

Lisätiedot:

hyvinvointipäällikkö Laura Salomaa, puh. 040 194 8508
liikuntasuunnittelija Helena Pirvola-Nykänen, puh. 050 555 6252
kunnossapitoinsinööri Antti Artimo, puh. 050 555 8081
kaupunginlakimies Lena Filipsson-Korento, puh. 050 354 0121
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Tausta

Kauniaisten vanhusneuvosto ja vammaisneuvosto ovat 3.2.2025 päivätyllä aloitteella, **oheismateriaalina**, esittäneet, että kaupunki palauttaa sote-uudistuksen yhteydessä lakkautetun palveluautotoiminnan. Aloitteessa tuodaan esiin, että palveluautotoiminnan päättyminen on heikentänyt erityisesti liikkumisrajoitteisten ja yksinäisyyttä kokevien ikääntyneiden mahdollisuuksia osallistua arjen toimintoihin, kuten ruokailuun, liikuntaan ja sosiaalisiin tapahtumiin esimerkiksi Villa Bredassa.

Sote-uudistuksen myötä kaupungin omistama palveluauto siirtyi vuoden 2023 alusta Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueelle, minkä jälkeen toiminta Kauniaisissa päättyi.

Palveluautoa tai asiointiliikennettä tai palvelulinjaa, on käsitelty Kauniaisten eri toimielimissä useaan otteeseen, **oheismateriaalina**.

Vaikuttamistoimielinten aloitteet käsitellään hallintosäännön mukaan kuten kuntalaisaloitteet. Aloitteen käsittelee se kaupungin viranomainen, jolla on toimivalta tehdä päätöksiä aloitteen tarkoittamassa asiassa. Asian käsittely katsotaan kuuluvan hyvinvointi- ja vapaa-aikavaliokunnan toimivaltaan.

Hyvinvointityön tulosalueen näkemys

Kunnan rooli sote-uudistuksen jälkeen

Sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksen myötä lakisääteiset kuljetuspalvelut (vammaispalvelulaki ja sosiaalihuoltolaki) kuuluvat Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen järjestämisvastuulle.

Kunta ei voi järjestää päällekkäisiä palveluja.

Tarkastelu kohdistuu siten niihin kuntalaisiin, jotka eivät kuulu hyvinvointialueen kuljetuspalvelujen piiriin, mutta joiden liikkumismahdollisuuksien tukeminen voisi ennaltaehkäisevästi edistää hyvinvointia, osallisuutta ja kotona asumista. Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen (HYTE) kuuluu edelleen kunnan lakisääteisiin tehtäviin (Kuntalaki 1 §).

Tarpeesta tehdyn selvityksen keskeiset havainnot

Kaupungin toimesta hyvinvointityön tulosalueella on laadittu selvitys ikääntyneille suunnatun palveluauton / asiointiliikenteen tarpeesta. Selvitys

perustuu vanhusneuvoston ja vammaisneuvoston aloitteeseen sekä hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen (HYTE) näkökulmaan.

Liikkumisen esteet ja tavallisen taksipalvelujen käytännön haasteet

Kauniaisten mäkinen maasto sekä talvikauden olosuhteet (liukkaus, lumen estämät kulkuväylät, pimeys ja kylmyys) vaikeuttavat ikääntyneiden liikkumista merkittävästi ja lisäävät kaatumisriskiä sekä fyysistä kuormitusta. Moni ikääntynyt rajoittaa liikkumistaan erityisesti syys–talvikaudella, mikä voi lisätä yksinäisyyttä ja passivoitumista.

Myös taksipalvelujen käytännön muutokset voivat muodostaa esteen liikkumiselle. Tilausten siirtyminen digitaalisiin kanaviin, puhelinpalvelujen ruuhkautuminen, kuulo- ja näköhaasteet sekä kognitiiviset vaikeudet voivat vaikeuttaa tavallisen taksipalvelun käyttöä. Lisäksi hinnoittelun vaihtelu ja epävarmuus palveluntarjoajista voivat heikentää luottamusta taksipalveluihin. Erityisesti ne henkilöt, joilla ei ole oikeutta sosiaalihuolto- tai vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin, voivat jäädä käytännössä ilman toimivaa liikkumiskäytäntöä.

Hyvinvointityön tulosalueella laaditun selvityksen perusteella:

- 75+ -ikäryhmässä on väliinputoajaryhmä, jolla ei ole lakisääteistä kuljetusoikeutta. Tällä tarkoitetaan henkilöitä, jotka eivät täytä vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen kriteerejä, eivät saa sosiaalihuoltolain mukaista kuljetustukea, eivät ole laitoshoidossa eivätkä ole lakisääteisten palvelujen näkökulmasta riittävän huonokuntoisia, vaikka heidän toimintakykynsä on käytännössä heikentynyt.
- talvikausi ja mäkinen maasto vaikeuttavat liikkumista,
- osallisuuden katkeaminen lisää yksinäisyyttä ja toimintakyvyn heikkenemisen riskiä,
- ennaltaehkäisevällä liikkumisen tuella voidaan vahvistaa kotona asumisen edellytyksiä.

75 vuotta täyttäneiden joukossa on siis sellainen ryhmä henkilöitä, joilla ei ole lakisääteistä kuljetusoikeutta, mutta joiden toimintakyky on heikentynyt siten, että joukkoliikenteen ja taksipalvelujen käyttö on käytännössä vaikeaa.

Palveluautoa tarkastellaan ennaltaehkäisevänä HYTE-toimena, jonka tavoitteena on:

- tukea kotona asumista,
- ehkäistä yksinäisyyttä,
- vahvistaa fyysistä ja sosiaalista toimintakykyä,
- lykätä raskaampien palvelujen tarvetta.

Vaihtoehtojen tarkastelu

Tehdyn selvityksen yhteydessä on tarkasteltu useita vaihtoehtoja. Alla erikseen mainitun kolmen lisäksi on harkittu pysyvämpää asiointiliikennettä joko kaupungin nykyisellä kalustolla tai leasingautolla, mutta todettu tämän olevan liian kallis vaihtoehto sekä hallinnollisesti hyvinkin haasteellinen, huomioiden kuntalain säännökset kunnan toiminnasta kilpailutilanteessa markkinoilla sekä henkilökuljetusliikennettä koskeva sääntely. Pysyvä toiminta edellyttäisi selkeää palvelurakenteen määrittelyä, pitkäaikaista rahoitussitoutumusta,

kuljetuspalvelujen organisointia sekä vastuiden ja riskienhallinnan tarkkaa määrittelyä.

Valmistelussa on myös harkittu toiminnan järjestämistä ulkopuolisen toimijan toimesta kaupungin avustamana, mutta tästä on luovuttu muun muassa vastuunjaon epäselvyyden, hankinta- ja kilpailutusvelvoitteiden sekä hallinnollisen raskauden vuoksi. Ulkopuolisen mallin toteuttaminen edellyttäisi sopimus- ja valvontarakenteiden luomista, vastuukysymysten selkeää määrittelyä (mm. liikennöintivastuu, vakuutukset, turvallisuus, tietosuoja) sekä mahdollisesti kilpailuttamista julkisena hankintana. Lisäksi kaupungille jäisi viimekätinen vastuu toiminnan asianmukaisuudesta ja riskienhallinnasta.

Valmistelussa on tarkasteltu myös vaihtoehtoja, joissa toteutettaisiin pilotti joko luovuttamalla kaupungin omistama ajoneuvo ulkopuolisen toimijan käyttöön tai palkkatuella palkattavan työntekijän avulla. Ajoneuvon luovutusmallista on luovuttu siihen liittyvien vastuu- ja riskikysymysten vuoksi. Ajoneuvon omistajana kaupungille jäisi vastuu kalustosta, vakuutuksista ja mahdollisista vahinkotilanteista, vaikka kuljetuksen suorittaisi ulkopuolinen taho. Lisäksi toiminta edellyttäisi sopimus- ja valvontarakenteita sekä liikennepalvelulainsäädännön huomioimista. Myös palkkatukimallia on arvioitu mahdollisena määräaikaisessa pilotissa, mikäli tehtävän sisältö ja kelpoisuusvaatimukset ovat yhteensopivia palkkatuen ehtojen kanssa. Malli ei kuitenkaan poista kaupungin työnantajavastuuta eikä henkilöliikenteeseen liittyviä turvallisuus- ja vakuutusvelvoitteita, minkä vuoksi sen toteuttamiskelpoisuus edellyttää erillistä valmistelua. Edellä mainituista syistä kumpaakaan mallia ei ole tässä vaiheessa pidetty hallinnollisesti ja juridisesti yksiselitteisimpänä ratkaisuna mahdolliseen rajattuun pilotointiin.

Edellä mainituista syistä pysyviä tai ulkoistettuja ratkaisuja ei ole pidetty tarkoituksenmukaisina, vaan valmistelussa on päädytty arvioimaan alla mainittuja kolmea eri vaihtoehtoa.

Vaihtoehto 1: Ei erillistä kuljetusratkaisua

Tässä vaihtoehdossa kaupunki ei käynnistä asiointiliikennettä. Palvelun järjestäminen ei kuulu kaupungin lakisääteisiin tehtäviin. Liikkuminen perustuu HSL-liikenteeseen, taksipalveluihin, omaisten apuun ja hyvinvointialueen lakisääteisiin kuljetuksiin.

Vaihtoehto ei aiheuta suoraa kustannusta kaupungille, mutta sisältää riskin osallisuuden kaventumisesta, yksinäisyyden lisääntymisestä ja toimintakyvyn heikkenemisestä erityisesti niissä ryhmissä, joilla ei ole kuljetusoikeutta. Pitkällä aikavälillä tämä voi lisätä raskaampien palvelujen tarvetta, kuten kotihoitoa, tehostettua palveluasumista tai erikoissairaanhoidon, jotka eivät kuulu kaupungin järjestämisvastuulle. Vaikka kustannusvaikutus kohdistuu pääosin hyvinvointialueelle, heikentyneellä toimintakyvyllä voi olla välillisiä vaikutuksia myös kunnan vastuulla oleviin hyvinvointia ja osallisuutta edistäviin palveluihin sekä kuntalaisten arjen sujuvuuteen.

Vaihtoehto 2: Joukkoliikenteen (HSL) reittimuutokset tai lisälinja

Vaihtoehtona on tarkasteltu joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä yhteistyössä HSL:n kanssa. Aiemmissa selvityksissä on tarkasteltu muun muassa reittimuutoksia sekä palvelulinjaliikenteen laajentamista. Reittimuutoksia on pidetty haasteellisena liikennöintiolosuhteiden vuoksi, ja palvelulinjaliikenteen

laajentaminen edellyttäisi lisäkalustoa, jonka kustannukset kohdistuisivat pääosin Kauniaisten maksettavaksi.

Neuvottelujen tuloksena linjan 212 reittiä muutettiin kulkemaan molempiin suuntiin Kasavuoren lenkin kautta, mikä parantaa yhteyksiä mm. Villa Bredan ja Kasavuoren koulukeskuksen alueelle. Muutoksen toteuttaminen on edellyttänyt uusien pysäkkien rakentamista Kauniaisiin.

Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää ja yhteistyötä HSL:n kanssa tulee jatkaa, mutta ratkaisu ei yksin vastaa erityisesti niiden ikääntyneiden tarpeisiin, joiden liikkuminen on toimintakyvyn heikkenemisen vuoksi haastavaa.

Vaihtoehto 3: Rajattu, maksuton asiointiliikenteen pilotti

- 5 ajopäivää viikossa, päivisin klo 9–14.30
- Kohderyhmä: 75+ ikääntyneet, jotka eivät kuulu hyvinvointialueen kuljetuspalvelujen piiriin
- Määränpäät: Villa Breda, kirjasto, keskeiset kaupat, terveysasema, Jorvi
- Toteutus nykyisellä kalustolla
- Pilotin henkilöstökustannusarvio perustuu KVTES:n mukaiseen palkkatasoon. Henkilöstökustannukset ilman investointeja ovat arviolta karkeasti 8 100–10 000 euroa 4 kuukauden ajalle. Arvio sisältää palkat ja työnantajan sivukulut. Henkilöstökustannus on alustava arvio, joka perustuu arvioituun työaikaan ja KVTES:n mukaiseen palkkahaarukkaan. Lopullinen kustannus täsmentyy tehtäväkuvan, vaativuustason ja HR:n tekemän palkkasijoittelun perusteella.
Lisäksi ajoneuvon käytöstä aiheutuu tulosalueelle kaupungin sisäisiä kustannuksia ainakin 800 euroa kuukaudessa (9 600 euroa / vuosi), mikä neljän kuukauden pilotin osalta tarkoittaa yhteensä 3 200 euroa. Nämä kustannukset muodostuvat ajoneuvon kiinteistä sisäisistä veroituksista ja kohdistuvat tulosalueelle kaupungin sisäisen kustannuslaskennan mukaisesti.
- Maksuton asiakkalle pilotointivaiheessa
- Systemaattinen seuranta (käyttömäärät, käyttäjäkokemus, vaikutukset).

Mallin vahvuutena on kohdennettavuus, kustannusten rajattavuus ja vaikuttavuuden arviointimahdollisuus ennen mahdollisia pysyvämpiä ratkaisuja. Riski kaupungille on taloudellisesti hallittu ja rajattu, mutta pilotin aikana olisi mahdollista saada systemaattista tietoa muun muassa todellisesta käyttöasteesta, kohderyhmän profiilista, palvelun toistuvuudesta, asiakaskokemuksesta sekä vaikutuksista osallisuuteen ja arjen liikkumiseen. Lisäksi pilotin kautta saadaan kustannusrakenteeseen liittyvää tietoa (henkilöstö, ajopäivät, hallinnollinen työ).

Tällainen pilotti toteutettaisiin maksuttomana asiakkaille, jotta todellinen kysyntä voidaan arvioida ilman taloudellista kynnystä. Näin voidaan erottaa todellinen palvelutarve maksuhalukkuudesta ja varmistaa, että erityisesti pienituloiset ja liikkumisrajoitteiset henkilöt eivät jää arvioinnin ulkopuolelle. Pilotin aikana kerättävä tieto muodostaa perustan mahdolliselle hinnoittelulle, kohdentamiselle ja jatkopäätökselle vuoden 2027 talousarviovalmistelussa.

Hyvinvointityön tulosalueen kokonaisarvio tarpeesta

Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää, ja sitä tulee jatkaa yhteistyössä HSL:n kanssa. Reittien, pysäkkien ja aikataulujen kehittäminen parantaa yleistä

saavutettavuutta ja tukee kestävästä liikkumisesta. Joukkoliikenne ei kuitenkaan kaikilta osin ratkaise niiden ikääntyneiden saavutettavuushaastetta, joiden toimintakyky on heikentynyt, mutta jotka eivät kuulu lakisääteisten kuljetuspalvelujen piiriin. Mäkinen maasto, talvikauden olosuhteet sekä pysäkkien etäisyydet voivat käytännössä estää joukkoliikenteen käytön, vaikka palvelu olisi tarjolla.

Ei kuljetusratkaisua -vaihtoehto on lyhyellä aikavälillä kustannusneutraali, eikä se lisää kaupungin käyttötalouden menoja. Se sisältää kuitenkin hyvinvointiriskejä, kuten osallisuuden kaventumista, yksinäisyyden lisääntymistä ja toimintakyvyn heikkenemistä erityisesti väliinputoajaryhmässä. Pitkällä aikavälillä nämä vaikutukset voivat heijastua raskaampien palvelujen tarpeeseen, vaikka niiden järjestämisvastuu kuuluukin pääosin hyvinvointialueelle. Lisäksi heikentynyt toimintakyky voi lisätä painetta myös kunnan omiin ennaltaehkäiseviin palveluihin.

Taloudellisesti rajattu ja määräaikainen pilotti on mahdollisista vaihtoehdoista hallituin. Se ei sitoisi kaupunkia pysyvään kustannusrakenteeseen, mutta mahdollistaisi todellisen tarpeen, käyttöasteen ja vaikutusten arvioinnin. Näin mahdollinen jatkopäätös voitaisiin tehdä tietoon perustuen, huomioiden sekä hyvinvointivaikutukset että taloudellinen kestävyys.

Edellä esitetyn perusteella hyvinvointityön tulosalue katsoo, että 4 kuukauden asiointiliikenteen pilotti olisi sinänsä harkittavissa, mutta sen mahdollisuutta voidaan Kauniaisissa tarkastella myöhemmin erikseen, mikäli sille nähdään taloudelliset ja toiminnalliset edellytykset.

Asiointiliikenne tukee osallisuuden vahvistamista, liikunnan ja toimintakyvyn edistämistä, yksinäisyyden ehkäisyä sekä rakenteellista ennaltaehkäisevää työtä, ja mahdollistaa samalla HYTE-työn kohdentamisen erityisesti haavoittuviin ryhmiin ja väliinputoajiin, jotka eivät kuulu lakisääteisten kuljetuspalvelujen piiriin. Pilotin kustannus on sinänsä kaupungin kokonaisbudjetissa rajattu ja hallittu panostus, jonka avulla voidaan arvioida konkreettisesti toiminnan vaikuttavuutta ja kustannus-hyötysuhdetta ennen pysyviä ratkaisuja. Samalla kyse olisi rohkeasta, mutta taloudellisesti hallitusta kehittämisestä: pienellä investoinnilla testattaisiin ratkaisu, joka voi vahvistaa kotona asumista, ehkäistä raskaampien palvelujen tarvetta ja lisätä kaupungin veto- ja pitovoimaa ikäystävällisenä, osallisuutta tukevana asuinympäristönä.

Pilotti ei sisällä investointipäätöstä, pitkäaikaista sitoutumista eikä pysyvää menolisäystä. Taloudellinen riski on ennalta rajattu, ja mahdollisesta jatkosta päätettäisiin erikseen arvioinnin perusteella. Näin ollen pilotti voidaan nähdä hallittuna ja vastuullisena kehittämistoimena myös tasapainottamisohjelman aikana: pienellä, kontrolloidulla panostuksella testataan ratkaisua, jolla voi olla ennaltaehkäiseviä vaikutuksia ja pitkän aikavälin kustannuspaineita hillitsevää merkitystä.

Kaupungin taloudellinen tilanne ja rajaus

Kaupungilla on käynnissä talouden tasapainottamisohjelma, jonka tavoitteena on menokehityksen hallinta ja pitkän aikavälin taloudellinen kestävyys. Tasapainottamisohjelman keskeisenä periaatteena on, että uusia pysyviä menoja ei synnytetä ilman selkeää rahoitusratkaisua ja kokonaisvaikutusten arviointia. Tässä tilanteessa uusien toimintojen käynnistäminen – vaikka ne olisivat tarkoitukseltaan kannatettavia – edellyttää erityistä taloudellista harkintaa.

Vaikka hyvinvointityön tulosalueen esittämä asiointiliikenteen pilotti on rajattu, kertaluonteinen ja määräaikainen toimenpide, kyseisen palvelun järjestämistä ei voida katsota kuuluvan kaupungin ydintehtäviin. Kuljetuspalvelujen järjestäminen ei ole kunnan lakisääteinen vastuu, ja pysyvä ratkaisu merkitsisi uuden palvelukokonaisuuden rakentamista tilanteessa, jossa kaupungin resurssit kohdistuvat ensisijaisesti lakisääteisten ja strategisesti keskeisten tehtävien turvaamiseen.

Huomioitava on myös, että pysyvämpi järjestely edellyttäisi huomattavasti suurempia taloudellisia ja henkilöstöresursseja sekä pitkäaikaista sitoutumista palvelurakenteeseen. Pysyvä asiointiliikenne merkitsisi käytännössä uutta toimintamuotoa, joka vaatisi selkeää organisointia, vastuukysymysten määrittelyä, mahdollisia kalustoratkaisuja sekä jatkuvaa hallinnollista koordinoitua. Tällainen ratkaisu lisäisi kaupungin käyttötalouden menoja ja kaventaisi liikkumavaraa muissa strategisissa painopisteissä.

Tasapainottamisohjelman aikana on perusteltua tarkastella erityisen huolellisesti, mitkä toimenpiteet kuuluvat kunnan ydintehtäviin ja mitkä ovat täydentäviä tai harkinnanvaraisia. Rajallisten resurssien tilanteessa jokainen uusi toimintamuoto merkitsee samalla priorisointia pois jostakin muusta.

Edellä mainituin perustein valmistelussa on pidetty tärkeänä, että mahdolliset ratkaisut ovat taloudellisesti hallittuja, määräaikaista ja selkeästi arvioitavia, eikä niillä luoda kaupungille uutta pysyvää kustannusrakennetta ilman erillistä poliittista päätöstä ja rahoitusratkaisua.

Johtopäätös

Edellä esitetyn perusteella voidaan katsoa, että asiointiliikenteen pilotilla on sinänsä hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen näkökulmasta selkeät perusteet. Se tukee osallisuuden vahvistamista, ehkäisee yksinäisyyttä ja kohdentuu erityisesti väliinputoajaryhmiin, joilla ei ole lakisääteistä kuljetusoikeutta mutta joiden arjen liikkuminen on käytännössä rajoittunutta. Toiminta liittyy kunnan lakisääteiseen hyvinvoinnin ja terveyden edistämistehtävään.

Pilotin käynnistäminen merkitsisi kuitenkin uutta toimintaa, jolle ei ole varattu määrärahaa vuoden 2026 talousarviossa. Kaupungin taloudellinen tilanne ja käynnissä oleva talouden tasapainottamisohjelma huomioiden uutta palvelua ei voida käynnistää ilman selkeää rahoitusratkaisua. Mikäli valiokunta pitää pilotin tavoitteita perusteltuina, pitää sen toteuttamista tarkastella osana myöhempien vuosien talousarviovalmistelua.

On kuitenkin tunnistettava, että maksuttomat tai hyvin edulliset palvelut löytävät tyypillisesti käyttäjänsä. Mikäli pilotin käyttöaste ja kokemukset osoittautuvat myönteisiksi, syntyy todennäköisesti paine toiminnan vakinaistamiseen. Tällöin kyse ei enää olisi rajatusta kokeilusta, vaan pysyvästä palvelurakenteen muutoksesta, jolla olisi välittömiä ja pitkäaikaista vaikutuksia kaupungin henkilöstöresursseihin, kalustoratkaisuihin, hallinnollisiin rakenteisiin sekä talousarvion pysyvään menotasoon. Pilotin käynnistäminen ei siten ole täysin neutraali toimenpide, vaan siihen sisältyy rakenteellinen riski pysyvän kustannusrakenteen syntyisestä.

Mikäli toiminta haluttaisiin järjestää pitempään, tulisi huomioida laki liikenteen palveluista (320/2017) sekä kuntalain säännökset kunnan toiminnasta

kilpailutilanteessa markkinoilla. Säännöllinen ja organisoitu henkilöliikenne voi edellyttää liikennelupaa ja muuta liikennelainsäädännön mukaista sääntelyä. Lisäksi kunta ei voi harjoittaa markkinaehtoista henkilöliikennetoimintaa voittoa tavoitellen ilman toiminnan eriyttämistä yhtiömuotoon. Kunnan järjestämän kuljetustoiminnan tulee perustua julkiseen palvelutehtävään, olla kustannusvastaavaa eikä sillä voida kilpailla markkinoilla toimivien yritysten kanssa. Pysyvä asiointiliikenne merkitsisi siten uutta, juridisesti ja hallinnollisesti vaativaa palvelukokonaisuutta.

Pysyvässä mallissa myös kohderyhmän määrittely muodostuisi käytännössä haastavaksi. Vaikka pilotissa kohderyhmä voidaan rajata esimerkiksi niihin 75 vuotta täyttäneisiin henkilöihin, joilla ei ole lakisääteistä kuljetusoikeutta, palvelusta hyötyisivät todennäköisesti myös muut ryhmät, kuten toimintakyvyltään heikentyneet alle 75-vuotiaat tai tilapäisesti sairaat henkilöt.

Yhdenvertaisen ja läpinäkyvän rajauksen tekeminen edellyttäisi selkeitä kriteerejä ja menettelytapoja. Samalla tulisi ratkaista, miten todennetaan, ettei henkilöllä ole oikeutta hyvinvointialueen järjestämiin kuljetuspalveluihin. Kaupungilla ei ole pääsyä hyvinvointialueen asiakastietoihin, eikä sosiaalihuollon tietoja voida käsitellä ilman laillista perustetta. Käytännössä tämä lisäisi hallinnollista työtä ja loisi riskin päällekkäisistä palveluista.

Lisäksi on huomioitava, että ennaltaehkäisevien HYTE-palvelujen määrittely ja kohdentaminen on lähtökohtaisesti vaativa tehtävä. Kunnan hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen vastuu on laaja, mutta resurssit ovat rajalliset. Ennaltaehkäisevien toimien vaikuttavuus on usein välillistä ja pitkällä aikavälillä realisoituvaa, minkä vuoksi uusien HYTE-toimenpiteiden käynnistäminen edellyttää huolellista strategista priorisointia suhteessa muihin tunnistettuihin tarpeisiin. Asiointiliikenteen kaltaisessa toiminnassa kohdentamisen ja oikeudenmukaisen rajauksen kysymykset korostuvat, ja riskinä on kunnan tehtäväkentän laajeneminen yli tarkoituksenmukaisen roolin suhteessa hyvinvointialueeseen.

Aloitteen taustalla oleva tavoite on hyvin perusteltu ja huoli ikääntyneiden saavutettavuudesta aiheellinen. Samalla on todettava, että kuljetuspalvelujen järjestäminen on sääntelyltään ja hallinnollisesti raskas kokonaisuus. Pienenä kuntana kaupungin ei ole tarkoituksenmukaista ryhtyä rakentamaan pysyvää kuljetuspalvelujärjestelmää, joka edellyttäisi erillisiä rakenteita, jatkuvaa hallinnointia ja pitkäaikaista taloudellista sitoutumista, eikä varsinkaan tilanteessa, jossa kaupungilla on käynnissä talouden tasapainottamisohjelma.

Edellä esitetyn kokonaisarvion perusteella mahdollinen pilotti voidaan nähdä enintään rajattuna ja määräaikaisena selvitysluonteisena kokeiluna. Taloustilanne ja kaupungin talouden tasapainottamisohjelma huomioiden pilotin voisi käynnistää aikaisintaan ensi vuonna, mikäli tälle on varattu määrärahoja talousarviossa. Kuten edellä tuodaan esiin, pilotista olisi kuitenkin varsin vaikea siirtyä pysyvämpään toimintaan, mikä on huomioita myös arvioitaessa onko ylipäätään syytä käynnistää pilotti. Näin ollen ensisijainen ehdotus on, kaikesta huolimatta, ettei kaupunki palauta sote-uudistuksen yhteydessä lakkautettua palveluautotoimintaa, edes rajallisesti pilottina.

Sivistys- ja hyvinvointitoimenjohtaja Mikael Flemmich:

Hyvinvointi- ja vapaa-aikavaliokunta merkitsee vastauksen vanhusneuvoston ja vammaisneuvoston aloitteeseen tiedoksi.

.....

Jäsenet Minna Aitola-Helkkula ja Ann-Charlotte Schalin toivat terveiset senioriyhdistyksiltä.

Puheenjohtaja Patrick Nysten esitti asian palauttamista valmisteluun seuraavasti:

”Asia palautetaan valmisteluun ja että jatkovalmistelussa selvitetään erityisesti seuraavat asiat:

- *Voidaanko pilotti toteuttaa olemassa olevilla resursseilla, esimerkiksi hyödyntämällä kaupungilla jo käytössä olevaa tarkoitukseen soveltuvaa ajoneuvoa tai yhteistyössä paikallisen yrittäjän kanssa, sekä miten pilotti rahoitetaan?*
- *Jos pilotti osoittautuu toimivaksi, miten palvelu olisi tarkoituksenmukaista organisoida pidemmällä aikavälillä?*
- *Miten toiminta rahoitetaan, jos siitä syntyy uusi kustannus? Yhtenä vaihtoehtona voidaan tarkastella toiminnan tehostamisesta syntyviä säästöjä, esimerkiksi uimahallin kassatoiminnoista:*
 - *50 % nuorille (esim. harrastusmaksuihin käytettävä palveluseteli paikallisille seuroille),*
 - *50 % senioreille (esim. kuljetuseteli liikkumisen tukemiseksi).*
- *Voidaanko palvelua kehittää laajemmaksi liikkumispalveluksi, jossa esimerkiksi lapsille ja nuorille tarjotaan maksullisia kuljetuksia harrastuksiin (esim. jääkiekko, laskettelu), jotka usein edellyttävät auton käyttöä?”*

Valiokunta oli palautusesityksestä yksimielinen.

Päätös:

Hyvinvointi- ja vapaa-aikavaliokunta palautti asian valmisteltavaksi yllä mainituin evästyksin.

Oheismateriaali:

KH 22.8.2000 – Kauniaisten sisäisen liikenteen palvelulinja
KV 25.9.2000 – Kauniaisten sisäisen liikenteen palvelulinja
YLK 16.4.2002 – Palvelulinja
SOTE 14.5.2003 – Palvelulinjan tarpeellisuudesta
KH 22.11.2004 – Kauniaisten palvelulinjan käyttö
YLK 18.10.2011 – Vanhusneuvoston esitys palvelulinjan muuttamiseksi maksuttomaksi
YLK 18.10.2011 – Liite; Vanhusneuvoston esitys 7.9.2011
YLK 18.10.2011 – Liite; Eriävä mielipide
KV 16.9.2019 – Vastaus valtuustoaloitteeseen bussilinjan 224 reitin muuttamisesta
YLKV 12.2.2019 – Valtuustoaloite bussilinjan 224 reitin muuttamisesta Vanhusneuvoston ja vammaisneuvoston aloite, palveluautotoiminnan palauttaminen 3.2.2025

Jakelu:

Vanhusneuvosto
Vammaisneuvosto

HYVAV 10.06.2026

72/00.02.10.03/2025

Lisätiedot:

hyvinvointipäällikkö Laura Salomaa, p. 040 194 8508

kaupunginlakimies Lena Filipsson-Korento, p. 050 354 0121

etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Hyvinvointi- ja vapaa-aikavaliokunta käsitteli 11.3.2026 § 16 asiointiliikenteen mahdollista järjestämistä Kauniaisissa vammaisneuvoston ja vanhusneuvoston yhteisaloitteen pohjalta, oheismateriaalina. Aloitteessa on tuotu esiin huoli erityisesti ikääntyneiden ja liikkumisrajoitteisten henkilöiden mahdollisuuksista päästä palvelujen, harrastusten ja yhteisöllisen toiminnan äärelle sote-uudistuksen jälkeen. Aiemmassa selvityksessä on tunnistettu erityisesti sellainen väliinputoajaryhmä (75+ -ikäryhmässä), joka syystä tai toisesta ei kuulu hyvinvointialueen kuljetuspalveluiden piiriin, mutta jonka toimintakyky, liikkumisen haasteet tai elämäntilanne voivat käytännössä vaikeuttaa palvelujen, harrastusten ja yhteisöllisen toiminnan saavutettavuutta. Tarkastelussa keskitytään sen vuoksi ensisijaisesti tähän asiakaskuntaan.

Valiokunta päätti palauttaa asian jatkovalmisteluun ja pyysi, että jatkovalmistelussa selvitetään erityisesti seuraavat asiat:

1) Voidaanko pilotti toteuttaa olemassa olevilla resursseilla, esimerkiksi hyödyntämällä kaupungilla jo käytössä olevaa tarkoitukseen soveltuvaa ajoneuvoa tai yhteistyössä paikallisen yrittäjän kanssa, sekä miten pilotti rahoitetaan?

2) Jos pilotti osoittautuu toimivaksi, miten palvelu olisi tarkoituksenmukaista organisoida pidemmällä aikavälillä?

3) Miten toiminta rahoitetaan, jos siitä syntyy uusi kustannus? Yhtenä vaihtoehtona voidaan tarkastella toiminnan tehostamisesta syntyviä säästöjä, esimerkiksi uimahallin kassatoiminnoista: 50 % nuorille (esim. harrastusmaksuihin käytettävä palveluseteli paikallisille seuroille), 50 % senioreille (esim. kuljetuseteli liikkumisen tukemiseksi).

4) Voidaanko palvelua kehittää laajemmaksi liikkumispalveluksi, jossa esimerkiksi lapsille ja nuorille tarjotaan maksullisia kuljetuksia harrastuksiin (esim. jääkiekko, laskettelu), jotka usein edellyttävät auton käyttöä?

Seuraavassa vastataan valiokunnan kysymyksiin sekä käsitellään erikseen aloitteen käsittelyn näkökulmasta oleellisia asioita (mm. rahoitus).

1) Voidaanko pilotti toteuttaa olemassa olevilla resursseilla, esimerkiksi hyödyntämällä kaupungilla jo käytössä olevaa tarkoitukseen soveltuvaa ajoneuvoa tai yhteistyössä paikallisen yrittäjän kanssa, sekä miten pilotti rahoitetaan?

Kuten edellisessä valmistelussa on selostettu, lyhyt pilotti (4 kk) on teknisesti mahdollista toteuttaa hyödyntämällä kaupungilla jo käytössä olevaa tarkoitukseen soveltuvaa ajoneuvoa. Lyhytkestoisessa pilotissa olisi mahdollista

hyödyntää nuorisopalveluiden käytössä olevaa autoa, joka tosin vastaavasti tuolloin olisi pois nuorisopalveluiden käytöstä. Jos sen sijaan haluttaisiin pitempää pilottia, nuorisopalveluiden autoa ei voisi käyttää, nuorisopalveluiden omien tarpeiden takia. Pidempikestoisessa pilotissa – tai pysyväistoiminnassa – olisi siis tarpeen hankkia kaupungille toinen ajoneuvo.

Lyhyen pilotin ajoneuvon kustannukset olisivat neljän kuukauden osalta yhteensä 3 200 euroa.

Uuden invavarustellun Ford E-Transit -ajoneuvon hankintakustannukset olisivat alustavasti arviolta noin 90 000–120 000 euroa riippuen lopullisesta varustelusta ja invaratkaisuista. Lisäksi huomioitavaksi tulisivat mahdolliset ylläpito-, huolto-, vakuutus- ja latausinfrastruktuuriin liittyvät kustannukset. Vertailun perusteella uuden sähköisen palveluauton käyttökustannukset olisivat vuositasolla noin 4 950 euroa nykyistä dieselkalustoa alhaisemmat. Samalla uuden ajoneuvon hankinta muodostaisi kuitenkin kaupungille merkittävän investointikustannuksen tilanteessa, jossa toiminnan pysyvyydestä ei ole varmuutta.

Edellä mainitut kustannusarviot ovat alustavat.

Ajoneuvon lisäksi tarvittaisiin myös kuljettaja. Kaupungin nykyisillä resursseilla tätä ei käytännössä voitaisi hoitaa, vaan kuljettajaksi tulisi palkata uusi henkilö. Henkilöstökustannusten on arvioitu olevan noin 8 100–10 000 euroa neljän kuukauden ajalle. Henkilöstökustannukset olisivat luonnollisesti huomattavasti korkeammat pidempikestoisessa pilotissa tai pysyvässä toiminnassa. Vuositasolla henkilöstökustannusten arvioidaan olevan työnantajan sivukuluineen noin 35 000–45 000 euroa riippuen työajasta, mahdollisista sijaisjärjestelyistä sekä tehtävän lopullisesta vaatavuustasosta. (Kunnallisen työehtosopimuksen mukainen autonkuljettajan peruspalkka on alustavasti noin 12,28–14,06 euroa tunnilta, minkä lisäksi kustannuksiin vaikuttavat mahdolliset työkokemus- ja henkilökohtaiset lisät sekä työnantajan sivukulut.)

Valmistelussa on myös harkittu yhteistyötä ulkopuolisen toimitsijan kanssa. Kaupunki olisi tuolloin ostopalvelun tilaajana, minkä takia palvelun käyttöönotto vaatisi hankinnan kilpailuttamisen ja sopimus- ja valvontarakenteiden luomisen. Ennen kilpailuttamista pitäisi selvittää monia ei kaupungin ydinosaamiseen ja -toimintaan liittyviä asioita, kuten mm. liikennöintivastuu, vakuutukset, turvallisuus ja tietosuojat.

Vastuu toiminnan asianmukaisuudesta ja riskienhallinnasta jäisi kaupungille.

Molemmissa vaihtoehdoissa kaupungin vastuulle jäisi asiakaskunnan määrittely ja kuljetusoikeuden myöntäminen kullekin asiakkaalle, mistä syntyy hallinnollista työtä, mihin nykyiset resurssit eivät välttämättä riitä.

Kohderyhmän rajaaminen ja palvelun yhdenvertainen kohdentaminen voivat käytännössä muodostua haastaviksi. Mikäli palvelu rajattaisiin henkilöihin, joilla ei ole oikeutta hyvinvointialueen kuljetuspalveluihin, jäisi arviointi pitkälti asiakkaan oman ilmoituksen tai erillisen palveluohjauksen varaan, koska kaupungilla ole oikeutta hyvinvointialueen asiakastietoihin tai mahdollisuutta tarkistaa yksittäisen henkilön kuljetuspalveluoikeutta, eikä siten mahdollisuutta todentaa, onko henkilöllä oikeus hyvinvointialueen kuljetuspalveluihin, onko palvelua haettu tai onko hakemus mahdollisesti hylätty.

2) Jos pilotti osoittautuu toimivaksi, miten palvelu olisi tarkoituksenmukaista organisoida pidemmällä aikavälillä?

Mahdollisen pysyvän palvelun organisoinnissa tulee huomioida kuntalain kilpailuneutraliteettia koskevia säännöksiä. Kuntalain 126 §:n mukaan kunnan hoitaessa 7 §:ssä tarkoitettua tehtävää kilpailutilanteessa markkinoilla sen on annettava tehtävä osakeyhtiön, osuuskunnan, yhdistyksen tai säätiön hoidettavaksi (yhtiöittämisvelvollisuus). Kuntalain 127 §:n mukaan kunta voi yhtiöittämisvelvollisuuden estämättä hoitaa omana toimintanaan 126 §:ssä tarkoitettua tehtävää, jos toiminnan on katsottava olevan vähäistä. Mikäli kaupunki järjestäisi pysyvän säännöllisesti toimivan kuljetuspalvelun, toimintaa todennäköisesti ei voida katsoa olevan vähäistä. Molemmissa tilanteissa toiminta on hinnoiteltava markkinaperusteisesti. Näin ollen maksuton toiminta on pois suljettu vaihtoehto (käytännössä myös mahdollisessa pilotissa).

Koska kuljetuspalvelu käytännössä kilpailee julkisen liikenteen ja taksiliikenteen kanssa, kaupungin pitäisi siis käytännössä perustaa yhtiö toiminnan lainmukaista järjestämistä varten (kaupunkikonsernissa ei ole ennestään tähän sopivaa yhtiötä). Säännöllinen ja organisoitu henkilöliikenne voi myös edellyttää liikennelupaa ja muuta liikennelainsäädännön mukaista järjestelyä.

Kuten edellä on jo mainittu, toiminnan järjestämiseen tarvittaisiin myös uusi kalusto ja henkilökuntaa toiminnan ylläpitämiseen (hallinnointi, kuljetus).

3) Miten toiminta rahoitetaan, jos siitä syntyy uusi kustannus? Yhtenä vaihtoehtona voidaan tarkastella toiminnan tehostamisesta syntyviä säästöjä, esimerkiksi uimahallin kassatoiminnoista: 50 % nuorille (esim. harrastusmaksuihin käytettävä palveluseteli paikallisille seuroille), 50 % senioreille (esim. kuljetuseteli liikkumisen tukemiseksi).

Rahoitus käsitellään jäljempänä erikseen. Tässä yhteydessä voi kuitenkin todeta, että kysymyksessä mainittu uimahallin kassatoiminto on jo aiemmin päätetty säästökohteeksi, joten sieltä ei ole käytettävissä rahoitusta tälle toiminnalle.

4) Voidaanko palvelua kehittää laajemmaksi liikkumispalveluksi, jossa esimerkiksi lapsille ja nuorille tarjotaan maksullisia kuljetuksia harrastuksiin (esim. jääkiekko, laskettelu), jotka usein edellyttävät auton käyttöä?

Laajempi liikkumispalvelu tarkoittaisi käytännössä julkiseen liikenteeseen rinnastettavissa olevaa toimintaa, koska isomman asiakaskunnan kohdalla yksi auto ei enää riittäisi. Todettakoon, että pääkaupunkiseudun kuntien jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetussa laissa on veloitettu Kauniaista yhdessä muiden pääkaupunkiseudun kuntien kanssa yhteistoiminnassa hoitamaan kuntien aluetta koskevaa joukkoliikennettä; kaupungilla ei siis ole oikeutta järjestää tällaista toimintaa omin päin. Tämän vuoksi kaikki lukuisat aiemmat palvelulinjat koskevat selvitykset ja neuvottelut on käyty HSL:n kanssa (kts oheismateriaali).

Tausta ja lainsäädännön asettamat rajaukset kaupungin tehtävien osalta

Asian käsittelyssä on huomioitava lähtökohtana kunnan ja hyvinvointialueen välinen järjestämisvastuu. Sosiaali- ja terveyspalvelujen uudistuksen lähtökohtana on ollut, että yksilölliset sosiaali- ja terveyspalvelut sekä niihin liittyvät tukipalvelut kuuluvat hyvinvointialueen vastuulle. Mitä enemmän asiointiliikenne kohdistuu henkilöihin, joiden liikkumisen haaste liittyy

toimintakykyyn, sairauteen tai sosiaaliseen tilanteeseen, sitä lähempänä toiminta on hyvinvointialueen järjestämistä varten kuuluvia palveluja.

Ennen sosiaali- ja terveydenhuollon uudistusta kaupunki järjesti osana omaa sote-palvelukokonaisuuttaan asiointiliikennettä ja palveluautotoimintaa. Sote-uudistuksen myötä sosiaali- ja terveystieteiden palvelujen järjestämistä vastuu siirtyi hyvinvointialueelle, minkä seurauksena myös palveluautotoiminta siirtyi pois kaupungin vastuulta hyvinvointialueelle ja toiminta lakkautettiin hyvinvointialueen toimesta osana palvelurakenteen uudelleenjärjestelyä.

Tästä näkökulmasta on perusteltua arvioida, missä määrin kunnan on tarkoituksenmukaista rakentaa omaa rinnakkaista toimintaa tilanteessa, jossa kyse on lähtökohtaisesti hyvinvointialueen vastuulle kuuluvasta palvelukokonaisuudesta. Mikäli hyvinvointialueen palveluissa tai resursseissa on puutteita, lähtökohtana ei voida pitää sitä, että kunta ryhtyy pysyvästi paikkaamaan hyvinvointialueen järjestämistä varten kuuluvia tehtäviä omilla resursseillaan. Yksi vaikuttamiskanava voisikin olla hyvinvointialueen päätöksenteko ja sen vaikuttamistoimielimet, kuten vanhusneuvosto ja vammaisneuvosto.

Sama periaate koskee myös muita kunnan ja hyvinvointialueen yhdyspintoja. Esimerkiksi opiskeluhoollissa kunta ei lähtökohtaisesti rakenna omaa rinnakkaista palvelurakennetta sen perusteella, että hyvinvointialueen resurssit koetaan riittämättömiksi, vaan vastuu lakisääteisen palvelun järjestämisestä säilyy hyvinvointialueella. Asiointiliikenteen tarkastelussa on vastaavasti huomioitava, että lakisääteisiä kuljetuspalveluja on olemassa ja niiden järjestämistä vastuu kuuluu hyvinvointialueelle. Kunnan mahdollinen yleinen hyvinvointia ja osallisuutta tukeva toiminta ei saa käytännössä muodostua hyvinvointialueen yksilöllisiä sosiaali- tai kuljetuspalveluja korvaavaksi pysyväksi rinnakkaisrakenteeksi.

Kauniaisissa toimii HSL-alueen kattava joukkoliikenne, ja kaupungin alueella liikennöi myös HSL:n lähilinja 232, (oheismateriaali), joka palvelee erityisesti paikallista liikkumista. Kaupungin pieni koko, tiivis rakenne ja hyvät joukkoliikenneyhteydet erottavat Kauniaisten tilanteen monista haja-asutusvaltaisista kunnista, joissa asiointiliikenteen tarve voi muodostua olennaisesti suuremmaksi.

Mikäli henkilö ei toimintarajoitteiden, sairauden tai muun vastaavan syyn vuoksi kykene käyttämään olemassa olevia HSL-palveluja, korostuu hyvinvointialueen palvelutarpeen arvioinnin merkitys. Tällöin on tärkeää, että henkilö ohjautuu /ohjataan hakemaan hyvinvointialueen järjestämistä varten kuuluvia kuljetuspalveluja sosiaalihuoltolain tai vammaispuolustajain perusteella.

Todettakoon myös, että osa tarkastelussa olevasta asiakasryhmästä voi tosiasiallisesti kuulua hyvinvointialueen palvelujen piiriin tai olla ohjattavissa sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetuspalvelujen arviointiin, jolloin todellinen nyt käsiteltävänä olevan palvelun piirissä olevien määrä pienenee.

Palvelun järjestämisen edellytykset ja vaikutukset

Pysyvä asiointiliikenne merkitsisi käytännössä uuden palvelumuodon rakentamista kaupungin palvelurakenteeseen. Tämä edellyttäisi jatkuvuuden varmistamista, henkilöstö- ja kalustoresursseja sekä toiminnan organisointia siten, ettei palvelu keskeydy esimerkiksi poissaolojen, huoltotilanteiden tai

muiden häiriöiden vuoksi. Kustannuksiin vaikuttavat erityisesti palvelun laajuus, ajopäivien määrä, kohderyhmän koko, kalustoratkaisu ja henkilöstöresurssit. Lisäksi pysyvä toiminta edellyttäisi käytännössä jatkuvaa hallinnollista ohjausta ja seurantaa.

Mikäli edellytyksiä pysyväälle toiminnalle ei ole, ei ole myöskään tarkoituksenmukaista käynnistää pilottia. Pilottien tarkoitus on testata uutta palvelua tai toimintatapaa ennen sen laajamittaista käyttöönottoa, jotta voidaan varmistaa sen toimivuus ja löytää mahdolliset kehityskohdat.

Kuten aiemmassa valmistelussa jo tuotiin esiin, käynnissä olevan tasapainottamisohjelman keskeisenä periaatteena on, että uusia pysyviä menoja ei synnytetä ilman selkeää rahoitusratkaisua ja kokonaisvaikutusten arviointia. Todettakoon, että valtuusto vastikään päätti taloudellisista syistä olla liittymättä Kaupunkiliikenne Oy:n vetämään kaupunkipyöräjärjestelmän hankintaan, mikä olisi vastaavasti ollut uusi kustannuksia aiheuttava palvelumuoto.

Uuden pysyvän palvelun rakentaminen tarkoittaisi käytännössä sitä, että hyvinvointityön rajallisia resursseja kohdennettaisiin uuteen toimintoon samaan aikaan, kun käynnissä olevan talouden tasapainottamisohjelman takia on tarve priorisoida jo olemassa olevia palveluja.

Pysyvän palvelun alustava kokonaiskustannusarvio vastaa hyvinvointi- ja vapaa-aikavaliokunnan toimialalla merkittävää resurssikokonaisuutta. Vertailun vuoksi samalla kustannustasolla voidaan rahoittaa esimerkiksi useita matalan kynnyksen liikunta- ja kulttuuriryhmiä, nuoriso- ja harrastustoiminnan avustuksia, avoimen perhetoiminnan toimintaa ja tapahtumia, kirjaston, kulttuuripalvelujen tai nuorisopalvelujen ostopalveluja ja tapahtumakokonaisuuksia, yhdistysavustuksia ja HYTE-avustuksia sekä liikunta- ja hyvinvointia edistävien palvelujen kehittämistä tai saavutettavuuden parantamista usealle kohderyhmälle.

Vastaavasti uuden palvelun rahoittaminen voisi tarkoittaa painetta vähentää määrärahoja esimerkiksi matalan kynnyksen harrastus- ja hyvinvointitoiminnasta, yhdistysavustuksista, tapahtumista, avoimesta perhetoiminnasta tai muusta ennaltaehkäisevästä HYTE-työstä. Tästä näkökulmasta kyse ei ole ainoastaan uuden palvelun käynnistämisestä vaan samalla poliittisesta priorisointikysymyksestä suhteessa kaupungin muihin palveluihin ja strategiaan tavoitteisiin. Käytännössä uuden pysyvän palvelun rahoittaminen edellyttäisi arviointia siitä, mistä muusta toiminnasta resursseja ollaan valmiita siirtämään tai mitä muuta toimintaa mahdollisesti vähennetään.

Hyvinvointityön tulosalueella työskentelee tällä hetkellä hyvinvointipäällikkö, avoimen perhetoiminnan työntekijä sekä kotoutumistyöntekijä. Mikäli jonkun työpanosta kohdennettaisiin kuljetuspalvelun järjestämiseen, koordinointiin tai ajamiseen, olisi tämä pois nykyisistä tehtävistä ja muusta valiokunnan alaisesta toiminnasta. Todettakoon, että valtuuston hyväksymässä strategiassa on useita hyvinvointityön tulosalueelle kuuluvia strategisia tavoitteita (1.3. Hyvinvoinnin vahvistaminen – yhteisöllisyyden, monimuotoisuuden ja luonnon arvostaminen, välitulokset 1.1, 1.2, 1.5, 1.6; ja 2.2 Taloudellinen vastuullinen tasapainottaminen, välitulos 1.1.), joiden toteuttaminen kärsisi uudesta lisätehtävästä.

Lisäksi on huomioitava, että jo pelkästään mahdollisen palvelun valmistelu, selvittäminen, koordinointi ja hallinnollinen arviointi vaativat merkittävästi työaika. Valmistelu edellyttäisi hyvinvointityön lisäksi myös kaupunginlakimiehen, talouspalvelujen, hallinnon, hankintaosaamisen sekä

mahdollisesti yhdyskuntatoimen ja liikennejärjestelyihin liittyvien asiantuntijoiden työpanosta. Mahdollinen kilpailutus, sopimusvalmistelu, riskienhallinta, tietosuojaan liittyvät kysymykset sekä kuntalain kilpailuneutraaliteettia koskevien näkökulmien arviointi lisäisivät valmistelun hallinnollista kuormitusta.

Kaupungin nykyisessä taloustilanteessa ja käynnissä olevan talouden tasapainottamisohjelman aikana on perusteltua arvioida erityisen kriittisesti uusien toimintamuotojen käynnistämistä tilanteessa, jossa pysyvien palvelurakenteiden laajentamiseen ei lähtökohtaisesti pyritä.

Rahoitus

Kaupungin nykyisessä talousarviossa ei ole varauduttu uuden asiointiliikenteen tai liikkumispalvelun käynnistämiseen. Kuten edellä on tuotu esiin, toiminta vaatii väistämättä kustannuksia ja resursseja. Mahdollisen pilotin tai pysyvämmän toiminnan rahoitus edellyttäisi näin ollen erillistä talousarviotarkastelua ja poliittista päätöksentekoa. Mikäli toiminnasta syntyy uusia käyttötalousmenoja, tulisi samalla arvioida, mistä mahdollinen rahoitus osoitetaan ja mitä vaikutuksia sillä olisi kaupungin muihin palveluihin ja talouden tasapainottamistavoitteisiin.

Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että uuden palvelun rahoittaminen edellyttäisi joko lisämäärärahaa tai resurssien siirtämistä muusta toiminnasta. Samalla olisi arvioitava, mistä nykyisistä palveluista, avustuksista tai kehittämistoimista resursseja oltaisiin valmiita vähentämään.

Vaikka palvelusta perittäisiin maksu, näillä tuotoilla ei saada katettua toiminnasta aiheutuvia kustannuksia. Kyseisen asiakasryhmän arvioidaan olevan suhteellisen pieni valmistelussa tehdyn selvityksen perusteella. On myös oletettavaa, että kyseiset asiakkaat eivät käyttäisi palvelua päivittäin. Mikäli palvelun käyttäjiä olisi esimerkiksi noin 10–15 henkilöä viikossa ja asiakasmaksu olisi noin 2–3 euroa suuntaa kohden, muodostuisivat vuotuiset asiakasmaksutuotot alustavasti vain muutamien tuhansien eurojen tasolle. Näin ollen asiakasmaksuilla voitaisiin kattaa vain hyvin pieni osa toiminnan kokonaiskustannuksista.

Yhteenveto

Valmistelun perusteella voidaan todeta, että mahdollinen asiointiliikenne ei olisi pelkästään yksittäinen rajattu pilotti, vaan käytännössä uuden palvelumuodon rakentamista kaupungin palvelurakenteeseen. Samalla olisi arvioitava, missä määrin kaupunki käytännössä rakentaisi omalla käyttötaloudellaan palvelua tehtävään, joka sijoittuu hyvin lähelle hyvinvointialueen järjestämisvastuuta.

Valmistelussa on sinänsä tunnistettu, että liikkumisen tukeminen, osallisuuden vahvistaminen ja arjen saavutettavuus ovat tärkeitä tavoitteita. Sote-uudistuksen jälkeen yksilölliset kuljetus- ja tukipalvelut sekä niihin liittyvä palvelutarpeen arviointi kuuluvat kuitenkin lähtökohtaisesti hyvinvointialueen järjestämisvastuulle. Tästä näkökulmasta keskeiseksi kysymykseksi nousee uusien kunnallisten palvelujen rakentamisen sijaan toimiva palveluohjaus, yhdyspintatyö sekä yhteistyö hyvinvointialueen kanssa.

Lisäksi olisi arvioitava, miten uusi palvelu suhteutuu kaupungin muihin hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen toimenpiteisiin sekä käytettävissä oleviin henkilöstö- ja talousresursseihin. Käytännössä uuden pysyvän palvelun

rakentaminen tarkoittaisi priorisointia suhteessa nykyisiin palveluihin ja käytettävissä oleviin resursseihin.

Samalla on huomioitava kaupungin käynnissä oleva talouden tasapainottamisohjelma sekä tarve priorisoida nykyisiä palveluja ja ydintoimintoja. Tästä näkökulmasta keskeiseksi kysymykseksi nousee, onko kaupungin tarkoituksenmukaista kohdentaa rajallisia henkilöstö- ja talousresurssejaan palveluun, joka kuuluu osittain hyvinvointialueen vastuulle.

Kaiken edellä olevan perusteella katsotaan, ettei kaupungin ole juridisista, taloudellisista ja hallinnollisista syistä mahdollista palauttaa sote-uudistuksen yhteydessä lakkautettua palveluautotoimintaa. Asiassa ei ole kyse erillisestä päätöksestä olla järjestämättä asiointiliikennettä, vaan valiokunnalle saatetaan tiedoksi valmistelussa laadittu vastaus sekä siinä kuvattu tämänhetkinen arvio tilanteesta. Merkitessään vastauksen tiedoksi valiokunta hyväksyy asian käsittelyn tältä osin.

Sivistys- ja hyvinvointitoimenjohtaja Mikael Flemmich:

Hyvinvointi- ja vapaa-aikavaliokunta merkitsee vastauksen vanhusneuvoston ja vammaisneuvoston aloitteeseen tiedoksi.

Päätös:

Oheismateriaali:

KH 22.8.2000 – Kauniaisten sisäisen liikenteen palvelulinja
KV 25.9.2000 – Kauniaisten sisäisen liikenteen palvelulinja
YLK 16.4.2002 – Palvelulinja
SOTE 14.5.2003 – Palvelulinjan tarpeellisuudesta
KH 22.11.2004 – Kauniaisten palvelulinjan käyttö
YLK 18.10.2011 – Vanhusneuvoston esitys palvelulinjan muuttamiseksi maksuttomaksi
YLK 18.10.2011 – Liite; Vanhusneuvoston esitys 7.9.2011
YLK 18.10.2011 – Liite; Eriävä mielipide
KV 16.9.2019 – Vastaus valtuustoaloitteeseen bussilinjan 224 reitin muuttamisesta
YLV 12.2.2019 – Valtuustoaloite bussilinjan 224 reitin muuttamisesta Vanhusneuvoston ja vammaisneuvoston aloite, palveluautotoiminnan palauttaminen 3.2.2025
Kauniaisten joukkoliikennelinjasto syksy 2026, alustava

Jakelu:

Vanhusneuvosto
Vammaisneuvosto