

RAPORTTI

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE
2021

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Sisällys

Loppuraportti Länsi-Uudenmaan henkilökohtaisen budjetoinnin hankkeesta 1.9.2020-31.12.2021	1
Tiivistelmä.....	1
Länsi-Uudenmaan Hb-hankkeen tavoitteet ja suunnitellut toteutustavat.....	1
Kuljetuspalveluiden nykytilan kuvausta	3
Asiakasosallisuus hankkeessa	6
Viestintä	6
Aalto-yliopiston kanssa toteutettu oppilaitosyhteistyö.....	6
Pilottiin valmistautuminen.....	7
Euro- ja kilometrikukkaro, reititys- sekä leasingautomalli	10
Leasingautomalli.....	11
Verotusnäkömyksiä leasingautoetuun	12
Autoavustukset ja auton muutostyöt	13
Pilotin kulku ja lopputulokset	13
Euro- ja kilometrikukkaro.....	13
Tulokset euro- ja kilometrikukkarosta ja reititysmallista	14
Tulokset leasingautomallikokeilusta	18
Pilotin kustannusvaikutukset	18
Sosiaalialan ammattilaisten näkemyksiä hankkeeseen liittyen	20
Hankkeen aikana havaittuja haasteita	23
Talous.....	24
Hankkeen jälkeinen työ	25
Hankkeen vaikutusten arviointia	25
Johtopäätökset hankkeesta	26
Yhteystiedot.....	28
Liitteet.....	29

Loppuraportti Länsi-Uudenmaan henkilökohtaisen budjetoinnin hankkeesta 1.9.2020-31.12.2021

Tiivistelmä

Länsi-Uudenmaan hanke oli yksi Vammaisten henkilöiden henkilökohtaisen budjetoinnin kokeiluhankkeen yhdeksästä alueellisesta hankkeesta. Valtakunnallista kokeiluhanketta ohjasi sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö (STM). Kaikki alueelliset hankkeet osallistuivat Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) koordinoimaan valtakunnalliseen kehittämistyöhön. THL on vastannut käsityön koordinoinnista sekä hallituksen esitykseen vaadittavien taustamateriaalien ja tutkimuksen tuottamisesta. Lisäksi THL on koonnut ehdotuksen valtakunnalliseksi HB-malliksi.

Henkilökohtaisen budjetoinnin kokeiluhanke perustui pääministeri Marinin hallitusohjelmaan, ja sen tavoitteena oli vahvistaa vammaisten henkilöiden itsemääräämisoikeutta, osallisuutta ja valinnanmahdollisuuksia siten, että apua ja tukea on saatavissa joustavasti elämän eri tilanteisiin ja tarpeisiin kullekin henkilölle parhaiten sopivalla toteutustavalla. Hankkeessa kuvattiin nykyisen lainsäädännön mahdollistamat yksilölliset palvelujen järjestämisen- ja toteuttamisratkaisut sekä luotiin säädösluonnoksen muotoon laadittu henkilökohtaisen budjetoinnin malli. THL:n koostama ehdotus HB-mallista luovutetaan STM:lle joulukuussa 2021. (Viite: www.thl.fi/hb-hanke)

Henkilökohtaisella budjetoinnilla (HB) tarkoitetaan palvelujen järjestämistapaa, jossa käyttäjä hankkii palveluja hänelle myönnettyllä henkilökohtaisella budjetilla. Se voi olla ainut järjestämistapa tai yksi järjestämistapa muiden rinnalla. Henkilökohtaisessa budjetoinnissa käyttäjä on keskiössä suunnittelemassa, valitsemassa ja päättämässä palvelujensa toteuttamisesta. Budjetoinnin tavoitteena on mahdollistaa yksilölliset palvelun, tuen ja avun ratkaisut.

Henkilökohtaisella budjetilla (HB) tarkoitetaan palveluihin käytettävissä olevia varoja, joiden määrä perustuu käyttäjälle myönnettyyn ja hänen yksilöllisen palvelutarpeensa mukaiseen palvelukokonaisuuteen. Henkilökohtaisella budjetilla voidaan vastata vain niihin tarpeisiin, joita varten se on myönnetty. (Viite: Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos (THL). Henkilökohtaisen budjetoinnin hanke. Henkilökohtaisen budjetoinnin sanasto. Julkaisematon sanasto.)

Länsi-Uudenmaan HB-hankkeen tavoitteet ja suunnitellut toteutustavat

Länsi-Uudenmaan kokeiluhanketta toteutettiin yhdessä suunnittelemalla ja pilottikoikeilun avulla asukkaiden ja sidosryhmien kanssa, keskittyen liikkumista tukeviin palveluihin. Länsi-Uudenmaan hankkeessa keskityttiin erityisesti uusina palvelumalleina niin sanottuun euro- ja kilometrikukkaroon sekä leasingautojen käyttöön etenkin paljon kuljetuspalveluja käyttäville vammaispalvelujen asiakkaille kuten työssä käyville sekä opiskeleville asiakkaille.

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Espoon kaupunki toimi hankkeessa hallinnoijana, osatoteuttajina mukana olivat Lohjan kaupunki, Kirkkonummen kunta ja Karviaisen perusturvakuntayhtymä.

Tavoitteena Länsi-Uudenmaan hankkeella oli

- mahdollistaa liikkumista tukevien palvelujen yhdenvertaisuuden edistäminen kustannustehokkaasti myös alueilla, joilla on vähäinen joukkoliikennetarjonta,
- edistää kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti esteettömien joukkoliikennevälineiden käyttöä kannustamalla euro- tai kilometrikukkaron kautta VPL kuljetuspalvelun asiakkaita joukkoliikenteen käyttöön ja
- luoda uusia, asiakaslähtöisiä ja kustannustehokkaita palvelumuotoja alueelle.

Hankkeella oli myös tarkoitus tavoitella Kulkukeskuksen älykkään käyttöjärjestelmän tuomia mahdollisuuksia VPL kuljetuspalveluasiakkaiden matkojen reititykseen euro- tai kilometrikukkaroa käytettäessä (esim. taksi + saattaja + esteetön juna).



Kuva 1. Alustava aikataulusuunnitelma Länsi-Uudenmaan HB-hanke 2020

Hankkeen aikana toteutettiin **työpajat** sekä asiakkaille että ammattilaisille kevään 2021 aikana. Webropol-kyselytyökalun avulla toteutettiin **kyselyt** asiakkaille liittyen

kuljetuspalveluiden sisältöön sekä ammattilaisille päätöksentekoon. Kyselyiden pohjalta laadittiin raportit, mitkä löytyvät liitteinä raportin lopussa (*liite 1 ja 2*). Työpajojen koosteet samoin raportin lopussa (*liite 3*).

Kuljetuspalveluasiakkaiden matkamäärien arviointia ja kustannusarviointia eri palvelumuodoista tehtiin hankkeen alkuvaiheessa. Reititysmallista tehtiin kustannuslaskentaa huomioiden eri reittien kustannussäästöjä käyttäen julkista liikennettä verraten taksi- kyytiin.

Viestintää hankkeesta on tehty yhteistyössä Espoon sisäisen viestinnän kanssa. Hanketiedotteita on jaettu internet-sivuilla ja sosiaalisen median kanavien välityksellä sekä Espoon Kulkukeskuksen asiakastiedotteen liitteenä. Osatoteuttajakunnat ovat saaneet käyttöönsä materiaalin ja voineet jakaa tiedotetta omien kanaviensa kautta.

Pilotti 04-09/2021: Kulkukeskuksen kanssa oli tarkoitus pilotoida euro- ja kilometrikukkaroa paljon kuljetuspalveluita käyttävillä asiakkailla niin, että heillä oli euromääräinen budjetti käytössään tietyn ajanjakson Suomessa. Arviointia tehtiin pilotin aikana ja lopussa. Pilottikokeilussa oli myös leasingauton käyttö ja reititysmalli.

Kuljetuspalveluiden nykytilan kuvausta

Vammaispalvelulain 1 § mukaan vammaispalvelujen tarkoituksena on edistää vammaisen henkilön edellytyksiä elää ja toimia muiden kanssa yhdenvertaisena yhteiskunnan jäsenenä. Sosiaalihuoltoa toteutettaessa on ensisijaisesti otettava huomioon asiakkaan toivomukset ja mielipide sekä asiakkaan etu. (Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 1987.)

Kunnan on järjestettävä vammaispalvelulain 8 §:n 2 momentin mukaan vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen (vähintään 18 yhdensuuntaista jokapäiväiseen elämään kuuluvaa asiointi- ja vapaa-ajan matkaa kuukaudessa). Työ- ja opiskelumatkat järjestetään tarpeen edellyttämässä laajuudessa. Asiakkaalla on oltava mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa palvelujensa suunnitteluun ja toteuttamiseen. Kunnalla on oikeus valita kuljetuspalvelun järjestämistapa. Kunta ei voi kuitenkaan rajoittaa vammaisen henkilön yksilöllistä oikeutta saada hänelle sopivia palveluja ja tukitoimia. (THL, Vammaispalvelujen käsikirja 2021.)

Viranhaltijan on varmistuttava kuljetuspalveluja järjestettäessä, että kyseessä olevan vaikeavammaisen henkilön yksilölliset tarpeet liikkumiseen toteutuvat ja että valitut kuljetusten järjestämistavat soveltuvat yksittäiselle palveluun oikeutetulle henkilölle. Vammaispalvelulain mukaisilla kuljetuspalveluilla turvataan vaikeimmin vammaisille henkilöille

kohtuulliset liikkumismahdollisuudet samoin kustannuksin kuin muille kansalaisille. Kuljetuspalvelu on subjektiivinen oikeus. (THL, Vammaispalvelujen käsikirja 2021.)

Kuljetuksen piiriin sisältyvät kuljetukset, jotka liittyvät työssä käymiseen, opiskeluun, asioimiseen, yhteiskunnallisen osallistumiseen, virkistykseen tai muuhun sellaiseen syyhyn. Kuljetukset voivat toteutua henkilön oman asuinkunnan alueella ja lähikunnissa. Sen selvittämiseksi, aiheuttaako asiakkaan vamma tai sairaus kohtuuttoman suuria vaikeuksia joukko-liikenteessä, voidaan joissakin tapauksissa tehdä koematka. (THL, Vammaispalvelujen käsikirja 2021.)

Kunta voi järjestää kuljetuspalvelut joko:

- tuottamalla palvelun itse
- tuottamalla palvelun yhdessä toisen kunnan tai kuntayhtymän kanssa
- ostamalla palvelun esim. toiselta kunnalta tai palveluntuottajalta tai
- antamalla palvelunkäyttäjälle kuljetuspalvelun ostamiseen palvelusetelin.

Kunta voi järjestää kuljetukset:

- taksikuljetuksina
- kutsutaksikuljetuksina
- yhteiskuljetuksina
- palvelulinjoja hyväksikäyttäen
- erilaisten matkojen yhdistelykeskuksien avulla
- näiden kaikkien yhdistelmänä

Palveluja järjestettäessä on huomioitava kulloinkin vaikeavammaisen yksilölliset tarpeet liikkumiseen ja varmistuttava valittujen keinojen soveltuvuudesta yksittäiselle palveluun oikeutetulle henkilölle, yksilöhuollon päätöksen teon keinoin. Kuljetuspalvelumaksun osalta kunnan on korvattava omavastuuosuuden (kuljetuspalveluista määrättävän asiakasmaksun) ylittävältä osin kuljetuspalveluista vammaiselle henkilölle aiheutuneet kohtuulliset kustannukset. (THL, Vammaispalvelujen käsikirja 2021.)

Vammaispalveluasetuksen 6 §:n mukaan kuljetuspalveluja on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle siten, että hänellä on mahdollisuus suorittaa välttämättömät työhön ja opiskeluun liittyvät matkat. Nämä kuljetuspalvelumatkat järjestetään tarpeen mukaisessa laajuudessa ilman kuukausittaisia rajoituksia. Vammaispalvelulain 8 §:n mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle tarvittaessa kuljetuspalveluihin liittyvät saattajapalvelut. (THL, Vammaispalvelujen käsikirja 2021.)

Vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelupäätösten ja järjestämistapojen arviointi

Kuljetuspalvelun tarpeen tulee johtua vammasta tai sairaudesta, joista aiheutuva haitta on pysyvä tai pitkäaikainen. Palvelun myöntäminen perustuu hakijan kanssa tehtyyn palvelusuunnitelmaan. Kuljetuspalvelua myönnetään asiakkaalle, joka ei saa kulkemiseen tukea muiden säädösten nojalla, jolla on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa ja joka ei vammansa tai sairautensa vuoksi voi käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia (VpA 5 §). (Asetus vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 1987.)

Kuljetuspalvelun järjestäminen hankekunnissa

Espoossa järjestettiin vammaispalvelulain perusteella myönnettyt kuljetusmatkat käyttämällä Lähitaksi-palvelua 1/2021 asti. Asiakkailla on ollut käytössä kuljetuspalvelukortit matkustamiseen.

Palvelu keskitettiin 2/2021 alkaen Kulkukeskukseen. Kulkukeskuksessa asiakkaiden kuljetuksia hoitavat niin sanotut päiväautot klo 6–21, ja sopimusautot muina aikoina. Sopimusautoja on yli 600 kpl käytössä. Palvelun kehittämisessä on aktiivisesti ollut mukana kehittäjäasiakasverkosto, noin 80 asiakasta. He ovat osallistuneet kehittämiseen muun muassa työpajojen avulla.

Kulkukeskuksessa on oma kuljetusoperaattori, joka vastaanottaa tilaukset, reitittää ja välittää ne kuljettajille. Operaattorina toimii FCG Smart Transportation Oy. HB-pilotin osalta oli tarkoitus tehdä pienimuotoinen integraatio FCG:n ylläpitämään sovellukseen, jonka avulla pilotissa mukana olevien asiakkaiden euro- ja kilokukkaroa olisi voitu seurata reaaliajassa. Sovelluksen muokkaaminen ei kuitenkaan onnistunut hankkeen aikana aikataulullisten seikkojen vuoksi. Kulkukeskuksen operaattorin uudelleen kilpailutus on valmisteilla.

Kirkkonummella vammaispalvelulain perusteella myönnettyt kuljetusmatkat on järjestetty käyttämällä Lähitaksi-palvelua. Kilpailutus uudesta palveluntuottajasta on meneillään (tavoite alkaen vuodesta 2022).

Lohjalla ja Karviaisessa välityspalvelu hankitaan käyttämällä Lähitaksin välityspalvelua, ja kuljetuksista on erikseen tehty sopimukset autoilijoiden ja kaupungin välillä. Uuden järjestämistavan kilpailutus on meneillään (tavoite alkaen vuodesta 2022). Taustalla on keskitetty hankintamalli, sama palveluntuottaja tulee hoitamaan tilausten vastaanoton, välityksen ja kyydit. Tavoitteena on valita useampi, kuitenkin enintään viisi palveluntuottaja.

Kirkkonummi, Lohja ja Karviainen olivat mukana Kulkukeskuksen valmistelussa, mutta päättivät myöhemmin, etteivät liity Kulkukeskukseen.

Asiakasosallisuus hankkeessa

Hankkeeseen haettiin viestintää apuna käyttäen kehittäjäasiakasryhmään kuljetuspalveluiden ja henkilökohtaisen budjetoinnin kehittämisestä kiinnostuneita henkilöitä. Yhteensä aktiivisesti mukana hankkeen kehittämistyössä on ollut 14 asiakasta.

Asiakasosallisuus on toteutunut hankkeessa pääasiallisesti kehittäjäasiakkaiden tapaamisten kautta sekä pilottiasiakkaiden kanssa tehtynä yhteis- ja kehittämistyönä. Tämän lisäksi yksittäisiä yhteydenottoja on tullut asiakkailta, jotka ovat halunneet kertoa näkemyksiään henkilökohtaiseen budjetointiin tai kuljetuspalveluihin liittyen. Kehittäjäasiakasryhmä on koontunut säännöllisesti hankkeen aikana ja antanut panoksensa myös raporttiin.

Kehittäjäasiakastapaamisten aiheina on ollut muun muassa: yhdenvertaisuus ja kustannustehokkuus, euro – ja kilometrikukkaro vammaispalveluissa henkilökohtaisessa budjetoinnissa, leasing-autot vammaispalveluissa ja vammaispalvelun asiakkaan päätöksen prosessi. Kehittäjäasiakkaiden tapaamisten perusteella on kirjattu yhteenveto, mikä on luettavissa *liitteessä 4*.

Asiakasosallisuutta pyrittiin laajentamaan sillä, että hankkeesta tiedotettiin säännöllisesti, sosiaalialan ammattilaiset kertoivat hankkeesta asiakkaille ja hanketta esiteltiin vammaisneuvostossa, - järjestöissä sekä tiedotetta on viety eteenpäin vammaisfoorumeilla.

Viestintä

Viestintää tehtiin hankkeen aikana Espoon kaupungin viestinnän kanssa yhteistyössä. Hankkeen tiedotetta jaettiin sähköisissä kanavissa (kuntien internetsivustot, sähköpostijakelu ammattilaisille, Facebook, Twitter, LinkedIn, Kulkukeskuksen kuukausikirje). (*Liite 5*)

Kautta hankkeen projektityöntekijä esitteli Teamsin välityksellä hankkeen kulkua eri yhteistyötahoille, kuten Espoon vammaisneuvostolle, Vantaan HB-hankkeelle ja Kuusikko-kunnille. (*Liite 6*)

Aalto-yliopiston kanssa toteutettu oppilaitosyhteistyö

Aalto-yliopisto oli ottanut yhteyttä Kulkukeskukseen marraskuussa 2020, ajatuksena oppilaitosyhteistyön toteuttaminen Espoon kaupungin kanssa. Yhteistyö ohjautui Länsi-Uudenmaan henkilökohtaisen budjetoinnin hankkeelle maaliskuussa 2021. Aalto-yliopisto toteutti yhteistyöhanketta myös THL:n ja Kelan kanssa samanaikaisesti.

Espoon kanssa arvioitiin Länsi-Uudenmaan hanketta tukevat tavoitteet yhteistyön pohjaksi. Nostimme palvelupolkujen mallintamisen ja esteettömän liikkumisen tukemisen ensisijaisiksi toiveiksi. Yhteistyösuunnitelmaan oli kirjattu:

- lasketaan kustannusarvio vammaisten asiakkaiden liikenteen yhdistämisestä
- tehdään palvelumallinnus liikennepalvelun ja esteettömän julkisen liikenteen yhdistämiseksi (vammaispalvelutaksi + esteetön juna)
- tehdään palvelumallinnus päätöksenteon palvelupolulle

Vammaispalvelujen päällikkö ja projektityöntekijä osallistuivat 12 viikon aikana yhteistyöhön, lisäksi opiskelijat haastattelivat Länsi-Uudenmaan alueen asiakkaita. Aalto-yliopiston ja Espoon yhteistyön lopputuloksena oli seuraavat ehdotukset:

- 1) *Esteettömät reitit -suodatin.* Asiakkaat haluavat, että uusi tieto integroidaan olemassa oleviin palveluihin, joita he jo käyttävät. Esteettömät reitit- suodatin integroi esteettömyyssuodattimet HSL Reittiopas -sovellukseen / verkkosivuun.
- 2) *Esteettömyysilmoitukset.* Vammaiset tarvitsevat tietoa ennen julkisen liikenteen käyttöä julkisen liikenteen sekä asemien ja pysäkkien esteettömyydestä. Ajatuksena on luoda esteettömyyshälytystoiminto Palvelukartalle, jossa henkilö voi ilmoittaa esteettömyyskysymyksistä ja vammaiset voivat nähdä ilmoituksen. Jokainen henkilö voisi ilmoittaa ongelmista, ja vammaiset hyötyisivät erityisesti palvelusta. Palvelukartta tekee yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa esteettömyyskysymysten valvomiseksi. Esteettömyyssuodattimien ajatus on, että se kehitetään nykyinen HSL Reittiopas -sivu ja -sovellus vastaamaan käyttäjien tarpeita.

Yhteistyötä Aalto-yliopiston kanssa tehtiin sovitetusti rajallinen aika ja yhteistyö päättyi opiskelijoiden kesäloma-aikaan. Opiskelijat eivät ole vieneet kehittämisideoitaan eteenpäin HSL:n suuntaan.

Pilottiin valmistautuminen

Ennen pilottia tehtiin espooalaisten kuljetuspalveluasiakkaiden matkamäärien arviointia ja kustannuslaskelmia, joiden avulla tarkasteltiin vuosien 2018, 2019 ja 2020 kuljetuspalveluiden kustannuksia. Aineistona käytettiin Espoon kuljetuspalvelun asiakastietoja, sillä niistä saatiin yhdenmukainen, koottu tieto. Laskelmia varten pyydettiin myös muiden kuntien tietoja, mutta saatu data ei ollut vertailtavissa erilaisten koontitietojen vuoksi. Huomioitavaa on, että koronaviruspandemia vähensi merkittävästi asiakkaiden matkustusmääriä vuonna 2020.

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Länsi-Uudenmaan hankkeessa oli tarkoituksena pilotoida leasing-autoja paljon kuljetuspalveluita käyttäville, työssäkäyville ja opiskeleville asiakkaille. Leasingautojen kohdalla kustannuslaskelmat osoittivat mallin olevan kustannusneutraali vasta, jos asiakkaalla oli vuodessa yli 300 ajettua matkaa ja kuljetuspalvelulla oli ajettu yli 3150 kilometriä.

Vuosi	Asiakkaat, joilla matkamäärä yli 300 kpl / vuosi ja km-määrä yli 3150 km / vuosi	Yhteensä asiakkaat, joille on myönnetty työ- tai opiskelumatkoja	Palvelun potentiaali prosenttiosuus asiakkaista
2018	88	333	26 %
2019	95	340	28 %
2020	29	319	9 %

Taulukko 1. Leasingasiakkaat, Espoo.

Yllä olevasta taulukosta nähdään, että Espoossa vuosien 2018–2019 aikana kuljetuspalvelun piirissä mahdollisia leasingautoasiakkaita, jotka täyttivät laskennallisesti kustannusneutraaliuden määrittelyn, oli alle 30 % paljon palveluita käyttävistä henkilöistä, joille oli myönnetty työ – tai opiskelumatkoja. Koronan aikana prosenttiluku laski yhdeksään prosenttiin. Huomioitavaa on, että kaikkien asiakkaiden osalla leasingautoilu ei kuitenkaan ole vaihtoehto esimerkiksi asiakkaan vamman tai sairauden laadun vuoksi.

Reitti	km	min	Kustannukset
1) Sammatti - Kivenlahdenkatu, Espoo			
Sammatti - Lohja, Keskusaukio, Taksi	23	24	63,36 €
Bussi Virkkalanristi - Lohja- Helsinki -Espoo Gloms	40	30	9,00 €
Gloms, Espoo-Kivenlahdenkatu, Espoo, Taksi	10	10	33,20 €
Yhteensä Taksi + julkinen	73	64	105,56 €
Taksi, Sammatti - Kivenlahdenkatu, Espoo	65	52	160,80 €
Erotus	8	12	-55,24 €

Taulukko 2. Reitityslaskelmamalli.

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Arviointia ja laskelmia tehtiin myös reititysmallista eri vaihtoehtoisia matkareittejä käyttäen. Ohessa nähtävillä kaksi vaihtoehtoista reitityslaskelmaa. Laskelmissa ei ole voitu huomioida käyttäjälle aiheutuvaa odotusaikaa julkisen liikenteen käyttämisestä. Taulukossa olevat minuutit on laskettu matkustamiseen kuluva ajasta. Kustannussäästöä kuntanäkökulmasta olisi saavutettavissa reititysmallin avulla. Asiakkaat ovat hankkeen aikana nostaneet esille haasteita, jotka voivat olla esteinä reitityksen käyttöön, kuten keliolosuhteet ja julkisen liikenteen esteettömyysseikat.

Reitti	km	min	Kustannukset
2) Espoo, Saunalahti- Iiris Itäkeskus, Marjaniementie 74			
Bussi -Iso omena M	10	30	2,80 €
Iso omena M-Itäkeskus	20	45	
Itäkeskus-Marjaniementie 74, Taksi	4	6	21,00 €
Yhteensä Taksi + julkinen	34	81	23,80 €
Taksi, Espoo, Saunalahti- Iiris Itäkeskus, Marjaniementie 74	32	45	84,24 €
Erotus	2	36	-60,44 €

Taulukko 3. Reitityslaskelmamalli.

Alun perin hankkeessa toteutettava pilotti suunniteltiin toteutettavan maalis-syyskuun 2021 aikana. Tavoite oli, että pilottiin osallistuisi kolme asiakasta jokaisesta mukana olevasta kunnasta, eli yhteensä tavoiteltiin 12 osallistuvaa asiakasta. Projektiryhmän sosiaaliohjaajat sekä kuntien sosiaalityöntekijät kartoittivat mahdollisia pilottiasiakkaita alueiltaan osallistujiksi pilottiin. Asiakkaita ei ollut helppo saada mukaan pilottiin, ja myös kehittäjäasiakasryhmästä kysyttiin halukkuutta osallistua pilottikokeiluun. Pilottia edeltävästi asiakkailta tuli kysymyksiä ja yhteydenottoja, mutta osallistumista ei pilottiin saatu toivotussa laajuudessa. Osallistujiksi pilottiin saatiin yksi asiakas reititysmalliin, yksi leasingautokokeiluun ja seitsemän euro- ja kilometrikukkaromalliin. Pilotti käynnistyi porrastetusti 19.4.2021 alkaen ja päättymispäiväksi sovittiin 5.9.2021. Yhteensä yhdeksän asiakasta oli mukana kokeilussa.

Haasteeksi noustua asiakkaiden saaminen mukaan pilottiin, ohjausryhmässä mietittiin asiakkaiden omavastuuosuuksien poistamista pilotin ajalle yhtenä ratkaisuna osallistujien houkuttelemiseksi pilottiin. Omavastuun poistamista ei voitu toteuttaa asiakkaiden yhdenvertaisen kohtelun näkökulmasta. Vapautuksen myöntäminen osalle asiakkaita ilman

asiaksmaksulain (11§ asiakasmaksun alentamisesta ja perimättä jättämisestä) määrittämiä perusteita olisi osittain ristiriidassa yhdenvertaisuusnäkökulman kanssa ja asettaisi täten muut asiakkaat eriarvoiseen asemaan maksujen suhteen.

Kulkukeskuksen sovelluksen kehittämisen osoittauduttua mahdottomaksi tuli eteen selvittää, miten pilotin osalta saadaan toteutettua parhaiten mukana olevien asiakkaiden liikkuminen ja palvelun käytön seuranta. Palveluntuottajan kilpailutus liittyen euro- ja kilometrikukkarokokeilulle tuli toteuttaa lyhyessä ajassa. Jokainen kunta teki oman suorahankintasopimuksensa kilpailutuksen voittaneen Menevä Oy:n kanssa, paitsi Lohja päätyi käyttämään omaa malliaan pilotin ajan.

Sopimuksessa palveluntuottajan kanssa oli asiakkaalta poistettu rajoitukset kuntarajoista. Menevän kanssa tehdyssä sopimuksessa pilotin ajalle 3.5.-5.9.2021, Menevä ei perinyt Inva-lisiä lainkaan sopimuksen piirissä olevilta asiakkailta. Lohja ei tehnyt Menevän kanssa sopimusta, vaan jatkoi pilotin ajan käytössä olevan Lähitaksin kanssa yhteistyötä.

Asiakkaalle tehtiin uusi, korvaava palvelupäätös kuljetuspalvelun järjestämisestä HB-mallilla pilotin ajaksi. Päätöksessä oli asiakkaan kanssa sovittu käytössä olevat eurot, kilometrit ja käytetty malli (reititys/leasing/euro- ja kilometrikukkaro). Ennen päätöksentekoa oli tarkasteltu asiakkaan matkamääriä ja käyttöhistoriaa, joiden kautta jokaisen asiakkaan päätös muodostui yksilöllisesti. Asiakkaalle tuli maksettavaksi matkojen omavastuu samalla tavalla, kuin kunnan muillakin kuljetuspalveluasiakkailla.

Palveluntuottaja laskutti Espoota kuukausittain asiakkaan toteutuneen käytön perusteella. Espoo sai kuukausittain listauksen asiakaskohtaisesti käytöstä, missä näkyi asiakkaan käyttämät eurot ja kilometrit. Espoo jakoi osatoteuttajakunnille asiakkaiden toteutuneiden kustannusten mukaiset laskutusmenot. Tarkoituksena oli, että asiakas saa pyytäessään samat tiedot, ja pystyy tarkastelemaan käytettävissä olevaa saldoaan. Palveluntuottaja ei kuitenkaan pystynyt tietoja asiakkaalle luovuttamaan.

Euro- ja kilometrikukkaro, reititys- sekä leasingautomalli

Euro- ja kilometrikukkaroa käytettäessä kuljetuspalvelumatkat myönnettiin asiakkaalle euroina ja/tai kilometreinä käytettäväksi. Asiakas sai mahdollisuuden jakaa saamansa euro- ja kilometrimäärän pilotin ajaksi tarpeidensa mukaisesti. Tämä mahdollisti matkoja myös oman kuljetuspalvelualueen ulkopuolelle asiakkaan niin toivoessa. Kuljetuspalveluntuottajalla oli käytössään sähköinen kirjanpito, missä oli nähtävillä käytetyt eurot ja kilometrit.

Prosessilla turvattiin, että asiakkaan ei tarvinnut hakea lisämatkoja tai pidempiä harkinnanvaraisia matkoja erillisillä hakemuksilla viranhaltijalta. Asiakkaan vastuu omasta toiminnastaan ja valinnanvapaus korostuivat.

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Leasingautomallissa asiakas sai kunnalta käyttöönsä auton. Kunnan tekemään leasing-sopimukseen sisältyi sovittu vuokra-aika ja ajokilometrit, mahdolliset huollot ja korjaukset, liikenne- ja kaskovakuutus, ajoneuvovero ja polttoaineet Neste-asemilta. Asiakkaan tuli pitää ajopäiväkirjaa ajamistansa matkoista pilotin ajalta, ja tätä varten asiakas sai ajopäiväkirjapohjan.

Reititysmallissa asiakas voi taksin lisäksi käyttää julkista liikennettä, kuten linja-autoa, junaa tai metroa. Reititysmallista tehtiin kustannuslaskelmia ennen pilotin alkamista.



Kuva 2. HB-mallit kuljetuspalveluissa

Leasingautomalli

Pilotissa tavoitteena oli kokeilla leasingautomallia. Mahdollisten leasingautoasiakkaiden kartoitusta tehtiin keväällä 2021 ennen pilottia manuaalisesti kuljetuspalveludatasta. Kriteerinä pidettiin yli 300 matkaa ja yli 3150 kilometriä vuodessa kulkeneet asiakkaat, ja että asiakasta varten ei tarvinnut tehdä autoon muutostöitä pilottia ajalle. Osatoteuttajakunnista tuli tieto, että heiltä ei löydy leasingautoilijoita, sillä asiakkaat eivät aja pidempiä matkoja itse ja muutostöiden tarvetta olisi muussa tapauksessa. Tästä syystä kartoitus keskitettiin Espooseen.

Espoosta löytyi työntekijöiden kartoituksessa 19 asiakasta ajomäärien suhteen, joilla kaikilla oli joko poissulkeva vamma, he olivat muuttaneet kunnan alueelta pois tai jo itse hankineet auton. Leasingautokokeiluun ei siten löytynyt osallistujia datan perusteella. Kartoituksen ulkopuolelta ilmoittautui halukas asiakas pilottikokeiluun ilman tarvittavia auton muutostöitä. Pilottiasiakkaan kohdalla kustannusneutraalius ei noussut keskiöön, vaan asiakkaan yksilöllisten tarpeiden huomioiminen ja asiakasnäkökulmasta saatava tieto pilotin hyödyistä.

Leasingautoon liittyi paljon selvitettävää, kuten vakuutuksiin liittyvät näkökulmat, onko avustajan ajaminen mahdollista ja avustajan ajaessa onko kyseessä palveluseteli- vai

työnantajamallilla palkattu avustaja. Työnantajamallilla palkattu avustaja voi ajaa leasingautoa sovitusti, mutta palvelusetelimallissa on jokaiselta palveluntuottajalta erikseen tiedusteltava, miten he suhtautuvat avustajan autonajamiseen. Asiakkaat ovat eriarvoisessa asemassa riippuen avustajamallista, ja tähän on jatkossa otettava kantaa yhteisen linjauksen keinoin leasingautomallin tullessa yhdeksi henkilökohtaisen budjetoinnin sisällöksi.

Länsi-Uudenmaan hankkeen pilotissa leasing-sopimukseen sisältyi asiakkaan kanssa sovittu vuokra-aika ja ajokilometrit, mahdolliset huollot ja korjaukset, liikenne- ja kaskovakuutus, ajoneuvovero ja polttoaineet valituilta huoltoasemilta. Huoltoaseman kortilla asiakkaalla oli mahdollisuus hankkia polttoainetta ja lasinpesunesteet rajoitetussa määrin pilottikäytössä olevaan autoon. Asiaksmaksu asiakkaalle määräytyi kuukausiperusteisesti, eli omavastuusuutena paikkakunnalla voimassa olevan julkisen joukkoliikenteen 30 päivän lipun hinnan mukaisesti.

Asiakkaan kanssa tehtiin sopimus, minkä allekirjoittamalla hän sitoutui olemaan vastuussa mahdollisten pilotin ajalta syntyvien sakkojen osalta (ylinopeus/pysäköintimaksut, ynnä muut). Sopimuksessa sovittiin avustajan oikeudesta ajaa autoa tarvittaessa, ja sopimuksen irtisanomisajasta (1 kk kesken pilottiajan). Asiakkaalle teroitettiin, että yksityisajot laskeetaan täyskäyttöeduksi, mitkä verottaja voi arvioida veronalaisiksi tuloiksi. Sen vuoksi asiakkaan tuli pitää huolta sopimuksen sisällä olevista kilometri- ja eurorajoista. Hanke sitoutui sopimuksella maksamaan asiakkaan omavastuun, jos hän joutuisi liikennetapaturmaan.
(Liite 7)

Verotusnäkemyksiä leasingautoetuun

Tuloverolain 92.1. §:n 17 kohdan mukaisesti veronalaista tuloa ei ole vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista annetussa laissa (380/87) tarkoitetut edut. Pilottitoiminta on kyseisessä laissa tarkoitettujen etujen mukainen, joten tuloverolain säännöksen mukaisesti veronalaista tuloa ei muodostu.

Vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista annetun lain (380/87) 8.2 §:n mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen, jos henkilö vammansa tai sairautensa takia välttämättä tarvitsee palvelua suoriutuakseen tavanomaisista elämän toiminnoista.

Pilottitoiminnan täyttäessä vaaditut edellytykset, leasingauton käyttö voidaan TVL 92.1 §:n 17 kohdan perusteella katsoa verovapaaksi. Pilotin laajetessa, veroviranomainen suosittelee hakemaan erillistä ennakkoratkaisua asiakkaiden kohdalla.

Autoavustukset ja auton muutostyöt

Autoavustuksista ei ole säädely tarkasti vammaispalvelulaissa. Espoossa vammaispalvelun asiakas voi hakea liikkumista tukevana palveluna auton muutostyötä itse hankkimaansa autoon. Silloin asiakas hankkii itse auton, ja vammaispalveluista tehdään päätös ja myönne-
tystä palvelusta maksusitoumus. Päätöksen tueksi tarvitaan terveydenhuollon todistus liit-
tyen esimerkiksi todentamaan sitä, onko oman auton käyttö asiakkaalle turvallista. Auto-
avustukseen liittyen käytetään vammaispalveluissa vakuutusyhtiöllä olevaa vakiintunutta
laskentakaavaa, missä uuden auton hintana huomioidaan 20 000 euroa. Päätöstä tehdessä
huomioidaan vanhan auton hinta, autoveron palautus ja jäljelle jäävästä puolet myönne-
tään asiakkaalle. (Nordström, 2021)

Auton muutostöistä syntyvät kustannukset myönnetään vammaispalveluiden kautta. Pää-
tökset perustuvat harkintaan ja asiakkaan henkilökohtaiseen tilanteeseen. Harkintaan vai-
kuttaa palvelun käyttötarkoitus, tyypillisesti edellytyksenä on työssä käyminen tai opiskelu.
Määrällisesti autoavustuksien suhteen hylkäysprosentti on suuri. (Nordström, 2021) Länsi-
Uudenmaan hankkeessa mukana olleiden kuntien tilastoja tarkastellessa vuosilta 2020–
2021 autoavustuspäätöksiä on tehty yhteensä 24 kappaletta.

Autoavustuksiin liittyen on huomioitava taloudellinen rasittavuus (auton käyttökustannuk-
set) ja mahdollinen siirtovaikutus esimerkiksi aikuissosiaalityöhön, kuten kunnan täydentä-
vään ja ehkäisevään toimeentulotukeen. Sekä asiakkaalle että kunnalle aiheutuvat kustan-
nukset on huomioitava henkilökohtaisen budjetoinnin vaihtoehtoja arvioitaessa ja valitta-
essa.

Pilotin kulku ja lopputulokset

Euro- ja kilometrikukkaro

Lohjalla pilotti alkoi 19.4.2021 ja Espoossa, Kirkkonummella ja Karviaisissa 3.5.2021. Vii-
meiseksi pilottipäiväksi sovittiin 5.9.2021, näin ollen aikaa kokeiluun jäi neljä kuukautta vä-
himmillään.

Lohjalla oli aiemmin ollut yhdellä asiakkaalla kokeilussa kilometrikukkaro. Pilotissa asiakas
jatko kokeilua euromääräisellä kukkarolla, ja kokeiluun mukaan saatiin toinenkin asiakas.
Lohjan pilotti erosi muista kokeiluista sillä, että palveluntuottajaksi ei valikoitunut Menevä
Oy:tä, vaan Lohjalla käytössä ollut aiempi palveluntuottaja. Asiakkaille oli määritelty kuu-
kausiperusteinen kukkaro käyttöön pilotin ajaksi, mikä erosi muissa kunnissa olleesta koko
pilotin ajalle määritellystä kukkarosta.

Toinen Lohjan pilottiasiakkaista siirtyi kesken pilotin käyttämään koko pilotin ajaksi määri-
telyä kukkaroa, sillä hänen kohdallaan kuukausimääräinen kukkaro ei ollut riittävä. Hänen

matkustaessaan joka matkasta meni inva-lisä ison auton käytöstä (15,90 e x 2 = 31,80 e) pois eurokukkarosummasta. Hänen kohdallansa kilometrikukkaron on kannattavampi käyttää. Kilometriperustaisen kukkaron edusta johtuen asiakas siirtyi pilotin aikana käyttämään eurokukkaron sijasta kilometrikukkaroa pilotin loppuun saakka.

Kirkkonummi, Karviainen ja Espoo toteuttivat pilotin käyttäen palveluntuottajana Menevä Oy:tä. Asiakkaille oli määritelty pilotin ajaksi kokonaiseuro- ja kilometrimäärät käyttöön ilman kuntarajoja. Tämän lisäksi yhdelle asiakkaalle oli määritelty reitityskokeilu, eli hänelle oli sovittu budjetista korvattavaksi jälkikäteen kuittia vastaan HSL:n (Helsingin seudun liikenteen) matkaliput.

Pilottiasiakkaiden kanssa oli sovittu, että heillä oli mahdollisuus keskeyttää pilotti niin halutessaan. Keskeyttämistilanteessa irtisanoutumisajaksi oli määritelty noin kuukausi tai kulu- neen kuukauden loppuun, että kunta ja palveluntuottaja saavat järjestelyä asiakkaalle hänen edeltävän sopimuksensa sekä sen mukaan määritellyt palvelut voimaan.

Euro- ja kilometrikukkaron käyttäjistä kaksi asiakasta ilmoittivat halunsa keskeyttää kokeilu pilotin aikana. Syynä keskeyttämiseen asiakkaat esittivät tyytymättömyytensä palveluntuottajaan. Positiivista palautetta saatiin keskeyttäneiltä asiakkailta kuitenkin kokeilussa olleesta kukkaromallista ja pilottikokeilusta yleisesti.

Tulokset euro- ja kilometrikukkarosta ja reititysmallista

Ennen pilotin alkua asiakkaille annettiin lyhyt kysymyslista seikoista, joihin heidän piti kiinnittää huomiota pilotin aikana ja johon pyydettiin kirjallista vastausta pilotin päätyttyä. Asiakkailta oli myös mahdollisuus loppuhaastatteluun, missä kysymykset käytiin läpi sekä oli mahdollisuus vapaaseen palautteen antoon.

- ❖ *Miten ja mihin tarkoituksiin olet käyttänyt pilotin aikana käytössäsi olevaa HB-mallia (leasingauto/reititys/euro ja kmkukkaron)*
- ❖ *Onko HB-malli tuonut jotain uutta normaaliin kuljetuspalveluun verrattuna (eli myönnettyihin matkamääriin)*
- ❖ *Mitä hyviä puolia/hyötyjä pilotin aikana on tullut esiin*
- ❖ *Mitä huonoja puolia/haittoja on tullut esiin*
- ❖ *Hankkeen tavoitteena on vammaisten ihmisten yksilöllisten tarpeiden parempi huomioon ottaminen, miten se on toteutunut pilotissa?*
- ❖ *Muuta, mitä haluat tuoda esille?*

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Asiakkaat kertoivat käyttäneensä kukkaroa työmatkoihin ja vapaa-ajan matkoihin. Asiakkaat ovat lisäksi maininneet ystävien luona käymisen, harrastusmenot, järjestötoiminnan ja tarpeellisen tavaran siirtämisen, jota en voisi julkisissa tehdä. Kulkemista on ollut keskimäärin useina päivinä viikossa. Matkoja on käytetty myös matkustamiseen ulkopaikkakunnille, esimerkkinä mainittakoon päiväretki Hankoon. Vastauksissa kuitenkin korostuu koronan vaikutus matkojen vähempään käyttöön ”normaalitilanteeseen” nähden.

Pilottimallissa annettu kukkaro toi asiakkaiden mukaan enemmän vapautta, jota vammattomilla ihmisilläkin on arkeen. Mallin käyttämisen koettiin lisäävän omaa suunnitelmallisuutta, kun oli huomioitava budjetin raamit ja budjetin riittävyys. Kukkaroa saattoi säästää, jos halusi matkata ulkopaikkakunnalle tai jonain toisena ajankohtana enemmän. Erään palautteen mukaan matkamäärät kasvoivat, mutta matkojen pituudet lyhenivät huomattavasti.

Mihin käytit HB:tä?	Mitä uutta?	Hyvää
Työmatkoihin, vapaa-ajan matkoihin	Vapautta arkeen	Joustavuus
Ystävien luona käymiseen, harrastusmenoihin, Järjestötoimintaan	Huolettomampaa Mahdollisuus matkata ulkopaikkakunnalle	Turvallisuus Kuntarajojen puuttuminen
Lapsen hakuun päivähoidosta, saunailtaan kaverin luona	Sulavaa ja toimintäyteistä arkea	Tekninen toteutus
Kuntarajan sisällä lyhyitä matkoja	Huomioitava budjetin raamit ja riittävyys	Yksilöllisten tarpeiden huomioiminen
Matkustamiseen ulkopaikkakunnille	”Lähes normaali ja yhdenvertainen vammattomiin ihmisiin verrattuna”	Pilotti helpotti ja yhdenvertaisti
Useina päivinä viikoittain		Matkojen jakautuminen pidemmälle aikavälille kuin kuukausi
Koronan vaikutus matkojen vähentyneeseen käyttöön		Elämänilo ja elämänlaatu

Taulukko 4. Pilotin tuloksia

Pilotin aikana eräs asiakas sanoitti elämän tuntuun ”lähes normaalilta ja yhdenvertaiselta vammattomiin ihmisiin verrattuna”. Asiakkaan mukaan budjetti mahdollistaa silloin tällöin tekemään asioita, joita vammattomat ihmiset kutsuvat luksukseksi. Mietittiin mahdollisuutta vuoden budjetin käyttöön, mikä antaisi paljon enemmän pelivaraa vammaisen ihmisen arkeen kuin matkat, jotka sitovat huomattavasti enemmän. Voidaan sanoa, että euro- ja kilometrikukkaron avulla asiakas voi parantaa omaa elämänlaatuaan merkittävästi.

Pilotissa matkojen seurannasta ei tarvinnut stressata ja asiakas tiesi euromäärän riittävän. Lisäksi koettiin liikkumisen vapautta, eikä välipysähdystä tarvinnut miettiä samalla tavalla kuin aiemmin. Pilotti mahdollisti huolettomamman ja vapaamman liikkumisen turvaten aktiivisen ja spontaanin elämän.

Suurimpana muutoksena asiakkaiden mukaan kukkaromallissa on joustavuus ja kuntarajojen puuttuminen. Asiakkaiden palautteista nousi esiin, että paljon menoista sijoittuu pääkaupunkiseudulle, minne normaalin kuljetuspalvelun kuntarajat eivät salli matkustaa taksilla. Julkisen liikenteen käyttö voi olla erittäin haastavaa, ja asiakas on aiemmin joutunut usein karsimaan esim. harrastusmenojaan.

Matkojen myöntäminen pidemmälle aikavälille kuin kuukausittain koettiin hyvänä asiana. Kyytien koettiin pääsääntöisesti olleen aikataulussa ja turvallisia ja valitun palvelun huomioineen yksilölliset tarpeet. Palveluntuottajan tekninen toteutus koettiin hyvänä asiana.

Osa pilottiasiakkaista ei nimennyt huonoja puolia itse mallista lainkaan. Negatiiviset yksityiskohdat kohdistuivat pilotin aikana käytössä olleeseen palveluntuottajaan. Kukkaromallia he kuvailivat sellaiseksi, mitä vammaiset ja vammaisjärjestöt ovat pitkään toivoneet. Toiveena esitettiin, että joustavampi ja käyttäjän kannalta parempi malli olisi, jos asiakas itse voisi kilpailuttaa kuljetusyhtiön useammasta vaihtoehdosta, huomioiden mahdollisen tarpeen vakiotaksioikeuteen. Palveluntarjoajia ollessa vain yksi, asiakas joutuu tyytymään siihen palveluun ja hintatasoon, mikä on käytössä. Vapaassa tilanteessa asiakas voisi käyttää rajatun eurokukkaron mahdollisimman kustannustehokkaasti kilpailuttamalla itse toimijoita.

Asiakkaat nostivat esiin jokaisen todelliset yksilölliset tarpeet kilometrimäärää myönnettäessä ja säännöllisen arvioinnin tärkeyden joko vuosittain tai asiakkaan pyytäessä. Pilotin aikana haasteeksi nousi palveluntuottajan vähäinen kuljetuskalustomäärä varsinkin Uudenmaan ulkopuolella, mikä vaikutti asiakkaiden ulkopaikkakunnalla matkaamiseen. Asiakkaat myös antoivat palautetta kuljettajien kielitaidon lisäksi kartanlukutaidosta.

Pilotissa kaikkiin eteen tuleviin asioihin ei ollut osattu varautua, ja pelisääntöjä ei etukäteen osattu tehdä joka tilanteeseen. Taksikyytien peruuttamiseen ei etukäteen ollut mietitty peruuttamissääntöjä, mikä huomattiin tarpeelliseksi pilotin ollessa käynnissä. Palautetta saatiin myös, että budjetin seuraaminen oli jonkin verran haastavaa.

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Vapaus ja vapaampi mahdollisuus liikkua spontaanisti ovat teemoja, jotka nousevat esiin palautteissa. Asiakkaiden matka-ajat ja kohteet voivat vaihdella kuukausitasolla riippuen aktiivisuudesta ja sairaudentilasta, ja silloin kuukausittainen matkamäärä ei toimi. Euro- ja kilometrikukkaromallia käyttäessä, hiljaisempi kuukausi säästää käyttöä aktiivisemmalle kuukaudelle. HB-malli on ratkaisuna lisävapautta asiakkaalle tuova.

Pilotti toteutti todella hyvin vammaisten yksilölliset tarpeet antaen mahdollisuuden elää normaalimpaa, vapaampaa ja ennen kaikkea yhdenvertaisempaa elämää. Budjetti mahdollisti sen, että asiakas saattoi halutessaan lähteä esimerkiksi mökille ja tinkiä puolestaan jostain muusta vapaa-ajan menoistaan. Vammaisten ihmisten tarpeet ovat jokaisella erilaisia, joten asiakkaan vaikuttamismahdollisuudet omiin asioihin ovat ensisijaisen tärkeitä palautteiden mukaan. Tärkeintä ei ole niinkään matkojen määrä tai budjetin mahdollisimman suuri koko, vaan se että asiakas voi käyttää rajallista budjettia eri paikkakunnilla. Tämä tuo liikkumiseen enemmän vapautta.

Kiitosta saivat pilotin järjestäjät ja organisoijat. Koettiin, että yksilöllinen kunnioittaminen oli erinomaista esimerkiksi keskusteltaessa budjetin määrästä, ja kuulluksi tulemisen kokemuksesta tuli kiitosta. Hienona nähdään, että vammaisten palveluja ja mahdollisuuksia halutaan kehittää. Eräs palautteen antaja myös haluaa huomioitavan, että vammaisen kannalta joustavampi malli ei tarkoita kustannuksiltaan kalliimpaa ratkaisua sekä toteaa kustannusten seuraamisen ja menojen suunnittelun lisänneen omaa ymmärrystä kulkemisen kustannuksista.

Parannettavaa	Yksilöllisten tarpeiden parempi huomioiminen	Muuta
Vakiotaksioikeus	Kuulluksi tulemisen kokemus	Yksilöllinen kunnioittaminen
Pelisäännöt etukäteen	Laajentunut elämänpiiri	Halua jatkokehittämiseen
Yksilölliset tarpeet kilometrimäärää myönnettäessä	Jokaisella erilaiset tarpeet	Kustannustehokkuus
Säännöllisen arvioinnin tärkeys	Vapaampi mahdollisuus liikkua	Asiakkaan oman ymmärryksen kasvu kuljetuspalvelun kustannuksista
Asiakas itse voisi kilpailuttaa kuljetusyhtiön	Normaalimpi ja yhdenvertaisempi elämä	Asiakkaan vapaus ja joustavuus vs. vastuu omasta toiminnasta
Palveluntuottajan vähäinen kuljetuskalustomäärä ja kuljettajien taso	Aktiivinen ja hyväksytyt olo	Reititystä ei päästy kokeilemaan tarpeeksi

Taulukko 5. Pilotin tuloksia

Palautteista sekä hankkeen aikaisesta käytännöstä nousee nähtäville, kuinka asiakkaan saama vapaus ja joustavuus lisää asiakkaan vastuuta omasta toiminnastaan. Kaikki palvelunjärjestämisen tavat eivät kuitenkaan sovi samalla tavalla kaikille pilottiasiakkaiden mukaan, joten valinnanvaraa ja vaihtoehtoja on myös jatkossa oltava tarjolla. Eräs pilotti-asiakas kertoo sopineensa vammaispalvelun kanssa, että saa jatkossa kuljetuspalvelupäätöksen HB-pilotin mukaisesti kilometrikukkarolla. Pilotti sai siis saman tien jatkoa.

Reititysmallin kokeilu pääkaupunkiseudulla julkista liikennettä käyttäen ei etukäteissuunnitellusta huolimatta toteutunut toivotusti. Syinä olivat koronatilanne ja henkilökohtaiset syyt. Reititystä kokeiltiin yhden kerran pilotissa: Asiakas kulki linja-autolla, matkusti metrolla ja takaisinpaluumatkan teki taksilla. Asiakas osti lipun puhelinsovelluksen kautta, ja soitti taksin palveluntuottajalta. Asiakkaan palaute kokeilukerrasta oli positiivinen.

Tulokset leasingautomallikokeilusta

Leasingautoa kokeili yksi asiakas. Asiakkaan antama palaute kokeilusta oli hyvin positiivista, eikä hän tuonut yhtään huonoa puolta esiin kokeilusta. Asiakas kertoi haastattelussa ja palautteessaan, että auton käyttö lisäsi hänen elämäniloaan, että elämänlaatuaan. Asiakas korosti myös liikkumisen vapautta ja yksilöllisyyttä sekä laajentunutta elämänpiiriä kokeilun aikana.

Asiakas oli käyttänyt autoa asiointiin, vapaa-ajan matkoihin ja lapsen päivähoidosta haakuun, joinain päivinä jopa 5–8 matkaa parhaimmillaan. Asiakas oli itse ajanut autoa sekä myös avustaja oli ollut mukana matkoilla. Asiakas koki leasingautoilun kustannustehokkaaksi vaihtoehdoksi, sillä hänelle määritellyt kilometrit riittivät hyvin. Asiakas olisi valmis ottamaan leasingauton käyttöönsä jatkossa ja kertoi mielellään lähtevänsä jatkokehittämään leasingautokokeiluja.

Pilotti koettiin erittäin hyväksi, onnistuneeksi ja ennen kaikkea tarpeelliseksi kokeiluksi. Kaikkineen pilotin koetaan helpottaneen ja yhdenvertaistaneen merkittävästi kokeiluun osallistuneiden liikkumista. Mahdollisuutta jatkaa kukkaromallin käyttöä sekä leasingautoilua toivottiin jatkossa.

Loppukaneetiksi vielä palaute, mikä kertoo pähkinänkuoressa pilotin asiakaskokemuksesta: "Pilotin aikana minulla oli hyvä mieli. Totesin itselleni, että kannatti ilmoittautua mukaan".

Pilotin kustannusvaikutukset

Ennen pilottia jokaisen pilottiasiakkaan kanssa oli Teamsin välityksellä tapaaminen, missä asiakkaan kanssa neuvoteltiin pilotin budjetista. Jokaisen asiakkaan kuljetuspalvelun käyttöhistoriaa oli tarkasteltu ja laskettu euro- ja kilometrimääräinen keskiarvokustannus

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

kuukausi ja vuositasolla. Näin pilottiasiakkaiden kohdalla päädyttiin jokaisen kohdalla tiettyyn euro- ja kilometrimäärään pilotin ajalle.

Asiakas	Laskennallinen ka., aiempi käyttö, euro/kk,	Pilotin kustannusarvio 4 kk ajalle, euro	Pilotin kustannusarvio, km	Toteutunut kustannus, euro	Toteutunut kustannus, km	Käyttämättä jäänyt budjet-tiosuus, euro
Asiakas 1	347 euroa	3000 euroa	ei tietoa	2131 e	590 km	870 e
Asiakas 2	ei tietoa	2000 euroa	750 km	472 e	332 km	1528 e
Asiakas 3 keskeytti	1586 e/kk	7000 euroa	2270 km	331,10 e	101,36 km	6668,90 e
Asiakas 4	ei tietoa	3464 euroa	5000 km	3452,40 e	3911 km	11,60 e
Asiakas 5 keskeytti	2120 euroa	8500 euroa	4000 km	4 622,33 e	2983,04 km	3877,67 e
Asiakas 6	460 euroa	2400 euroa	ei tietoa	858,20 e	217,75 km	1541,80 e
Asiakas 7	437 euroa	10 000 e	4800 km	4 142,70 e	2006,08 km	5857,30
Asiakas 8	2628 euroa	10 600 euroa	5200 km	3 084,00 e	949,53 km	7516 e
Asiakas 9	1135 euroa	5600 euroa	2400 km	4 260,00 e	1653,78 km	1340 e
		52 564 e		23 353,73 e	12744,54 km	29211,27 e

Taulukko 6. Pilotin kokonaiskustannukset

Pilottiin asiakkaalle budjettia määritellessä kustannuksia laskettiin aiemman todellisen kulutuksen mukaan, oletuksena, että korona ei vaikuttaisi matkustamiseen. Muutamalla

asiakkaalla ei ollut aiempaa pitkää kuljetuspalvelun historiaa, minkä vuoksi myönnetty budjettimäärä arvioitiin laskemalla asiakkaan oletetun tarpeen mukaan (taustana VPL päätöksessä myönnetyt työmatkat ja vapaa-ajan matkat).

Palveluntuottajan kautta pilottia toteuttaneiden pilottiasiakkaiden kokonaiskustannukset pilotin ajalta olivat 17 298,33 euroa ja yhteensä 7911,53 ajettua kilometriä. Leasingauton kustannukset pilotin osalta olivat 3 452,40 euroa. Asiakkaan kokonaiskilometrit olivat 3911 km, joka jäi alle hänelle pilottiin myönnetystä kilometrimäärästä. Lohjan osalta kustannusarvio pilottiin oli 5000 euroa. Lohjan toteutuneet kustannukset olivat 2603 euroa. Kilometrejä ei pilotissa ollut määritelty tarkkaan, joten arviointia ei voida tehdä niiden osalta.

Pilottia ennen tehtiin kustannusarvio, jonka mukaan euromääräinen summa pilotille olisi 47 564 euroa palveluntuottajaa käyttävät asiakkaat sekä leasingautoasiakas ja Lohjan osalta 5000 euroa, yhteensä **52 564** euroa koko pilotin osalta. Toteuma kustannuksista pilotin osalta oli **23 353,73** euroa ja siten pilotti alitti kustannusarvion **29 211,27** eurolla. Pilotin perusteella ei kuitenkaan voida tehdä laajempaa arviota HB-mallin kustannusvaikutuksista.

Huomioitavaa on, että kaksi asiakasta keskeyttivät pilotin. Toisen kohdalla keskeytys ei vaikuttanut ratkaisevasti kustannuksiin keskeytyksen tapahduttua pilottiajan lopussa.

Sosiaalialan ammattilaisten näkemyksiä hankkeeseen liittyen

Hankkeen aikana sosiaalialan ammattilaisia pyrittiin osallistamaan kehittämistyöhön sekä HB-mallin suunnitteluun. Heitä lähestyttiin sähköpostitse, viestintätiedotteiden avulla sekä kutsumalla vastaamaan kyselyyn ja osallistumaan työpajoihin. Heitä kannustettiin olemaan projektityöntekijään yhteydessä matalalla kynnyksellä.

Projektityöryhmään kutsuttiin sosiaalialan työntekijä joka osatoteuttajakunnasta, joka oli työryhmässä vammaispalvelun sisällön asiantuntijana. Espoon työntekijä vaihtui kesken hankkeen, mutta tilalle saatiin toinen, joka on ollut mukana hankkeessa aktiivisesti. Hankkeessa olleiden työryhmäläisten kanssa muun muassa haarukoitiin Espoon vammaispalvelun asiakkaiden joukosta leasingautokokeiluun mahdollisia kandidaatteja, käytiin THL:n korimalleja läpi, mietittiin päätöksenteon prosessia, työntekijöiden tarpeita HB:n käytön suhteen sekä jatkoa hankkeen jälkeen.

Pilottia käynnistäessä yhteistyötä ammattilaisten kanssa oli enemmän, muun muassa keskustelua asiakkaan budjetin määrittelystä käytiin ennen asiakastapaamista ja pilottiasiakkaita tavattiin yhdessä Teamsin välityksellä. Virkapäätökset HB-pilottiajalle tehtiin pääosin yhteistuumin työntekijöiden kanssa.

Ohjausryhmä koostui Espoon ja osatoteuttajakuntien esihenkilöstöstä. Ohjausryhmä koontui säännöllisen epäsäännöllisesti, riippuen asialistalla olevista päätettävistä tai esitettävissä olevista asioista. Projektityöntekijä oli hankkeen aikana jokaiseen esihenkilöön yksittäin yhteyksissä, sopimusasioiden suhteen sekä tarvittaessa muissa asioissa.

Espoon esihenkilöstö on ilmaissut tukensa haketyöntekijälle ja ollut kiinnostunut HB-hankkeesta. Jatkotyöstönä toteutettavaan Työkirja ammattilaiselle sekä Asiakasoppaaseen on myös saatu näkemyksiä esihenkilöstöltä hankkeen lisäksi.

Hankkeessa mukana olleita sosiaalialan ammattilaisia haastateltiin hankkeen sisältöön liittyen. Heiltä kysyttiin saman suuntaisia kysymyksiä, kuin pilottiin osallistuvilta asiakkailta. Alla kooste saaduista vastauksista.

❖ *Millaista palautetta olet saanut asiakkailta olevaa HB-mallista v. 2020–2021 aikana (leasingauto/reititys/euro ja kilometrikukkaro)*

Ammattilaisten mukaan pulmia tai palautteita ei ole noussut asiakkailta hankkeen aikana. Ennen hankkeen alkua oli ollut epäilevää palautetta ja huolta taksien saamisen suhteen osatoteuttajakuntien asiakkailta. Asiakaspalaute kokeilusta oli positiivista ja jatkohalukkuutta on ilmaistu HB-mallin suhteen.

❖ *Mitä näet, että on huomioitava päätöksentekoon liittyen?*

Vastaajien mielestä päätöksenteko HB-mallissa on uudenlaista ja tuo haasteita päätöksentekoon. Selkeitä rajoja ja prosesseja toivottiin päätöksentekoon, että se on tasapuolista asiakkaille. Yhdenvertaisuuden toteutuminen ja yksilöllinen harkinta mietitytti vastaajia, miten HB:ssä toteutettua nämä läpinäkyvästi. Kustannustason määrittely koettiin vaikeaksi, ja siihen huoleen on vastattu ammattilaisen Työkirjassa luokittelutyökalun muodossa.

Pilotin mallipäätöspohjaa kiiteltiin. Esille nostettiin kysymys siitä, kuka tulee tekemään jatkossa päätökset – joissain kunnissa sosiaalityöntekijä ja toisissa sosiaaliohjaaja? Päätöksen sisällössä mietitytti, tarvitseeko ottaa kantaa vaikeavammaisuuteen. Samoin esiin nousi kysymys, voiko liikkumispalveluissa HB:ssä olla sama tapa palvelutuottamisessa kuin henkilökohtaisen avun palvelusetelissä eli palveluntuottajarekisteristä valitaan palveluntuottaja?

❖ *Onko HB-malli tuonut jotain uutta normaaliin kuljetuspalveluun verrattuna (eli myönnettyihin matkamääriin)*

Ammattilaiset kertoivat haastatteluissa, että aiemmin asiakkailta on noussut kysymyksiä kuntarajoitusten suhteen. HB:n kukkaromalli nähdään hyvänä ja joustavana vaihtoehtona monelle asiakkaalle, sillä mallissa ei ole aluerajausta ja asiakas voi päättää matkoistaan itse. Vastauksissa nousi esiin, että HB nähdään asiakasmyönteisenä mallina tuodessaan vapautta asiakkaalleen.

Mietintää aiheutti, kuinka monelle asiakkaalle malli sopii omatoimisesti käytettäväksi ilman haasteita ja miten asiakkaat pystyvät sitä hyödyntämään ilman vahvaa tukea. Mallin nähdään tuovan aktiivi-ikäisille arkeen aktiivisuutta ja kustannustehokkuutta nuoremmille, mutta ikäihmisten kohdalla sitä ei nähdä tarkoituksenmukaiseksi.

Haastatteluissa esiin nousi kunnan näkökulmasta kustannustehokkuusajattelu, ja kysymys säästötoiveesta mallin avulla. Toisaalta esitettiin, että laajamittaisesti HB:n käyttöönotto tulee viemään enemmän henkilöstöresurssia kuin tällä hetkellä. Asiakkaiden asuinympäristön nähtiin asettavan haasteita, mihin haastatteluissa tarjottiin ratkaisuksi myös leasingautomallia. Toisaalta osa työntekijöistä mieltää leasingautomallin mahdolliseksi vain suppealle asiakaskunnalle käyttöön.

❖ *Mitä hyviä puolia/hyötyjä tai huonoja puolia/haittoja pilotin aikana on tullut esiin*

Haastatteluissa nousi esiin tarve toimivista teknisistä ratkaisuista sekä palveluntuottajan toimivasta kalustosta. HB-malli nähdään hyvänä lisänä palveluvalikossa, mutta se koetaan sopimattomaksi jokaiselle asiakkaalle. Peräänkuulutetaan yksinkertaista "systeemiä", että asiakas pystyy itsenäisesti toimimaan. Huolena on, että asiakas käyttää hänelle myönnettyt eurot heti eikä kykene huolehtimaan budjetistaan.

❖ *Hankkeen tavoitteena on vammaisten ihmisten yksilöllisten tarpeiden parempi huomioon ottaminen, miten se on toteutunut pilotissa?*

Vastausten mukaan hankkeen aikana yksilöllisten tarpeiden huomioiminen nousi esiin muun muassa siinä, että valinnan mahdollisuudet asiakkailla lisääntyivät. Asiakas on pystynyt vaikuttamaan vaihtoehtojen kokeiluun, matkojen ja järjestämistavan suhteen. Rajoja on mietitty yhdessä ja asiakkaan kanssa on suunniteltu palvelua tarpeiden pohjalta. Asiakkaat ovat saavuttaneet itsemääräämisoikeutta ja hallintaa toimintakyvyn puutteiden rajoissa.

Ammattilaiset ovat havainneet, että HB kannustaa ihmisiä pohtimaan omaa liikkumistaan ja rohkaisee tuntemaan itsensä aktiiviseksi tekijäksi. Julkisen liikenteen yhdistely mielletään hyväksi asiaksi, mutta huonona puolena siinä nähdään haja-asutusalueiden syrjäisyys ja julkisen liikenteen puutteellisuus.

- ❖ *Työntekijöiltä toivottiin, että he yrittävät rekrytoida asiakkaita pilottiin. Tämä ei onnistunut toivotusti?*

Vastauksissa oli nähtävillä, että työntekijät eivät tienneet hankkeesta tarpeeksi ja työ koetaan niin hektisenä, etteivät he ehtineet perehtyä hankkeeseen tarpeeksi. Tästä syystä hanke jäi osittain etäiseksi. Kokemus oli, että jos asia ei kuulu ihan suoraan omaan työtehtävään, siihen ei suhtauduta samalla tavalla. Lisäksi asiakkaiden haasteet tai vammat olivat osittain esteenä ja tuen saaminen asiakkaille nousi pilottiin osallistumisen esteeksi.

Osa asiakkaista tuntuu olevan tyytyväinen nykyiseen palveluun, lisäksi osalla on vakiotaksi-oikeus eikä asiakas halunnut luopua siitä pilotin ajaksi. Espoossa alkuvuonna 2021 ollut siirtyminen Kulkukeskukseen on tuonut asiakkaille liikaa muutoksia. Huolta nousi asiakkaiden osalta taksien riittävydestä pilotissa.

- ❖ *Muuta, mitä haluat tuoda esille?*

Hankkeen aikainen viestintä puhutti vastaajia. Jatkohankkeita ajatellen on syytä miettiä, miten ihmiset parhaiten tavoittaa ja miten paljon tietoa kannattaa jakaa sähköpostilla, kokouksissa ynnä muuta. Vastaajien mukaan viestimiskeinoihin mielipiteitä on yhtä monta kuin on ihmisiä. Myös byrokratian haasteet nousivat esiin haastatteluissa, työaikaseurannan ja laskutuksen kanssa kamppailut toivat oman jännityksensä työhön hankkeen etenemisen aikana.

Vastaajien mukaan HB on ideana hyvä. Hanke toi lisää työtä työntekijöille valtavan asiakasmäärän lisäksi ja sen kerrotaan tuoneen lisää hakemuksia. HB:llä olisi potentiaalia vastata moniin haasteisiin. Yksinkertaisesti todettuna erään vastaajan mukaan: "Hyvä hanke".

Hankkeen aikana havaittuja haasteita

Tieto hankkeesta ja sen sisällöstä ei levinnyt tarpeeksi laajalti vammaispalvelun ammattilaisten keskuuteen. Viestintä sähköposti- ja Teams-kanavia käyttäen ei ollut riittävää, ja tieto saattoi jäädä esihenkilötasolle leviämättä sieltä työntekijöiden tietoisuuteen.

Työntekijöille suoraan osoitettu viestintä jäi osittain myös huomiomatta. Oletettavaa on, että syynä tähän oli työntekijöiden suuri työmäärä. Hankkeen aikana projektityöntekijä ei saanut vastakaikua kaikkiin lähettämiinsä viesteihin, ja tämä aiheutti aikatauluviivytyksiä hankkeeseen.

Työaikaseuranta osoittautui vaikeaselkoiseksi työntekijöiden keskuudessa. Projektityöntekijä sekä talousasioissa apuna olleet taloussuunnittelija ja erityissuunnittelija pitivät useita infotilaisuuksia, missä käytiin läpi sekä työajanseurannasta että maksatushakemuskäytänteitä. Tästä huolimatta työajanseurannasta ja siihen liittyvästä tuntikirjanpidosta jouduttiin

pitämään henkilökohtaiset Teams-palaverit työntekijöille, missä käytiin läpi työajan merkitseminen.

Kuljetuspalveluasiakkaiden kustannuslaskelmia tehdessä laskelmiin oli erehdyksissä otettu mukaan työ- ja päivätoiminta-asiakkaiden matkatietoja. Uusia laskelmia tarkennettiin poistamalla laskelmista yli 65-vuotiaiden tietoja, sillä oletusarvo on, ettei heillä ole työ- ja opiskelumatkoja yhtä lailla kuin alle tämän ikäryhmän. Tietojen puutteellisuus ei vaikuta leasingauton kannattavuuslaskelmiin.

Asiakkaiden osallistuminen pilottiin oli haaste. Työntekijäkartoitukset eivät tuottaneet tulosta. Asiakkaat esittivät syinä haluttomuuteen osallistua muun muassa koronapandemian aiheuttaman vähäisen matkustamisen, sekä mietintää aiheutti valikoitunut palvelutuottaja, heidän toimintatapansa sekä muun muassa taksikyytien vasteajat. Osa asiakkaista toivoi vakiotaksioikeutta pilottiin, mitä ei ollut sovittu toteutustavaksi. Pilotin aikana kiersi asiakkaiden keskuudessa virheellisiä huhupuheita. Huhut liittyivät siihen, että asiakkaat eivät ”pääsisi irti” pilottikokeilusta, vaan palvelu jatkuisi asiakkaan toivetilasta huolimatta sellaisenaan toistaiseksi voimassa olevana.

Asiakkaiden vamma määrittelee muun muassa sitä, millaista kuljetuspalveluratkaisua he kulkemiseensa tarvitsevat. Osa kykenee kulkemaan pienellä taksilla, mutta osa tarvitsee ison Inva-auton kulkemiseen. Palveluntuottajilla on määritelty hinnastot lisämaksuista. Tämä seikka on syytä huomioida kukkaromallia suunniteltaessa ja määrittellessä asiakkaan käytettävissä olevaa summaa.

Pilotin aikana tarkennettavaksi tuli toimintatapa liittyen taksin peruttamiseen, ellei sitä tarvitse tai kykene käyttämään jostain syystä etukäteistilauksesta huolimatta. Palveluntuottajan kanssa sovittiin, että peruutus on hyvä tehdä 60 minuuttia ennen sovittua noutoaikaa. HB-mallissa on hyvä miettiä matkojen peruuttamiseen toimintatapoja.

Talous

Hankeaika oli määritelty ajalle 1.9.2020-31.12.2021, mutta hankerahoituspäätöksen viivästyisestä johtuen projektityöntekijä pääsi aloittamaan työn vasta 9.11.2020. Osatoteuttajista Kauniainen ilmoitti luopuvansa hankkeesta joulukuussa 2020, mikä vapautti Kauniaisen rahoitusosuuden Espoon käyttöön. Osatoteuttajat eivät hakeneet työpanoksen siirrosta aiheutuneita kustannuksia vuoden 2020 puolella.

Kustannukset muotoutuivat hankkeessa pääasiallisesti projektityöntekijän palkkakustannuksista sekä hankkeessa mukana olevien työntekijöiden työpanoksen siirroista. Työpanoksen siirtoihin meni huomattavasti vähemmän kustannuksia kuin oli arvioitu johtuen haasteista palauttaa työajanseurantaa ajallaan, koronatilanteesta sekä hankkeen toteutusajan

lyhentymisestä. Pilottikokeilun kustannuksiin suunnitellut tekniset integraatiokustannukset jäivät myös toteutumatta. Kokonaiskustannukset alittuivat hankkeessa kaikkien osatoteuttajien osalta.

Palvelujen ostoina hankittiin viestintätoimistolta graafista suunnittelua ulkoisen kokonaisuuden selkiyttämiseksi. Toteutuksena oli infograafi päätöksenteon prosessista ja palvelumuotojen mallinnus sekä ammattilaisten työkirjan ja asiakasoppaan ulkoinen graafinen näkö.

Hankkeen jälkeinen työ

Hankkeen avulla on selvitetty vammaispalvelujen nykytilaa ja huomioitu tarvittavia muutoksia mietittäessä henkilökohtaista budjettia vaihtoehtoisena järjestämistapana liikkumisen palveluissa. Hankkeilla voi yhtenä haasteena olla, että selvitystyön ja hankkeen päätyttyä lopputuloksia ei viedä käytäntöön.

Tämän haasteen selättämiseksi on Länsi-Uudenmaan osalta mietitty jatkotoimenpiteitä turvaamaan hankkeen jälkeistä työtä ja henkilökohtaisen budjetoinnin jalkauttamista vammaistyön palveluihin vammaispalvelulain uudistuksen jälkeen. Sitä ennen on mahdollista nykylainsäädännön avulla käyttää HB-mallia vaihtoehtoisena palvelun järjestämisen tapana.

Suosittelavaksi toimintamalliksi ehdotetaan perustettavan Länsi-Uusimaa-tasoinen työryhmä, jonka tehtävä on miettiä henkilökohtaisen budjetoinnin kouluttamista ja jalkauttamiseen ammattilaisille. Tarjolla työhön avuksi on ”Työkirja ammattilaisille” ja asiakkaiden tietoperusteiseksi materiaaliksi ”Opaskirja asiakkaille”.

Ammattilaisten työkirja sisältää muun muassa henkilökohtaisen budjetin päätöksenteon mallin (*Liite 8*), ohjeistuksen, mihin ja miten HB:tä voidaan käyttää sekä ”muistilista työntekijälle”. Muistilistassa on työvaiheet allekkain tarkistettavaksi, että kaikki työvaiheet on tehty asianmukaisesti. On hyvä miettiä, voiko työkirja toimia samalla perehdytysoppaana työntekijöille ja olisiko joka työalalla syytä olla oma HB-vastuhenkilö.

Asiakasoppaassa on tarkkaan kirjattu asiakkaan oikeudet, mahdolliset HB:n piiriin kuuluvat palvelut, prosessi ja lainsäädännölliset näkökulmat. Huomioitavaa on asiakasoppaan saavutettavuus. Asiakkaan ja ammattilaisen materiaali toteutettiin helposti muokattavaan, sähköiseen ja tulostettavaan muotoon.

Hankkeen vaikutusten arviointia

Hankkeen vaikutusten arviointia tehtiin hankkeen aikana. Vaikutukset voivat olla positiivisia tai negatiivisia, asiakkaan elämään vaikuttavia suoria tai välillisiä muutoksia. Vaikutuksista puhuttaessa tarkoitetaan myös yhteiskunnallista vaikutusta, ja HB-hankkeella oli tarkoitus

myös tarkastella lainsäädännön muutostarpeita. Hanke oli lyhytkestoinen ja laajempia vaikutuksia voi olla vaikea määritellä, sillä usein muutokset tulevat pidemmällä aikavälillä. Vaikutusten arviointiin liittyy myös hankkeen jälkeinen työ, kuten miten hankkeen aikana saatavia tuloksia viedään toteutukseen.

Vaikutuksen arviointia saatettiin mitata pienimuotoisesti pilottiasiakkaiden osalta. Pilotti-asiakkaille esitettiin kysymys: *”Hankkeen tavoitteena on vammaisten ihmisten yksilöllisten tarpeiden parempi huomioon ottaminen, miten se on toteutunut pilotissa”*, ja siihen saadut vastaukset olivat kauttaaltaan positiivisia.

Johtopäätökset hankkeesta

Tavoitteena Länsi-Uudenmaan hankkeella oli mahdollistaa liikkumista tukevien palvelujen yhdenvertaisuuden edistäminen kustannustehokkaasti myös alueilla, joilla on vähäinen joukkoliikennetarjonta, edistää kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti esteettömien joukkoliikennevälineiden käyttöä kannustamalla euro- tai kilometrikukkaron kautta VPL kuljetuspalvelun asiakkaita joukkoliikenteen käyttöön ja luoda uusia, asiakaslähtöisiä ja kustannustehokkaita palvelumuotoja alueelle. Hankkeella oli myös tarkoitus tavoitella Kulukeskuksen älykkään käyttöjärjestelmän tuomia mahdollisuuksia VPL kuljetuspalveluasiakkaiden matkojen reititykseen euro- tai kilometrikukkaroa käytettäessä (esim. taksi + saattaja + esteetön juna).

Tavoitteisiin pyrittiin asiakas-, ammattilais- ja verkostotyön avulla, työpajojen sekä kustannuslaskelmien avulla. Hankkeen alussa tehtiin projektisuunnitelma työn tueksi.

Hankkeessa toteutettu pilotti onnistui hyvin ja tulokset ovat positiivisia sekä vastaavat yhdenvertaisuuden edistämisen tavoitteisiin. Pilotin avulla huomattiin, että asiakkaiden samaa vastuu omasta liikkumispalveluiden suunnittelemisestaan toi myös kustannustehokkuutta.

Reititysmallin käyttöön ei hankkeen aikana päästy vaikuttamaan niin voimallisesti kuin olisi haluttu. Asiakkaita voidaan kannustaa käyttämään julkista joukkoliikennettä, mutta on syytä ymmärtää haja-asutusseudun rajallisen joukkoliikennetarjonnan haitat. Asiakkaan joutuessa odottamaan liikennevälinettä pitkään tai matkojen ollessa rajoittavat lähimpään joukkoliikennevälineeseen, on vammasta tai rajoituksesta kärsivän henkilön helpointa käyttää taksipalvelua. Keliolosuhteet sekä esteettömyyseikat vaikuttavat osaltaan asiakkaiden joukkoliikennevälineiden käyttöön.

Hankkeen aikana kävi ilmeiseksi, että malli soveltuu vain hyvin pienelle osalle vammaispalvelujen asiakkaista. Asiakkaalla tulee olla sekä kykyä että halua hallinnoida itsenäisesti omaa kukkaroaan. Pilottiin oli erittäin vaikeaa löytää halukkaita ja soveltuvia asiakkaita – minkä kokoiselle asiakasmäärälle uusia palveluja siis suunnitellaan? Suunniteltaessa uusia

palvelumuotoja tulisi huomioida, edistävätkö ne palvelujen käyttöä niin sanotusti ”parhaiten pärjävillä” asiakkailta vai tulisiko palvelujen kehittäminen suunnata heikoimmassa asemassa oleviin asiakkaisiin?

Vaikka hanke osittain siirsi työtä myös asiakkaalle, se toisaalta lisäsi ja monimutkaisti sosiaalityötä. Hallinnollisen työn lisääminen tulee huomioida uusia palvelumalleja suunniteltaessa, sillä resurssien niukkuus tulee olemaan arkipäivää myös tulevaisuuden sosiaalihuollossa.

Hankkeen aikana nousi esille toimivien teknisten järjestelmien tarve. Tavoitteena oli integroida Kulkukeskuksen käyttöjärjestelmään pilottiasiakkaille euro- ja kilometrikukkaron seurantamahdollisuus. Tämä ei toteutunut.

Kokonaisuudessaan hankkeen suunnittelu, toteutus ja kulku oli sujuvaa. Haasteet hankkeen aikana on kuvattu erillisessä kappaleessa, mutta ne eivät vaikuttaneet hankkeen lopputulemaan. Mahdollisena uhkatekijänä hankkeessa oli, että palkattuja kokoaikaisia työntekijöitä oli vain yksi. Tämäkään ei muodostunut ongelmaksi hankkeen etenemisen suhteen.

Pilottiasiakkaan toteamus kiteyttää hankkeen kokemuksia: ”Tunsin oloni hyvin aktiiviseksi ja hyväksytyksi”.

Yhteystiedot

Elisabeth Salmenkari-Ryhänen
projektityöntekijä
HB-hanke Länsi-Uusimaa
+358 43 827 3168
elisabeth.salmenkari-ryhanen@espoo.fi
Espoon kaupunki/Vammaispalvelut
PL 2513, 02070 Espoon kaupunki



Liite 1.

Kuljetuspalvelua käyttäville asiakkaille laadittiin **kysely**, minkä avulla selvitimme mielipiteitä kuljetuspalvelujen kehitysehdotuksista HB-hankkeen näkökulmasta. Kysely oli auki 22.1.-5.2.2021. Vastauksia saatiin yhteensä 77 kappaletta.

- Eniten vastauksia kyselyyn tuli espoolaisilta kuljetuspalveluiden käyttäjiltä, peräti 87 %, loput 13 % vastuksista saatiin Lohjalta ja Kirkkonummelta. Vastauksia tuli ikäjakauman mukaisesti eniten 40–64 – vuotiailta asiakkailta. Kyselyssä nousi esiin mm., että matkustusrajoja toivottaisiin laajemmiksi kuin nykyisillään olevat matkustusrajat ovat.
- Kysyttäessä millainen julkinen liikenne voisi parhaiten palvella asiakkaita, kyselyssä esille nousi esteettömyys ja saattajan/avustajan apu julkisessa liikenteessä liikkussa. Suurin osa vastaajista (67 %) vastasi kuitenkin, ettei ole halukas käyttämään julkisia liikennevälineitä. Vastaukseksi sai antaa oman ehdotuksen julkisen liikenteen lisäksi tai vaihtoehtoiseksi järjestämistavaksi, ja siihen vastauksia annettiin mm. seuraavia: taksi ja saattaja (reititys), kyytiin olisi päästävä läheltä, matalalattiajuna, talviaikaan ei voi kulkea lumiesteiden vuoksi.
- Auton hankinta-avustusta ei ole vastaajien keskuudessa anottu kuin 11 % osuudelta. Otos oli pieni ja vastauksien perusteella on vaikea tehdä tarkempaa analyysia autoavustusten suhteen.
- Leasing-autopalvelusta kysyttäessä vastaajista 26 % oli halukas kokeilemaan palvelua. Perusteina he esittivät monta puoltavaa seikkaa, mm. taloudelliset ja terveydelliset seikat, vapaampi liikkuvuus, voi lähteä liikkeelle spontaanisti, ei rajattua aluetta, voi valita kuskin itse, maaseudun olematon julkinen liikenne. Leasing-palvelua vastaan tai nykyisen palvelun (taksi) puolesta nousivat esiin seuraavia selityksiä: vamma, iän tai muun seikan vuoksi ei ole mahdollista, ei ole ajokorttia, luotetaan nykyisiin taksipalveluihin ennemmin.
- Suunnitteilla olevasta kilometri- ja eurokukkarosta kysyttiin mielipiteitä. Kilometrikukkaroa olisi halukas kokeilemaan 49 %, eurokukkaroa 36 % vastanneista. Vastauksissa nostettiin esille valinnanvapautta, kuntarajojen ulkopuolista matkustusmahdollisuutta, asiakkaan henkilökohtaisen tarpeen huomioimista ja joustoa. Kilometrien riittävyys ja kuljetuspalvelutarpeen vaihtelu eri kuukausina ja vuodenaikoina olisi vastaavien mielestä huomioitava, samoin hintojen vaihtelevuus eri kunnissa ja eri palveluntuottajilla.
- Kyselyssä pyydettiin mieltä siihen, kuinka hyvin kuljetuspalvelut vastaajan kunnassa toimivat tällä hetkellä. Keskiarvoksi kyselystä saatiin kouluarvosana 7,6. Vastaajista 76 % olivat tyytyväisiä palveluihin.
- Vastaajilla oli mahdollisuus kertoa avoimessa kysymyksessä, kuinka he haluaisivat kehittää kuljetuspalveluita. Vastauksissa nousi esille muutos ”vanhasta uuteen” eli Kulkukeskuksen

LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

aloittaminen palveluntuottajana helmikuun 2021 alussa. Vastaajia mietitytti asiakaspalveluasenne, kielitaito ja kyytien odotusaika. Toiveena olisi, että kuljetuspalvelu olisi nimenomaan yksilökohtainen ja tarpeen mukaan. "Asiakas elää vammansa kanssa 24/7 ja hän on asiantuntija".

Liite 2.

Länsi-Uudenmaan HB-hanke, Ammattilaiskyselyn vastaukset. Kevät 2021

Webropolilla luotuun kyselyyn vastasi Länsi-Uudenmaan henkilökohtaisen hankkeen sosiaalialan ammattilaisista 19 vastaajaa, 79 % vastaajista oli Espoosta. Vastaajilta kysyttiin heidän työssäoloaikaansa, mihin 47 % vastasi työskennelleensä 1–3 vuotta ja 26 % yli 5 vuotta vammaispalveluissa.

Koulutuskysymykseen saatiin tasavertaiset luvut, eli vammaispalveluissa työskentelee sosiaalityöntekijöitä ja sosionomeja saman verran. Työntekijöiden työnkuvaan kuuluu arviointityötä 63 %, päätöksentekoa 68 %, päätöksensuostamista 42 % ja asiakkaiden ohjaus ja neuvontatyötä sekä oikaisuvaatimuksien valmistelutyötä 21 %.

Muuta työnkuvaan kuuluvaa työntekijät luettelivat runsaasti: palveluasuminen, henkilökohtainen apu, päiväaikainen toiminta, asunnonmuutostyöt, tukihenkilötyö, ensiarviointitiimissä toimiminen, kehitysvammaisten asumisen arviointi ja suunnittelu, kuljetuspalvelun käytön seuranta, johtaminen, esimies-, asiakas- ja verkostotyö, asumisvalmennus, asuminen, työ- ja päivätoiminta, muiden palveluiden arviointi ja omatyöntekijäisyys, omaishoidontuki ja monenlaista muuta sekalaista työnkuvaa kuuluvaa.

Yhdenvertaisen päätöksenteon tueksi kunnissa on käytössä 100 % vammaispalvelulaki, 95 % kunnan sisäiseen käyttöön tarkoitettuja ohjeistuksia, 95 % Tapio Rädyn vammaispalvelutkirjaa, 79 % THL:n vammaispalvelujen käsikirjaa ja kunkin palvelun omia toimintaohjeita, sosiaalihuolto- ja kehitysvammalaki, laki omaishoidon tuesta sekä Kuljetuspalvelun toimintaohje.

Vastaajilta kysyttiin, kuinka hyvin kuljetuspalvelut heidän työskentelemässään kunnissa toimii tällä hetkellä? Vastaukseksi saatiin kouluarvosanalla mitattuna 6,5. Kunnan kuljetuspalveluiden päätösprosessia vastaajat halusivat kehittää seuraavilla tavoilla:

- Erilliset päätöksentekijät kuljetuspalveluun
- Hakemus tulisi lausunnon kanssa samassa
- Koematkojen systemaattinen käyttöönotto epäselvissä tapauksessa
- Kuljetuspalvelupäätökset ohjaajan tekemänä
- Asiakkaan valinnanvapauden lisääminen matkojen järjestämistavan suhteen
- Päätösprosessin nopeuttaminen ja sujuvoittaminen
- Selkeämmät linjaukset kuljetuspalvelun arviointiin ja päätöksentekoon sekä kuljetuspalvelukriteerin täsmentäminen

Kysymykseen, miten vastaajat halusivat kehittää kuntansa kuljetuspalveluita asiakasnäkökulmasta saattaja/avustajapalveluihin, julkisen liikenteen käyttöön, auton muutostöihin ja apuvälineisiin liittyen, saatiin seuraavanlaisia vastauksia: asiakkaiden erilaiset elämäntilanteet tulisi huomioida, esim. asioimismäärät, samoin haja-asutusalueiden julkisen liikenteen

puute. Auton muutostöihin halutaan tarkemmat ohjeistukset ja selvennystä siihen, mitä on saattajapalvelu. Internetin paremmasta saavutettavuudesta mainittiin, ja selkokielisyyden tarpeellisuudesta ohjeiden löydettävyyden kannalta. Julkisen liikenteen yhteyksiä tulisi parantaa ja palveluliikenteen käyttöaluetta laajentaa. Matkarajat eivät saisi olla niin rajatut.

Sosiaalialan kuntavastaajat ottivat kantaa siihen, miten kehittää saatavuutta, luotettavuutta, turvallisuutta:

- Kuljetuspalveluyritykset kouluttavat kuskit tai kunta ottaa kouluttajan roolia / määrittää koulutuksen sisällöt, kun kyseessä on erityispalveluita tarvitseva asiakasryhmä
- Tavoite on turvata määrällisesti ja laadullisesti riittävä kuljetuskapasiteetti ja kuljetusten saatavuus kohtuullisen odotusajan puitteissa
- Vakiotaksimenettely tuntuu hyödyttävää useaa asiakasta.
- Palveluohjaus kohdennettua: yhdestä paikasta kuljetuspalveluun liittyvä neuvonta ja ohjaus.
- Palautteenantamisen mahdollisuudet ja epäkohdista ilmoittaminen ilman, että se vaikuttaa palveluntuottamiseen
- useammassa vastauksessa mainittu: kuljettajien puutteellinen kielitaito, navigaattorin käsittelytaito (annettu esim. näkövammaiselle asiakkaalle osoitteen kirjoittamista varten), asiaton käytös

Kysyttäessä mielipiteitä leasingautomallista, vastaajien mielestä leasingautomalli lisäisi asiakkaan vapautta, itsemääräämisen ja yhdenvertaisuuden toteutumista. Mallin ajateltiin soveltuvan niille asiakkaille, jotka ajavat itse ja tarvitsevat autoon muutostöitä. Leasingauton todettiin olevan toimiva ratkaisu osalle asiakkaita. Leasingin kustannustehokkuus mietitytti, samoin syntykö asiakkaiden kesken eriarvoisia asetelmia. Työntekijänäkökulmasta esiin nousi myös se, että toteutus vaatisi pieneltä tiimiltä paljon ponnistusta.

Euro- ja kilometrikukkaromalli sai kannatusta vastaajien keskuudessa. Mallin todettiin lisäävän yhdenvertaisuutta ja asiakkaan mahdollisuutta itsenäiseen ja oman näköiseen elämään. Vastaajat nostivat esille, että malli motivoisi hyödyntämään myös julkisia, mikä olisi ekologinen suuntaus sekä malli mahdollistaa asiakkaan mahdollisuuden liikkua omien toiveiden ja tarpeiden mukaan. Miinuspuolena tai mietityttävänä asiana vastaajat nostivat esiin, että välimatkat ovat erilaisia eri puolilla maata ja osalla asiakkaista ei ole kykyä seurata kukkaron kulumista. Työntekijän näkökulmasta on haastavaa, kuinka paljon kilometrejä / euroja myönnetään, samoin kriteerit on suunniteltava huolellisesti, miten asiakasta tuetaan taloudenhallinnassa.

Liite 3.

Yhteenveto työpajojen tuloksista

Ammattilaistyöpajat

- ❖ Yksilökohtaisuus, asiakkaan etu
- ❖ Palvelutarpeen arviointi korostuu
- ❖ On oltava jotkut raamit, minkä mukaan myönnetään
- ❖ Hyötynä, ettei matkustusrajoja

Ammattilaistyöpajojen yhteenvetona voidaan todeta, että haastavaksi koetaan uusien asiakkaiden euro- ja kilometrien arvioiminen ja siihen toivotaan selkeää raamitusta sekä mahdollista luokittelutyökäytäntöä. Osittain ajatus uudesta palvelusta koetaan jopa työlääksi.

Hyvänä ammattilaiset kokevat matkustusrajojen poistumisen HB-mallissa. Asiakasnäkökulmasta arvioidaan, että HB on vapauttava. Mietityttävänä asioina nimetään yhdenvertaisuus ja yksilöllinen tarve sekä leasingautojen muutostyöt.

Asiakastyöpaja

Asiakastyöpajassa suunnittelutehtävä: palvelupolun rakentaminen asiakkaalle reititystä käyttäen, minkä lisäksi keskustelua henkilökohtaisesta budjetoinnista.

Työpajassa todettiin, että rahan arvo muuttuu, etäisyydet pysyvät samana. Euroja on helpompi hallinnoida, myös henkilökohtaisen avun suhteen. Asuinpaikan vaikutus kustannuksiin nostettiin esille, pääkaupunkiseutu vs. maakunnat. Tähän liittyen on oltava mahdollista tarkastella tehtyä HB-päätöstä ja tarpeen tullen muuttaa euroja tai kilometrejä.

Joukkoliikenteen käyttöä puollettiin osittain, mutta esille nostettiin huomio siitä, että joissain tapauksissa henkilökohtaisen avun tarve saattaa nousta huomattavasti – etenkin reititystä käytettäessä. Reititystä pidettiin vaihtoehtona kulkiessa ulkopaikkakunnalle, mutta muuten todettiin se epäkäytännölliseksi tavaksi kulkea.

Julkisen liikenteen toimimattomuus, esteettömyys, henkilön vamma ja käytössä olevat apuvälineet vaikuttavat kulkemiseen. Samoin eri vuodenaikojen vaihtelu vaikuttaa kulkemiseen. Jokaisella omat erityistarpeensa, mitkä on huomioitava.

Esiin nousi asioita, mihin asiakkaat toivoisivat muutosta. Matkamääristä (18 vapaa-ajan matkaa kuukaudessa) koetaan riittämättömäksi. Verrattiin, että Hsl matkakortissa ole rajattu matkojen määrää ja asiakkaan tarvelähtöisyyttä korostettiin. Korostettiin sitä, että kun vammaisen ihminen osallistuu työhön, tulee verotuloja ja työssäkäyntiä tulisi tukea kuljetuspalveluiden avulla.

Liite 4.

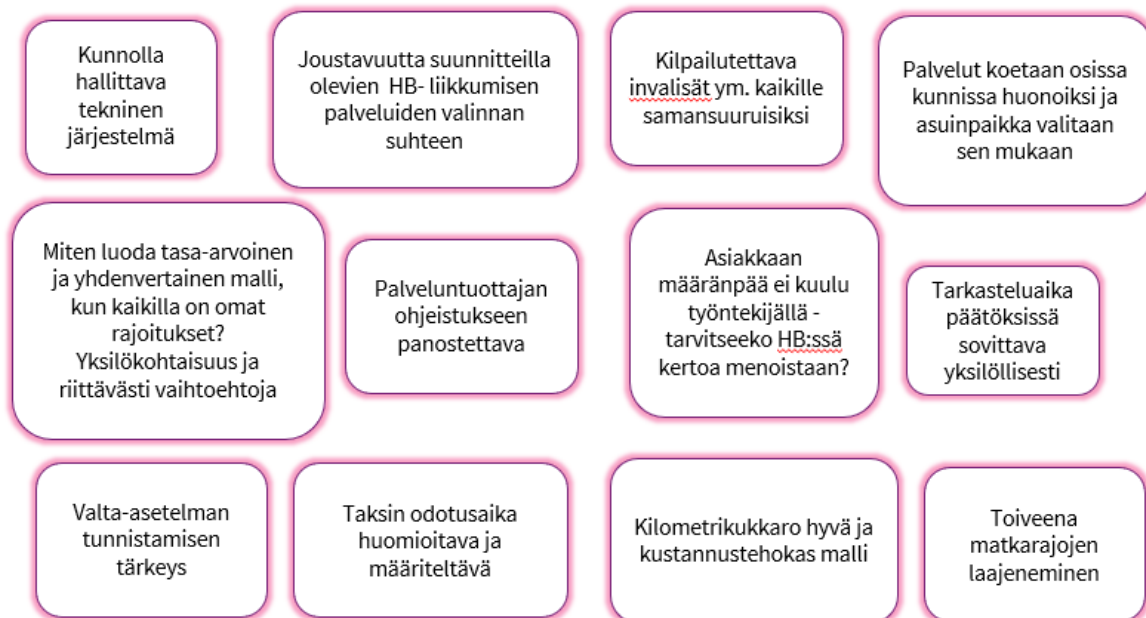
Kehittäjäasiakasyhteenveto

Kehittäjäasiakkaiden kanssa käytyjen keskustelujen pääpainopisteet on kuvattu alla. Esiin nousi tarve toimivasta teknisestä järjestelmästä, yhdenmukaisista ohjeistuksista sekä samansuuruisista maksuista kaikille – huolimatta asiakkaan sairaudesta tai vammasta.

Keskusteluun nousi työntekijän ja asiakkaan välinen suhde: asiakkaan kokemus alisteisesta asemasta valtaa käyttävään työntekijään nähden on huomioitava asiakastyössä. Nykyisessä matkamääriin perustuvassa palvelumallissa asiakkaan ei tarvitse niin halutessaan kertoa työntekijälle matkan päämääriään. Miten HB:ssä, vaatiiko matkojen euro- ja kilometriluokittelu asiakkaalta avoimempaa keskusteluyhteyttä työntekijään nähden?

HB-malli nähdään pääsääntöisesti hyvänä vaihtoehtona. Asiakkaan henkilökohtaista ja yksilökohtaista kuulemista teroitetaan, niin asiakkaan rajoitusten huomioimisten kuin kukkaron sisällön huomioimisen suhteen. Tarkasteluaika olisi sovitava asiakkaan kanssa yksilöllisesti, joku pitää usein tapahtuvasta yhteydenotosta, toinen kokee sen tungettelevana.

Palvelujen tulisi olla geneerisiä, ettei niin sanottua ”kuntashoppailua” tapahdu. Toisaalta kuntarajoitusten ja HB-mallin käyttöönotto saattaa tuoda ratkaisua liikkumispalvelujen osalta tähän haasteeseen.



Liite 5.

Viestinnän tiedotteet

Asiakastiedote

Pilotti ajalla 3.5.2021 – 5.9.2021

Hb-hankkeessa pilotoidaan alueella uusina palvelumalleina ns. euro- tai kilometrikukkaroa, reititysmallia sekä leasing-autojen käyttöä paljon kuljetuspalveluja käyttäville vammaispalvelujen asiakkaille. Kanssasi on tarkoitus selvittää hankkeen tavoitteiden mukaisia palveluiden hyötyjä sekä mahdollisia haasteita. Hankkeen avulla arvioidaan myös lainsäädännön muutostarpeita.

Sinulle on tehty uusi kuljetuspalvelupäätös, mikä korvaa tällä hetkellä voimassa olevan päätöksen. Jos jostain syystä haluat keskeyttää pilotin, ilmoita siitä Elisabethille. Irtisanomisaika on noin kuukauden verran, että saamme käytännön asiat hoidettua ja vanhan sopimuksesi takaisin voimaan.

Pilotin ajan, *mieti ja kirjaa* Elisabethin raportointia ajatellen (raportti menee THL:lle, sekä STM:lle ja liikkumispalveluiden lakiehdotukseen) seuraavia ajatuksia:

- ✓ Miten ja mihin tarkoituksiin olet käyttänyt pilotin aikana käytössäsi olevaa HB-mallia (leasingauto)
- ✓ Onko HB-malli tuonut jotain uutta normaaliin kuljetuspalveluun verrattuna (eli myönnettyihin matkamääriin)
- ✓ Mitä hyviä puolia/hyötyjä pilotin aikana on tullut esiin
- ✓ Mitä huonoja puolia/haittoja on tullut esiin
- ✓ Hankeen tavoitteena on vammaisten ihmisten yksilöllisten tarpeiden parempi huomioon ottaminen, miten se on toteutunut pilotissa?
- ✓ Muuta, mitä haluat tuoda esille?

Elisabeth Salmenkari-Ryhänen

HB-hanke Länsi-Uusimaa

+358 43 827 3168

elisabeth.salmenkari@espoo.fi

Espoon kaupunki/Vammaispalvelut



LÄNSI-UUDENMAAN HB-HANKE

Liite 6.

Päivämäärä	Osallistuja/t	Sisältö
19.11.2020	Espoo logistiikka	Esittely HB
20.11.2020	THL- hanketoimisto	Tutustuminen HB
24.11.2020	Sosiaalityön tiimin tapaaminen	Esittely HB
25.11.2020	Espoon vammisneuvoston puheenjohtaja	Esittely HB
2.12.2020	Avin edustajat	Hankerahoitus ja sisältöön tutustuminen
7.12.2020	THL ja logistiikka	Aalto-yhteistyökokous
8.12.2020	Vammaisasiamies	Esittely HB
8.1.2021	LU-viestintäpäällikkö	Esittely HB
8.1.2021	Kehitysvammaisten hoitopolut -projektin projektityöntekijä	Esittely HB
21.1.2021	Länsi-Uudenmaan vammaisneuvostot	Esittely HB
26.1.2021	Suuntaamo	Esittely HB
3.2.2021	Hankkeen sosiaalityön ammattilaiset	Päätöksenteon prosessin työstöpaja
9.2.2021	Asiakastyöpaja Henkilökohtaisesta budjetoinnista	Työpaja
18.2.2021	Espoo logistiikka ja FCG	Esittely HB
24.2.2021	Vammaispalvelujen johtoryhmä	Esittely HB
2.3.2021	Kehittäjäasiakastapaaminen	Yhteistyötapaaminen
22.3.2021	VF -vaikuttajaverkoston Hebu-alatyöryhmän kokous	Esittely HB
31.3.2021	THL	Aluehankkeeseen tutustuminen
20.4.2021	Työpaja ammattilaisille	Työpaja päätöksenteosta Hb:n avulla
27.4.2021	Kehittäjäasiakastapaaminen	Yhteistyötapaaminen
28.4.2021	Vantaan organisaatio	Esittely HB
28.4.2021	Työpaja ammattilaisille	Työpaja päätöksenteosta Hb:n avulla
3.5.2021	HB-hanke / Liikkumista tukevat palvelut, Kuusikko-kunnat	Esittely HB
12.5.2021	Aalto-yhteistyö	Workshop
20.5.2021	Logistiikka	Esittely HB
22.6.2021	Kehittäjäasiakastapaaminen	Yhteistyötapaaminen
13.8.2021	Erytysuunnittelija, ilmastonäkökulmat	Esittely HB
17.8.2021	Kehittäjäasiakastapaaminen	Yhteistyötapaaminen
31.8.2021	Tuomi logistiikka	Esittely HB
2.11.2021	Phhykyn vammaispalvelun henkilökunta	Esittely HB
2.11.2021	Kehittäjäasiakastapaaminen	Yhteistyötapaaminen
15.11.2021	Hankkeen loppuseminaari	Esittely hankkeen tuloksista

Projektityöntekijän toteuttamat esittelyt/työpajat/kehittäjäasiakastapaamiset

Liite 7.

Sopimus leasingauton käytöstä

Olet osallisena HB-hankkeen leasingauto **pilottikokeilussa** aikajaksolla 12.4.2021 – 5.9.2021. Sinulle on tehty pilotin ajalle erillinen kuljetuspalvelupäätös kokeilusta.

Leasing-auto

Sinun käyttöösi on tilattu pilotin ajaksi leasing-auto. Leasing-sopimukseen sisältyy: sovittu vuokra-aika ja ajokilometrit, mahdolliset huollot ja korjaukset, liikenne- ja kaskovakuutus, ajoneuvovero ja polttoaineet Neste asemilta. Sinun tulee pitää ajopäiväkirjaa ajamistasi matkoista pilotin ajalta, jonka avulla saamme tietoa pilottiin. Saat meiltä tähän käyttöösi ajopäiväkirjapohjan.

Tällä sopimuksella olemme sopineet seuraavista asioista:

- Hanke maksaa omavastuun, jos joudut liikennetapaturmaan. Pilotin ajalle on autossa liikenne- ja kaskovakuutus.
- Sakkojen osalta (ylinopeus/pysäköintimaksut, ym.), hanke ei maksa, olet henkilökohtaisesti vastuussa sakkomaksuista pilotin ajalta
- Auto toimitetaan kotiosoitteeseesi
- Yksityisajot lasketaan täyskäyttöeduksi, mitkä verottaja voi arvioida veronalaisiksi tuloiksi. Sen vuoksi sinun tulee pitää huolta sopimuksen sisällä olevista kilometri- ja eurorajoista.
- Nestekortista tehdään sinulle erillinen päätös, kortilla on mahdollisuus hankkia polttoainetta ja lasinpesunesteet rajoitettu määrä pilottikäytössä olevaan autoon (laskettu päätöksessä määriteltyjen kilometrien mukaan). HUOM! Kuitit tankkauksesta säästetään ja toimitetaan Elisabethille 1 x kk.
- Avustaja saa ajaa autoa tarvittaessa
- Sopimuksen irtisanomisaika on 1 kk kesken pilottiajan
- Autoa saa pesettää korkeintaan 2 x kuukaudessa Nesteasemalla

Sitoudun yllä oleviin ehtoihin

Nimen selvennys ja päivämäärä

Muista, että voit aina kysyä neuvoa Elisabethilta tai hankkeessa mukana olevilta työntekijöiltä, jos tarvitset apua.

Liite 8.

Päätöksenteon prosessi HB eli henkilökohtaisen budjetoinnin malli

Polku Hb-mallin asiakkaaksi

Henkilökohtaisen budjetoinnin sopivuutta arvioidaan asiakaskohtaisesti

L
U
SOTE

