>
<p>2. Uudet kuljetusratkaisut lisääntyvät, mutta hitaasti. Suurissa kaupungeissa matalalattiaisten bussien osuus koko paikallisliikennekalustosta on 85 prosenttia. Palveluliikennettä ei ole vielä otettu käyttöön kaikissa kunnissa. Palveluliikennettä omaavissa kunnissa sen kattavuus on kymmenestä sataan prosenttiin.</p>	<p>2. Kuntien tulee ottaa laajemmin käyttöön palveluliikennejärjestelmä täydentämään ja tehostamaan muita jo käytössä olevia liikennepalveluita.</p>
<p>3. Erilliskuljetusten yhdistelyä on tehty Tampereella ja lähikunnissa muutaman vuoden ajan hyvällä menestyksellä. Sosiaalitoimen kustannuksia on saatu alenemaan, vaikka muualla kustannukset ovat yleisesti olleet nousussa.</p>	<p>3. Kuljetuspalvelun laatu paranee ja tuo pitemmällä aikavälillä säästöä, kun luodaan alueellinen kutsuhajausjärjestelmä ja mukaan valjastetaan palveluliikenne, jossa on käytössä taksi- ja linja-autokalustoa.</p>

Arviointiasetelma

Arviointikohteena ovat ikäihmisten ja liikuntaesteisten liikennepalvelut. Ikäihmisiksi on tässä työssä määritelty 75 vuotta täyttäneet. Liikuntaesteisiä ovat ne henkilöt, joille kunnat ovat myöntäneet kuljetusoikeuksia sosiaalihuolto- tai vammaispalvelulain perusteella. Liikennepalvelujen laatua arvioitaessa huomioidaan joukkoliikenne- ja palveluliikennepalvelujen kysyntä ja tarjonta, sekä kaluston laatu huomioiden nykyisten keskeisten asiakassegmenttien tarpeet ja henkilökuljetusten tulevat haasteet. Tässä työssä ennustetaan myös vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain, sekä takseilla hoidettavien asiointikuljetusten ja palveluliikenteiden kustannusten muutoksia vuoteen 2015 saakka. Liikenne- ja viestintäministeriö ja lääninhallitukset ovat sopineet yhteisistä arviointikohteista ja -menetelmistä, mikä mahdollistaa vertailun koko maassa. Arviointi rajoitettiin koskemaan kuntien kuljetuskustannusten kehittymistä 2005–2007 verrattuna kustannusten yleiseen nousuun.

Tarkastelut olivat mekaanisia ja lopputulos on vain suuntaa-antava, mutta puutteiden ja tarvittavien toimenpiteiden suuruusluokka saatiin riittävän tarkasti tietoon jatkotoimenpiteitä varten.

Arviointikysymykset	Arviointimittarit
<ul style="list-style-type: none"> - Kuinka monessa kunnassa on palveluliikennettä? - kuinka suuri osa väestöstä on palveluliikenteen piirissä? - onko esteetöntä kalustoa riittävästi tarjolla ikäihmisten ja liikuntaesteisten tarpeisiin? - millä yli 50000 asukkaan kaupunkiseuduilla on paikallisliikenteessä matalalattiabusseja? - onko ikäihmisten ja liikuntaesteisten kuljetuspalvelut järjestetty kustannustehokkaasti? - miten kuntien kuljetuskustannukset ovat kehittyneet 	<ul style="list-style-type: none"> - palveluliikennekuntien määrä - palveluliikenteen kattavuus väestöstä sekä muutos vuoteen 2005 - palveluliikenteessä käytössä oleva kalusto - kaupunkimaisessa paikallisliikenteessä matalalattiaisten bussien prosenttiosuus sekä muutos vuoteen 2005 - miten kuntien kuljetuskustannukset ovat kehittyneet vuodesta 2005 vuoteen 2007 - vpl-, shl-, palveluliikenteen ja asiointitaksien kustannukset ja niiden muutos yli 75-vuotiaiden määrää kohden 2005 ja 2007 - miten liikenteen kustannukset ovat muuttuneet yli 75-vuotiasta kohden 2002, 2007 ja ennuste vuodelle 2015 - miten liikenteen kustannukset ovat muuttuneet asukasta kohden 2002, 2007 ja ennuste vuodelle 2015

Kuljetuspalvelujen laatua arvioitaessa on tuloksen mitattavuus ja vertailtavuus kriittinen tekijä. Esimerkiksi esteettömien taksien suhteuttaminen pelkästään asukasmäärään ja 75 vuotta täyttäneisiin ei yksistään kuvaile luotettavasti liikuntaesteisten mahdollisuutta saada hyvälaatuista kuljetuspalvelua.

Kunnille tehtiin kysely esteettömistä liikennepalveluista. Joissakin kunnissa on saatettu käsittää palveluliikenteeksi myös kuljetuksia, jotka eivät ole kaikille avoimia.

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 järjestämistä ei ole määriteltä, 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 ko- toa 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.

Arviointitulokset

Länsi-Suomen läänissä kuntien rahoittamat kuljetuskustannukset ovat nousseet yhteensä 6,0 prosenttia vuodesta 2005 vuoteen 2007. Pohjanmaan alueella kustannukset ovat nousseet eniten (27,3 prosenttia), mikä johtuu Vaasan kaupungin lisääntyneestä panostuksesta avoimeen joukkoliikenteeseen ja Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan kasvaneilla opetustoimen menoilla koulukuljetuspuolella.

Taulukko 1. Kuntien rahoittamat kuljetukset €/asukas ja muutos 2005–2007, prosenttia

Maakunta	Joukko- liikenne/ asukas		Opetustoimi/ asukas		Sosiaalitoimi/ asukas		Yhteensä/ asukas		Muutos 2005– 2007, %
	2005	2007	2005	2007	2005	2007	2005	2007	
Varsinais-Suomi	24	26	29	32	22	21	75	79	5,3
Satakunta	9	10	29	31	17	21	57	62	8,8
Pirkanmaa	25	25	22	27	25	24	72	76	5,6
Keski-Suomi	11	14	37	42	23	28	71	84	18,3
Etelä-Pohjanmaa	4	4	38	44	19	23	61	71	16,4
Pohjanmaa	3	8	36	42	16	20	55	70	27,3
Keski-Pohjanmaa	4	4	32	33	20	22	56	59	5,4

Matalalattiabussit yleistyvät suuremmissa kaupungeissa

Suuremmissa kaupungeissa on siirrytty matalalattiaiseen linja-autokalustoon. Kaupunkimaisessa paikallisliikenteessä esteettömät linjat, joita hoidetaan matalalattiaisilla busseilla esteettömien pysäkkien välillä ja erityisesti liikuntaesteisten tarpeisiin suunnitellut palveluliikenteet, vähentävät erilliskuljetusten järjestämistarvetta. Palveluliikenteen rinnalla liikennöivät tilausliikenteenä yleensä yhtä henkilöä kerrallaan kuljettavat erilliskuljetukset.

Matalalattiakaluston lisääntymiseen vaikuttaa vuonna 2002 hyväksytty EU:n linja-autojen rakennetta koskeva direktiivi ns. bussidirektiivi, joka sisältää tekniset vaatimukset uusille busseille. Määräysten mukaan kaupunkiliikenteen bussien tulee olla esteettömiä. On syytä kuitenkin muistaa, että matalalattiainen linja-autokalusto helpottaa ja nopeuttaa myös ei liikuntarajoitteen matkustajan nousua autoon ja poistumista. Esteettömän joukkoliikenteen kokonaispalvelun edellytyksenä on mm., että matalalattiaisen linja-autokaluston lisäksi liikkumisympäristön, bussipysäkkien ja matkan kotoa pysäkillä tulee olla esteetön. Kaikissa tarkastelussa olevissa kaupungeissa on lisätty matalalattiabussien osuutta. Tampereella ja Turussa kaikki paikallisliikenteen bussit ovat matalalattiaisia.

Taulukko 2. Matalalattiaisten bussien määrät kaupungeittain yli 50 000 asukkaan kaupungeissa

Kaupunki (jossa >50 000 asukasta)	Paikallisliikenteessä linja-autoja yhteensä (kpl)	Paikallisliikenteessä ml-busseja yhteensä (kpl)	Kalustosta ml-busseja (%)	MI-bussien lisäys vuoteen 2005 (kpl)
Jyväskylä	80	45	56	28
Pori	54	24	44	5
Tampere	160	160	100	22
Turku	166	166	100	13
Vaasa	15	8	53	7

Peruskoululaisten kuljetuskustannukset 2007 ja kustannusten muutos 2005–2007

Länsi-Suomen läänissä oli kuljetusedun piirissä vuonna 2007 kaikkiaan 51 084 oppilasta eli 25,8 prosenttia kaikista peruskoululaisista. Keski-Pohjanmaalla, Keski-Suomessa, Pohjanmaalla ja Varsinais-Suomessa kuljetusedun saajien kokonaismäärä on hieman vähentynyt, muissa maakunnissa lisääntynyt.

Peruskoululaisten kuljetuskustannukset ovat kasvaneet 14,1 prosenttia, vaikka kuljetusedun saajien määrä on vähentynyt 0,2 prosenttia. Kustannukset edunsaajaa kohti ovat kaikissa maakunnissa korkeammat kuin vuonna 2005. Pirkanmaan alueen suuresta kustannusnoususta 10 prosenttia selittyy Tampereen ja Vammalan kaupungin suurilla opeustoitimen taksikuljetusten lisäyksellä ja Tampereen kaupungin lisääntyneillä linja-autojen tilausajoliikenteillä.

Taulukko 3. Peruskoululaisten kuljetuskustannukset maakunnittain vuosina 2005 ja 2007

Maakunta	Kuljetusten saajia vuonna 2007	Kustannukset vuonna 2007, milj.euroa	Kustannukset saajaa kohti, 2007, euroa	Saajien määrän muutos 2005–2007, %	Kustannusten muutos, 2005–2007, %
Varsinais-Suomi	11829	14,9	1259	-2,4	11,1
Satakunta	5623	7,0	1245	2,4	5,2
Pirkanmaa	10751	12,6	1172	-1,6	20,0
Keski-Suomi	7992	11,5	1439	-0,8	15,2
Etelä-Pohjanmaa	7152	8,5	1188	6,0	15,5
Pohjanmaa	5754	7,4	1286	-0,7	19,1
Keski-Pohjanmaa	1983	2,4	1210	-4,2	6,6
Länsi-Suomi	51084	64,3	1259	-0,2	14,1

Peruskoululaisten kuljetuskustannuksista taksikuljetukset ja linjaliikenteen matkaliput muodostavat kaksi suurinta erää. Taksikuljetusten osuus on lähes 53 prosenttia ja matkailukustannusten osuus lähes 38 prosenttia kuljetuskustannuksista. Taksikuljetusten osuus on yli puolet kaikissa muissa maakunnissa paitsi Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla.

Etelä-Pohjanmaan, Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnassa on panostettu suhteessa enemmän avoimeen joukkoliikenteeseen. Muissa maakunnissa linja-autojen tilausajoliikenteen ja taksikuljetusten kustannukset ovat kasvaneet. Avoimen joukkoliikenteen tarjonta on maaseutu ympäristössä usein riippuvainen koululaisten kuljetuksista. Tarjonnan varmistaminen myös tulevaisuudessa edellyttää, että kunnat kuljetusratkaisuisaan suosivat avoimen joukkoliikenteen käyttöä.

Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelumatkojen, sekä palveluliikenteen kuljetuskustannukset 2007 ja muutos vuosina 2005–2007

Tarkastelujaksolla 75 vuotta täyttäneiden väestöosuus on kasvanut 5 prosenttia. Tätä korkeammat kyseisen ikäryhmän väestöosuuden muutokset ovat olleet Keski-Suomessa (6,2 prosenttia), Pirkanmaalla (6,7 prosenttia) ja Keski-Pohjanmaalla (6,1 prosenttia). Pohjanmaalla muutos on ollut hitainta (2,4 prosenttia).

Ikäihmisten määrän kasvaessa erilliskuljetuspalvelujen 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.

Sosiaalihuoltolain 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.

Vammaispalvelulain mukaisten matkojen osuus sosiaalitoimen kokonaiskustannuksista on 68 prosenttia. Tämän keskiarvon ylittää ainoastaan Pirkanmaa, jossa vammaispalvelulain matkat muodostavat 82 prosentin osuuden.

Taulukko 4. Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset / vammaispalvelulain mukaiset kuljetusedun saaja maakunnittain 2005 ja 2007 ja kustannusten muutos

Maakunta	2005	2007	Kustannusten muutos, %
Varsinais-Suomi	1 242	1 365	9,9
Satakunta	698	778	11,5
Pirkanmaa	993	901	-9,3
Keski-Suomi	833	1 054	26,5
Etelä-Pohjanmaa	1 110	1 057	-4,8
Pohjanmaa	755	824	9,1
Keski-Pohjanmaa	652	738	13,2
Länsi-Suomi	960	1 027	7,0

* Vaasan kaupungin vuoden 2005 tiedot puuttuvat. Pohjanmaan kustannustiedot ovat ilman Vaasan kaupungin tietoja.

Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain sekä palvelu- ja asiointiliikenteen kuljetuskustannukset 75 vuotta täyttäneitä kohden ovat nousseet 8,6 prosenttia vuodesta 2005 vuoteen 2007. Vammaispalvelulain mukaisissa kuljetuksissa saajien määrä on noussut 10 prosenttia. Kustannusnousu vammaispalvelulain mukaista saajaa kohden on ollut 7,0 prosenttia. Suurin kasvu on ollut Keski-Suomen alueella, jossa vpl-edun saajat ovat vähentyneet, mutta kustannukset ovat jatkaneet nousuaan. Pirkanmaalla kustannukset vpl-edun saajaa kohden ovat vähentyneet suurelta osin siksi, että Tampereen-seudulla on otettu käyttöön matkapalvelukeskusjärjestelmä, jonka avulla kuljetukset ovat tehostuneet.

Valtakunnallinen trendi on, että vaikeavammaisten kuljetuspalvelut painottuvat yhä voimakkaammin vanhimpiin ikäluokkiin.

Kustannusten nousuvauhti on hieman hidastunut. Pirkanmaalla kustannukset ovat 75 vuotta täyttäneitä kohden alentuneet 7,4 prosenttia vuodesta 2005 vuoteen 2007. Ilmiö selittyy osittain sillä, että matkojen järjestämistä on tehostettu Tampereella ja ympäristökunnissa yhdistelemällä erilliskuljetukset.

Taulukko 5. Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelumatkojen, sekä palveluliikenteen ja asiointitaksien kuljetuskustannukset yli 75-vuotiasta kohden vuonna 2007, euroa ja muutos 2005–2007, prosenttia

Maakunta	75-vuotta täyttäneitä	Sosiaali-toimi, 2007	VPL-matkat, 2007	Palveluliikenne, 2007	Asiointitaksit, 2007	Kustannukset yhteensä, 2007, milj. euroa	Kustannukset 75 vuotta täyttäneitä kohden, euroa	Muutos 2005–2007, %
Vars.-Suomi	39 289	0,85	9,4	1,94	0,07	12,3	313	28,1
Satakunta	21 683	0,33	2,8	0,24	0,14	3,5	161	11,0
Pirkanmaa	32 693	0,48	9,9	1,40	0,09	10,6	363	-7,4
Keski-Suomi	22 242	0,61	4,5	0,49	0,14	5,7	256	7,7
Etelä-Pohj.a	18 704	0,41	2,4	0,33	0,09	3,2	171	9,8
Pohjanmaa	16 313	0,30	2,2	0,29	0,03	2,8	172	24,6
Keski-Pohj.	5 834	0,85	1,0	0,03	0,01	1,1	196	19,4
Länsi-Suomi	156 758	3,83	32,2	4,72	0,57	39,2	258	8,6

Ikäihmisten ja liikuntaesteisten kuljetuskustannusten muutos vuosina 2002–2007 ja arvio vuoden 2015 kustannustasosta

Länsi-Suomen läänin alueella on vuonna 2015 tilastokeskuksen ennusteen mukaan asukkaita 2,9 prosenttia enemmän ja 75 vuotta täyttäneitä asukkaita 13,6 prosenttia enemmän kuin vuonna 2007. Länsi-Suomen läänissä kustannusnousu 75 vuotta täyttäneitä kohden oli 26,1 prosenttia vuodesta 2002 vuoteen 2007. Vuonna 2015 kustannukset 75 vuotta täyttäneitä kohden ovat arviolta nousseet 45,7 prosenttia ja asukasta kohden 47,6 prosenttia.

Jos kunnat jatkavat korvaamiensa kuljetusten järjestämistä nykyisellä tavalla ennakoidaan kustannusten kasvavan vuoteen 2015 mennessä asukasta kohden vähiten Pirkanmaan alueella (noin 31 prosenttia). Muilla alueilla kustannukset kasvanevat noin 50 prosenttia tai enemmän.

Palveluliikenteen rooli kuljetuspalvelujen tarjonnassa ikäihmisille ja liikuntaesteisille

Esteetön liikennejärjestelmä on sellainen, että myös lapset, iäkkäät ja toimintaesteiset henkilöt suoriutuvat turvallisesti päivittäisestä liikkumisestaan. Toimintarajoitusten on todettu olevan selvästi yhteydessä ikään, joten väestön ikääntyminen lisää ikääntymistä kompensoivien palvelujen tarvetta.

Palveluliikenteen tavoitteena on parantaa ikääntyvien ja toimintaesteisten ihmisten mahdollisuuksia liikkumiseen ja omatoimiseen elämään sekä hillitä yhteiskunnan maksamien erilliskuljetusten kustannusten kasvupainetta. Lisäksi tavoitteena on useimmiten myös parantaa joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa tai tarjota kuljetuspalveluja alueilla, joilta joukkoliikennepalvelut puuttuvat kokonaan. Palveluliikenne voi olla kutsuohjattua, kiinteällä tai joustavalla reitillä tai ilman ennalta määrättyä reittiä ajavaa, kaikille avointa joukkoliikennettä.

Länsi-Suomen läänin kunnille tehtiin tätä arviointia varten kysely palveluliikenteestä. Kyselyn vastausprosentti oli 47,3.

Kyselyyn vastanneista 74 kunnassa (83 prosenttia) toimii palveluliikenne. Näistä palveluliikenne hoidetaan sekä linja-autolla että taksikalustolla 16 kunnassa. Palveluliikenteessä linja-autokalustoa on 35 ja taksikalustoa 57 kunnassa. Palveluliikenteen kattavuus vaihtelee suuresti. Joissakin kunnissa palveluliikenteen kattavuus on 100 prosenttia, vähimmillään vain 10 prosenttia kunnan asukkaista asuu palveluliikenteen toiminta-alueella.

Integroimalla palveluliikenne paikallisliikenteeseen, paikallisliikennekaupungit voivat saada valtionavustusta palveluliikenteiden ylläpitoon 50 prosenttia syntyvään alijäämään. Muut kunnat voivat saada avustusta vain käynnistämiseen tarkoitetun kahden vuoden kokeilun ajan. Hyvin järjestetyt palveluliikenteet ovat saavuttaneet asukkaiden keskuudessa suuren suosion, mistä syystä käynnistettyjä palveluliikennekokeiluja harvoin lopetetaan. Palveluliikennejärjestelmiä otetaan jatkuvasti käyttöön yhä useammassa kunnassa ja se on jäänyt pysyväksi julkisen liikenteen palvelumuodoksi.

Esteettömiä takseja tarvitaan tulevaisuudessa enenevässä määrin

Taksilla liikennöinti on luvanvaraista. Vuonna 2007 voimaan tulleen taksilain tavoitteena on turvata laadukkaiden taksipalveluiden saatavuus. Taksiliikennelain 19 § mukaan lääninhallituksen tulee vuosittain vahvistaa kuntakohtaiset taksilupien enimmäismäärät. Lupien enimmäismäärää koskevassa kiintiöpäätöksessä määrätään, kuinka moneen taksilupaansisällytetään esteettömyyttä koskevat määräykset eli montako inva-varusteista taksia kunnassa on. Takseilla tyydytetään yksilölliset kulkemistarpeet ja hoidetaan yhteiskunnan rahoittamia kuljetuksia. Osalle käyttäjistä soveltuu normaali henkilöauto, monien liikkumista helpottaa kääntyvä istuin ja riittävästi avautuva ovi, osa tarvitsee pyörätuolin kuljetamiseen mitoitettua autoa.

Länsi-Suomen läänin alueella on taksilupien enimmäismääräksi vuodeksi 2009 vahvistettu 5 534 taksilupaa. Näistä 468 on esteetöntä. Tuhatta yli 75-vuotiasta kohti esteettömiä takseja on kiintiöity 2,9. Pirkanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnan alueella esteettömiä takseja on kiintiöity eniten tuhatta asukasta kohden ja Pohjanmaan maakunnassa vähiten. Jokaisessa kunnassa esteettömiä takseja on kiintiöity vähintään yksi.

Arviointiryhmä

Liikennesuunnittelija, kauppatiet. yo Anders Pulkkis (teemavastaava)
Ylitarkastaja, TTM Jari Lehtonen
Lääninsosiaalitarkastaja, VTM Pirkko Pakkala

Tietolähteet

Kysely kuntien rahoittamista kuljetuksista
Kysely kuntien kuljetuspalveluista
Kysely kaupunkimaista paikallisliikennettä omaaville kaupungeille
Tilastokeskuksen tiedot peruskoulun oppilaiden lukumäärästä
Tilastokeskuksen tiedot kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärästä
Tilastokeskuksen tiedot taksiliikenteen indeksistä 2005, 2006 ja 2007
Tilastokeskuksen ja kuntaliiton väestötiedot
Vallu-järjestelmä
Sotka