

TUTKIMUSRAPORTTI

VTT-R-00564-25



SmartRail#3

Taustaselvitys: Sote-alan henkilökuljetusten kehittäminen ja digitaaliset ratkaisut

Kirjoittajat:	Olli Kuusisto Olli Pihlajamaa
Luottamuksellisuus:	VTT Public
Versio:	15.12.2025

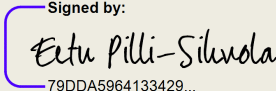


Raportin nimi Taustaselvitys: Sote-alan henkilökuljetusten kehittäminen ja digitaaliset ratkaisut	
Asiakkaan nimi, yhteyshenkilö ja yhteystiedot Business Finland, Mikko Kiiskinen, mikko.kiiskinen@businessfinland.fi	Asiakkaan viite Dnro 830/31/2023
Projektin nimi SmartRail#3	Projektin numero/lyhytnimi 136630
Raportin laatija(t) Olli Kuusisto, Olli Pihlajamaa	Sivujen/liitesivujen lukumäärä 52/
Avainsanat Digitaaliset palvelut, palvelukonseptit, kaupunkiliikenne/kaupunkiliikkuminen, sote-kuljetukset, esteettömyys, saavutettavuus	Raportin numero VTT-R-00564-25
Tiivistelmä SmartRail ekosysteemin 3. innovaatiovaiheen työpaketissa 3 haettiin kaupunkiliikkumisen uusiin ja innovatiivisiin digitaalisiin ratkaisuihin nojaavia konsepteja, jotka tekevät kestävästä liikkumisesta entistä houkuttelevampaa, esteettömämpää ja sujuvampaa. Lupaavimmista konsepteista on tarkoitus rakentaa yhteiskehittämällä yritysten ja kaupunkitoimijoiden kanssa demonstraatioita tai pilottitoteutuksia, joiden avulla konseptien toimivuutta testataan. Projektin suunnitteluvaiheessa yhtenä konseptina nousi esille joukkoliikenteen laajempi hyödyntäminen sosiaali- ja terveysalan (sote) kuljetuksissa. Pyrkimyksenä on digitaalisten palvelujen avulla kasvattaa joukkoliikenteen sekä muiden edullisempien ja kestävämpien liikkumismuotojen käytön osuutta yhteiskunnan tukemissa kuljetuksissa. Selvityksen tarkoituksena on ollut tukea konseptointia selvittämällä tuettujen sote-kuljetusten (Kelan ja hyvinvointi-alueiden) nykytilannetta ja kehittämistarpeita ja näin ohjata digiavusteisten kestävästä kulkumuutosiirtymää tukevien, palvelutasoa parantavien ja parhaimmillaan myös yhteiskunnallisia säästöjä tuovien ratkaisujen kehittämistä. Siinä selvitettiin tuettuja sote-kuljetuksia ohjaavaa lainsäädäntöä ja ohjeistusta, niiden käyttäjien kokemia joukkoliikenteen käytön haasteita ja esteitä, sekä joukkoliikenteen matkaketjujen esteettömyys- ja saavutettavuustilannetta. Lisäksi tutustuttiin aiempiin julkisesti tuettuja kuljetuksia koskeviin raportteihin ja selvityksiin. Keskeisenä tavoitteena oli löytää kohderyhmiä ja/tai käyttötilanteita, joissa yhteiskunnan tukemat kalliit taksikuljetukset olisivat joiltakin osin korvattavissa joukkoliikenteellä. Selvityksen tuloksena selkeitä tällaisia ryhmiä ei löytynyt, koska käytännössä kaikki tuettuja taksikuljetuksia saavat ovat tavalla tai toisella toimintarajoitteisia. Tuettuja taksikuljetuksia saavat lakien perusteella henkilöt, jotka eivät pysty käyttämään joukkoliikennettä niillä matkoilla, joita heidän tarvitsee kulkea. Toisaalta taksietuuksien saajistakin osa käyttää myös joukkoliikennettä soveltuvissa tapauksissa. Selvityksen pohjalta sote-kuljetusten kestävyyttä on joukkoliikenteen laajemman hyödyntämisen lisäksi mahdollista parantaa julkisesti tuettuja kuljetuksia yhdistelemällä, hyödyntämällä palvelu- ja asiointiliikennettä laajemmin, sekä kuljetusten tilaus- ja tuotantojärjestelmien digitalisoitumisen tuoman tehostumisen kautta. Joukkoliikenteen kehittämistarpeita etenkin sote-kuljetusten näkökulmasta nähdään olevan kolmella tasolla: 1) liikennevälineiden ja liikenneinfrastruktuurin esteettömyys, 2) matkaketju- ja sen esteettömyystieto sekä 3) matkaketju- ja esteettömyystiedon saavutettavuus. Konseptoidut digitaaliset palvelut voivat tukea em. kehitystä auttamalla käyttäjiä löytämään helposti esteettömät vaihtoehdot. Ne mahdollistavat tietoturvallisia ja yksityisyyden takaavia henkilökohtaiseen tietoon perustuvia palveluita sekä uusia innovatiivisia matkan suunnittelua ja suorittamista tukevia, jopa personoituja opastusratkaisuja. Tällaiset digitaaliset palvelut ja niitä yhdistävät ratkaisut madaltavat joukkoliikenteen käyttökynnystä kaikkien käyttäjien osalta.	
Luottamuksellisuus	VTT Public
Espoo 15.12.2025 Laatija Olli Kuusisto Erityisasiantuntija	Tarkastaja Raine Hautala Principal Scientist
VTT:n yhteystiedot olli.pihlajamaa@vtt.fi	
Jakelu (asiakkaat ja VTT) Business Finland, VTT	
VTT:n nimen käyttäminen mainonnassa tai tämän raportin osittainen julkaiseminen on sallittu vain Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:ltä saadun kirjallisen luvan perusteella.	



Hyväksyminen

TEKNOLOGIAN TUTKIMUSKESKUS VTT OY

Päivämäärä:	19 December 2025
Allekirjoitus:	Signed by:  79DDA5964133429...
Nimi:	Eetu Pilli-Sihvola
Asema:	Lead



Sisällysluettelo

Lyhenteet.....	4
1. Johdanto	5
1.1 SmartRail#3-projekti liikkumispalveluiden kehittämisen tukena	5
1.2 Sosiaali- ja terveysalan tuettujen kuljetuspalveluiden tilanne.....	5
1.3 Raportin tavoite ja sisältö	8
2. Kelan ja hyvinvointialueiden tukemat kuljetukset, lainsäädäntö ja ohjeistukset.....	10
2.1 Kelan ja hyvinvointialueiden tukemat kuljetukset osana yhteiskunnan tukemia kuljetuksia	10
2.2 Kelan ja hyvinvointialueiden kuljetuksiin liittyvä lainsäädäntö	11
2.3 Kela-kuljetuksia koskeva ohjeistus	13
2.3.1 Sairausvakuutuslaki ja sen soveltaminen	13
2.4 Hyvinvointialueen sote-kuljetuksia koskeva ohjeistus	14
2.4.1 Vammaispalvelulaki ja sen soveltamista koskevaa materiaalia	14
2.4.2 Sosiaalihuoltolaki	17
2.5 Yhteenveto sote-kuljetusten myöntöperusteista	18
3. Kelan ja hyvinvointialueiden tukemat kuljetukset käytännössä	19
3.1 Kela-kuljetukset.....	19
3.2 Hyvinvointialueiden tukemat sote-kuljetukset	21
3.3 Esimerkkejä sote-kuljetusten uusista digitaalisista palveluista.....	23
3.3.1 Oksa-verkkosovellus kuljetuspalvelujen tilaamiseen (Pirkanmaan hyvinvointialue, Tuomi Logistiikka Oy).....	23
3.3.2 SoteKaista-ratkaisu hyvinvointialueiden kuljetuspalvelujen järjestämiseen (Taksikuutio Oy).....	24
4. Aikaisempien tuettuja kuljetuksia koskevien kehityshankkeiden ja selvitysten havaintoja.....	25
5. Kelan ja hyvinvointialueiden tukemien kuljetusten käyttäjät.....	28
6. Esteettömyys ja saavutettavuus liikkumispalveluiden järjestämisessä.....	30
6.1 Matkaketjujen esteettömyyden tekijät.....	30
6.2 Matkatietojen ja niihin liittyvien esteettömyystietojen saatavuus ja saavutettavuus koko matkaketjun osalta	32
6.3 Esteettömyysaasteet.....	33
7. Muita toimintaympäristöön liittyviä rajoitteita ja mahdollistajia	34
7.1 Liikennepalvelujen puolesta-asiointia ja kuljetusten yhdistelyä koskeva lainsäädäntö ...	34
7.1.1 Digitaalisen identiteetin lompakko (eIDAS).....	35
7.1.2 Matkatietoon ja matkatietopalveluiden avaamiseen liittyvä lainsäädäntö.....	35
7.2 Teknologiaratkaisut.....	37
7.2.1 Eurooppalainen digitaalisen identiteetin lompakko	37
7.2.2 Digitransit – avoin kehitysalusta reittioppaille	38
8. Kehitysaiioita.....	39
8.1 Joukkoliikenne suuremmaksi osaksi tuettuja sote-kuljetuksia.....	39
8.2 Joukkoliikennelipun ja -opastuksen yhdistäminen asiakaskutsuun	40
9. Yhteenveto ja johtopäätökset	41
Lähteet.....	44
Sidosryhmäkontaktointit.....	52



Lyhenteet

Digitransit	Useaan avoimeen lähdekoodiin perustuvaan komponenttiin perustuva tuote ja palvelu, joka tarjoaa alustan valtakunnallisten reittioppaiden kehittämiseksi.
DVV	Digi- ja väestötietovirasto
EHL	Kehitysvammaisten erityishuoltoa koskeva laki
eIDAS	electronic IDentification, Authentication and trust Services – EU:n sääntely, joka luo yhdenmukaiset puitteet sähköiselle tunnistamiselle, todentamiselle ja luottamuspalveluille koko Euroopan unionin alueella.
ELY-keskus	Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
HE	Hallituksen esitys
HVA	Hyvinvointialue
ITS-direktiivi	Intelligent transport systems – EU:n sääntely, jonka tarkoituksena on perustaa puitteet tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) koordinoitun ja johdonmukaisen käyttöönoton ja käytön tukemiseksi EU:ssa ja erityisesti sen jäsenvaltioiden rajojen yli.
Kela	Kansaneläkelaitos
LUVN	Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue
LVM	Liikenne- ja viestintäministeriö
MDMS	Multimodal digital mobility service, multimodaalinen digitaalinen liikkumispalvelu
MMTIS	Multimodal travel information services – EU:n sääntely, joka luo yhdenmukaiset toimintapuitteet multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamiselle koko EU:n laajuisesti.
Pirha	Pirkanmaan hyvinvointialue
SHL	Sosiaalihuoltolaki
Sote	Sosiaali- ja terveydenhuolto
Sote-kuljetukset	Hyvinvointialueiden vammaispalvelulain (VPL) ja sosiaalihuoltolain (SHL), sekä Kelan sairausvakuutuslakiin (SVL) perustuvat kuljetukset
STAKES	Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus, STM:n hallinnonalalla vuosina 1992–2008 toiminut asiantuntijakeskus, jonka ydintoimintoja olivat tutkimus, kehittäminen ja tietovarannot.
STM	Sosiaali- ja terveysministeriö
SVL	Sairausvakuutuslaki
TAYS	Tampereen yliopistollinen sairaala
THL	Terveyden ja hyvinvoinnin laitos
Traficom	Liikenne- ja viestintävirasto
VM	Valtiovarainministeriö
VPL	Vammaispalvelulaki
Yle	Yleisradio



1. Johdanto

1.1 SmartRail#3-projekti liikkumispalveluiden kehittämisen tukena

SmartRail-hankekokonaisuuden tavoitteiden ja Tampereen kaupungin (2021) [Kestävän kaupunki-liikkumisen suunnitelman](#) mukaista kestävästä kulkumuotosiirtymää voidaan edistää mm. parantamalla joukkoliikenteen houkuttelevuutta esim. hinnoittelun, riittävän tarjonnan sekä joukkoliikenteen palvelujen käytettävyyden, esteettömyyden ja saavutettavuuden avulla (Pihlajamaa 2024).

SmartRail#3-projektin tavoitteena on vauhdittaa kestävästä, energiatehokkaan ja turvallisesti automatisoituvan kaupunkiliikenteen skaalattavia ratkaisuja. Kestävyys ymmärretään tässä kontekstissa ekologisena, taloudellisena ja sosiaalisena kestävyysnä. Kuljetuspalveluja kehittämällä on mahdollista parantaa kaikkia kolmea.

Projektin työpaketti 3:ssa luodaan kaupunkiliikkumisen uusiin, innovatiivisiin ja kestäviin digitaalisiin ratkaisuihin nojaavia konsepteja, jotka tekevät kestävästä liikkumisesta entistä houkuttelevampaa, esteettömämpää ja sujuvampaa. Lupaavimmista konsepteista on tarkoitus rakentaa yhteiskehittämällä yritysten ja kaupunkitoimijoiden kanssa demonstraatioita tai pilottitoteutuksia, joiden avulla konseptien toimivuutta testataan niiden viimeistelemiseksi. Konseptit ja niiden todennukset voivat koostua yksittäisistä erillisistä ratkaisuista tai muodostaa yhdessä laajemman kokonaisuuden.

Projektin suunnitteluvaiheessa yritysten kanssa esille nousseita konsepteja ovat mm. kutsuohjatun liikenteen ja taksien integroiminen matkaketjujen osaksi, matkailijalle suunnatut kaupunkipalveluilla rikastetut digitaaliset liikkumispalvelut, *joukkoliikenteen hyödyntäminen sote-kuljetuksissa (ja integroiduissa muissa palveluissa) digitaalisten puolesta-asiointipalveluiden ja MyData -ratkaisujen avulla sekä Tampereen yliopistollisen sairaalan (TAYS) alueen edistynyt opastus osana raitiovaunun perusteista matkaketjua*. Myöhemmin nousi esille edistettävänä konseptina *yksityisautoilun vähentäminen maksuttomalla joukkoliikenteellä sairaalakäynneillä*.

Sote-kuljetusten osalta pyrkimyksenä on digitaalisten palvelujen avulla kasvattaa joukkoliikenteen ja muiden edullisempien ja kestävämpien liikkumismuotojen käytön osuutta yhteiskunnan tukemisessa kuljetuksissa. Käytännössä tavoitteena on digitaalinen ratkaisu, joka tukee sote-kuljetusten tehostamista, säästöjä ja samalla palvelun laadun parantamista. Fokuksessa ovat seuraavan sukupolven ratkaisut, joissa pyritään liikkumisen ja kaupunkilaisten palveluiden integroimiseen, uusien nousevien liikkumismuotojen yhdistämiseen sujuvien matkaketjujen osaksi, sekä edistyneisiin eri käyttäjätarpeet huomioiviin opastus- ja maksamispalveluihin.

Sote-kuljetuksilla tarkoitetaan tässä raportissa [sairausvakuutuslain](#) (SVL 1224/2004) perusteella järjestettäviä Kelan sekä [vammaispalvelu-](#) ja [sosiaalihuoltolain](#) (VPL 675/2023, SHL 1301/2014) perusteella järjestettäviä hyvinvointialueiden tuettuja kuljetuksia.

1.2 Sosiaali- ja terveysalan tuettujen kuljetuspalveluiden tilanne

Euroopassa ja Suomessa on jo pitkään nähty kehitys, jossa työikäisten osuus laskee ja eläkeikäisten osuus kasvaa. Tämä aiheuttaa omalta osaltaan kasvupainetta sosiaali- ja terveysmenoihin, joihin vaikuttaa myös mm. väestön sairastavuus. (Linnosmaa & Auvinen 2024)

Sama kehitys vähentää suhteellisesti valtion tuloja, mikä puolestaan lisää tehostamispainetta sosiaali- ja terveyspalveluihin. Valtiovarainministeriön [menopainelaskelman](#) 2024 (ilman alueiden omia sopeutustoimia) mukaan kustannukset nousisivat vv. 2023-2026 keskimäärin 4,8 % 24,5 miljardista eurosta 28,2 miljardiin euroon. Julkisen talouden suunnitelman rahoituksen ja menopaine-

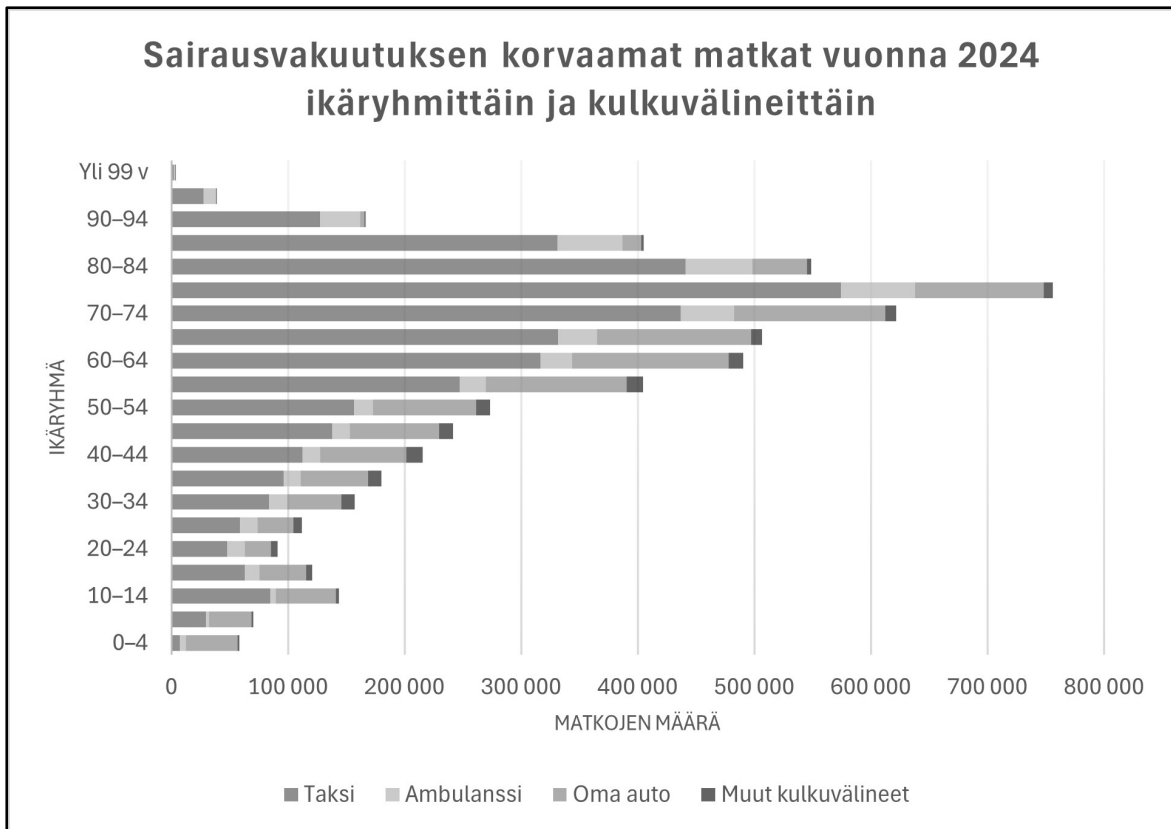


laskelman välillä on yhteensä 5,4 miljardin ero. Alueiden arvioitujen sopeuttamistoimien kumulatiiviset säästöt ovat vastaavalla ajanjaksolla yhteensä 3,5 miljardia euroa (3,3 %), eli siltikin alijäämä olisi lähes 2 miljardia euroa (1,8 %). (VM 2024a)

Edellä mainittu väestön ikääntymiskehitys lisää myös sosiaali- ja terveysalan (Kelan ja hyvinvointialueiden) tuettujen kuljetusten tarvetta, sillä esimerkiksi Kela-kuljetuksia koskevan sairausvakuutuslain (SVL 1224/2004) perusteella korvaamista matkoista yli 55 % oli vähintään 65-vuotias (Kela 2025a), ja esimerkiksi sosiaalihuoltolain (SHL 1301/2014) mukaiset tuetut kuljetukset kohdennetaan käytännössä etenkin pienituloisille ikääntyneille (Pirha 2024a, LUVN 2024a). Kuva 1 esittää Kelan korvaamat matkat vuonna 2024 ikäryhmittäin ja kulkuvälineittäin.

Samaan aikaan sosiaali- ja terveys- eli sote-alan tekeillä olevat muutokset vähentävät hyvinvointialueiden (HVA) palvelupisteiden määriä ja niiden aukioloaikoja. Tämänkin on arveltu vaikuttavan Kelan tuettujen kuljetusten määrään ja kustannuksiin. Kelan erikoistutkija Päivi Tillmanin mukaan ”on mahdollista, että välimatkat terveys- ja kuntoutuspalveluihin kasvavat, jolloin korvattavien matkojen määrä ja korvausten euromäärä voivat kasvaa. Toisaalta sähköiset palvelut ja kotiin tuotavat palvelut voivat vähentää tarvetta matkoille.” (Kela 2024a)

Vaikka sote-kuljetuksissa on kustannuspaineita, niin niitä koskeva kansallinen ja kansainvälinen sääntely on pääosin velvoittavaa, mikä tarkoittaa, että tietty palvelutaso on lisääntyneistä haasteista huolimatta säilytettävä. Sote-kuljetusten tarve ei myöskään ole vähentynyt, vaan on kasvussa.



Kuva 1 Sairausvakuutuksen korvaamat matkat vuonna 2024 ikäryhmittäin ja kulkuvälineittäin Kelan mukaan (Kela 2025a).



alueella noin 1,7 miljoonan euron säästöä. Tämä toki vaatisi myös investointeja kuljetusten hallintajärjestelmiin, mutta voisi yhdenmukaistaa/vähentää niitä, ja toisaalta tuoda säästöjä myös prosessointikustannuksissa.

Taksimatkojen korvauksia (miljoonaa euroa)				
Koko Suomi	Kela	HVA	Yhteensä	Säästö 5 %
2023	182,9	197,1*	380	19,0
2024	208,8	208,8*	417,6	20,9
Pirkanmaa	Kela	HVA	Yhteensä	Säästö 5 %
2023	14,8	25,0	39,8	2,0
2024	16,4	26,4	42,8	2,1

Kuva 3. Matkakorvausten hypoteettinen säästö euroissa, jos taksikustannuksia saataisiin vähennettyä 5 %. (Pohjatietojen lähteet: Kela 2025a, Peiponen ym. 2024, Pirha 2025)

*Hyvinvointialueiden koko Suomen korvaukset v. 2023 ja 2024 on arvioitu siten, että taksikustannusten osuus taksi- ja ambulanssikustannuksista on samaa luokkaa kuin Pirkanmaalla, ja vuoden 2024 osalta taksi- ja ambulanssikustannukset on arvioitu vuoden 8 ensimmäisen kuukauden tietojen pohjalta (ks. Kuva 2).

1.3 Raportin tavoite ja sisältö

Tämän raportin tavoitteena on luoda kuva sote-kuljetuksiin liittyvän toimintaympäristön nykytilanteesta ja näin luoda pohja siihen luotaville digitaalisten palveluiden mahdollisuuksien tunnistamiselle, vaatimuksien määrittelylle, suunnittelulle ja toteutukselle. Raportin keskiössä ovat sosiaali- ja terveysalan tuettujen liikkumispalveluiden sääntely ja käytännön toteutus, ko. palveluiden käyttäjäryhmät sekä niihin liittyvät saavutettavuus- ja esteettömyysvaatimukset. Raportin on tarkoitus ohjata projektissa tuotettavien digiavusteisten kestävää kulkumuotosiirtymää tukevien, palvelutasoa parantavien ja parhaimmillaan myös yhteiskunnallisia säästöjä aikaansaavien ratkaisujen kehittämistä.

Raportissa ei käsitellä tekniseen toteutukseen liittyviä asioita.

Luvussa 2 annetaan yleiskatsaus yhteiskunnan julkisin varoin tuettuihin kuljetuksiin, joihin tässä raportissa tarkemmin käsitelty Kelan ja hyvinvointialueiden tukemat ns. sote-kuljetuksetkin kuuluvat, ja syvennetään tarkastelua Kelan ja hyvinvointialueiden tukemiin kuljetuksiin käymällä läpi niihin liittyvää lainsäädäntöä ja sen pohjalta luotuja ohjeistuksia.

Luvussa 3 käydään läpi Kelan ja hyvinvointialueiden kuljetuksien järjestämistä käytännössä, jossa esimerkkinä tarkastellaan erityisesti Pirkanmaan aluetta.

Luvussa 4 tehdään yhteenveto aiempien tuettujen kuljetusten kehityshankkeiden ja selvitysten havainnoista.

Aikaisemman tarkastelun ja niihin liittyvien sidosryhmäkontaktointien perusteella **luvussa 5** tunnistetaan sote-kuljetusten piiriin kuuluvia käyttäjäryhmiä sekä heidän tarpeitansa ja erityispiirteitensä.

Luvussa 6 tarkastellaan tarkemmin esteettömyys- ja saavutettavuustarpeita sekä niihin liittyvää lainsäädäntöä, mitkä täytyy huomioida tuettuja liikkumispalveluita sekä esimerkiksi niihin liittyviä digitaalisia palveluita edellä mainituille käyttäjäryhmille tarjotessa ja kehittäessä.



Luku 7 käy lyhyesti läpi sote-kuljetusten järjestämistä tukevien digitaalisten palveluiden kehittämiseen liittyvää sääntelyä ja niihin liittyviä tietoteknisiä ratkaisuja.

Luvussa 8 esitellään lyhyesti kehitysaihia digitaalisista ratkaisuista, joita sote-kuljetusten järjestämisen tueksi SmartRail#3-projektin alkuvaiheen aikana on tunnistettu sekä tässä raportissa esiteltujen havaintojen asettamia vaatimuksia kyseisten aihoiden kehitystyöhön.

Lopuksi **luvussa 9** esitetään yhteenveto ja johtopäätökset raportin keskeisistä havainnoista ja digitaalisten palveluiden tuomista mahdollisuuksista sote-kuljetuksissa tavoiteltujen säästöjen aikaansaamisessa ilman että asiakkaiden palvelutaso heikkenee.

2. Kelan ja hyvinvointialueiden tukemat kuljetukset, lainsäädäntö ja ohjeistukset

2.1 Kelan ja hyvinvointialueiden tukemat kuljetukset osana yhteiskunnan tukemia kuljetuksia

Julkisesti tuettujen kuljetusten kokonaisuus koostuu useiden toimijoiden järjestämisestä henkilö- ja tavarakuljetuksista. Henkilökuljetuksia järjestävät hyvinvointialueet, Kela, kunnat, ELY-keskus ja Puolustusvoimat (Kuva 4).



Kuva 4. Yhteiskunnan kuljetuksia (MMM 2022).

Kuvan 4 mukaisesti **hyvinvointialueet** vastaavat [vammapalvelulain](#) (VPL 675/2023), [sosiaali-huoltolain](#) (SHL 1301/2014) ja [kehitysvammaisten erityishuoltoa koskevan lain](#) (EHL 519/1977) mukaisista kuljetuksista. VPL:n mukaiset matkat sisältävät muun muassa työ- ja opiskelumatkat sekä asiointi- ja virkistysmatkat. SHL:n mukaiset matkat kattavat asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi tehtävät matkat, jotka kohdentuvat käytännössä lähinnä pienituloisiin ikääntyneisiin. EHL koskee kehitysvammaisten erityishuollon matkoja. (MMM 2022)

Kelan vastuulla ovat [sairausvakuutuslain](#) (SVL 1224/2004) mukaiset matkat julkiseen tai yksityiseen terveydenhuoltoon (MMM 2022).

Kuntien vastuulla on kaikille avoin joukkoliikenne ja palveluliikenne, sekä koulumatkat, joiden tarjoamiseen liittyy ikäryhmäkohtaisia kilometrirajoja. Palveluliikenne on kuntien harkinnanvaraista palvelua, joka on yleensä räätälöity iäkkäiden liikkumis- ja asiointitarpeisiin sopivaksi (MMM 2022). Myös osa hyvinvointialueista järjestää palveluliikennettä (Kontaktointi: Traficom).

ELY-keskuksen (elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) vastuulla on kaikille avoin koulu- ja työmatkaliikenteeseen keskittyvä joukkoliikenne kuntien välillä sekä yhteydet kaukoliikenteeseen (MMM 2022).

Lisäksi **Puolustusvoimat** vastaa henkilökuljetuksista varusmiesten osalta. (MMM 2022)



2.2 Kelan ja hyvinvointialueiden kuljetuksiin liittyvä lainsäädäntö

Kelan ja hyvinvointialueiden (HVA) kuljetuksia, eli käytännössä sairauden hoitoon liittyviä ja liikkumisen tukea tarvitsevien henkilöiden kuljetuksia, koskee sekä kansallista lainsäädäntöä että kansainvälisiä sopimuksia liittyen lähinnä henkilöiden yhdenvertaisuuteen. Näitä ovat ainakin YK:n vammaissopimus, Suomen perustuslaki, yhdenvertaisuuslaki, sairausvakuutuslaki, vammaispalvelulaki ja sosiaalihuoltolaki (Pirha 2024b, THL 2025a). Kelan ja HVA:tten kannalta keskeisimmät lait ovat **sairausvakuutuslain** (SVL 1224/2004) mukaiset Kela-korvattavat kuljetukset sekä **vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain** (VPL 675/2023, SHL 1301/2014) mukaiset hyvinvointialueen tuemat liikkumisen palvelut.

[YK:n vammaissopimuksen](#) (YK 27/2016) tarkoituksena on ”edistää, suojella ja taata kaikille vammaisille henkilöille täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti kaikki ihmisoikeudet ja perusvapaudet sekä edistää vammaisten henkilöiden synnynnäisen arvon kunnioittamista”. Sen 20 artikla sanoo, että ”Sopimuspuolet toteuttavat tehokkaat toimet **varmistakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen**, muun muassa:

- helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan;
- helpottamalla laadukkaiden liikkumisen apuvälineiden, laitteiden, apuvälineteknologian sekä erilaisten avustajien ja välittäjien saatavuutta vammaisille henkilöille, muun muassa tarjoamalla niitä kohtuulliseen hintaan;
- antamalla vammaisille henkilöille ja heidän parissaan työskentelevälle asiantuntijahenkilöstölle liikkumistaitoihin liittyvää koulutusta;
- kannustamalla liikkumisen apuvälineitä, laitteita ja apuvälineteknologiaa tuottavia tahoja ottamaan huomioon kaikki vammaisten henkilöiden liikkumisen näkökohdat.”

[Suomen perustuslain](#) (731/1999) 6§ mukaan ”**Ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan** sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.”

[Yhdenvertaisuuslain](#) (1325/2014) 15§ sanoo muun muassa, että ”Viranomaisen, koulutuksen järjestäjän, työnantajan sekä tavaroiden tai palvelujen tarjoajan on tehtävä asianmukaiset ja kulloissakin tilanteessa tarvittavat kohtuulliset mukautukset, jotta vammaisen henkilö voi **yhdenvertaisesti muiden kanssa** asioida viranomaisissa sekä saada koulutusta, työtä ja yleisesti tarjolla olevia tavaroita ja palveluita samoin kuin suoritua työtehtävistä ja edetä työuralla.”

[Sairausvakuutuslain](#) (SVL 1224/2004) luvun 4 mukaan ”Vakuutetulla on **oikeus saada sairauden hoitoon liittyvistä matkakustannuksista korvaus**, jos matka on tehty valtion tai hyvinvointialueen terveydenhuollon toimintayksikköön. Yksityisestä terveydenhuollosta annetussa laissa tarkoitettuun terveydenhuollon toimintayksikköön tai ammatinharjoittajan luokse sairauden hoidon vuoksi tehdystä matkasta vakuutetulle aiheutuneet kustannukset korvataan vain, jos suoritettu tutkimus tai annettu hoito on tämän lain mukaan korvattavaa. Vakuutetun matkakustannukset korvataan sen mukaan, kuinka paljon matka olisi tullut maksamaan käyttäen halvinta käytettävissä olevaa matkustustapaa. Vakuutetun matkakustannukset korvataan kuitenkin erityisajoneuvon käyttöstä aiheutuneiden kustannusten perusteella, jos vakuutetun sairaus, vaikea vamma tai liikenneolosuhteet edellyttävät erityisajoneuvon käyttöä.” Samassa luvussa todetaan myös, että matkakustannusten korvauksella on omavastuu, jonka ylittävät kustannukset korvataan. Tämä on yhdensuuntaiselta matkalta 25 euroa, mutta vuoden aikana 300 euroa ylittävä osa korvataan kokonaan.



[Vammaispalvelulaki](#) (VPL 675/2023) kertoo luvun 3 pykälässä 28, että ”Vammaisella henkilöllä on oikeus saada tarvitsemansa kohtuullinen liikkumisen tuki, jos hänellä on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa **eikä hän pysty itsenäisesti käyttämään julkista joukkoliikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia**”. Saman lain toisessa pykälässä todetaan, että ”Vammaisen henkilön palvelut järjestetään ensisijaisesti sosiaalihuoltolain (1301/2014), terveydenhuoltolain (1326/2010), ikääntyneen väestön toimintakyvyn tukemisesta sekä iäkkäiden sosiaali- ja terveyspalveluista annetun lain (980/2012), varhaiskasvatuslain (628/1998), perusopetuslain tai muun ensisijaisen lain perusteella (1075/2024).”

[Sosiaalihuoltolaki](#) (SHL 1301/2014) puolestaan mainitsee luvun 3 pykälässä 23, että ”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.” Hyvinvointialueiden ohjeiden mukaan kyseeseen tulevat lähinnä pienituloiset ikääntyneet (mm. Pirha 2024a, LUVN 2024a).

[Terveydenhuoltolain](#) (1326/2010) luvun 4 pykälä 40 ja luvun 8 pykälä 73 käsittelevät potilaan ensihoito- ja siirtokuljetuksia.

[Laki kehitysvammaisten erityishuollosta](#) (EHL 519/1977) sanoo, että ”Erityishuoltoa järjestävän hyvinvointialueen on huolehdittava tahdosta riippumattomaan erityishuoltoon tai sitä edeltävään tutkimukseen määrätyn **henkilön kuljetuksesta** toimintayksiköiden välillä.”

[Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista](#) (Asiakasmaksulaki, 734/1992) määrää, että ”hyvinvointialueen sosiaali- ja terveyspalveluista voidaan periä maksu palvelun käyttäjältä, jolle lailla toisin säädetä. Maksu voidaan periä henkilön maksukyvyn mukaan. Palvelusta perittävä maksu saa olla enintään palvelun tuottamisesta aiheutuvien kustannusten suuruinen”. Kuitenkin pykälän 7f mukaan ”**hyvinvointialue voi periä asiakkaalta vammaispalvelulain 28 §:ssä tarkoitetusta liikkumisen tuesta enintään julkisen liikenteen maksua vastaavan maksun tai muun siihen verrattavan kohtuullisen maksun silloin, kun liikkumisen tuki järjestetään vammaispalvelulain 29 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuna kuljetuspalveluna**”.

Kuljetuspalveluja koskevat lisäksi seuraavat lait, joita käsitellään tarkemmin luvuissa 7 ja 8:

[Laki liikenteen palveluista](#) (Liikennepalvelulaki, 320/2017), joka koskee tieliikenteen kuljetusten harjoittamista, kuljetustyöntekijöiden vaatimuksia, liikenteen ohjausta ja hallintaa, tietojen ja tietojärjestelmien yhteensopivuutta, viranomaisia ja valvontaa, liikenteen tietovarantoja, sekä puolesta-asiointia (luku 18/156§).

[Laki digitaalisten palvelujen tarjoamisesta](#) (Digipalvelulaki, 306/2019) pitää sisällään EU:n [esteettömyysdirektiivin](#) (2019/882) mukanaan tuomia henkilöliikennepalvelujärjestelmien saavutettavuus-/esteettömyysvaatimuksia luvussa 3a.

[Esteettömyysdirektiivin](#) mukaan esteettömyysvaatimukset velvoittavat julkisen hallinnon organisaatioita sekä yksityistä sektoria eli kaikkia, jotka tuottavat tai tarjoavat direktiivin alaan kuuluvaa tuotetta tai palvelua kuluttajille. Direktiivi koskee liikenteeseen liittyvistä palveluista verkkosivustoja ja mobiilisovelluksia, sähköisiä matkalippuja ja niiden ostamista, sekä reaaliaikaisia matkustustietoja (STM 2023). Henkilöliikenteen digitaalisia palveluja on jo aiemminkin kuulunut digipalvelulain soveltamisalaan ja siten julkisesti järjestetyn liikenteen verkkosivuja ja mobiilisovelluksia ovat jo velvoittaneet [saavutettavuusvaatimukset](#) (Traficom 2025). Digipalvelulain muutokset laajentavat saavutettavuusvaatimukset laajasti yksityiselle sektorille. Kaikkia lain soveltamisalaan kuuluvia henkilöliikenteen palveluja koskevat digipalvelulain uudet velvoitteet.

Kappaleissa 2.3 ja 2.4 on kuvattu Kelan ja hyvinvointialueiden liikkumispalveluja koskevaa lainsäädäntöä ja ohjeistusta tarkemmin.



2.3 Kela-kuljetuksia koskeva ohjeistus

2.3.1 Sairausvakuutuslaki ja sen soveltaminen

Kela korvaa [verkkosivujensa](#) mukaan julkiseen tai yksityiseen terveydenhuoltoon tehdyn matkan kustannuksia **sairauden, raskauden tai synnytyksen** vuoksi. Se korvaa matkan yksityiseen terveydenhuoltoon, jos hoidosta saa Kela-korvauksen tai jos asiakkaalla on hyvinvointialueen maksusitoumus tai palveluseteli. Matkat korvataan yleensä lähimpään hoitopaikkaan ja halvimman matkustustavan mukaan. **Kuntoutukseen tehtyjä matkoja** Kela korvaa, jos kuntoutus perustuu Kelan tai julkisen terveydenhuollon kuntoutuspäätökseen. Jos mukana täytyy olla saattaja tai perheenjäsen, voi korvausta hakea myös heidän matkakustannuksistaan. (Kela 2025b)

Taksimatkasta voi saada korvausta terveydentilan tai huonojen liikenneyhteyksien vuoksi, kun tilaa sen alueellisesta tilausnumerosta. Taksin käytöstä terveydentilan vuoksi tarvitaan terveydenhuollon antama [todistus](#). Jos terveydenhuollon edustaja tilaa tilausvälityskeskuksesta paluumatkan terveydentilan perusteella, erillistä todistusta ei tarvita. Samaan kuljetukseen ei tule muita asiakkaita, jos on terveydenhuollon todistus oikeudesta matkustaa yksin. (Kela 2025c)

Asiakkaalla voi olla esimerkiksi jokin seuraavista (Kela 2025d):

- liikuntavamma tai sairaus, joka estää pidemmän kävelyn
- muistisairauden tai muun sairauden aiheuttamia orientoitumisvaikeuksia
- suuri infektioherkkyys, jonka vuoksi hän ei voi käyttää julkisia kulkuneuvoja.

Jos joutuu käyttämään taksia **puutteellisten liikenneolosuhteiden vuoksi**, se pitää kertoa tilauspuhelun yhteydessä. Jos osa matkasta on mahdollista matkustaa julkisella kulkuneuvolla, voi käyttää taksia siltä osalta matkaa, kun julkisia kulkuneuvoja ei ole käytettävissä tai odotusaika kulkuneuvon vaihdon vuoksi venyisi kohtuuttoman pitkäksi (yli 1 tunti). (Kela 2025c, Kela 2019)

Tilatussa kuljetuksessa voi yleensä olla myös muita terveydenhuoltoon matkustavia asiakkaita.

Matkojen yhdistelyn vuoksi asiakas

- voi olla perillä terveydenhuollon yksikössä 1 tuntia ennen vastaanottoaikaa,
- voi joutua odottamaan paluukyytiä 1 tunnin. Jos paluukyyti on tilattu vähintään 1 tunti ennen paluuaikaa, ei tarvitse varautua ylimääräiseen odotusaikaan,
- matka-aika voi olla kaksinkertainen verrattuna suoraan taksimatkkaan. Enintään se voi kuitenkin pidentyä 2 tunnilla. (Kela 2025c)

[Kelan ohjeessa terveydenhuollon ammattilaisille taksityypin valinnasta](#) (Kela 2025e), vaihtoehtoina taksi, esteetön ajoneuvo (usein puhutaan invataksista) tai paritaksi, sanotaan seuraavaa:

Esteetön ajoneuvo on tarkoitettu ensisijaisesti vaikeasti liikuntavammaiselle henkilölle, joka tarvitsee apua päästäkseen autoon tai liikkeessaan auton ulkopuolella (esimerkiksi istuu pyörätuolissa matkan aikana). **Pieni esteetön ajoneuvo** soveltuu yleensä tavallista pyörätuolia käyttävälle asiakkaalle.

Hissillinen esteetön ajoneuvo (invataksi) soveltuu sähköpyörätuolia tai sähkömopoa käyttävälle asiakkaalle. Tällöin autossa pitää olla pyörätuolia varten nostin tai leveysuunnassa yhtenäinen kulkuluiska. Asiakkaalla voi myös olla mukanaan iso apuväline, joka ei mahdu tavalliseen taksiin (esimerkiksi kävelyteline).

Kokoon taittuva pyörätuoli on yleensä mahdollista kuljettaa myös henkilöautomallisen taksin tavaratilassa. Kuljettaja yleensä avustaa asiakkaan autoon ja autosta pois riippumatta siitä, millaisella



autolla matka tehdään. Tarvittaessa kuljettaja saattaa asiakkaan sisälle sairaalaan tai kotiin tai noutaa hänet sieltä. Invataksin tai muun esteettömän ajoneuvon ja paritaksin käyttö on perusteltava todistuksen SV 67 kohdassa 11 ”Perustelut”.

Matkojen omavastuu on 25 euroa yhdensuuntaiselta matkalta. Jos matka maksaa yli 25 euroa, Kela korvaa summan, joka ylittää 25 euroa. **Vuosiomavastuu eli matkakatto on 300 euroa vuodessa.** Jos maksaa matkoista kalenterivuodessa itse yli sen, Kela korvaa loppuvuoden matkat kokonaan. Taksimatkojen osalta ei tarvitse hakea korvausta alle 25 euron matkoista. Kela laskee ne mukaan vuosiomavastuuseen, jos taksi on tilattu maakunnan tilausnumerosta. Jos matkustaa muulla kuin taksilla, korvausta voi hakea myös alle 25 euron matkoista. Silloin Kela laskee ne mukaan vuosiomavastuuseen. (Kela 2025b)

Kuljetusten/matkojen yhdistely

Kuljetusten yhdistelyllä tarkoitetaan ensisijaisesti kyseisen kuljetuspalvelun sisällä tapahtuvien kuljetusten yhdistelyä siten, että samassa kuljetuksessa voi olla mukana muitakin matkustavia asiakkaita, jolloin yksittäisen asiakkaan lähtö- ja saapumisaikataulut saattavat joustaa. SVL-pohjaisten Kela-kuljetusten sekä hyvinvointialueiden järjestämien VPL- ja SHL-kuljetusten sisällä kuljetuksia yhdistellään, mutta nykyisten lakien mukaan esimerkiksi VPL-kuljetuksia ei saa käyttää terveydenhuoltoon mennessä ja sama pätee myös toisinpäin. Laajemmassa merkityksessä kuljetusten yhdistelyllä tarkoitetaan erilaisten julkisesti tuettujen kuljetusten (Kuva 4) yhdistelyä.

2.4 Hyvinvointialueen sote-kuljetuksia koskeva ohjeistus

2.4.1 Vammaispalvelulaki ja sen soveltamista koskevaa materiaalia

[Vammaispalvelulain](#) (VPL 675/2023 2 §) mukaan sitä

”sovelletaan erityispalveluiden järjestämiseen niille vammaisille henkilöille, jotka tarvitsevat vamman tai sairauden aiheuttaman pitkäaikaisen fyysisen, kognitiivisen, psyykkisen, sosiaalisen tai aisteihin liittyvän toimintarajoitteen johdosta välttämättä apua tai tukea tavanomaisessa elämässä. Tämän lain perusteella järjestetään palveluita vain, jos muussa laissa tarkoitetut palvelut eivät ole henkilön yksilöllisen palvelutarpeen ja edun kannalta sopivia ja riittäviä.”

Samoin lain 28 § mukaan

”Vammaisella henkilöllä on oikeus saada tarvitsemansa kohtuullinen liikkumisen tuki, jos hänellä on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa eikä hän pysty itsenäisesti käyttämään julkista joukkoliikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia.

Liikkumisen tukea on järjestettävä työ- ja opiskelumatkoihin sekä työllistymistä tukevan toiminnan, työtoiminnan ja muun tavanomaisen elämän matkoihin. Liikkumisen tukea on lisäksi järjestettävä tarvittaessa valmennuksen, erityisen osallisuuden tuen, tuetun päätöksenteon, vaativan moniammatillisen tuen ja lyhytaikaisen huolenpidon matkoihin.

Liikkumisen tuen toteuttamistapaa, määrää ja alueellista laajuutta arvioitaessa on otettava huomioon vammaisen henkilön asiakassuunnitelmaan kirjattu liikkumisen tuen tarve, muut käytettävissä olevat palvelut ja toimintaympäristön esteettömyys. Liikkumisen tuen toteuttamistapa, määrä ja alueellinen laajuus on kirjattava päätökseen.”



Edelleen, lain 29 § sanoo liikkumisen tuen toteuttamistavasta:

"Vammaisen henkilön liikkumisen tuki voidaan toteuttaa yhdellä tai useammalla eri tavalla:

- 1. kuljetuspalveluna;*
- 2. henkilökohtaisen avun avulla;*
- 3. saattajan avulla;*
- 4. antamalla taloudellisena tukena henkilön käyttöön auto tai muu hänelle soveltuva kulkuneuvo;*
- 5. myöntämällä auton tai muun kulkuneuvon hankintaan taloudellista tukea;*
- 6. muulla soveltuvalla tavalla.*

Hyvinvointialueella on oltava käytettävissä liikkumisen tuen toteuttamistavoista vähintään henkilökohtainen apu sekä kuljetuspalvelu ja siihen tarvittaessa liitettävä saattajan apu tai tuki. Hyvinvointialue voi antaa vammaisen henkilön käyttöön auton tai muun kulkuneuvon taikka myöntää auton tai muun kulkuneuvon hankintaan tukea, jos vammaisen henkilön liikkumisen tuen tarve on runsasta.

Kuljetuspalvelumatkoja voidaan yhdistellä toteutettavaksi samalla kulkuvälineellä, jollei siitä aiheudu matkustusajan kohtuutonta pitenemistä tai muuta kohtuutonta haittaa vammaiselle henkilölle.

VPL:n 30 § määrää liikkumisen tuen määrästä seuraavaa, jossa on lain päivityksen jälkeen tullut voimaan vuonna 2025 mahdollisuus matkojen määrän asemesta euro- tai euro- ja kilometrimäärään perustuviin matkoihin, joita voi tehdä koko maan alueella:

"Vammaisella henkilöllä on oikeus saada liikkumisen tukea työ- ja opiskelumatkoihin sekä työllistymistä tukevan toiminnan, työtoiminnan, valmennuksen, erityisen osallisuuden tuen, tuetun päätöksenteon, vaativan moniammatillisen tuen ja lyhytaikaisen huolenpidon matkoihin välttämättä tarvitsemansa määrä. Muun tavanomaisen elämän matkoihin on oikeus saada liikkumisen tukea vähintään 18 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa, ellei vammaisen henkilö hae tätä pienempää määrää matkoja. Vammaisella henkilöllä on oikeus tehdä matkan aikana kohtuullinen pysähdys tai poikkeama asiointia varten.

Hyvinvointialue voi vammaisen henkilön hakemuksesta toteuttaa liikkumisen tuen joko kokonaan tai osittain siten, että sen määrä perustuu matkojen määrän sijaan euromäärään tai kilometri- ja euromäärään. Euromäärää tai kilometri- ja euromäärää määriteltäessä on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon vammaisen henkilön aiemmin liikkumiseen käyttämä kilometrimäärä tai euromäärä ja se, miten tämä määrä vastaa vammaisen henkilön tarpeisiin. Hyvinvointialueen on huolehdittava siitä, että vammaisen henkilön oikeus liikkumisen tukeen toteutuu toteuttamistavasta riippumatta. Vammaisella henkilöllä on hakemuksesta oikeus siirtyä matkojen määrään perustuvaan liikkumisen tukeen. Hyvinvointialue voi vammaisen henkilön hakemuksesta päättää liikkumisen tuen jaksottamisesta korkeintaan yhden vuoden ajalle.

Jos hyvinvointialue on antanut taloudellisena tukena vammaisen henkilön käyttöön auton tai muun kulkuneuvon taikka myöntänyt taloudellista tukea auton tai muun kulkuneuvon hankintaan, vammaisella henkilöllä on oikeus lisäksi saada muuta liikkumisen tukea vähintään 24 yhdensuuntaista matkaa vuodessa, ellei vammaisen henkilö hae tätä pienempää määrää matkoja."



VPL:n 31 § koskee liikkumisen tuen **alueellista laajuutta**, jossa on lain päivityksen jälkeen tullut voimaan vuonna 2025 mahdollisuus euro- tai euro- ja kilometrimäärään perustuviin matkoihin, joita voi tehdä koko maan alueella:

”Työ- ja opiskelumatkojen laajuutta arvioitaessa on otettava huomioon vammaisen henkilön yhdenvertainen oikeus työntekoon ja opiskeluun sekä vammaisen henkilön yksilöllinen liikkumisen tuen tarve.

Muita kuin työ- ja opiskelumatkoja voi tehdä oman asuinkunnan alueella, oman asuinkunnan ja toiminnallisten lähikuntien välillä sekä oman asuinkunnan ja oman elämän kannalta merkittävien kuntien välillä. Toiminnallisella lähikunnalla tarkoitetaan lähintä mahdollista kuntaa, josta vammaisen henkilön tarvitsema palvelu on saatavissa. Oman elämän kannalta merkittävällä kunnalla tarkoitetaan kuntaa, jossa vammaisella henkilöllä on tarve käydä toistuvasti perhe- tai ystävyysuhteen, vapaa-ajan asunnon tai muun vastaavan syyn vuoksi. Erityisestä syystä kertaluonteisia muita kuin työ- ja opiskelumatkoja voi tehdä myös muiden kuntien alueelle.

Euromäärään sekä kilometri- ja euromäärään perustuvia matkoja voi tehdä koko maan alueella.”

[THL:n vammaispalvelujen käsikirjan](#) (THL 2025a) mukaan:

”Kaikille soveltuvan liikkumisen ensisijainen lähtökohta on järjestää liikkuminen esteettömän ja toimivan julkisen joukkoliikenteen avulla ([SHL 1301/2014 23 §](#)). Vammaista henkilöä tuetaan ensisijaisesti käyttämään julkista joukkoliikennettä, johon kuuluu myös kutsu- ja palveluliikenne.

Vammaisen henkilö voi saada sosiaalihuoltolain perusteella myös julkisen liikenteen käytön ohjausta ja ohjattua harjoittelua, saattajapalvelua sekä ryhmäkuljetuksia, jotka ovat ensisijaisia suhteessa vammaispalvelulain mukaiseen liikkumisen tukeen. Lisäksi vammaisen henkilö voi saada itsenäisen liikkumisen ja julkisella joukkoliikenteellä liikkumisen opetteluun vammaispalvelulain 7 §:n mukaista valmennusta. ([SHL 1301/2014 23 §](#))

Julkisten joukkoliikennepalvelujen sopivuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon, onko tällaista liikennettä tosiasiallisesti vammaisen henkilön käytettävissä ja saavutettavissa sillä tavoin, että palvelun tarvitsijoiden tarpeet ja perusoikeudet tulevat turvattua. Julkinen joukkoliikenne ei välttämättä ole vammaiselle henkilölle soveltuva esimerkiksi keliolosuhteiden vuoksi.

Liikkumisen tuella ei ole kuitenkaan tarkoitus korvata sellaisia julkisen joukkoliikenteen puutteita, jotka heikentävät yleisesti alueen asukkaiden liikkumismahdollisuuksia.

*Hyvinvointialueella on velvollisuus järjestää kohtuullinen liikkumisen tuki. Kohtuullisuusarvioinnissa tulee ottaa huomioon esimerkiksi vammaisen henkilön yksilöllinen liikkumisen tarve, matkan pituus ja tarkoitus, matkojen määrä ja se, missä paikkakunnan tai alueen asukkaat tavanomaisesti asioivat ja liikkuvat. Kohtuullisuusarviointi tulee tehdä sekä vammaisen henkilön tuen tarpeen että kustannusten näkökulmasta. **Liikkumisen tuen kokonaisuus on määriteltävä vammaisen henkilön yksilöllisten tarpeiden mukaan**, joten sen laajuuden tai kohtuullisuuden määrittely ei voi perustua ennalta asetettuihin yleisiin kilometri- tai eurorajoihin.*

Liikkumisen tukea on mahdollista järjestää vain osalle matkaa, jos vammaisen henkilö pystyy käyttämään itsenäisesti julkista joukkoliikennettä muun osan matkaa. Tämä voi olla tarkoituksenmukaista erityisesti pitkillä matkoilla. **Tällöin tulee kuitenkin varmistaa, että siirtymät liikennevälineestä toiseen onnistuvat aiheuttamatta kohtuutonta haittaa vammaiselle henkilölle.**

Jos liikkumisen tuki toteutetaan kuljetuspalveluna, tulee myös kuljetuspalvelun käytännön toteuttamistavan vastata vammaisen henkilön yksilöllisiin tarpeisiin. Vammaisella



henkilöllä ei kuitenkaan ole subjektiivista oikeutta tiettyyn toteuttamistapaan, kuten oikeuteen käyttää vakiotaksia.”

”Liikkumisen tuki kuuluu hyvinvointialueen erityisen järjestämisvelvollisuuden piiriin. Tämä tarkoittaa, että vammaisella henkilöllä on subjektiivinen oikeus saada liikkumisen tukea, jos vammaispalvelulaissa määritellyt edellytykset palvelun saamiseksi täyttyvät. Hyvinvointialueen on tällöin järjestettävä palvelu määrärahoista riippumatta.

Kappaleessa 2.2 todettiin **kuljetuspalvelujen omavastuuosuudesta**, että ”Hyvinvointialue voi periä asiakkaalta vammaispalvelulain 28 §:ssä tarkoitettua liikkumisen tuesta enintään julkisen liikenteen maksua vastaavan maksun tai muun siihen verrattavan kohtuullisen maksun silloin, kun liikkumisen tuki järjestetään vammaispalvelulain 29 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuna kuljetuspalveluna.”

2.4.2 Sosiaalihuoltolaki

Kuten edellisessä kappaleessa todettiin, [Sosiaalihuoltolain](#) (SHL 1301/2014 23 §) mukaan esteettön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Jos joukkoliikenteen käyttö ei onnistu itsenäisesti, ”*liikkumisen tukea voidaan järjestää seuraavilla toteuttamistavoilla tai niiden yhdistelmillä:*

1. *julkisten liikennevälineiden käytön ohjauksella ja ohjatulla harjoittelulla;*
2. *saattajapalveluna;*
3. *ryhmäkuljetuksina;*
4. ***korvaamalla taksilla, invataksilla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset;***
5. *muulla soveltuvalla tavalla.*

Yksilöllisiä kuljetuspalveluja ei järjestetä henkilölle, joka on oikeutettu kuljetuksiin tai niiden kustannusten korvaamiseen muun lain nojalla.”

[Sosiaalihuoltolain soveltamisoppaassa](#) (STM 2024) tarkennetaan sosiaalihuoltolakia seuraavasti:

*”Liikkumista tukevat palvelut eivät poista riittävän ja esteettömän joukkoliikenteen kehittämisen ensisijaisuutta myös toimintakyvyltään heikentyneen väestön liikkumisen mahdollistamisessa. Esteetöntä joukkoliikennettä voidaan tarvittaessa täydentää muun muassa palvelulinjoilla ja kutsujoukkoliikenteellä. **Liikkumista tukevia palveluja järjestetään sellaisille ikääntyneille henkilöille, jotka tarvitsevat liikkumisen tukea ikääntymiseen liittyvän toimintakyvyn heikentymisen johdosta, sekä muille liikkumisessa tukea tarvitseville henkilöille, jotka eivät ole oikeutettuja vammaispalvelulainsäädännön mukaisiin kuljetuspalveluihin.** Oikeudesta vammaisuuden perusteella järjestettäviin kuljetuspalveluihin ja muuhun liikkumiseen tarkoitettuun tukeen säädetään vammaispalvelulaissa.”*

*”Liikkumisen tukea voidaan järjestää eri tavoilla. Joillekin liikkumisessa tukea tarvitseville toisen henkilön apu saattajapalveluna voi mahdollistaa julkisten liikennevälineiden käytön. Henkilö, jonka vamma ei edellytä vammaispalvelulainsäädännön mukaisia kuljetuspalveluja saattaa kyetä käyttämään julkisia kulkuvälineitä edellyttäen, että saa niiden käyttöön riittävän ohjauksen ja mahdollisuuden harjoitella liikennevälineiden käyttämistä toisen henkilön tukemana. **Liikkumisen tukea voidaan järjestää myös taksikuljetuksina, kutsutaksikuljetuksina, yhteiskuljetuksina, palvelulinjoilla, matkojen yhdistelykeskusten avulla tai edellä***



mainittujen järjestämistapojen yhdistelmänä. Etenkin ikääntyneet henkilöt tarvitsevat kuitenkin usein yksilöllisesti toteutetun palvelun esimerkiksi taksilla tai invataksilla. Tällöin korvataan asiakkaan tarpeen mukaisella ajoneuvolla tehdystä matkasta aiheutuneet kustannukset. Kustannuksia ei kuitenkaan korvata, jos henkilö on oikeutettu saamaan korvauksen muun lain nojalla.”

”Liikkumisen tuen määrästä ei ole laissa tarkempia säännöksiä, vaan sen järjestämisen laajuus riippuu asiakkaan arvioidusta yksilöllisestä palvelutarpeesta. Kyseessä on niin sanottu määrärahasidonnainen palvelu, mutta palvelun myöntäminen ei ole kokonaan harkinnanvaraista. Palvelun tarvetta arvioitaessa on otettava huomioon muun muassa sosiaalihuoltolain 11 ja 12 §, joiden mukaisesti palvelua kohdennetaan sitä eniten tarvitseville. Palveluja on toteutettava siten, että jokaiselle turvataan ihmisarvoisen elämän edellytykset. Mitään asiakasryhmää ei voi kokonaan sulkea palvelun ulkopuolelle hyvinvointialueen ohjeistuksen perusteella, vaan jokaisen kohdalla on arvioitava palveluntarve. Esimerkiksi henkilön tuloja ei ole laissa säädetty ainoaksi perusteeksi arvioida palvelun tarvetta. Liikkumisen tuki voi olla välttämätön palvelu, jotta kotona asuminen olisi mahdollista.”

THL:n [vammaispalvelujen käsikirjassa](#) (THL 2025a) sanotaan [asiakasmaksulakiin](#) (Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista 734/1992) pohjautuen asiakasmaksuista seuraavaa:

”Hyvinvointialue voi periä sosiaalihuoltolain mukaisen liikkumisen tuen palveluista maksun palvelun käyttäjältä. Maksu voidaan periä henkilön maksukyvyn mukaan. Maksu voi olla enintään palvelun tuottamisesta aiheutuvien kustannusten suuruinen.”

2.5 Yhteenveto sote-kuljetusten myöntöperusteista

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto sote-kuljetusten myöntöperusteista.

Taulukko 1. Tuettujen taksikuljetusten myöntöperusteet, myöntäjät, määrät sekä mihin tarkoitukseen myönnetty yleisellä tasolla. Yksityiskohtaisemmat tiedot löytyvät edellisistä kappaleista.

Tuetut (taksi)kuljetukset	Kela (SVL)	Hyvinvointialue (VPL)	Hyvinvointialue (SHL)
Perusteet	Terveydentila, jonka vuoksi ei voi käyttää julkista liikennettä: sairaus, raskaus, synnytys, kuntoutus TAI Huonot liikenneyhteydet	Vammaisuus + ettei pysty itsenäisesti käyttämään julkista joukkoliikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia	Ikääntynyt pienituloinen, joka ei kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauten, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan synn takia (määrärahasidonnainen)
Kuka myöntää	Terveydenhuollon ammattilainen, Kela, tai tilausvälityskeskus, jolla sopimus Kelan kanssa	Hyvinvointialue	Hyvinvointialue
Tuetun henkilökuljetuspalvelun määrä (taksi)	Ei ylärajaa	a) Riittävä määrä b) Vähintään 18 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa	Enintään X yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa (X voi vaihdella, esim. yhdellä alueella 8 ja toisella 10)
Mihin tarkoitukseen	Terveydenhoito ja kuntoutus	a) Työ, opiskelu yms. b) Vapaa-aika	Asiointi tai muu jokapäiväiseen elämään kuuluva tarve



3. Kelan ja hyvinvointialueiden tukemat kuljetukset käytännössä

Projektissa selvitettiin sote-kuljetusten lainsäädäntöön ja ohjeistuksiin tutustumisen lisäksi niiden järjestämistä käytännössä, kehitystarpeita sekä julkisen liikenteen käyttöön liittyviä haasteita myös liikkumispalvelujen tilaajien ja tuottajien kontaktoinneilla. Tarkoituksena oli myös selvittää löytyisikö tuettujen kuljetusten käyttäjäryhmiä, jotka voisivat ainakin osittain käyttää julkista liikennettä tai sellaisia ryhmiä, joiden osalta voisi viivästyttää siirtymää tuettujen taksikuljetusten käyttöön.

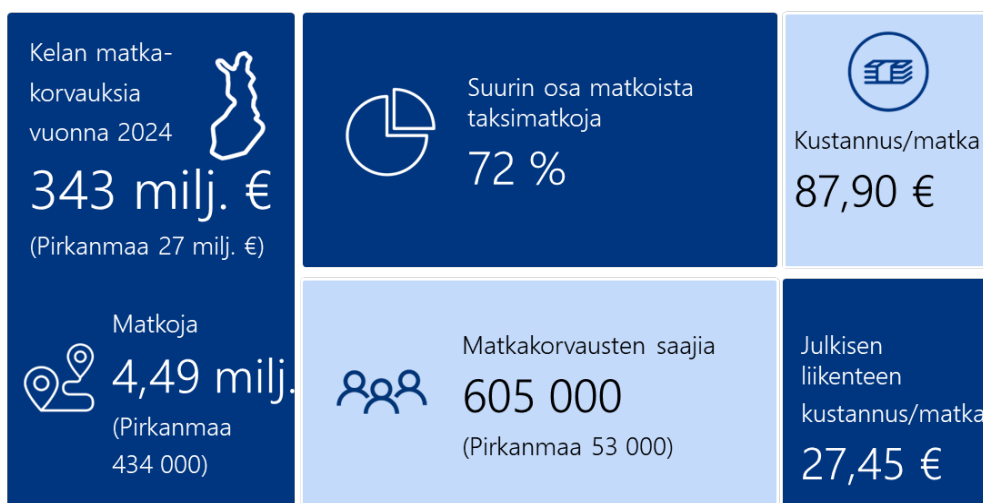
Kuljetusten tilaaja- ja tuottajatahojen kontaktoinnit keskittyivät Pirkanmaalle kuten koko projektin. Kontaktoituja tahoja olivat: Kela, Pirha hankinnat (logistiikka- ja kuljetuspalvelujen koordinointi), Pirha liikkumisen tuen tiimi, sekä Tuomi Logistiikka Oy, joka toteuttaa Pirhan VPL- ja SHL-kuljetuksia. Lisäksi kontaktoitiin Länsi-Uudenmaan hyvinvointialuetta (LUVN) ja Taksikuutio Oy:tä liittyen niiden pilotoimaan hyvinvointialueiden kuljetuspalvelujen järjestämisen uuteen digitaaliseen ratkaisuun (kappale 3.3).

3.1 Kela-kuljetukset

Kela korvaa sairausvakuutuslain (SVL 1224/2004) perusteella matkoja julkisella liikenteellä ja erityisajoneuvoilla. Erityisajoneuvoihin kuuluvat oma auto, taksi, esteetön ajoneuvo ("invataksi"), paariajoneuvo sekä ambulanssi (Kela 2025e). Matkoja korvataan edullisimman käytettävissä olevan matkustustavan mukaan matkaketjut mukaan lukien, asiakkaan sairaus tai sen hetkinen terveydentila ja puutteelliset liikenneolosuhteet huomioiden. Liikenneolosuhteiden osuus Kela-taksien käytöstä parin prosentin luokkaa, eli suurin osa on terveysperustaisia.

Erityisajoneuvojen käyttö puutteellisten liikenneolosuhteiden vuoksi on perusteltua (so. korvattavaa) vain, jos odotusaika vaihtopisteissä on yhteensä yli tunnin. Matkaketjuja hyödynnetään pääosin pidemmillä matkoilla: esimerkiksi Kelan kuntoutus on toisella paikkakunnalla, jonne mennään (esteettömillä) julkisilla kulkuneuvoilla, ja josta jatko kuntoutuspaikkaan esimerkiksi Kela-taksilla.

Kela korvasi vuonna 2024 lähes 4,5 miljoonaa matkaa, joista Pirkanmaan osuus oli noin 10 %. Matkakorvauksia maksettiin vastaavasti koko maassa 343 miljoonaa euroa, ja Pirkanmaalla 27



Kuva 5. Kelan korvaamat matkat 2024 koko maassa ja Pirkanmaalla. (Kela 2025f)



miljoonaa euroa. Taksimatkojen korvaukset kaikista matkoista olivat noin 209 miljoonaa euroa. Suuri osa matkoista, jotka tehdään julkisella liikenteellä tai omalla autolla, on joko niin lyhyt ja/tai niitä kertyy sen verran vähän, ettei niistä haeta korvauksia, koska summa on niin pieni, omavastuu ei ylitä ja/tai vuosikohtainen omavastuukaan ei todennäköisesti ylittyisi. Kelan (Kela 2025a, Kela 2025f) mukaan korvatuista matkoista 72 % oli tehty taksilla ja noin 17 % omalla autolla. Valtaosa korvausmenoista aiheutuu taksimatkoista, joiden keskekustannus koko maassa oli noin 71 €.

Kela on kilpailuttanut vuodesta 2018 alkaen taksivälityskeskukset maakunnittain, ja vuodesta 2021 alkaen kuhunkin maakuntaan on valittu kaksi välityskeskusta, joista asiakas voi valita Kela-taksitilauksensa. Kela on [arvioinut](#) kilpailutuksesta saavutetun lähes 30 miljoonan euron säästöt vuositasolla (Kela 2024b). Kelan kuljetuksissa matkaketjun käyttö on lähtökohtaisesti asiakkaan vastuulla, joskin se nojaa myös Kela-taksin välittäjän ammattitaitoon. Lisäksi Kelalla on käytössä digitaalinen reittiopas joukkoliikenteen käytön helpottamisen, [Kelareitit](#).

Kela-kuljetukset Pirkanmaalla:

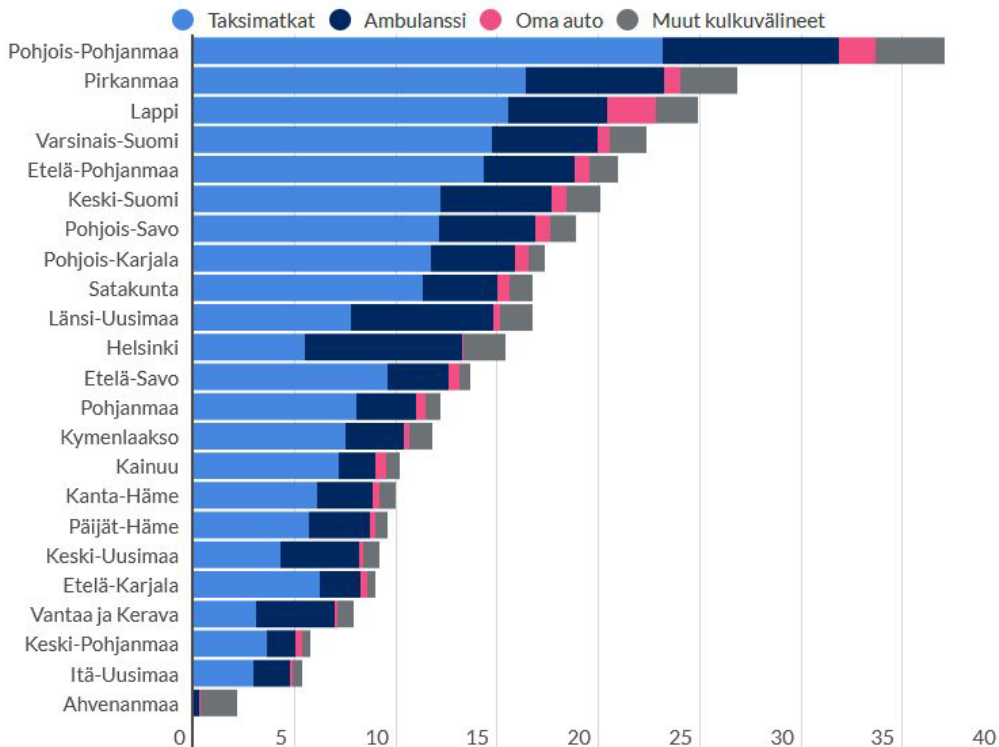
Pirkanmaalla Kela-taksi -kilpailutuksen ovat voittaneet Taksi Helsinki Oy ja Tampereen Aluetaksi Oy, eli vain [niiden kautta tilatuista matkoista](#) voi saada korvauksen (Kela 2022). [Kelan verkkosivujen](#) (Kela 2025c) mukaan taksi tulee tilata viimeistään kyytiä edeltävänä päivänä klo 14:00 mennessä, ja kyytejä voi tilata seuraavan 14 vuorokauden ajalle. Tilausvälityskeskus kertoo kyydin noutoajan, ja taksin tulee saapua 15 minuutin sisällä sovitusta noutoajasta. Kuljettajalle tulee näyttää Kela-kortti tai henkilötodistus ennen matkan alkamista, jotta matkakorvauksen saa heti taksissa ja maksaa siitä enintään 25 euron omavastuun.

Taksikyytejä oli vuonna 2024 yhteensä noin 3,2 miljoonaa lähes 435.000 matkustajalle (Kelasto 2025). Käytännössä pieni joukko tekee suuren osan matkoista (Kontaktointi: Kela). Sairausvakuutuksen matkakorvaukset kohdentuvat etenkin ikäihmisille; yli puolessa (55,6 %) Kelan korvaamista matkoista matkustaja oli vähintään 65-vuotias vuonna 2024 (Kela 2025a).

Kuvassa 6 ovat SVL:n mukaiset [matkakorvaukset liikennevälineittäin eri hyvinvointialueilla](#) vuonna 2024 (Kela 2025a). Vuonna 2022 korvatuista taksimatkoista yli 70% oli tavallisia takseja, n. 25% pyörätuolin käyttäjille sopivia esteettömiä ajoneuvoja, ja n. 3% paritakseja (Ahomäki ym. 2024).

Kela ei ole tutkinut Kela-taksien käyttäjäryhmiä eikä julkisesta liikenteestä Kela-takseihin siirtymisen mahdollisia syitä. Yhtenä potentiaalisena ryhmänä nousivat keskustelussa esiin kuitenkin ikääntyneet, kun väestön vanhenemisen myötä joukkoliikenteenkin käyttö hankaloituu. Tätä voidaan joiltain osin korvata esimerkiksi esteettömällä (kutsuhjautuvalla) palveluliikenteellä. Tosin kuntien vastuulla olevan palveluliikenteen reitit palvelevat nykyisellään ensisijaisesti matkoja lähi-palveluihin eivätkä välttämättä esimerkiksi liityntäliikennettä esteettömiin kulkuvälineisiin. Näin on esimerkiksi Tampereella Lentävänniemessä, jossa palveluliikenne ei mm. pysähdy raitiovaunun reitin varrella. Lisäksi kaukaa taksilla Tampereelle sairaalaan tulevien kannalta ei vaihtaminen esteettömään joukkoliikenteeseen muutaman kilometrin matkalta ole enää välttämättä tarkoituksenmukaista, ja se täytyisi huomioida matkaketjun suunnittelussa. Vaikka digitaalinen reittiopas Kela-reitit tarjoaakin apua matkaketjun suunnitteluun joukkoliikenteen osalta, niin suunnittelu ja toteutus on kuitenkin lähtökohtaisesti asiakkaan vastuulla. (Kontaktointi: Kela)

Matkaketjujen suunnitteluun ei vielä ole olemassa riittävällä tavalla kaikki liikennemuodot sisältäviä reittioppaita, eikä niissä ylipäätään ole kattavasti tietoa matkaketjujen esteettömyydestä.



Kuva 6. Sairausvakuutuksen matkakorvaukset kulkuvälineittäin eri hyvinvointialueilla vuonna 2024, miljoonaa euroa. (Kela 2025a)

3.2 Hyvinvointialueiden tukemat sote-kuljetukset

Sote-palvelujen järjestämisvastuu siirtyi kunnilta [hyvinvointialueille](#) 1.1.2023 (STM 2025). Tämä pitää sisällään VPL:n ja SHL:n mukaiset kuljetuspalvelut, joiden järjestämiseen liittyviä lakeja ja soveltamisohjeita on käsitelty edellä luvussa 2.

[Pirkanmaan hyvinvointialueeseen](#) (Pirha) kuuluu yhteensä 23 kuntaa. Pirhan toimialat (vammais- palvelut, vanhuspalvelut) valmistelevat kuljetuspalvelujen myöntämisen perusteet, jotka vahvistetaan aluehallituksessa. Hyvinvointialue korvaa vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain perusteella liikkumisen tukea, joka voi käsittää julkisen liikenteen käytön opastusta ja/tai saattajapalvelua, oman auton käytön tukea sekä erilaisten kuljetuspalvelujen käyttöä (Kontaktointit: Pirha liikkumisen tuki, Pirha kuljetus ja logistiikka).

Pirhan alueella VPL:n ja SHL:n mukaisten kuljetuspalvelutarpeiden selvittäminen ja tuki on keskitetty [liikkumisen tuen tiimiin](#), joka ohjaa, neuvoo ja tukee asiakkaita ensisijaisesti liikkumisen tuen palveluihin (Pirha 2024c). Ohjaus ja neuvonta kattaa muun muassa esteettömän julkisen joukko- liikenteen, asiointi- ja palveluliikenteen, harjoitusmatkat ja saattoavun, mahdollisen kolmannen osapuolen järjestämän saattajapalvelun, sekä omaehtoisen taksin käyttämisen (Kontaktointi: Pirha liikkumisen tuki). Tiimi palvelee niin asiakkaita, hyvinvointialueen työntekijöitä kuin yhteistyökumppaneitakin (Pirha 2024c).



Pirhassa on myös tehty [VAPA2035 vammaispalvelujen kehittämisohjelma](#) (Pirha 2024b), joka määrittelee palvelujen uudistamisen strategiset painopisteet ja niiden keskeisimmät toimenpiteet. Se nojaa keskeisiin vammaisten ihmisten oikeuksiin ja palveluja ohjaaviin asiakirjoihin sekä Pirkanmaan hyvinvointialueen strategiaan. Siinä yhtenä toimenpiteenä on uudenlaisten liikkumisen tuen palvelujen ja liikkumisen tuen tiimin toiminnan kehittäminen mm. liikkumistaidon valmennusta lisäämällä.

Pirhan [VPL:n mukaisen kuljetuspalvelun myöntämisen perusteet](#) -dokumentin (Pirha 2024d) mukaan:

*”Vammaispalvelulain 8 §:n mukaan hyvinvointialueen on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen, jos henkilö vammansa tai sairautensa johdosta välttämättä tarvitsee palvelua suoriutuakseen tavanomaisista elämän toiminnoista. Vammaispalveluasetuksen 4–6 §:ien mukaan kuljetuspalveluja on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle siten, että hänellä on mahdollisuus suorittaa **välttämättömien työhön ja opiskeluun liittyvien matkojen lisäksi vähintään 18 yhdensuuntaista jokapäiväiseen elämään kuuluvaa matkaa kuukaudessa.***

*Pirkanmaan hyvinvointialueella **kuljetuspalvelut järjestetään matkojen yhdistelyn periaatteella.** Tarvittaessa yksilöllisiin tarpeisiin pyritään vastaamaan ensisijaisesti asiakkaan kuljetuspalveluprofiiliin kirjattavilla tarkennuksilla. Tällaisia ovat esimerkiksi kalustoon liittyvät tarpeet sekä kuljetuspalvelun toteuttamiseen liittyvät erityiset tarpeet. Tällainen erityistarve on esimerkiksi etupenkkioikeus, joka voidaan kirjata silloin, kun takapenkille siirtyminen on vammasta tai sairaudesta johtuvasta syystä mahdotonta.*

*Kuljetuspalveluiden järjestämistavasta voidaan poiketa ainoastaan vammasta tai sairaudesta johtuvasta erityisen perustellusta syystä silloin, kun se on välttämätöntä kuljetuspalvelun käytön mahdollistamiseksi. Tällöin asiakkaalle voidaan myöntää kuljetuspalvelun toteuttamiseen liittyvä erityisoikeus, joita ovat **tuttutaksioikeus, yksinkulkuoikeus, hetilähtöoikeus, invataksioikeus sekä saattajalisäoikeus**”.*

Pirhan [sosiaalihuoltolain mukaisten liikkumisen tuen palveluiden myöntämisen perusteet](#) -dokumentti (Pirha 2024a) tarkentaa palvelun kohdentumisen ensisijaisesti ikääntyneille ja pienituloisille. Sen mukaan:

*”Hyvinvointialue voi järjestää sosiaalihuoltolain 23 §:n mukaisia liikkumista tukevia palveluja **henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairautensa, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan synnyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämään kuuluvan tarpeen vuoksi.** Esteetön julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne ovat aina kuitenkin ensisijaisia vaihtoehtoja. **Palvelu kohdennetaan ensisijaisesti ikääntyneille.***

Liikkumisen tuen kuljetuspalvelut eivät korvaa mahdollista puuttuvaa julkista joukkoliikennettä, mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne. Liikkumista tukevana kuljetuspalveluna myönnetään taksimatkoja määrärahojen puitteissa niille henkilöille, jotka alentuneen toimintakyvyn takia eivät kykene käyttämään julkista tai palveluliikennettä. Edellytyksenä on, että henkilöllä ei ole mahdollisuutta oman auton käyttöön.

Harkinnanvaraiset liikkumista tukevat palvelut on tarkoitettu käytettäväksi ainoastaan asiointiin ja muuhun jokapäiväiseen elämään kuuluvaan tarpeeseen. Kuljetusmatkoja ei saa käyttää



terveydenhuoltomatkoihin, joiden korvaus perustuu sairausvakuutuslakiin tai korvaus tulee vakuutusyhtiöltä. Terveysdenhuoltomatkoihin korvausta haetaan Kelasta.

Liikkumista tukeva kuljetuspalvelu suunnataan ensisijaisesti pienituloisille. Liikkumisen tuki voidaan järjestää sosiaalihuoltolaissa (23 §) mainituilla tavoilla tai niiden yhdistelmillä yksilöllisen tarpeen mukaan ottaen huomioon asiakkaan toimintakyky, elämäntilanne ja elinympäristö. Asiakkaalle tehdään tarvittaessa yksilöllinen suunnitelma liikkumisen tuen palvelusta. Mikäli liikkumisen tuki on järjestetty vain kuljetuspalveluna, matkoja voidaan myöntää enintään 8 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa.”

Pirhan kuljetukset toteuttaa Tuomi Logistiikka Oy, joka on Tampereen kaupungin, Pirkanmaan sairaanhoitopiirin ja 19 Pirkanmaalaisen kunnan omistama yhteishankinta- ja logistiikkayhtiö. Tähän saakka kuljetukset on tilattu Tuomen kuljetusten ohjauskeskuksen kautta joko soittamalla, tekstiviestillä tai sähköpostilla. Alkuvuodesta 2025 on otettu käyttöön [Oksa-verkkosovellus](#), jonka kautta asiakas voi tehdä tilauksen joko tavallisella tai selkokielellä versiolla (kappale 3.3.1). Oksa yhdistelee kuljetuksen automaattisesti, mikäli se on eri kriteerien pohjalta mahdollista. (Tuomi logistiikka 2025a, Kontaktointi: Tuomi Logistiikka)

Pirhan korvaamia VPL/SHL-kuljetuksia oli vuonna 2024 yhteensä 483 000. SHL-yksilökuljetusten osuus oli 5 % luokkaa kaikista yksilökuljetuksista. Tuomi logistiikka järjestää lisäksi päivätoimintakuljetuksia (275 000), koulukuljetuksia (476 000) sekä palvelu- ja asiointiliikenteen matkoja (184 000). Kustannukset ovat yhteensä kymmeniä miljoonia vuodessa. (Kontaktointi: Tuomi Logistiikka)

3.3 Esimerkkejä sote-kuljetusten uusista digitaalisista palveluista

Alla on esitetty kaksi esille tullutta pilotoitua ja rajallisesti käyttöönotettua digitaalista palvelua VPL- ja/tai SHL-kuljetuspalvelujen tilaamiseen. Molempia on testattu helppokäyttöisyyden ja saavutettavuuden osalta sekä teknisesti että kokemusasiantuntijoiden toimesta.

3.3.1 Oksa-verkkosovellus kuljetuspalvelujen tilaamiseen (Pirkanmaan hyvinvointialue, Tuomi Logistiikka Oy)

Aiemman puhelin-/tekstiviestipalvelun lisäksi Pirkanmaan hyvinvointialueen kuljetuspalveluasiakkailla on helmikuun 2025 alkupuolelta lähtien mahdollisuus **tilata** kuljetuspalvelut järjestävän Tuomi Logistiikka Oy:n [Oksa-verkkosovelluksella](#) tavanomaisia **vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain** mukaisia matkoja. Oksassa voi myös **seurata** tulevan kuljetuksen arvioitua lähtöaikaa. Sen käyttö edellyttää matkustajaprofiilia Tuomen henkilöliikenteen tietojärjestelmässä. Oksa yhdistelee kuljetuksen automaattisesti, mikäli se on eri kriteerien pohjalta mahdollista. Palveluneuvoja voi myös esimerkiksi ehdottaa asiakkaalle syrjäseudulla kyydin aikataulun hienosäätöä kaluston saatavuuden ja/tai kuljetusten yhdistelyn vuoksi. (Kontaktointi: Tuomi logistiikka).

Sillä ei ainakaan toistaiseksi voi tilata vakiotakseja, oman matkustusalueen ulkopuolisia matkoja, usean kuljetuspalveluasiakkaan kimppakyytejä, poikkeusmatkoja, eikä tavanomasta taksipalvelua enemmän avustusta vaativia matkoja. Asiakas voi käyttää Oksa-verkkosovellusta eri laitteilla selaimen kautta, ja se sisältää kaksi versiota: selko- ja perusversion. Ensin mainitussa on pyritty huomioimaan saavutettavuusvaatimukset. Uuden tilauksen tekemisen lisäksi selkoversiossa näkyvät mm. tulevat ja menneet tilaukset. Laajemmassa versiossa on mukana mm. kartta, jota voi hyödyntää tilauksen tekemisessä. (Kontaktointi: Tuomi logistiikka, Tuomi logistiikka 2025a ja 2025b).



Sovelluksen kehitysvaiheessa otettiin pieni ryhmä käyttäjiä so. matkustaja-asiakkaita mukaan testaamaan kehitysversiota ja antamaan siitä palautetta. Testaajia haettiin Tampereen seudun näkövammaiset ry:n ja vammaisneuvoston kautta. Sen lisäksi sovelluksesta teetettiin Annanpura Oy:n saavutettavuusauditointi, jonka perusteella muokattiin Oksan selkoversiota. Sekä testaajaryhmän palautetta että saavutettavuusraporttia hyödynnettiin verkkosovelluksen kehitystyössä. Pari kuukautta verkkosovellusmahdollisuuden käynnistyksestä sen kautta tilataan noin prosentti tilauksista, joista lähes 30 % on yhdisteltyjä matkoja. Asiakaspalautetta on tullut muutamia, joista useammassa Oksan on kerrottu olevan helppokäyttöinen. (Tuomi logistiikka 2025c)

3.3.2 SoteKaista-ratkaisu hyvinvointialueiden kuljetuspalvelujen järjestämiseen (Taksikuutio Oy)

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue (LUVN) on pilotoinut Taksikuutio Oy:n kanssa uuden **vammais-palvelulain** mukaista liikkumisen tuen toteuttamista kilometri- ja/tai euromäärään perustuen digitaalisen **matkakukkarosovelluksen** ([SoteKaista](#)) avulla heinäkuun 2024 alusta. SoteKaista on kehitetty saavutettavaksi asiakassovellukseksi, jossa matkan hinta näkyy etukäteen ja asiakas voi itse valita palveluntuottajan (Taksikuutio 2025, Kontaktointi: Taksikuutio). Kilometri- ja eurokukkaromallissa asiakkaille annetaan matkamäärän sijasta budjetti, joka määritellään yksilöllisen tarpeen mukaan yhdessä asiakkaan kanssa. LUVN ylläpitää kuljetusten hallintasovelluksessa asiakas- ja matkabudjettitietoja, ja saa sen kautta sähköisesti laskutus- ja raportointitiedot. Siinä on myös helppokäyttöinen ajoneuvosovellus kuljettajille. Asiakkaan on tällä hetkellä mahdollista ilmoittaa sovelluksessa tiedot myös muiden liikennevälineiden käytöstä, ja se mahdollistaa matkaketjujen integroinnin jatkossa. Sillä onnistuvat myös aiemman, määräpohjaisen mallin mukaiset matkat. (LUVN 2024b, Kontaktoinnit: Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue LUVN, Taksikuutio)

SoteKaista-sovelluksen saavutettavuuteen on panostettu alusta asti. Sitä on testannut Invalidiliiton kautta kokemustoimijoiden käyttäjäryhmä, jossa on ollut mukana myös näkövammaisen käyttäjä. Lisäksi sovellus on ollut arvioitavana Näkövammaisten liiton sovellustestaajilla, jotka antoivat tärkeää palautetta ruudunlukijan toiminnasta sovelluksen kanssa (Taksikuutio 2025; Kontaktointi: Taksikuutio).

LUVN-kokeilun osallistujiksi valittiin 26 kuljetuspalvelun asiakasta niin, että heitä olisi joka kunnasta ja eri vammaryhmistä. Kokeilussa on ollut mukana näkövammaisia sekä asiakkaita, joilla on liikkumisen apuväline tai jotka tarvitsevat avustamista liikkumisen suhteen. Kokeiluun osallistumisen kriteereinä on ollut, että asiakkaalla tai hänen puolesta-asioijallaan on kyvykyys saavutettavan sovelluksen käyttöön älypuhelimella sekä kyky seurata ja hallita matkabudjettia itsenäisesti, vaikka sovelluksessa on myös tähän liittyviä hälytyksiä. Ensi kokemukset sovelluksen käytöstä ovat pääsääntöisesti positiivisia sekä asiakkaiden, kuljettajien että LUVN:n mielestä. Matkakukkaromalli tukee asiakkaiden valinnanvapautta, ja laajentaa matkustusaluetta koko maahan. Vuonna 2025 sitä otetaan käyttöön vähitellen. Visiona on, että se olisi uusien asiakkaiden osalta ensisijainen kuljetusten tilaustapa. Nykyisistä asiakkaista se soveltuu todennäköisesti vähemmistölle. Sovelluksen lisäksi tarvitaan jatkossakin myös aiempaa keskitettyä mallia, jossa kuljetuspalvelun voi tilata puhelimitse, tekstiviestillä, tai vakiomatkoissa myös sähköpostilla. (LUVN 2024b, Kontaktointi: Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue LUVN)



4. Aikaisempien tuettuja kuljetuksia koskevien kehityshankkeiden ja selvitysten havaintoja

Yhteiskunnan tukemien kuljetusten kehittämisestä on tehty useita selvityksiä ja raportteja (mm. Liimatainen ym. 2015, Eckhardt ym. 2019, Matkahuolto 2023, Antikainen & Tillman 2020, Lehtinen 2023, LVM 2015). Suurimmassa osassa nostetaan esiin **eri kuljetusten yhdistelyjen sekä palvelu- ja asiointiliikenteen mahdollisuudet** kuljetusten tehostamisessa. Laajemman yhdistelyn esteinä nähdään eri kuljetusten rahoituksen ja järjestämisen siiloutuneisuus. Myös nykyinen lainsäädäntö voi estää yhteistyötä tai tehdä siitä tehotonta.

Muun muassa Pirkanmaan alueella 2015 tehdyssä esiselvityksessä yhteiskunnan korvaamien kuljetusten tehostamisessa (Liimatainen ym. 2015) todettiin selvä tarve uuteen toimintamalliin. Toimintamalliehdotuksen mukaan kaikkien yhteiskunnan korvaamien kuljetusten ja avoimen joukkoliikenteen suunnittelu tulisi tehdä yhtenä kokonaisuutena. Yhden kuukauden aineiston perusteella tehdyn selvityksen mukaan Tampereen alueella vammaispalvelulain (VPL) ja sosiaalihuoltolain (SHL) sekä sairausvakuutuslain (SVL) matkojen yhdistäminen keskenään ja noutoajan +/- 5 minuutin jousto vähentäisi liikennesuoritetta noin 30 % ja kasvattaisi yhdisteltyjen matkojen osuuden 17 prosentista 56 prosenttiin matkoista. Tällä yhdistelyllä yhteiskunnan kustannukset vähenisivät noin 15 %, mikä tarkoitti Pirkanmaalla vuositasolla noin 4 miljoonaa euroa. Suurempia kustannussäästöjä on mahdollista saavuttaa joukkoliikenteen ja koulukuljetusten hyödyntämisellä sekä kiireettömien ja säännöllisten terveydenhoitokäyntien alueittaisella aikatauluttamisella. (Liimatainen ym. 2015)

Antikaisen ja Tillmanin (2020) mukaan sairausvakuutuslain ja vammaispalvelulain mukaisia matkoja ja voisi olla mahdollista yhdistellä. [Selvitys](#) tehtiin paikkatietomenetelmin Oulun kaupungin alueella vuonna 2016 tehdyistä matkoista, ilman tarkempaa tietoa kulkuneuvotyypistä. Sen perusteella taksimatkoja ja niiden kustannuksia voitaisiin vähentää kuljetuksia yhdistelemällä, etenkin jos esimerkiksi kiireettömän hoidon vastaanottoaikoja voitaisiin sovittaa matkustussuunnan mukaan tai tehdä tilaus hyvissä ajoin. Tosin suurin osa yhdistelyistä olisi saman maksajatahon matkoja.

[Alueellisen Liikkumisen Palveluiden Integroitu Operointi -hankkeessa](#) (ALPIO) (Eckhardt ym. 2019) puolestaan testattiin kutsuohjautuvaa liikennettä VPL- ja SHL-matkojen yhdistelyssä palveluliikenteen (PaLi) minibussien kanssa alueellisesti Pirkanmaalla, Itä-Uudellamaalla ja Etelä-Savossa. Kokeiluissa matkojen yhdistely toimi pääsääntöisesti hyvin, sillä oli vähäinen vaikutus liikennöitsijän toiminnan kannattavuuteen, ja kutsuohjautuvuus koettiin järkeväksi. Kokeiltavat ratkaisut toivat myös kustannussäästöjä taksiajojen siirtymisestä palveluliikenteeseen ja vähensivät ajettuja kilometrejä ja siten laskivat myös päästöjä. Kutsuohjautuva liikenne on arvioiden mukaan harvaan asutuilla alueilla kustannustehokkaampaa kuin saman asiakaskunnan palvelu reittiliikenteellä.

Vastaavasti [Matkahuolto pilotoi](#) vuonna 2022 kutsukyytipalvelua eli kutsuohjattua joukkoliikennettä yhteistyössä kuuden eri kunnan kanssa. Kokeilujen perusteella kutsukyydillä voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti pienten kaupunkien ja harvemmin asuttujen alueiden sujuvat, yhdenvertaiset, esteettömät ja houkuttelevat joukkoliikennepalvelut sekä myös osa SHL-, VPL- ja SVL-kyydeistä. Kaikki kokeilut jatkavat toimintaansa tavalla tai toisella – osa niistä oli tosin toiminnassa jo ennen kokeilua hieman eri mallilla. Kutsukyytikyselyyn vastanneista käyttäjistä 20-30 % korvasi sillä pääosin auton käyttöä. Kokeiluissa pystyi kutsukyytien lisäksi Matkahuollon Reitit ja liput -sovelluksessa hankkimaan myös kaikki joukkoliikenteen liput maanlaajuisesti. Vaihtoehtona sovellukselle oli puhe-
linpalvelu, jota tietyt käyttäjäryhmät tarvitsevat. Kuljetusten yksikkökustannukset olivat piloteissa



alimmillaan 11-15 €/matka. Vastaavasti reittiliikenteen kustannukset pienissä kaupungeissa ja maaseudulla ovat noin 7-9 €/matka sote-kuljetusten maksaessa keskimäärin 20-30 €/matka. Tilausten tekemisellä sovelluksen avulla voidaan säästää myös välityskustannuksissa. (Matkahuolto 2023)

Linja-autoliiton [selvitys](#) joukkoliikenteen, erityisesti linja-autoliikenteen kehittämistarpeista (Lehtinen 2023) toteutettiin haastatteluin. Selvitys pohjautui esimerkiksi Matkahuollon (2023) tekemän selvityksen tulosten tukemiin oletuksiin, että kutsuohjattu joukkoliikenne voi parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa etenkin harvemmin asutuilla alueilla ja että se on kustannustehokas tapa ikääntyneiden liikkumistarpeisiin. Sen keskeisin havainto oli, että tarvitaan rakenteellista kehittämistä ja uusia toimintatapoja, koska kutsuohjatun joukkoliikenteen seuraavien vuosien rahoituksessa olevaan aukkoon ei ole odotettavissa paikkausta. Kutsuohjattu joukkoliikenne tarvitsisi siis rahoitusta muusta joukko- ja henkilöliikenteestä, joiden järjestäminen ja rahoitus ovat siiloutuneita. Tämä vaatisi myös lainsäädännön kehittämistä.

[Sote-ministerityöryhmän monikanavarahoituksen tiekartassa](#) 2022 ehdotettiin matkakorvausten ja kela-korvattavien matkojen järjestämisvastuun siirtämistä hyvinvointialueille Kelan kilpailutuskauden päättyessä (STM 2022). Tämä ei ole kuitenkaan edennyt. Samaa on ehdotettu myös 2024 eduskunnassa, mutta sen osalta Kelan edustajat ovat [kommentoineet](#), ettei ole takeita siirron tuomista potentiaalisista säästöistä (Pohjolainen 2024).

[Liikenne- ja viestintäministeriön julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämishanke](#) (LVM 2024) esitti vuoden 2024 lopussa, että liikenteen palveluista annettua lakia muutettaisiin väliaikaisesti vv. 2026-2027 siten, että toteutettaisiin alueellisesti rajattu kokeilu, jossa tietyistä (HVA ja Kela) julkisesti tuetuista henkilökuljetuksista toimitettaisiin kuljetusten kysyntää, tarjontaa ja toteutumista koskevia tietoja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille, jossa muodostettaisiin tilannekuva ja tietopohja näistä alueen julkisesti tuetuista kuljetuksista yhdessä muiden Traficomilla ja Fintrafficilla olevan tiedon kanssa. Tällaisia muita tietoja olisivat mm. liikenteen sujuvuus- ja olosuhdetiedot sekä reitti- ja aikataulutiedot (ns. matkatiedot). Tietopohjan avulla olisi mahdollista paitsi kehittää joukko- ja palveluliikennettä, myös todentaa henkilökuljetusten todellinen säästöpotentiaali tarkastelemalla mahdollisuuksia kuljetusten yhdistelyyn ja niistä saataviin säästöihin. (LVM 2024)

Valtaosa em. LVM:n kehittämishankkeen väliaikaista lakimuutosta koskevan lausuntopyynnön lausunnonantajista totesi kannattavansa esityksen tavoitteita, ja kohteena olevien kuljetuspalveluiden, eli käytännössä vammaispalvelulain, sosiaalihuoltolain ja sairausvakuutuslain mukaisten kuljetusten, merkitystä erityisryhmille korostettiin laajasti (Lausuntopalvelu 2025). Myös niiden kehittämisen merkitystä painotettiin useassa lausunnossa, koska niiden järjestämisen kustannukset ovat suuret. Joissakin lausunnoissa nähtiin mahdollisuuksia joukkoliikenteen parempaan hyödyntämiseen kyseisten kuljetuspalveluiden järjestämisessä. Lausunnoissa pyydettiin huomioimaan myös taksiliiketoiminnan harjoittajien näkökulma ja yritystoiminnan edellytykset kokonaisuutena. Lausunnon jättäneet taksialan toimijat nostivat esiin, että kerättäväksi esitetty tieto olisi liiketoimintakriittistä tietoa, joka ei ole yleisesti tunnettua tai tiedettyä. Erityisen ongelmalliseksi koettiin tiedon hyödyntäminen sidosyksikköjen liiketoiminnallisiin tarkoituksiin, mikäli julkinen toimija saa pääsyn yksityisten taksirytysten asiakastietoihin. Samoin ongelmalliseksi nähtiin se, että kokeilussa kerättävän tietovarannon sisältöä tulnaisiin mahdollisesti käyttämään myös muihin liiketoimintatarkoituksiin tulevaisuudessa ja tietoja voitaisiin myydä maksua vastaan eri toimijoille. Osassa lausuntoja todettiin, että aineistojen keräystä tulisi laajentaa maantieteellisesti valtakunnallisen tietopohjan keräämiseksi ja vertailupohjan saamiseksi, sillä tällaista aineistoa voisi hyödyntää muun muassa laajem-



man yhteiskunnallisen keskustelun pohjana. Muutamassa lausunnossa (mm. Teknologian tutkimuskeskus VTT) toivottiin, että kerättävät tiedot olisivat anonymisoituna julkisesti käytettävissä jo hankkeen aikana niin laajasti kuin mahdollista mm. tutkimustoimintaa ja yrityslähtöistä kuljetusten kehittämistä varten. [Väliaikainen lakimuutos](#) (Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta 387/2025) hyväksyttiin 27.6.2025. Lakiin lisättiin määräaikaisesti pykälät 159 a-c, jotka ovat voimassa 1.7.2025 – 30.6.2028.

Yhteenvedona edellä mainituista selvityksistä ja kokeiluista voidaan todeta, että julkisesti tuettujen kuljetusten kokonaisvaltaisen kehittämisen keskeisinä haasteina ovat:

- Suuren toimijoiden määrän ja päätöksentekoon liittyvän hajanaisuuden mukanaan tuoma **toiminnan siiloutuneisuus**: sekä toiminnallisia että rahoituksellisia osapuolia – ja näitä koskevia lakeja – on paljon ja järjestäjien kilpailutuskyykytydet hajallaan.
- **Julkinen tuki liikenteeseen ei tulle kasvamaan**, vaikka esim. joukkoliikenteessä olisi lisärahoitustarvetta kustannustason nousun myötä.
- **Kokonaiskuvan ja tulevaisuusnäköymän puuttuminen**: järjestäjäosapuolilla ei ole kokonaiskuvaa kysynnästä ja tarjonnasta.
- Joukkoliikenteen haasteet: kaupunkien ja isompien kuntakeskusten ulkopuolella **joukkoliikenteen matkustusmäärät vähenevät ja väestö ikääntyy**, mikä lisää esteettömyysvaatimuksia.
- **Henkilökuljetusten kasvun** odotetaan jatkuvan mm. hyvinvointialueiden toimipisteiden sulkemisen myötä.

Mahdollisuuksia nähdään seuraavilla alueilla, jotka vaatisivat käytännössä digitaalisten matkaketju-palvelujen kehittämistä:

- Eri rahoittajien, tilaajien ja toteuttajien **henkilökuljetusten yhdistely**. Esimerkiksi sairausvakuutus- ja vammaispalvelu- sekä sosiaalihuoltolain mukaisten henkilökuljetusten yhdistelyä on ehdotettu useaan kertaan. Asia lienee jäänyt hyvinvointialueiden perustamisen jalkoihin.
- Tuettujen henkilökuljetusten **yhdistäminen mahdollisin osin (esteettömään) joukkoliikenteeseen**
- Esteettömien matkaketjujen **täydentäminen kutsuohjatulla palvelu-/joukkoliikenteellä**
- **Digitaalisten palveluiden** ml. matkaketjujen esteettömyystietojen **löydettävyyys, helppokäyttöisyys ja saavutettavuus** käyttäjille.



5. Kelan ja hyvinvointialueiden tukemien kuljetusten käyttäjät

Luvuissa 3 ja 4 on käyty läpi lainsäädännön ja ohjeistuksen rajauksia sote-kuljetuksiin, eli Kelan ja hyvinvointialueiden tukemiin kuljetuksiin, joista tässä raportissa on keskitytty taksikuljetuksiin. Siirtymä pois julkisen liikenteen käytöstä tapahtuu, kun toimintakyky heikkenee esimerkiksi vamman tai sairauden vuoksi.

Kela siis korvaa sairausvakuutuslain (SVL) pohjalta julkiseen tai yksityiseen terveydenhuoltoon tehtyjä matkoja kaikkien terveydenhuollon asiakkaiden osalta, jos henkilö menee hoitoon sairauden, raskauden tai synnytyksen vuoksi, sekä kuntoutukseen, jos se perustuu Kelan tai julkisen terveydenhuollon päätökseen. Muutama prosentti saa tukea huonojen liikenneyhteyksien vuoksi. Suurin osa korvatuista matkoista on taksimatkoja, ja korvaukset keskittyvät kuljetuspalveluja usein käyttäville, jotka ovat pääosin pitkäaikaissairaita (esim. dialyysi- ja syöpäpotilaat), ikääntyneitä (käyttäjistä yli 55 % on vähintään 65-vuotias) sekä vammaisia. Kelan mukaan esimerkiksi vuonna 2015 noin 7 % käyttäjistä vastasi noin 50 % matkakorvauksia (Tillman & Kaliva, 2016).

Hyvinvointialueet korvaavat vammaispalvelulain (VPL) ja sosiaalihuoltolain (SHL) mukaisia kuljetuksia, joista jälkimmäiset kohdennetaan pienituloisille ikääntyneille. Esimerkiksi Pirkanmaalla alkuvuonna 2024 VPL-yksilökuljetukset olivat noin 96 % kaikista yksilökuljetuksista (Kontaktointi: Tuomi logistiikka). Vammaispalvelulain perusteella myönnettyjä tuettuja kuljetuksia myönnetään henkilön yksilöllisen toimintakyvyn ja liikkumisen vaikeuden perusteella silloin, kun hän ei pysty itsenäisesti käyttämään julkista liikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia. Näitä voivat olla esimerkiksi vaikeudet liikennevälineeseen nousemisessa ja poistumisessa tai niihin liittyvä avuntarve, tien poikkeuksellinen huonokuntoisuus tai haasteet liikenteen odottamattomissa tilanteissa, kuten äkkijarrutuksissa (THL 2025a).

Tuetun kuljetuksen päätöksiä tehdään, kun itsenäisesti matkustaminen ei enää suju edes ohjauksen avulla tai avustetusti. Vaikka henkilö tällöin pystyisi käyttämään (esteetöntä) joukkoliikenteen matkaketjua muuten, niin kulkeminen kodista pysäkille voi olla ylitsempääsementöntä. Tällöin kyseen voi tulla kutsuohjattu (esteetön) palvelu- ja asiointiliikenne ennen mahdollista siirtymistä muiden tuettujen kuljetuspalvelujen, kuten taksikuljetusten käyttöön. Palvelu- ja asiointiliikenteen aika-aulut ja/tai reitit eivät silti sovi kaikille. Liikkuminen sinällään ylläpitää toimintakykyä ja osallisuutta, ja mahdollistaa kotona asumisen pidempään. (Kontaktointi: Pirha liikkumisen tuki)

Käytännössä kaikki tuettuja taksikyytejä tarvitsevat henkilöt ovat siis tavalla tai toisella toimintarajoitteisia. [THL:n vammaispalvelujen käsikirjan](#) mukaan erilaisia liikkumisen tuen tarpeen aiheuttavia toimintarajoitteita voi olla fyysisiä, kognitiivisia, psyykkisiä, sosiaalisia tai aisteihin liittyviä (THL 2025a). Edellytyksenä on **pitkäaikainen tai pysyvä toimintarajoite**. Käytännössä puhutaan **liikuntavammoista, näkövammoista, kehitysvammoista, neurologisista sairauksista, sekä mielenterveyden häiriöistä ja aistiyliherkkyydestä tai kommunikaatiohäiriöistä** – jos ne vaikeuttavat kohtuuttomasti liikkumista julkisella liikenteellä. Esimerkiksi pyörätuolin käyttäjä voi saada tuettuja kuljetuspalveluja, jos hän ei pysty käyttämään julkista liikennettä erilaisten esteettömyyspuutteiden tai muiden syiden vuoksi.

Käyttäjänäkökulmaa selvitettiin potentiaalisten käyttäjäryhmien pohjalta lähinnä toimintarajoitteisten etujärjestöjen (Vammaisfoorumi, Kynnys ry., Invalidiliitto, Näkövammaisten Liitto) kontaktointein, koska sitä kautta toivottiin saatavan laajempaa näkemystä sekä haasteista että mahdollisuuksista. Lisäksi oltiin yhteydessä myös Pirkanmaan hyvinvointialueen (Pirha) liikkumisen tuen tiimiin



myöntämisperusteiden ja ohjeistuksen osalta, sekä Avaava Oy:hyn, joka koordinoi Suomen osuutta AccessibleEU-hankkeesta ja mm. toteutti vuonna 2022 LVM:n [esteettömyysdemon](#) käytännön pilotoinnin [joukkoliikenteen matkaketjuista vammaisryhmien näkökulmasta](#) (LVM 2022). Myös Vanhus- ja lähimmäispalveluliitto Valli ry:n Ikäteknologiakeskuksen edustajaa sekä projektiryhmässä mukana olevaa sote-kuljetusten kokemusasiantuntijaa konsultoiin.

Selvityksen aikana osallistuttiin myös Avaava Oy:n koordinoimaan [Liikenteen ja matkaketjujen esteettömyys poikkeustilanteissa -työpajaan](#) 6.11.2024 ([tilaisuuden tallenne](#)), jossa käytiin läpi mm. matkaketjun esteettömyystiedon haasteita, joita oli testattu käytännön pilotoinnilla. Em. työpajassa tuotiin esille mm. liikennepaikkojen (asemien ja pysäkkien) kunnossapito etenkin talvella, jolloin lumen auraus saattaa kestää ja sen lopputuloskin voi vaikeuttaa tai estää toimintarajoitteisen matkanteon. Nykyisin myös esimerkiksi hissien korjaus kestää usein aiempaa kauemmin muun muassa varaosien saatavuuden vuoksi.

Etujärjestöjen edustamien ryhmien **joukkoliikenteen käytölle esteitä asettavat puutteellinen esteettömyys sekä riittävän esteettömyystiedon saaminen koko matkaketjua koskien, mutta myös ao. tietojen saavutettavuus**. Myös sää voi olla merkittävä tekijä liikkumisen kannalta etenkin talvella; eräs henkilö puhui talven osalta toimintarajoitteisten henkilöiden ”sisäruokintakaudesta”. Lisäksi kontaktointeissa mainittiin turvallisuushaasteet, esteettömyysvälineiden käytön osamattomuus tai niiden toimimattomuus (mm. linja-auton pyörätuoliramppi) sekä ruuhkatilanteiden haasteet. Saimme pitkälti vahvistusta aiemmissa selvityksissä ja raporteissa (luku 6) esille tulleet haasteisiin, mutta etenkin siksi, että **kaikki päätökset tehdään yksilöllisen tarpeen mukaisesti, ei niiden pohjalta kuitenkaan löytynyt sote-kuljetuspalveluja jo käyttävistä selkeitä joukkoliikennettä ainakin osittain käyttämään kykeneviä ryhmiä**.

Edellä mainittujen kontaktointien kautta selvisi kuitenkin myös, että osa erilaisia tuettuja kuljetuspalveluja saaneista voi ja haluaa joissain tilanteissa käyttää (esteetöntä) joukkoliikennettä ainakin osana matkaketjua. Potentiaalisimpana nähtiin osa paljon kuljetuksia käyttävistä ja ”sekäkäyttäjistä”, so. käyttäjistä, jotka ainakin osin jo hyödyntävät myös joukkoliikennettä. Kyseeseen voisi tällöin tulla **osa näkö- ja liikuntavammaisista, kuntoutuksessa/dialyysissä käyvistä, sekä ikääntyneistä**.

Esteettömän joukkoliikenteen – mukaan lukien (kutsuohjattu) palvelu- ja asiointiliikenne – laajentaminen voi osaltaan viivästyttää joukkoliikenteestä pois siirtymistä, tai joissain tapauksissa jopa mahdollistaa siirtymisen takaisin ainakin osittain joukkoliikenteen käyttäjäksi. Toisaalta digitaalisten matkaketjupalvelujen kehityksessä tulee huomioida toimintarajoitteet sekä digitaalisten palvelujen saavutettavuuden että matkaketjujen esteettömyystietojen saannin näkökulmasta. Lisäksi on huomioitava mahdollisuus puolesta-asiointiin. **Digitaalisia ratkaisuja kehitettäessä täytyykin siis ymmärtää mitä matkaketju tarkoittaa ja millaisia esteettömyys- ja saavutettavuusongelmia kehittäjiä pitää ottaa huomioon.**

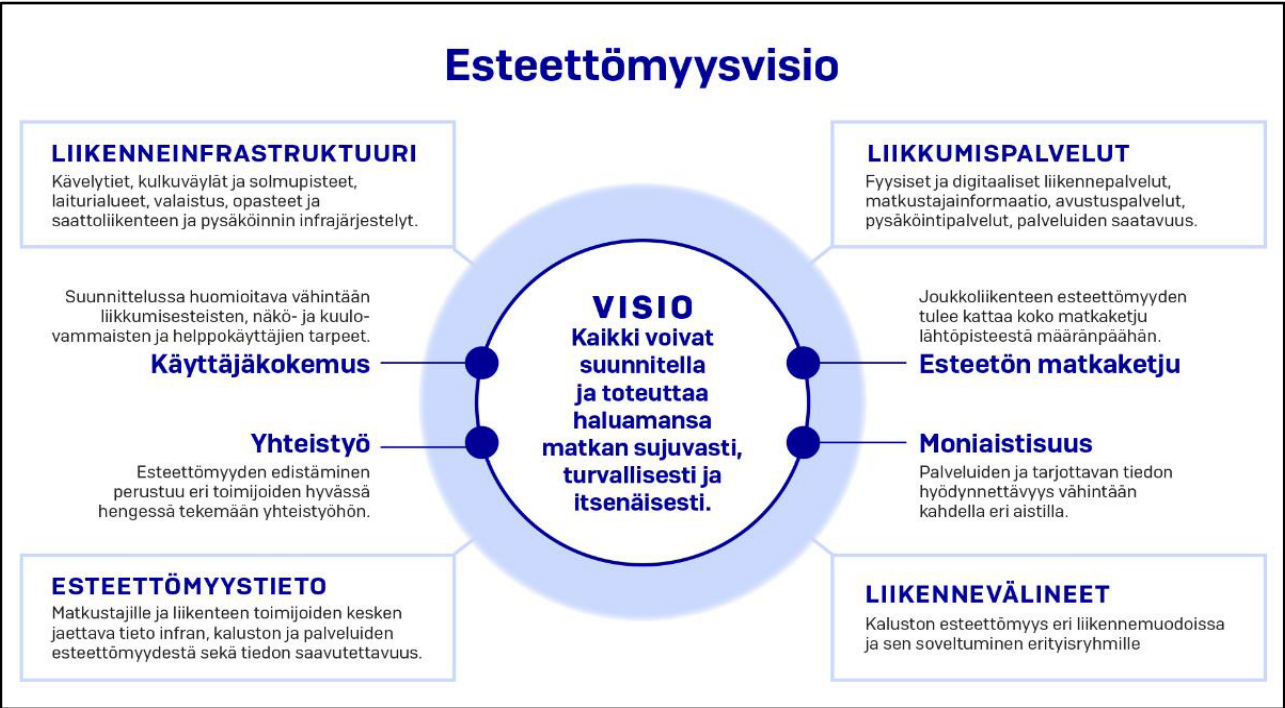
Seuraavassa luvussa on käyty läpi esteettömyyttä ja saavutettavuutta liikkumispalveluiden järjestämisessä, etenkin matkaketjujen digitaalisten ratkaisujen näkökulmasta.

6. Esteettömyys ja saavutettavuus liikkumispalveluiden järjestämisessä

Suomalaisista noin viidesosa on tavalla tai toisella toimintarajoitteinen (Somerpalo 2017). Lisäksi sen kanssa osin päällekkäinen ikääntyneiden ryhmä on iso, vuonna 2023 noin 23 % ja kasvava (Tilastokeskus 2024). Tilastokeskuksen vuoden 2024 väestöennusteen mukaan ikääntyneitä on yli 26 % vuonna 2030 mennessä, mikä tarkoittaa yli 1,46 miljoonaa henkilöä (Tilastokeskus 2024). Tämä asettaa vaatimuksia matkaketjujen esteettömyydelle ja saavutettavuudelle.

6.1 Matkaketjujen esteettömyyden tekijät

Ihmisen **toimintarajoitteita** kuvataan WHO:n julkaisemassa ja alun perin STAKES:in vuonna 2004 ja sittemmin THL:n julkaisemassa verkkoversiossa [Toimintakyvyn, toimintarajoitteiden ja terveyden kansainvälinen luokitus: ICF](#) (THL 2013), jonka [luokitusosaa](#) on päivitetty. ICF:n (WHO 2018) [International Classification of Functioning, Disability and Health](#) -luokituksessa yksilön toimintakyky ja toimintarajoitteet perustuvat ruumiin / kehon toimintoihin ja ruumiin rakenteisiin sekä suoritus- ja osallistumiskykyyn yksilön ja yhteiskunnan näkökulmasta. Merkittäviä toimintoja ovat esimerkiksi mielen toiminnot (muistitoiminnot ja kognitiiviset toiminnot), aistitoiminnot (näkö, kuulo) ja liikkumiseen liittyvät toiminnot sekä näihin liittyvät ruumiin rakenteelliset vajavuudet (Kuusisto ym. 2022).



Kuva 7. LVM:n esteettömyysvisio (LVM 2023).

Toimintarajoitteista joukkoliikenteen käyttöön on katsottu vaikuttavan eniten näköön, fyysiin ominaisuuksiin ja kykyihin, kognitiivisiin kykyihin, sekä kuuloon ja puheen tuottamiseen liittyvät rajoitteet – ja ne voivat olla joko pysyviä tai tilapäisiä (Pihlajamaa ym. 2019). Kuuloon ja puheen tuottamiseen liittyvät rajoitteet liittyvät joukkoliikenteen kannalta lähinnä tilanteisiin, jossa palvelu tapahtuu tai tietoa jaetaan suullisesti tai kuulutuksin. Kehittyvät digitaaliset palvelut



ovat vähentäneet näiden toimintarajoitteiden merkitystä matkustukseen liittyvissä toimissa mahdollistamalla multimodaalisen vuorovaikutuksen matkaketjun eri vaiheissa, esimerkiksi digitaalisten palveluiden saavutettavuus verkossa ja mobiilissa, julkiset informaationäytöt ja -kuulutukset, ja vaikkapa liikennevalojen ääniopastus (Pihlajamaa ym. 2019).

Liikenne- ja viestintäministeriön [esteettömyysvisioon](#) (Kuva 7) on koottu esteettömän matkaketjun onnistumiseen vaikuttavat keskeiset tekijät: **liikenneinfrastruktuuri, liikennevälineet, liikkumispalvelut**, ja kaikkiin edellä mainittuihin liittyvä **esteettömyystieto** (LVM 2023).

Esteettömyyshaasteet eivät muodostu yksinomaan ihmisen ominaisuuksista tai toimintakyvyn puutteista, vaan ihmisen ja ympäristön vuorovaikutuksesta (THL 2025b). Tämä lähtökohta juontaa juurensa jo edellä mainittuun alun perin 2004 julkaistuun ICF-luokitukseen (THL 2013). Toimintaympäristö ja sen kehittäminen onkin keskeisessä asemassa myös esteettömien liikkumispalvelujen mahdollistajana. Ympäristön osalta liikennevälineiden esteettömyys on ollut pitkään esteettömyyskeskustelun keskiössä, ja on ensisijainen tekijä esteettömässä matkaketjussa. Mutta kuten LVM:n esteettömyysvisio painottaa, kaikki sen keskeiset tekijät on huomioitava: **”Jos esteettömyys tai saavutettavuus ei toteudu kaikissa matkaketjun osissa, voi matkan toteuttaminen muodostua mahdottomaksi”** (LVM 2023). Liikennevälineiden esteettömyyden lisäksi tuleekin huomioida myös liikenneinfrastruktuuri, matkaketjujen esteettömyystiedot sekä liikkumispalveluiden fyysinen ja digitaalinen saavutettavuus.

Liikenneinfrastruktuurin vaikutus korostuu talvisin, jolloin asema-, laituri- ja pysäkkialueet tai niille pääsy voi olla estynyt lumen tai jään vuoksi. Kunnossapidon tai usein kesällä tapahtuvien korjausten ajaksi korvaavaa kulkuväylää ei puolestaan välttämättä ole olemassa, tai sitä ei ole merkitty – ainakaan kaikille saavutettavassa muodossa.

Liikennevälineiden esteettömyyttä on parannettu jo pitkään, mutta myös niissä ja niitä koskevassa **esteettömyystiedossa** on haasteita; etenkin muutos- tai poikkeustilanteissa päivittynyttä esteettömyystietoa ei välttämättä ole saatavilla, tai se ei ole kaikille saavutettavassa muodossa.

Liikkumispalvelut ovat fyysisiä ja digitaalisia palveluita, joita tarvitaan matkustamiseen ja sen suunnitteluun (LVM 2023). Näitä voivat olla matkustamista tai sen suunnittelua tukeva tieto, digitaaliset palvelut ja niiden saavutettavuus, sekä mm. avustus- ja pysäköintipalvelut. Esimerkiksi juna-aseman invapysäköintipaikkojen täyttyminen tai avustuspalvelujen puuttuminen saattaa estää liikkumisrajoitteisen henkilön matkan.

Useissa raporteissa ja selvityksissä (mm. Pihlajamaa ym. 2019, LVM 2022, LVM 2023, Pihlajamaa 2024) on painotettu, että **esteetön matkaketju vaatii sen kaikkien osien suunniteltua ja toteutuvaa esteettömyyttä mahdolliset poikkeus- tai häiriötilanteet mukaan lukien**. Tällöin myös **esteettömyystiedon tulee olla saatavilla matkaketjun kaikilta** osin jo sen suunnitteluvaiheessa, ja että kaikki **matkaketjuun liittyvät fyysiset ja digitaaliset palvelut ovat saavutettavia**. LVM:n esteettömyysvision mukaan esteettömyystiedon tulee huomioida vähintään liikkumisesteisten, näkö- ja kuulovammaisten sekä heikkokäyttäjien tarpeet. Se painottaa, että esteettömyystarkastelua ei tule rajoittaa vain liikkumisen esteettömyyteen matkalla, sillä matkaketjun onnistunut läpi pääseminen vaatii lukuisia muitakin toimia matkaketjun eri vaiheissa. On myös huomattava, että eri ryhmien välillä ja sisällä henkilöt ovat toimintarajoitteita koskien heterogeenisiä:

”Eri matkan vaiheissa sekä poikkeustilanteissa vaadittavia toimia tulee tarkastella kohde-ryhmän toimintarajoitteita sekä matkan kontekstia huomioiden. Esimerkiksi näkövammaisilla

beyond the obvious



ja pyörätuolimatkestajilla toimet voivat olla eri tavalla haasteellisia. Samoin vaikkapa maa-seutu- ja kaupunkiympäristö voivat tuoda kumpikin oman mausteensa kontekstina matkustustoimiin.” (Pihlajamaa ym. 2019)

Kuvassa 8 on esitetty esimerkki matkan vaiheista ja niihin liittyvistä toimista (Pihlajamaa ym. 2019).



Kuva 8. Esimerkki matkan vaiheista ja niihin liittyvistä toimista (Pihlajamaa ym. 2019).

Saavutettavien digitaalisten palvelujen avulla voidaan helpottaa tiedon saatavuutta, tarjota erilaisia kommunikaatiotapoja ja interaktiivisia palveluja mahdollistamaan saavutettavaa ja esteetöntä toimintaympäristöä. **”Osittainen saavutettavuus tai esteettömyystieto ei riitä, vaan käyttäjät tarvitsevat varmuuden palveluiden soveltuvuudesta ja kattavuudesta ovelta ovelle”** (Pihlajamaa ym. 2019).

6.2 Matkatietojen ja niihin liittyvien esteettömyystietojen saatavuus ja saavutettavuus koko matkaketjun osalta

LVM:n matkaketjudemossa (LVM 2022) testattiin käytännössä neljän toimintarajoitteisen ennalta suunniteltua matkaketjua Helsinki-Vantaan lentoasemalta junilla Lahteen, sieltä bussilla Kamppiin ja Kampista julkisella joukkoliikenteellä kotiin. Yksikään matkaketju ei onnistunut ilman yhtä tai useampaa matkan estävää tai vaaraa aiheuttavaa vaihetta. Vastaavia tuloksia saatiin Hämeen ammattikorkeakoulun testistä neljän toimintarajoitteisen matkaketjun suunnittelusta ja toteutuksesta – etenkin solmukohtien esteettömyydestä (Saarela & Partanen 2024). Molempien testien lopputuloksena oli, että esteettömyystietoa oli vaikeasti saatavilla tai se puuttui, se sijaitsi useassa eri paikassa, eikä tieto ollut reaaliaikaista etenkin poikkeustilanteiden osalta.

Myös sidosryhmäkontaktoinneissa tuotiin keskeisinä julkisen liikenteen käyttämisen esteinä esiin matkaketjujen esteettömyystietojen ja käytännön esteettömyyden puutteet etenkin poikkeustilan-



teissa, jolloin ei useinkaan ole vaihtoehtoisia esteettömiä ratkaisuja. **Matkaketjujen esteettömyystiedot sijaitsevat useassa eri paikassa, eikä niitä ole helppo löytää.** Tietojen tulisi myös olla saatavilla mahdollisimman monikanavaisesti, ja kaikkien järjestelmien ja sovellusten tulisi olla saavutettavia.

Edellä esitetyn kanssa samankaltaisia tuloksia toimintarajoitteiden ja ympäristötekijöiden haasteista kestävän kulkumuotosiirtymän kannalta tuotiin esiin myös VTT:n raportissa (Pihlajamaa 2024). Monesti haasteet muuttuvat lievienkin toimintarajoitteiden ja poikkeustilanteiden seurauksena vakaviksi esteiksi matkaketjun toteutumiselle.

6.3 Esteettömyyshaasteet

Yhteenvedona voidaan todeta tämän ja edellisen kappaleen pohjalta, että keskeisimpinä haasteina toimintarajoitteisten joukkoliikenteen käytössä ovat nousseet esille aiempien selvitysten (mm. Sirola & Nurmi-Koikkalainen 2014, Pihlajamaa ym. 2019, LVM 2022, Pihlajamaa 2024, Saarela & Partanen 2024) ja tämän projektin kontaktointien perusteella:

- **Matkaketjun esteettömyyden puutteet, ml. poikkeus- ja häiriötilanteiden ratkaisut**
- **Matkaketjun esteettömyystiedon puutteet, myös poikkeus- ja häiriötilanteissa**
- **Digipalveluiden saavutettavuuden ja käytettävyyden** puutteet, kuten mobiililaitteiden käyttö toimintarajoitteisilla ja eri säätiloissa, sekä reittioppaiden kompleksisuus ja käytettävyyshaasteet etenkin matkaketjujen osalta
- **Turvallisuus-** (liikkuva kulkuneuvo, siirtyminen pysäkillä, kanssamatkustajien aiheuttamat häiriöt) **ja ruuhkahaasteet** (matkalipun validointi, paikan löytäminen/liikkuminen, ruuhkatieto)

Ilman tarjolla olevia **esteettömiä**, sujuvia ja käytettäviä **liikkumispalveluja ja liikenneinfrastruktuuria** monet sote-kuljetusten mahdollisista käyttäjistä rajautuvat pois jatkossakin.

Niiden lisäksi tarvitaan **tieto em. liikkumispalveluista ja liikenneinfrastruktuurista sekä niiden esteettömyydestä saavutettavassa muodossa**, myös poikkeus- ja häiriötilanteissa.



7. Muita toimintaympäristöön liittyviä rajoitteita ja mahdollistajia

7.1 Liikennepalvelujen puolesta-asiointia ja kuljetusten yhdistelyä koskeva lainsäädäntö

[Liikennepalvelulain](#) (320/2017) 154 §, 155 § ja 156 § mukaan

*”Liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen **liikkumispalveluiden tarjoajan** on huolehdittava siitä, että **liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa tietojärjestelmään luodun avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa vapaasti käytettäväksi. Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot.***

*Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava **liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille** pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja:*

- 1) hankkia vähintään perushintaisen kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen, johon perustuvan matkustusoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai*
- 2) varata yksittäisen matkan tai kuljetuksen, jonka täsmällinen hinta ei ole tiedossa palvelun alkaessa tai joka muusta syystä sovitaan maksettavaksi palvelun päättymisen jälkeen.*

*Liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajan tai **näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan** on avattava toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan tai annettava tarvittaessa muun sähköisen asiointikanavan kautta pääsy järjestelmään sekä mahdollistettava se, että pääsyyn oikeutettu **liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoaja hankkii palvelun käyttäjän pyynnöstä hänen puolestaan lipputuotteita tai muita liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita** hyödyntäen palvelun käyttäjän olemassa olevalla käyttäjätillä olevia tunniste- ja käyttäjätietoja.”*

Eri liikennevälineillä tapahtuvien kuljetusten yhdistelyä matkaketjuissa tukee Liikennepalvelulain (Laki liikenteen palveluista 320/2017) 159§, joka sanoo, että:

”palveluntarjoajien ja matkustusoikeuden todentamiseen liittyvien taustajärjestelmien ylläpitäjien tai ylläpidosta vastaavien toimijoiden on omia palveluitaan ja järjestelmiään kehittäessään huolehdittava niiden yhteentoimivuudesta muiden vastaavien palveluiden kanssa. Edellä tarkoitettujen palveluntarjoajien on muutoinkin tehtävä yhteistyötä matkaketjujen muodostamiseksi tarvittavan teknisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi.”



7.1.1 Digitaalisen identiteetin lompakko (eIDAS)

Yksi tapa matkaketjuunkin liittyvien toimintojen hallintaan on niin sanottu digitaalisen identiteetin lompakko (digilompakko), joka tarkoittaa puhelimessa toimivaa sovellusta. Se muistuttaa toimintaan tavallisia lompakoita etenkin erilaisten tietojen, oikeuksien tai lippujen säilyttämisen näkökulmasta (Kolinen 2024). Käyttäjä itse päättää, mitä tietoja hän haluaa lompakkoon viedä – ja toisaalta eri palveluihin antaa. Näin ollen kansalaiset voivat tulevaisuudessa itsenäisesti hallita ja käyttää omia tietojaan arjen eri tilanteissa, niin sähköisessä kuin käyntiasioinnissa. (VM 2024b) Digilompakko on tunnistautumismuoto, joten esimerkiksi huoltajan tai edunvalvojan kirjautuminen asiointipalveluun toisen henkilön puolesta olisi mahdollista digilompakon avulla. Digi- ja väestötietovirastolla (DVV) ei kuitenkaan toistaiseksi ole suunnitelmana tuoda valtuuksia mukaan digilompakkoon sen käyttöönoton yhteydessä. (DVV 2025a)

Alun perin digitaaliset lompakot luotiin sähköisen maksamisen välineeksi, mutta sittemmin niitä alettu soveltaa myös digitaaliseen identiteettiin liittyvissä käyttötapauksissa, joissa täytyy todistaa esimerkiksi henkilöllisyytensä, ikänsä tai jonkin henkilökohtaiseksi tarkoitetun etuuden. Lompakon avulla voi käyttää julkisia ja yksityisiä palveluja verkossa ja muualla, tallentaa ja jakaa digitaalisia asiakirjoja sekä luoda oikeudellisesti sitovia allekirjoituksia (Euroopan komissio 2024). Tällaisen laajemman käytön myötä on noussut tärkeäksi, että digilompakon tarjoamat mahdollisuudet eivät ole sidottu johonkin tiettyyn toimijaan vaan ovat yleisesti käytössä. Eurooppalaisessa kontekstissa on haluttu liittää myös EU-maiden rajat ylittävä ulottuvuus, jota varten on julkaistu uudistettu [eIDAS-asetus](#) (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 2024/1183). (DVV 2025b)

[Uudistettu eIDAS-asetus](#) (DVV 2025a) edellyttää, että EU-maat mahdollistavat maidensa kansalaisille ja asukkaille digitaalisen identiteettilompakon käyttöönoton mobiilisovelluksena. Lompakko-sovelluksella henkilöt voivat mm. tunnistautua ja esittää vahvistettuja digitaalisia henkilötietojaan sekä julkisissa että yksityisissä palveluissa. Digitaaliset identiteettilompakot toimivat kaikissa EU-maissa ja ne toimivat kaikissa maissa samalla tavalla. Tämä on varmistettu yhteisellä viitearkkitehtuurilla, joka takaa yhteentoimivuuden ja luottamuksen yli rajojen. Korkeat turvallisuusvaatimukset, vahvemmat todennusmenetelmät ja parannettu yksityisyyden suoja lisäävät luottamusta sähköiseen asiointiin. Jokaisessa EU-maassa tulee käyttöön yksi tai useampi lompakko, jota voi käyttää koko EU-alueella. (DVV 2025b)

7.1.2 Matkatietoon ja matkatietopalveluiden avaamiseen liittyvä lainsäädäntö

Multimodaalisen matkatiedon tarjoamiseen liittyy sekä kansallista että EU-lainsäädäntöä. Kansallinen lainsäädäntö perustuu lakeihin ja niitä tarkentaviin asetuksiin, joita tulee noudattaa silloin kuin ne eivät ole ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa. EU puolestaan ohjaa ja säätelee kansallista lainsäädäntöä. EU:n antamia määräyksiä on neljänlaisia: asetus, direktiivi, päätös ja suositus. EU:n asetukset, direktiivit ja päätökset ovat vahvempia kuin jäsenmaan omat päätökset ja lait, ja jokaisen jäsenmaan on pakko noudattaa niitä.

Eurooppalaisen raamin lainsäädännölle luo direktiivi 2010/40/EU (ITS-direktiivi 2010), jonka tarkoituksena on ohjata liikenneteknologioiden kehitystä yhteen toimivien ja rajat ylittävien älykkäiden liikennejärjestelmien aikaansaamiseksi. Tässä direktiivissä luetellaan kuusi ensisijaista toimea, joista ensimmäinen koskee nimenomaan multimodaalisten matkatietopalveluiden mahdollistamista.



ITS-direktiiviä ja sen ensimmäistä ensisijaista toimea täydentää delegoitu asetus 2017/1926, tässä raportissa [MMTIS-asetus](#) (2017), joka tarkentaa ITS-direktiiviä multimodaalisten matkatietopalvelujen mahdollistamiseen ja tarjoamiseen liittyviä vaatimuksia. Siinä määritellään avattavat staattiset ja dynaamiset matka- ja liikennetiedot, joita tarvitaan matkatietopalveluiden tarjoamiseen.

MMTIS-asetuksen (2017) 3. artikla velvoittaa jäsenmaat perustamaan kansallisen yhteyspisteen (National Access Point, NAP), jonka avulla matkatietopalveluiden tarjoajat voivat hakea ja saada vähintään asetuksen kohteena olevaa dataa, jota liikenneviranomaiset, liikenteenharjoittajat, infrastruktuurin haltijat sekä kysyntäohjauksisten liikennepalvelujen tarjoajat antavat. Suomessa perustettu yhteyspiste toimii pääosin luettelona tiedontarjoajien olemassa olevista tai rakennettavista rajapinnoista sekä tarvittavista tiedontarjoajan metatiedoista, mutta tarjoaa pienille toimijoille myös tietovaraston itse datan tallettamiseen.

MMTIS-asetuksen valmistelun aikaan luotiin myös uutta kansallista lainsäädäntöä liikennesektorille. Lakivalmistelu käynnistyi nimellä Liikennekaari, mutta eduskunta nimesi sen laiksi liikenteen palveluista (Liikennepalvelulaki 2017). Uudella lainsäädännöllä oli tarkoitus yhdistää ja uudistaa henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säädökset. Matkatietopalveluiden tarvitseman tiedon avaamisen osalta olennaisin kohta laissa on viittaus ns. liikkumispalvelua koskevien olennaisten ja ajantasaisten tietojen avaamisesta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi. Laissa jätettiin mahdollisuus tarkentaa vaatimuksia olennaisista tiedoista, joista Liikennepalvelulaissa mainittiin seuraavasti: "Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot." Olennaisten tietojen vaatimuksia tarkennettiin vuonna 2017 [Valtioneuvoston asetuksella liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista](#) (Olennaisten tietojen asetus 643/2017) kuvaamaan tarjolle saatettavia tietoja huomattavasti seikkaperäisemmin. On huomattavaa, että Olennaisten tietojen asetus on varsin saman sisältöinen kuin samana vuonna annettu EU:n MMTIS-asetus, mutta ei suinkaan identtinen. Syynä kansalliseen samanlaiseen lainsäädäntöön on ollut syynä saada tietyt lainkohdat täytäntöön nopeammin kuin MMTIS-asetuksen vaiheittainen aikatauluvelvoite määrää.

Olennaisten tietojen avaamisen lisäksi Liikennepalvelulaki (2017) velvoittaa 18. luvussaan tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan avaamaan liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan. Lisäksi pääsyyn oikeutetulle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle on mahdollistettava ns. toisen henkilön puolesta asiointi ts. mahdollistettava käyttäjän pyynnöstä lippu- tms. tuotteen hankkiminen rajapinnan kautta toisesta palvelusta hyödyntäen palvelun käyttäjän olemassa olevalla käyttäjätillä olevia tunniste- ja käyttäjätietoja.

Tätä kirjoitettaessa edellä mainittua MMTIS-asetusta (2017) on uudistettu delegoidulla asetuksella (MMTIS 2024/490), jossa merkittävimmät päivitykset aikaisempaan asetukseen ovat:

1. **Dynaamisten tietojen tarjoamisen pakollisuus:** Aiemmin dynaamisten matkatietojen tarjoaminen oli vapaaehtoista, mutta uudessa asetuksessa se on muuttunut pakolliseksi. Tämä tarkoittaa, että liikenteenharjoittajien ja viranomaisten on nyt tarjottava reaaliaikaisia tietoja, kuten liikenteen sujuvuus, häiriöt ja muut ajankohtaiset tiedot.
2. **Uudet tietolajit:** Uusi asetus laajentaa soveltamisalaa sisältämään uusia tietolajeja, kuten kulkuvälineiden esteettömyystiedot, liikkumispalvelujen myöhästymisiä ja peruutuksia koskevat tiedot sekä pysäköintipaikkojen sijainti- ja hintatiedot.



3. **Multimodaalinen digitaalinen liikkumispalvelu (MDMS):** Uusi asetus pyrkii tukemaan EU-tasoisien yhteentoimivan lippu- ja maksujärjestelmän kehittämistä, joka mahdollistaa saumattoman multimodaalisen liikkumisen. Tämä on osa laajempaa EU-sääntelyhanketta, jonka tavoitteena on luoda yhdenmukainen perusta multimodaalien digitaalisten liikkumispalvelujen tarjoamiselle.
4. **Tietojen päivittämisen vaatimukset:** Uusi asetus asettaa tiukemmat vaatimukset tietojen päivittämiselle ja ylläpidolle, jotta varmistetaan, että matkustajille tarjottavat tiedot ovat aina ajantasaisia ja luotettavia.

Myös kansallista Liikennepalvelulakia (320/2017) on esitetty muutettavaksi. Siinä lakia on mm. tarkoitus päivittää uuden MMTIS-asetuksen (2024) mukaiseksi ja viitata jatkossa olennaisten tietojen osalta suoraan siihen (HE 182/2024).

Edellä mainittu lainsäädäntö mahdollistaa digitaalisten palveluiden tarjoajille multimodaalisen ovelta ovelle matkaketjuopastuksen rakentamisen. Lisäksi se mahdollistaa eri liikennepalvelun tarjoajien palveluista koostuvan matkaketjun eri osien lippujen ostamisen yhtä palveluntarjoajaa käyttäen yhden luukun periaatteella. Edellä mainittujen mahdollisuuksien vuoksi kuluttajalle on mahdollista tarjota sujuvampaa, käytettävämpää ja kokonaisvaltaisempaa liikkumispalvelujen käyttöä.

7.2 Teknologiaratkaisut

Edellisessä kappaleessa käsiteltyyn sääntelyyn liittyy myös teknologia ratkaisuja sekä niihin liittyviä aloitteita ja määrittelyjä, joita on käsitelty alla.

7.2.1 Eurooppalainen digitaalisen identiteetin lompakko

Euroopassa on valmisteltu rinnakkain lompakon käytön mahdollistavaa asetusta ja teknisiä määrittelyjä sekä viitearkkitehtuuria. Eurooppalaisen digitaalisen identiteetin (EUDI) lompakon tekninen [EUDI-referenssimalli](#) pohjautuu ajatukseen Euroopan laajuisesta tunnistautumisen, autentikoinnista ja luottamuspalveluista. Sitä on kehitetty vähitellen vuonna 2021 hyväksytystä yhteisestä työkalupakista, joka sisältää teknisen arkkitehtuurin ja referenssimallin. Eurooppalainen digitaalisen identiteetin yhteistyöverkosto on siitä lähtien kehittänyt siihen liittyviä konsepteja ja spesifikaatioita, ja edelleen avoimet kohdat on tarkoitus saada käytyä läpi vuoden 2025 loppuun mennessä. (Euroopan komissio 2025a)

Valtiovarainministeriö on asettanut uudistetun eIDAS-asetuksen kansallisen täytäntöönpanon [hankkeen](#) (VM 2024c). Hankkeen tarkoituksena on toteuttaa uudistetun eIDAS-asetuksen mukaiset velvoitteet kansallisesti EU:n asettamassa määräajassa (DVV 2025c). Asetuksen keskeisin uudistus koskee yhteisen kehikon luomista eurooppalaiselle digitaalisen identiteetin lompakolle (Euroopan komissio 2025b). Hankkeessa tuotetaan asetuksen mukainen lompakko ja siihen liittyvät palvelut. Hankkeessa lompakkosovelluksen toteutuksesta vastaa Digi- ja väestötietovirasto. Lompakon julkaisun jälkeen muut julkiset tai yksityiset toimijat voivat lisätä siinä käytettäväksi erilaisia todistuksia omien aikataulujensa ja mahdollisuuksiensa mukaan. (DVV 2025c)

Käyttötapauksia on pilotoitu EU:n laajuisissa suurissa pilottikonsortioissa vuodesta 2023. Ensimmäisessä aallossa toimivat [Potential](#), [EWC](#), [DC4EU](#) ja [NOBID](#) (2023–2025). Vuonna 2025 [käynnistyivät](#) uudet APTITUDE ja WeBuild -konsortiot. (Euroopan komissio 2025c)



Pilotit keskittyvät rajat ylittäviin käyttötapauksiin, jotta EUDI-lompakon määrittämiä voidaan kokeilla käytännössä sekä ohjata tuotantotason ominaisuuksien suunnittelua ja toteutusta. Pilotteihin osallistuu laajasti julkisen ja yksityisen sektorin organisaatioita, ja ne keskittyvät rajat ylittäviin käyttötapauksiin, joissa eri maiden lompakkosovelluksia hyödynnetään ristiin, so. toisessa maassa. Suomen osalta pilotit on toteutettu testidatalla, eikä oikeita henkilötietoja ole käsitelty (DVV 2025d).

Suomesta on osallistuttu DC4EU-, POTENTIAL-, EWC- ja WE BUILD -konsortioihin. Mukana ovat olleet useat julkisen sektorin organisaatiot, kuten Digi- ja väestötietovirasto, valtiovarainministeriö, Verohallinto, Patentti- ja rekisterihallitus, Valtiokonttori, Opetushallitus ja Traficom, sekä yksityiseltä sektorilta Findynet Osuuskunta. Kaikki organisaatiot eivät ole mukana kaikissa konsortioissa, vaan osallistuminen vaihtelee pilottikohtaisesti. (DVV 2025d, DVV2025e, Findynet 2025)

DVV julkaisee älypuhelimella käytettävän digitaalisen identiteetin lompakkosovelluksen Suomessa käyttöön vuoden 2026 loppuun mennessä. (2025e)

7.2.2 Digitransit – avoin kehitysalusta reittioppaille

Digitransit on useaan avoimeen lähdekoodiin perustuvaan komponenttiin perustuva tuote ja palvelu, joka tarjoaa alustan valtakunnallisten reittioppaiden kehittämiseksi. Digitransit on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) omistama ja kehittämä palvelukokonaisuus, jonka rahoituksesta vastaavat nykyään HSL:n lisäksi Fintraffic ja Waltti Solutions Oy. Suomessa tarjolla olevat reittiopaspalvelut perustuvat yleisesti [Digitransit](#)-alustaan. (Digitransit 2025).

Keskeisenä komponenttina Digitransitissa on *Open Trip Planner* -reitityskone, jonka avulla GTFS- tai NeTEx-standardin mukaisesta matkatiedosta rakennetaan reitityskyselyjen perusteella matkaketjuehdotuksia tarvittavine kävelynavigointiohjeineen. Digitransitin komponentit mahdollistavan nopean reittiopaspalvelun rakentamisen loppukäyttäjälle, sillä se tarjoaa kaikki tarvittavat käyttöliittymäelementit, joita voi muokata (tietyn rajoituksen) oman kohdealueensa tarkoituksiin ja vaatimuksiin. Digitransitin pohjalta toteutetut reittioppaat ovat toiminnoiltaan kaikki samanlaisia ja esimerkiksi yhdellä alueella omaksuttu käyttökokemus siirtyy helposti muualla samalta pohjalta toteutettujen reittioppaiden käyttöön.

Käyttöliittymäelementtien toteutus ei anna parasta mahdollista pohjaa suuriin käyttöliittymän tai toimintalogiikan muutoksiin, sillä arkkitehtuurirakenteen ja dokumentoinnin puutteellisuuden vuoksi alustan jatkokehittäminen ja merkittävät muutokset ovat ainakin aluksi haastavia.

Digitransit-kokonaisuus on jatkuvan kehittämisen kohteena HSL:n johdolla ja siihen voivat osallistua myös muut osapuolet avoimen kehittämisen periaatteiden ja käytäntöjen mukaan. Ennen kuin alkaa kehittää omia lisäominaisuuksia Digitransit-alustan ja koodin varaan kannattaa selvittää, mitä toimintoja on jo muiden Digitransit-kehittäjien listalla.



8. Kehityssaihiota

8.1 Joukkoliikenne suuremmaksi osaksi tuettuja sote-kuljetuksia

Tulevaisuuden kaupunkiliikkumisen ytimessä ovat kestävästä liikkumismuodoista muodostuvat käyttäjälähtöiset matkaketjut. Niiden tehokas hyödyntäminen perustuu kattavaan ja laadukkaaseen digitaaliseen matkatietoon, jonka avulla matkustajille voidaan tarjota matkaketjut helppokäyttöisenä ja sujuvana liikkumispalveluna esim. digitaalisten reittioppaiden avulla. Jotta matkaketjut olisivat hyödynnettävissä kaikille käyttäjäryhmille, tulee perusmatkatietoa (pysäkit, reitit, aikataulut) täydentää esteettömyystiedoilla sekä liikennepalveluiden reaaliaika- ja poikkeustiedoilla. Kun edellä kuvattuihin matkatietoon perustuviin informaatiopalveluihin lisätään digitaalinen, koko matkaketjun kattava maksaminen ja liputus, muuttuu kestävien matkaketjujen hyödyntäminen entistakin helpommaksi.

Tulevaisuudessa liikkumista tukevat digitaaliset palvelut yhdistyvät älykkäästi, personoidusti ja saumattomasti kaupungin palveluiden ja kohteiden sekä käyttäjän henkilökohtaisiin tietoihin mahdollistaen nykyistä kokonaisvaltaisempien henkilökohtaisten palvelukokonaisuuksien tarjoamisen. Nämä palvelut mahdollistavat käyttäjälleen turvallisen tavan hallinnoida ja hyödyntää henkilökohtaisia tietoja, etuuksia ja oikeuksia eri tahojen kanssa asioidessa. SmartRail#3-projektissa kolmannen osapuolen myöntämät henkilökohtaiset matkaoikeudet ovat esimerkki tällaisista kehityspyrkimyksistä. Tällaisissa palveluissa digitaalisen identiteetin hallinta, digitaalinen lompakko ja niihin integroidut palvelut sekä yksityisyyden suoja palvelevat ratkaisut nousevat keskiöön.

SmartRail#3-projektissa joukkoliikenteen laajemman hyödyntämisen hypoteesi sote-kuljetuksia koskien oli, että voisiko uudenlaisia julkisen liikenteen palveluja kehittämällä viivästyttää siirtymistä tuettujen sote-henkilökuljetusten käyttöön tai jopa löytää potentiaalisia kohderyhmiä palaamaan ainakin osittain julkisen liikenteen käyttöön. Tältä pohjalta kuvattiin alla esiteltävät käyttäjäpolut, joiden tekemisen yhteydessä pohdittiin myös muita tuettujen kuljetuksien käyttäjäryhmiä, jotka voisivat mahdollisesti hyötyä kehitettävistä ratkaisuista esimerkiksi matkustusoikeuksien tai -alennusten myöntämisen osalta. Tällaisiksi tunnistettiin mm. ikääntyneet, koululaiset ja työsuhdematkalippujen käyttäjät.

Kaupunkilaisten digitaalisten liikkumispalveluiden uuden sukupolven konseptit -tehtävässä tehtiin sote-kuljetuksia koskien aluksi kaksi käyttäjäpolkukuvausta:

1. Henkilöllä on ajanvaraus Tampereen yliopistolliseen sairaalaan (TAYS), jonne on mahdollista kulkea joukkoliikenteellä käyttäen kahta kulkuvälinettä.
2. Henkilö on vammainen, käy töissä sekä tekee asiointi- ja vapaa-ajan matkoja harrastuksiin tai tapaamaan ystäviään.

Molemmat kuvaukset sisältävät joukkoliikenteen **matkalippuoikeuksien** hallinnoinnin ja käytön hyödyntäen digitaalista identiteettiä, sekä digitaaliset palvelut liittyen tarpeenmukaisiin esteettömiin matkaketjuihin kotoa kohteeseen sisältäen matkan suunnittelun, toteutuksen sekä toimet matkan jälkeen mahdollisine lisäpalveluineen. **Rikastetun reittiopastuksen** lisäpalveluita voisivat esimerkiksi olla herätteet lähtemiseen, vaihtamiseen ja poisjäämiseen, ilmoitus kulkuvälineen lähestymi-



sestä, normaalia tarkempi reaaliaikainen reitinopastus ja siihen liittyvät esteettömyyttä lisäävät teknologiaratkaisut, ja vaikkapa kulkuvälineiden täyttöastetiedot. Rikastetun reittiopastuksen avulla käyttäjille olisi mahdollista myös tarjota lisätietoa esimerkiksi esteettömyyteen ja ruuhkaisuuteen liittyen (kulkuneuvot, käyntikohteet), jolloin esteetön matkaketju on helpompi suunnitella ja toteuttaa. Muita potentiaalisia lisäpalveluja olisivat mm. sairaala-alueen video-/ääniopastus, ääniohjaus seuraavassa esitettuihin muistutuksiin liittyen, matkasuunnitelman tallentaminen ja siihen liittyvät muistutukset valmistautumisesta lähtöön sekä kulkuvälineeseen nousemiseen ja poistumiseen mukaan lukien mahdolliset vaihdot. Yhtenä vaihtoehtona nostettiin esiin myös liityntäpysäköinnin käyttö osana matkaketjua.

8.2 Joukkoliikennelipun ja -opastuksen yhdistäminen asiakaskutsuun

Edellisessä kappaleessa kuvatussa sote-tapauksessa haettiin säästöjä joukkoliikenteen osuuden lisäämisessä yhteiskunnan tukemissa kuljetuksissa. Projektin aikana nousi esiin mahdollisuuksia säästää julkisia varoja myös muissa sote-alaan liittyvissä tapauksissa. Yksi tällainen tapaus liittyy sairaalakäynteihin, jotka voivat olla yksittäisiä ajanvarauksia johonkin akuuttiin vaivaan, liittyä esimerkiksi pidempiaikaisten sairauksien tutkimus- ja kontrollikäynteihin tai kohdistua tietyille asiakasryhmille tehtäviin rutiiniseulontoihin.

Edellä mainituista käynneistä syntyy merkittävä määrä yksityisautoliikennettä sairaala-alueille sekä isot kulut pysäköinnin järjestämisestä asiakkaille. Vaikka pysäköinnistä peritään pysäköintimaksua, se kattaa vain osan todellisista kustannuksista. Runsaalla yksityisautoilulla sairaala-alueella ja koko asiointimatalla on vaikutuksia myös liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen.

Näiden haasteiden pohjalta syntyi alkuperäisestä sote-tapauksesta hieman poikkeava pilotointitapaus: voisiko maksuton joukkoliikenne (ja opastus) vastaanottokäyntien yhteydessä parantaa sote-palveluiden fyysistä saavutettavuutta kestävin keinoin? Tavoitteena olisi joukkoliikenteeseen kannustaminen yksityisautoilua vähentämällä, mikä lisäisi liikkumisen kestävyyttä ja vähentäisi pysäköintipaikkojen tarvetta sekä subventoidun pysäköinnin aiheuttamia kuluja sairaala-alueella. Samalla myös yksityisautoiluun liittyvät turvallisuusriskit vähentyisivät. Keskeisiä osia edellisen kappaleen sote-tapauksen ratkaisusta voidaan hyödyntää myös tässä käyttötapauksessa, ja kaikki mahdollinen työ esteettömyyden parantamiseksi parantaa samalla kaikkien käyttäjien mahdollisuuksia hyödyntää julkista liikennettä. Pilotin sisältö on sopusoinnussa myös Tampereen kaupungin kestävyystavoitteiden kanssa, ja kestävään liikkumiseen ohjaamisen tavoitteet ovat tulossa myös Pirhan toimintaan.

Edellä esitellyn tapauksen tarkempi analyysi tietoteknisten ratkaisujen valossa nostaa esiin sote-asiakkaisiin liittyvät tiukat tietosuojavaatimukset. Joukkoliikenneoikeuksien kohdistaminen asiakkaille vaatii henkilötietojen siirtämistä eri tahojen välillä. Potilastiedot ovat kuitenkin erityisen henkilösuojan piirissä ja niiden hyödyntäminen sujuvien ja personoitujen henkilöille kohdistettujen palveluiden rakentamiseksi tuo omat haasteensa. Haasteita lisäävä tekijä on se, että uusia digitaalisia ratkaisuja rakentaessa ja testatessa joudutaan luomaan uusia prosesseja ja käytänteitä, joille olemassa olevista prosesseista ei löydy tukea. Tämä vaatii selvityksiä, vuoropuhelua ja päätöksentekoa monien toimijoiden kesken ja kokonaisuutta koskevien tietosuoja- ja tietoturva-asioiden hyväksymisprosessi voi viedä paljon aikaa ja resursseja.

Käyttötapauksen pilotoinnin suunnittelu on meneillään tätä raporttia tehtäessä.

9. Yhteenveto ja johtopäätökset

Raportin tavoitteena on ollut luoda kuva tuettuihin sote-kuljetuksiin liittyvän toimintaympäristön nykytilanteesta osana julkisesti tuettuja kuljetuksia. Tarkoituksena on tukea ja ohjata SmartRail#3-projektissa tuotettavien digiavusteisten kestävästä kulkumuutosiirtymää tukevien, palvelutasoa parantavien ja parhaimmillaan myös yhteiskunnallisia säästöjä aikaansaavien sote-kuljetusten ratkaisumallien kehittämistä. Lähtökohtana on ollut, että digitaalisilla ratkaisuilla voidaan tuoda joukkoliikenteen matkaketjuihin uusia ja parannettuja mahdollisuuksia käyttäen edistyneitä matkustajan tarpeet huomioivia opastusratkaisuja sekä digitaaliseen identiteettiin ja henkilökohtaiseen tietoon perustuvia kohdistettuja etuuksia/oikeuksia. Pienikin viivästymä yhteiskunnan tukemiin taksikuljetuksiin siirtymisessä tai siirtymä takaisin joukkoliikenteen käyttöön tarkoittaisi vuositasolla miljoonien säästöjä.

Julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseen liittyen on vuosien varrella tehty paljon tutkimuksia ja selvityksiä eri näkökulmista (luku 4). Syntyneitä kehitysideoita on kuitenkin jalkautettu käytäntöön varsin vähän. Esiin on nostettu eri osapuolten järjestämien kuljetusten yhdistelyt, ja sitä kautta saatavat potentiaaliset säästöt palvelujen taso kuitenkin mahdollisimman hyvänä säilyttäen. Myös sote-kuljetusten, eli Kelan (SVL) ja hyvinvointialueiden tuettujen henkilökuljetusten (VPL, SHL) yhdistelyä on ehdotettu useaan otteeseen, mutta se lienee jäänyt muun muassa hyvinvointialueiden toiminnan aloittamisen muiden järjestelyiden ja kehitystyön jalkoihin. Lisäksi kuljetuskustannusten suhteellinen osuus hyvinvointialueiden kokonaiskustannuksista on suhteellisen pieni, minkä vuoksi niiden optimointi ei ehkä ole toteutuslistalla ensimmäisten joukossa. Kuljetusten yhdistelyä toki tehdään jo saman maksajatahon matkoissa ja niistä on saatu realisoitua säästöjä.

Eri tahojen rahoittamien, tilaamien ja toteuttamien kuljetusten yhdistely vaatisi laajempaa systemistä muutosta yhtenäisempään toimintamalliin sekä kuljetusten toteuttamista ohjaavien lakien yhteensovittamista. Se vaatisi osin myös eri toimijoiden kuljetuksia koskevien tietojen yhteentoimivuuden kehittämistä muun muassa käyttäjien erilaisten kuljetustarpeiden osalta. Kokonaisvaltaisen kehittämisen tueksi tarvitaan myös tietoa julkisesti tuettujen kuljetusten kysynnästä, tarjonnasta ja toteutumisesta. Julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseen liittyvää työtä tehdään tällä hetkellä markkinalähtöisesti. Kehittämiseen tähtää myös mm. LVM:n julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittämishanke ja siihen liittyvä väliaikainen laki (luku 4).

Sote-kuljetuksia koskevan lainsäädännön, siihen liittyvän ohjeistuksen ja selvitystä varten tehtyjen sidosryhmäkontaktointien pohjalta kävi ilmi, että selkeää yhtenäistä kohderyhmää, joka voisi siirtyä tuetuista taksikuljetuksista joukkoliikenteeseen, ei löydy. Joukkoliikenteen laajempi hyödyntäminen on lähtökohtaisesti haasteellista, koska tuettujen (useimmiten taksilla toteutettavien) henkilökuljetusten myöntöperusteena tapauskohtaisen harkinnan pohjalta on, ettei henkilö pysty itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä. Kaikki tuettujen sote-kuljetuspalveluiden käyttäjät ovat siis tavalla tai toisella toimintarajoitteisia, pois lukien Kela-kyytejä puutteellisen joukkoliikenteen vuoksi saavat. Sidosryhmäkontaktoinneissa tuli kuitenkin esille, että osa tuettuihin taksikuljetuksiin oikeutetuista voi tietyissä tilanteissa käyttää esteetöntä joukkoliikennettä ainakin osana matkaketjua, mikä toisaalta puolustaa hyvin järjestetyn joukkoliikenteen mahdollisuuksia taksikyytien korvaajana joillakin matkoilla.

Edellä esitetystä voidaan vetää se johtopäätös, että julkiset liikennevälineet ja liikenneinfrastruktuuri eivät sellaisenaan tarjoa riittävää palvelutasoa sote-henkilökuljetuspalveluiden käyttäjille heidän henkilökohtaiset toimintarajoitteensa huomioiden niille matkoille, joita varten he henkilökuljetusten



tukea saavat. Joukkoliikenteen kehittämiseksi niin, että sitä voitaisiin hyödyntää laajemmin sote-kuljetuksissa, tarvitaan kolmen tasoista tarkastelua koko matkaketjua koskien:

- **Liikennevälineiden ja liikenneinfrastruktuurin esteettömyys:** joukkoliikenteen kuljetuspalvelujen järjestäminen esteettömämmin ja joustavammin ovelta ovelle mahdollistaen matkaketjut esimerkiksi yhdistelemällä aikataulutettua tai kutsupohjaista palveluliikennettä perinteiseen reittipohjaiseen joukkoliikenteeseen. Tähän liittyy myös eri julkisesti tuettujen kuljetusten välinen yhteistoiminta, mikä voisi auttaa kuljetusten yhdistelyissä ja tällä tavoin kuljetusten kustannusten vähentämisessä.
- **Matkaketju- ja sen esteettömyystieto:** matkaketjuista ja niihin liittyvästä liikenneinfrastruktuurista, kuten laiturit ja asemat, tulee olla riittävä ja ajantasainen matkaketju- ja sen esteettömyystieto, mukaan lukien poikkeustilanteet.
- **Matkaketju- ja esteettömyystiedon saavutettavuus:** käyttäjille tulee tarjota riittävän saavutettavat digitaaliset palvelut esteettömät matkaketjut takaavien kuljetuspalveluiden aikaansaamiseksi.

SmartRail#3-projektissa on rajoitettu digitaalisiin palveluihin kestävän liikkumisen osuuden lisäämiseksi liiketoiminnallisesti mielekkäällä tavalla. Edellä kuvattu kolmitasoinen tarkastelu näyttää, että digitaaliset palvelut ja ratkaisut eivät yksin riitä muuttamaan sellaisia palveluita esteettömiksi, jotka eivät sitä ole. Ne kuitenkin auttavat käyttäjiä löytämään esteettömät vaihtoehdot, jos tietoa on riittävästi saatavilla. Ne mahdollistavat myös uudenlaisia palveluita yhdistäviä ratkaisuja, tietoturvallisia ja yksityisyyden takaavia henkilökohtaiseen tietoon perustuvia palveluita sekä uusia innovatiivisia matkan suunnittelua ja suorittamista tukevia opastusratkaisuja. Tämänkaltaiset digitaaliset palvelut madaltavat joukkoliikenteen käyttökynnystä niin esteettömyysratkaisuja tarvitsevilla käyttäjillä kuin myös kaikilla muillakin käyttäjillä.

Uusien digitaalisten palvelujen käytöstä on saatu lupaavia kokemuksia hiljattain käyttöön otetuista hyvinvointialueiden käyttäjäsovelluksista omien matkaoikeuksien hallintaan (kappale 3.3). Niistä SoteKaista-ratkaisussa on otettu käyttöön uuden vammaispalvelulain mukanaan tuoma matkakukkarorajattelu, jossa henkilö voi käyttää aiemman käytön ja arvioinnin pohjalta myönnettyä euro- tai kilometrimäärää aiempaa joustavammin koko maassa, ja voi yhdistää tuettuja matkoja joukkoliikenteen käyttöön. Oksa-verkkosovelluksessa puolestaan vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetustilauksia voi tehdä ja arvioitua lähtöaikaa seurata verkkosovelluksella. Sovellusten on todettu sopivan osalle sote-henkilökuljetusten käyttäjistä ja tarjonneen parempaa palvelua kuljetuksia koskevien tietojen osalta. Samalla ne helpottavat myös kuljetusten toteuttamista ja hallintoa.

Joukkoliikenteen laajempi hyödyntäminen yhteiskunnalle kalliiksi tulevien, usein taksilla tapahtuvien, tuettujen sote-kuljetusten osittaiseksi korvaamiseksi oli SmartRail#3-projektisuunnitelmassa yksi tarkasteltava kohde projektissa innovoitaville digitaalisille ratkaisuille. Tarkastelua laajennettiin myös sote-sektorin tapauksiin, joissa muitakin yhteiskunnallisia säästöjä olisi aikaansaataavissa julkisen liikenteen käyttämisestä taksin tai oman auton käytön sijaan. Yksi sellainen löytyi Tampereen yliopistollisen sairaalan (TAYS) yksiköihin omalla autolla saapuviin asiakkaisiin liittyen. Syntyi ajatus testata SmartRail#3-projektissa maksuttoman joukkoliikennelipun tarjoamisen vaikutusta yksityisautoiluun sairaala-alueille, ja sitä kautta myös sairaala-alueen pysäköintitarpeisiin ja -kustannuksiin, turvallisuuteen ja liikkumisen yleiseen kestävyys. Tässä tapauksessa yhteiskunnalliset suorat kustannussäästöt tulisivat pääosin pysäköintipaikkojen vähentyneestä subventoinnista.



Molemmat edellä mainitut sote-sektorille suunnitellut käyttötapaukset voivat hyödyntää samoja teknisiä periaateratkaisuja. Suunniteltu pilotti-/demosovellus sisältää sekä matkaoikeuksien hallinnan hyödyntäen tietoturvallista digilompakkoa että matkaketjujen rikastetun reittiopastuksen, joka voisi tarjota esimerkiksi matkaketjuun liittyviä herätteitä, lisätietoja ja normaalia tarkempaa opastusta.

Digitaalinen luotettava identiteetin hallinta on keskeistä rakennettaessa eri kulkumuotoja ja -välineitä yhdistäviä matkaketjuja ja niihin oikeuttavia erilaisia matkaoikeuksia, joita voidaan maksaa ja säilyttää sujuvasti tietoturvallisen digilompakon kautta. Esimerkiksi matkaoikeudet ja matkaketjujen liput voidaan tällöin yhdistää yhteen sovellukseen, jossa matkustajan omien matkaoikeuksien ja matkojen seuranta olisi helpompaa. Matkustajan sote-kuljetusten tilaukset tapahtuisivat tällöin ilman välikäsiä, jolloin prosessointikustannuksetkin olisivat pienempiä. Sote-kuljetusten kannalta merkittävää on myös puolesta-asioinnin mahdollistaminen esimerkiksi avustajalle tai läheisille.

Yhteenvedona tämän selvityksen pohjalta voidaan julkisesti tuetuissa, varsin taksivaltaisesti toteutetuissa henkilökuljetuspalveluissa nähdä digitaalisten ratkaisujen kautta olevan seuraavia mahdollisuuksia kustannusten säästöön, kuljetusten kestävyyslisäämiseen ja samalla palveluiden parantamiseen:

1. Eri tahojen rahoittamien, tilaamien ja toteuttamien **julkisesti tuettujen kuljetusten yhdistely**.
2. Laajempi aikataulutetun tai kutsupohjaisen **palvelu- ja asiointiliikenteen hyödyntäminen**.
3. **Esteettömien joukkoliikennevaihtoehtojen lisääminen** ja käyttö ainakin osana matkaketjua. Ilman tarjolla olevia esteettämiä liikkumispalveluja ja liikenneinfrastruktuuria monet tuettujen sote-kuljetusten nykyisistä ja tulevista käyttäjistä rajautuvat pois jatkossakin.
4. **Matkaketjuja koskevien tietojen saatavuuden parantaminen** mukaan lukien koko matkaketjun ajantasaiset esteettömyystiedot saavutettavalla tavalla.
5. **Digitaalisten helppokäyttöisten ja saavutettavien matkaketjupalveluiden edelleen kehittäminen** henkilökohtaisiksi liikkumisassistentteiksi, joiden ydintoimintoja ja -ominaisuuksia ovat matkojen suunnittelun tuki, matkanaikainen opastus, kutsupohjaisten ja joustavien kuljetuspalveluiden integrointi aikataulupohjaiseen joukkoliikenteeseen, poikkeustilanteisiin reagointi sekä monipuoliset maksu- ja liputustoiminnot sisältäen matkaetuksien käytön ja hallinnan.
6. **Prosessointikustannusten vähentäminen** matkojen ja matkaketjujen tuotanto- ja tilausjärjestelmien digitalisoitumisen kautta.
7. **Matkaetusmallien ja niitä tukevien ratkaisujen kehittäminen** sellaisiksi, jotka motivoivat niiden käyttäjiä lisäämään joukkoliikenteen osuutta tuettujen matkojensa matkaketjuissa silloin kun se on mahdollista ja tarkoituksenmukaista (lähtökohtana esimerkiksi käyttäjän valinnanvapautta lisäävä matkakukkaromalli).

Digitaalisin palveluin ja riittävän tiedon avulla voidaan yhdistellä erilaisia kuljetusmuotoja (ml. osittaiset taksi- / kutsukyydit) sujuviksi ja toimintarajoitteisia tukeviksi matkaketjuiksi, joilla voisi olla mahdollista korvata osa nykyisistä päästä-päähän taksimatkoista. **Siksi tarvitaan sekä kuljetuspalveluiden ja -infran kehittämistä että kuljetusten yhdistelyä ja edellä mainittuja tukevia digitaalisia saavutettavia ja helppokäyttöisiä palveluita.** Lisäksi tarvitaan laadukkaampaa ja kattavampaa tietoa matkaketjujen toimivuudesta ja esteettömyydestä saavutettavassa muodossa.



Lähteet

1. Ahomäki, I., Pitkänen, V., Sieppi, A., & Väättänen, A. (2024). Procurement of publicly reimbursed taxi services (Working Papers 2/2024). Finnish Competition and Consumer Authority. <https://www.kkv.fi/tutkimus-ja-vaikuttaminen/julkaisut/working-papers/procurement-of-publicly-reimbursed-taxi-services/>
2. Antikainen, H., & Tillman, P. (2020). Sairausvakuutuslain ja vammaispalvelulain mukaisia matkoja on mahdollista yhdistellä. Suomen lääkärilehti, 75(13), 827–832. <https://www.laakarilehti.fi/tieteessa/alkuperaistutkimukset/sairausvakuutuslain-ja-vammaispalvelulain-mukaisia-matkoja-on-mahdollista-yhdistella/>
3. Digitransit (2025). Viitattu 22.5.2025. <https://digitransit.fi/>
4. DVV 2024. Tiedote: Digi- ja väestötietovirasto rakentaa suomalaisten käyttöön digitaalisen identiteettilompakon – lompakkosovelluksen avulla voi hoitaa asioita koko EU-alueella. Viitattu 12.5.2025. <https://dvv.fi/-/digi-ja-vaestotietovirasto-rakentaa-suomalaisten-kayttoon-digitaalisen-identiteettilompakon-lompakkosovelluksen-avulla-voi-hoitaa-asioita-koko-eu-alueella>
5. DVV 2025a. Eurooppalainen digitaalinen identiteettilompakko - julkinen dokumentaatio. Kysymyksiä ja vastauksia. Viitattu 22.5.2025. <https://wiki.dvv.fi/spaces/EDIJD/pages/385044389/4.+Kysymyksi%C3%A4+ja+vastauksia>
6. DVV 2025b. Mikä on uudistettu eIDAS-asetus. Viitattu 12.5.2025. <https://dvv.fi/mika-on-uudistettu-eidas-asetus>
7. DVV 2025c. Eurooppalainen digitaalinen identiteettilompakko. Viitattu 12.5.2025. <https://dvv.fi/eurooppalainen-digitaalinen-identiteettilompakko>
8. DVV 2025d. DVV:n luoma eurooppalaisen digitaalisen lompakon pilotointitila. Viitattu 15.5.2025. <https://wiki.dvv.fi/spaces/EDI/pages/225283703/Eurooppalainen+digitaalinen+identiteettilompakko>
9. DVV 2025e. Eurooppalaisen digitaalisen identiteettilompakon pilotointi. Viitattu 28.5.2025. <https://dvv.fi/eurooppalaisen-digitaalisen-identiteettilompakon-pilotointi>
10. DVV 2025f. Digitaalinen identiteettilompakko tuo sujuvuutta ja tietoturvaa suomalaisten arkeen – uusi sovellus käyttöön vuoden 2026 lopussa. Viitattu 20.10.2025. <https://dvv.fi/-/digitaalinen-identiteettilompakko-tuo-sujuvuutta-ja-tietoturvaa-suomalaisten-arkeen-uusi-sovellus-kayttoon-vuoden-2026-lopussa>
11. Eckhardt, J., Lauhkonen, A., & Siira, E. (2019). Henkilökuljetusten yhdistelyn kokeilut ja suositukset. VTT Technical Research Centre of Finland. VTT Tutkimusraportti No. VTT-R-01151-19 https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/26782973/ALPIO_kokeilut_suositukset.pdf
12. Esteettömyysdirektiivi 2019/882. Viitattu 5.2.2025. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L0882>



13. Euroopan komissio 2024. Digitaalinen identiteetti eurooppalaisille. Henkilökohtainen digitaalinen lompakko EU:n kansalaisille, yrityksille ja asukkaille. Viitattu 12.5.2025. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-digital-identity_fi
14. Euroopan komissio 2025a. Eurooppalaisen digitaalisen identiteetin lompakon arkkitehtuuri- ja referenssimalli. Viitattu 12.5.2025. <https://eu-digital-identity-wallet.github.io/eudi-doc-architecture-and-reference-framework/1.6.1/>
15. Euroopan komissio 2025b. European Digital Identity (EUDI) Regulation. Viitattu 15.5.2025. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/eudi-regulation>
16. Euroopan komissio 2025c. PILOT PROJECTS: What are the Large Scale Pilots (EU:n digitaalisen identiteetin lompakoiden rajat ylittävät pilotointiprojektit). Viitattu 30.6.2025. <https://ec.europa.eu/digital-building-blocks/sites/spaces/EUDIGITALIDENTITYWALLET/pages/694487808/What+are+the+Large+Scale+Pilot+Projects>
17. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 2024/1183. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1183, annettu 11 päivänä huhtikuuta 2024, asetuksen (EU) N:o 910/2014 muuttamisesta eurooppalaisen digitaalisen identiteetin kehityksen vahvistamisen osalta. Viitattu 22.5.2025. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=CELEX:32024R1183>
18. Findynet 2025. Syyskuun Ekosysteemi- ja yhteistyöfoorumin aiheena: WE BUILD. Viitattu 28.11.2025. <https://findynet.fi/ajankohtaista/syyskuun-2025-ekosysteemi-ja-yhteistyofoorumi-24-9-2025/>
19. HE 182/2024 (2024). Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. <https://www.finlex.fi/fi/hallituksen-esitykset/2024/182>
20. ITS-direktiivi (2010). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32010L0040>
21. Kela 2019. Harvinainen syöpä pysäytti perheenäidin arjen – Kela-taksi kuljetti sädehoitoihin. Kelan elämässä-median artikkeli 2019. Viitattu 15.2.2025. <https://elamassa.fi/terveys/syopa-pysaytti-arjen-kela-taksi-kuljetti-sadehoitoihin/>
22. Kela 2022. Näin tilaat Kelan korvaaman taksin Pirkanmaalla. Viitattu 15.2.2025. <https://www.kela.fi/documents/20124/410312/infolehtinen-kelataksi-2022-pirkanmaa.pdf/4bcf906b-7d33-fb90-d21c-b7b1642b1f99?t=1639120153376>
23. Kela 2024a. Tiedote: Taksikyydit nousivat ambulanssien edelle ensi kertaa vuosiin Kelan matkakorvauksien saajien määrässä mitattuna. Viitattu 28.2.2025. <https://tietotarjotin.fi/uutinen/987215/taksikyydit-nousivat-ambulanssien-edelle-ensi-kertaa-vuosiin-kelan-matkakorvauksien-saajien-maarassa-mitattuna>



24. Kela 2024b. Tutkimus: Kela-taksikyytien kilpailutus toi yli sadan miljoonan säästöt. Viitattu 15.2.2025. <https://tietotarjotin.fi/uutinen/1104779/tutkimus-kela-taksikyytien-kilpailutus-toi-yli-sadan-miljoonan-saastot>
25. Kela 2025a. Tietopaketti: sairausvakuutuksen matkakorvaukset. Viitattu 28.4.2025. <https://tietotarjotin.fi/tietopaketti/2705642/tietopaketti-sairausvakuutuksen-matkakorvaukset>
26. Kela 2025b. Kelan ohje matkojen korvauksesta. Viitattu 25.4.2025 <https://www.kela.fi/web/selkokieli/korvaukset-matkoista>
27. Kela 2025c. Kelan ohje taksimatkoihin liittyen. Viitattu 25.4.2025 <https://www.kela.fi/taksimatkak>
28. Kela 2025d. Kelan ohje terveydenhuollolle Kela-taksin tilaamiseen. Viitattu 15.2.2025. <https://www.kela.fi/documents/20124/410372/nain-tilaat-asiakkaalle-Kela-taksin.pdf/2c7b454a-cd5f-7281-efd8-d1ab752610d3?t=1675323845711>
29. Kela 2025e. Kelan ohje terveydenhuollolle taksin valintaan ja matkojen yhdistelyyn. Viitattu 22.5.2025. <https://www.kela.fi/yhteistyokumppanit-terveydenhuolto-matkakorvaukset-matkustustavat-taksi-invataksi-tai-paaritaksi>
30. Kela 2025f. Kelan kuva matkakorvauksista 2024 koko maassa ja Pirkanmaalla. Kelan esitys SmartRail#3 työpajassa 2.10.2024, kuva päivitetty 2025.
31. Kelasto 2025. Sairausvakuutuslain mukaisten matkakorvausten saajat, taksia käyttäneet. Viitattu 12.6.2025. https://raportit.kela.fi/ibi_apps/WFServlet?IBIF_ex=NIT130AL
32. Kolinen, L., 2024. Digitaalisen identiteetin lompakon avulla käyttäjä päättää omien tietojensa käytöstä. Viitattu 12.5.2025. <https://vm.fi/-/digitaalisen-identiteetin-lompakon-avulla-kayttaja-paattaa-omien-tietojensa-kaytosta>
33. Kuusisto, O., Merisalo, M., Kääriäinen, J., Hänninen, R., Karhinen, J., Korpela, V., Pajula, L., Pihlajamaa, O., Taipale, S., & Wilska, T.-A. (2022). Digiosallisuus Suomessa: Digiosallisuus Suomessa -hankkeen loppuraportti. Prime Minister's Office Finland. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja No. 2022:10 <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-182-7>
34. Laki digitaalisten palvelujen tarjoamisesta (digipalvelulaki) 15.3.2019/306. Viitattu 5.2.2025. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2019/20190306#L3a>
35. Laki kehitysvammaisten erityishuollosta (EHL) 519/1977. Viitattu 5.2.2025. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1977/519>
36. Laki liikenteen palveluista (liikennepalvelulaki) 320/2017. Viitattu 5.2.2025. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>
37. Laki liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta 387/2025. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2025/387>



38. Laki sosiaali- ja terveydenhuollon asiakasmaksuista (asiakasmaksulaki) 3.8.1992/734. Viitattu 5.2.2025. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1992/19920734#P2>
39. Lausuntopalvelu 2025. Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle julkisesti tuettujen kuljetuksien tietopohjan kehittämistä koskevaksi lainsäädännöksi. Viitattu 20.5.2025. <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=2b2490d3-4915-47ee-b974-e4d223fe49db&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744>
40. Lehtinen, Leila. Kalvoesitys: Selvitys joukkoliikenteen, erityisesti linja-autoliikenteen kehittämistarpeista. 2023. Linja-autoliitto 2023. 130 s. https://www.linja-autoliitto.fi/wp-content/uploads/2023/10/Selvitys-linja-autoliikenteesta-10_2023-Leila-Lehtinen.pdf
41. Liimatainen, H., Metsäpuro, P., & Nykänen, L. (2015). Yhteiskunnan korvaamien kuljetusten tehostaminen – esiselvitys Pirkanmaan alueella. Pirkanmaan liitto. 45 s.
42. Linnosmaa, I., Auvinen, T., Miten väestön ikääntyminen vaikuttaa sote-menoihin? Talous & Yhteiskunta 3/2024 [verkkajulkaisu]. Labore. Viitattu 28.2.2025. <https://labore.fi/t&y/miten-vaeston-ikaantymisen-vaikuttaa-sote-menoihin/>
43. LUVN 2024a. Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue LUVN. Liikkumista tukevien palvelujen toimintaohje. Viitattu 28.2.2025. https://admin.luvn.fi/sites/default/files/2024-06/Liikkumista%20tukevat%20palvelut%20toimintaohje%20voim.%201.9.2024_0.pdf
44. LUVN 2024b. Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue LUVN. Hyvinvointialueella kokeillaan uutta kuljetuspalvelumallia. Viitattu 15.4.2025. <https://www.luvn.fi/fi/uutiset/2024/11/hyvinvointialueella-kokeillaan-uutta-kuljetuspalvelumallia>
45. LVM 2015. Henkilökuljetusten uudistaminen. Ohjausryhmän raportti. Julkaisuja_9-2015. 26 s. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78372/Julkaisuja_9-2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y
46. LVM 2022. Joukkoliikenteen matkakaketjut vammaisryhmien näkökulmasta. Esteettömyysdemo 7.11.2022. LVM 2022, 29 kalvoa. <https://www.lvm.fi/o/yja-generic-portlet/yja-api/vahva/documents/3391232>
47. LVM 2023. Esteettömyysvisio. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/e802f07f-b9aa-47b7-a702-b0302a3b6739/79c5dbca-99ce-4dfa-b2c7-66e2e0a23a12/LIITE_20240227125441.PDF
48. LVM 2024. Julkisesti tuettujen kuljetusten tietopohjan kehittäminen (hallituksen esitys liikenteen palveluista annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta). Viitattu 12.2.2025. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2024>
49. Matkahuolto 2023. Kalvoesitys: Kutsukyyti saumattomaksi osaksi joukkoliikennettä. Viitattu 15.2.2025. <https://matkahuolto.contenthub.fi/NiboWEB/matkahuolto/getPublicFile.do?uuid=20440941&inline=false&ticket=cfe29402254c93da39581c6b1b454a8&type=original>



50. MMM 2022. Maa- ja metsätalousministeriö (MMM) / maaseutupolitiikan neuvosto MANE 2022. Yhteiskunnan kuljetukset. Viitattu 5.2.2025.
<https://www.maaseutupolitiikka.fi/paatoksenteontueksi/tietoa/yhteiskunnan-kuljetukset>
51. MMTIS-asetus (2017). Komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32017R1926>
52. MMTIS-asetus (2024). KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) 2024/490, annettu 29 päivänä marraskuuta 2023, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 muuttamisesta. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202400490
53. Olennaisten tietojen asetus 643/2017. Valtioneuvoston asetus liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2017/643>
54. Peiponen, P., Heiskanen, P & Särkkä, N. (2024). Liisa Rautanen on yksi monista, jotka tarvitsevat kuljetuspalvelua – Yle selvitti kustannukset eri puolilla Suomea. Yle, 22.11.2024. <https://yle.fi/a/74-20125183>
55. Pihlajamaa, O. (2024). Toimintarajoitteet ja ympäristötekijät kestävän kulkumuotosiirtymän haasteina sekä valittuja ratkaisukonsepteja. VTT Technical Research Centre of Finland. 67 p. (VTT Tutkimusraportti; No. VTT-R-00393-24). <https://cris.vtt.fi/files/104006132/SR2TP2-raportti-FINAL.pdf>
56. Pihlajamaa, O., Kostianen, J., & Kuusisto, O. (2019). Esineiden internet ja älykkäät ympäristöt esteettömien liikkumispalveluiden mahdollistajana. Analyysikehikko suunnittelun tueksi. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä No. 23/2019 https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/ESTEVAPAA-raportti-20190930_Tarficom_23_2019_021219.pdf
57. Pirha 2024a. Pirkanmaan hyvinvointialue Pirha. Sosiaalihuoltolain mukaisten liikkumisen tuen palveluiden myöntämisperusteet 1.1.2025 alkaen. Viitattu 28.2.2025. <https://pirha.cloudnc.fi/download/noname/%7B66e54eac-15cd-492f-acac-544cc456ff3d%7D/59212>
58. Pirha 2024b. Pirkanmaan hyvinvointialue Pirha. VAPA2035- vammaispalvelujen kehittämisohjelma, 2024. Viitattu 5.2.2025. <https://www.pirha.fi/documents/d/quest/vapa2035-ohjelma-saavutettava>
59. Pirha 2024c. Pirkanmaan hyvinvointialue Pirha. Liikkumisen tuen ohjaus ja palvelut yhteisessä tiimissä Pirkanmaan hyvinvointialueella. Viitattu 28.2.2025. <https://www.pirha.fi/w/liikkumisen-tuen-ohjaus-ja-palvelut-yhteisessa-tiimissa-pirkanmaan-hyvinvointialueella>
60. Pirha 2024d. Pirkanmaan hyvinvointialue Pirha: Vammaispalvelulain mukaisen kuljetuspalvelun myöntämisen perusteet. Viitattu 5.2.2025.



<https://pirha.cloudnc.fi/download/noname/%7Beb0acf6d-e355-429d-a35f-1def86a7669a%7D/59207>

61. Pirha 2025. Pirha Hankintapalvelut, Logistiikka- ja kuljetuspalvelujen koordinointi. Sähköposti 12.10.2025.
62. Pohjolainen, P., Kela vastaa Kurviselle: Kela-kyytien siirto hyvinvointialueille ei luultavasti tehostaisi toimintaa. Suomenmaa 19.9.2024. Viitattu 28.2.2025.
<https://www.suomenmaa.fi/uutiset/kela-vastaa-kurviselle-kela-kyytien-siirto-hyvinvointialueille-ei-luultavasti-tehostaisi-toimintaa/>
63. Saarela, M. & Partanen, A. 2024. Essential Accessibility Information About Travel Chains for Everyone. Studies in Health Technology and Informatics. Volume 320: Universal Design 2024: Shaping a Sustainable, Equitable and Resilient Future for All. Pages 323 – 330.
<https://ebooks.iospress.nl/volumearticle/70436>
64. SVL 1224/2004 (Sairausvakuutuslaki). Viitattu 5.2.2025.
<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20141301>
65. Sirola, P., Nurmi-Koikkalainen, P. Kuljetuksesta liikkumiseen. Kuntakyselyn ja asiakashaastattelujen tuloksia vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluista ja auton hankinnan tukimuodoista. Terveiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Työpaperi 24/2014. 104 sivua. Helsinki 2014. https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/116275/URN_ISBN_978-952-302-257-7.pdf?sequence=1&isAllowed=y
66. SHL 1301/2014 (Sosiaalihuoltolaki). Viitattu 5.2.2025.
<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2004/20041224>
67. STM 2022. Sote-ministerityöryhmä linjasi monikanavarahoituksen tiekartasta [verkkosivu]. Viitattu 28.2.2025. <https://stm.fi/-/sote-ministerityoryhma-linjasi-monikanavarahoituksen-tiekartasta>
68. STM 2023. Esteettömyysdirektiivi. Sosiaali- ja terveysministeriö STM. Viitattu 5.2.2025.
<https://stm.fi/esteettomyysdirektiivi>
69. STM 2024. Sosiaalihuoltolain soveltamisopas. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2024:13. Helsinki: Sosiaali- ja terveysministeriö. E-kirja. 202 s.
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165650/STM_2024_13.pdf?sequence=1&isAllowed=y
70. STM 2025. Hyvinvointialueet vastaavat sote-palvelujen ja pelastustoimen järjestämisestä. Viitattu 15.4.2025. <https://stm.fi/hyvinvointialueet>
71. Suomen perustuslaki 731/1999. Viitattu 5.2.2025.
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990731>
72. Taksikuutio 2025. Hyvinvointialueiden matkat sujuvasti SoteKaistalle. Viitattu 15.4.2025.
<https://keuh.cloudnc.fi/download/noname/%7B0458c506-1df7-4845-85db-82b4ac032575%7D/48506>



73. Tampereen kaupunki 2021. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma SUMP. 55 s. Viitattu 15.2.2025. <https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-09/Kest%C3%A4v%C3%A4n%20kaupunkiliikkumisen%20suunnitelma%20SUMP.pdf>
74. Terveydenhuoltolaki 30.12.2010/1326. Viitattu 5.2.2025. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20101326>
75. THL 2013. ICF : Toimintakyvyn, toimintarajoitteiden ja terveyden kansainvälinen luokitus. THL 2013. https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/77744/ICF_2013_2503verkko.pdf?sequence=1&isAllowed=y 295 s. [viitattu 22.5.2025] HUOM. Luokitusosa päivitetty: <http://www.thl.fi/icf-koodit/>
76. THL 2025a. Vammaispalvelujen käsikirja. Viitattu 15.2.2025. <https://thl.fi/julkaisut/kasikirjat/vammaispalvelujen-kasikirja>
77. THL 2025b. ICF-luokitus [verkkosivu]. Viitattu 28.5.2025. <https://thl.fi/aiheet/toimintakyky/icf-luokitus>
78. Tilastokeskus 2024. Tilastokeskuksen väestöennuste [verkkajulkaisu]. Viiteajankohta: 31.12.2024. ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 15.1.2025]. <https://stat.fi/julkaisu/cln1i9lg94af80bw1rxn0njfq>
79. Tillman P., Kaliva K., Tutkimusblogi: Matkakorvaukset kohdentuvat pienelle joukolle. Viitattu 15.2.2025. <https://tietotarjotin.fi/tutkimusblogi/728213/matkakorvaukset-kohdentuvat-pienelle-joukolle?utm>
80. Traficom 2025. Saavutettavuusvaatimukset.fi-sivusto, muutokset digipalvelulakiin. Viitattu 5.2.2025. <https://www.saavutettavuusvaatimukset.fi/fi/digipalvelulain-vaatimukset/muutokset-digipalvelulakiin?toggle=Henkil%C3%B6liikenteen%20palvelut>
81. Tuomi logistiikka 2025a. Oksa-verkkosovellus. Viitattu 29.4.2025. <https://www.tuomi.fi/palvelut/henkiloliikenne/oksa-verkkosovellus/>
82. Tuomi logistiikka 2025b. Uutiset: Oksa-verkkosovellus otetaan kuljetuspalveluissa käyttöön 10.2.2025. Viitattu 29.4.2025. <https://www.tuomi.fi/oksa-verkkosovellus-otetaan-kuljetuspalveluissa-kayttoon-10-2-2025/>
83. Tuomi logistiikka 2025c. Sähköposti 7.4.2025.
84. VPL 675/2023. Vammaispalvelulaki. Viitattu 5.2.2025. <https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2023/20230675>
85. VM 2024a. Valtiovarainministeriö: Hyvinvointialuetalouden näkymät 2024-2028. Muistio 8.5.2024. 25 s. <https://vm.fi/documents/10623/0/Hyvinvointialuetalouden%20n%C3%A4kym%C3%A4t%20vuosina%202024-2028.pdf/1eaaec2f-9594-4e45-6643-81796fdffb05/Hyvinvointialuetalouden%20n%C3%A4kym%C3%A4t%20vuosina%202024-2028.pdf>



86. VM 2024b. Valtiovarainministeriön tiedote 29.4.2024. Digitaalisen identiteetin lompakko tulee vuonna 2026. Viitattu 12.5.2025. <https://vm.fi/-/digitaalisen-identiteetin-lompakko-tulee-vuonna-2026>
87. VM 2024c. Uudistetun eIDAS-asetuksen kansallisen täytäntöönpanon hanke. Viitattu 15.5.2025. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=VM031:00/2024>
88. WHO 2018. International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF) [verkkosivu]. Viitattu 28.5.2025. <https://www.who.int/standards/classifications/international-classification-of-functioning-disability-and-health>
89. Yhdenvertaisuuslaki 1325/2014. Viitattu 5.2.2025. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20141325>
90. YK:n vammaissopimus 27/2016. Viitattu 5.2.2025. https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2016/20160027/20160027_2#idm46263581509024



Sidosryhmäkontaktointit

1. Kela, etuuksien ja palvelujen suunnitteluosasto, sairaanhoito- ja matkakorvausryhmä (5.11.2024)
2. Pirkanmaan hyvinvointialue (Pirha) Hankintapalvelut, Logistiikka- ja kuljetuspalvelujen koordinointi (11.11.2024)
3. Pirkanmaan hyvinvointialue (Pirha) Liikkumisen tuen yksikkö (29.11.2024)
4. Pirkanmaan hyvinvointialue (Pirha), Tilahallintapalvelut (12.2.2025)
5. Tuomi Logistiikka, henkilöliikennepalvelut (9.12.2024)
6. Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue (LUVN), logistiikkapalvelut (13.1.2025)
7. Taksikuutio Oy (5.2.2025)
8. Vammaisfoorumi (20.11.2024, 5.11.2024)
9. Näkövammaisten liitto (6.2.2025)
10. Vanhus- ja lähimmäispalveluliitto Valli ry / Ikätekniikkakeskus (28.10)
11. Avaava Oy (19.11.2024)
12. Projektin sote-kuljetusten kokemusasiantuntija (21.10.2024)
13. Traficom (12.12.2025)