



Kuntaliitto Kommunförbundet

Koulukuljetusten järjestäminen
kunnissa

*Kehittämispäällikkö Juha Karvonen
Suomen Kuntaliitto*

Monet kunnat tuskailevat koulukyydin kalleutta

Etelä-Karjalassa kilpailuttaminen onnistuu vaihtelevalla menestyksellä. Uuden Parikkalan kokoisessa kunnassa on jo reittejä, joista tuli vain yksi ajotarjous.

● MATTI VEIJALAINEN

KUNNAT tuskailevat koululaiskuljetusten kallistumista. Kuntaliiton kyselyyn vastanneista kunnista lähes 70 prosenttia kertoi, että kustannuksia lisää osaltaan kuljetusten kilpailuttamisen vaikeutuminen.

– Ääripäässä kustannukset ovat viime vuosina nousseet yli kaksinkertaisiksi, erityisasiantuntija Juha Karvonen Kuntaliitosta sanoo.

Karvosen mukaan suurimmissa vaikeuksissa ovat syvän maaseudun kunnat, joissa etäisyydet ovat pitkiä ja taksiryttäjiä on vähän. Myyjän markkinat syntyvät, kun kilpailu kyytireiteistä kuihtuu olemattomiin.

Yli puolet kyselyyn vastanneista 250 kunnasta kertoi myös, että reittitaksan poistaminen laista vuonna 2007 on nostanut kuljetushintoja.

– Reittitaksa määritti ainakin jonkinlaisen hintakaton. Kun hintojen sääntelyä vähennettiin, olisi taksilupakäyttöä pitänyt vapauttaa kilpailun lisäämiseksi, Karvonen sanoo.



Ruokolahden Virtumjoen koulua käyvän lida Metsin kotimatka alkoi suksien boksiin nostolla. Palvelemissa oli koulukuski Hannu Kekäläinen.

rolla, mutta se ei kerro Tuuna-

la. Kyytien kilpailutus kulval-

van vuodessa toista miljoonaa

Lein tiulkaus

Reittitaksan poistuminen nosti kustannukset jopa kaksinkertaisiksi

MARKKINAT EIVÄT TOIMI kuntien koulukuljetuksissa

Kunnan sivistystoimesta vastaaville viranhaltijoille tehdyssä kyselyssä 67 prosenttia ilmoitti, ettei takseilla ajettavien koulukuljetusten kilpailuttamisessa ole todellista kilpailua.

■ ■ Kuntien näkemyksen mukaan koulukuljetuksiin liittyvät markkinat eivät toimi suurimassa osassa Suomen kuntia.

Kuntien sivistystoimesta vastaaville viranhaltijoille tehdyssä kyselyssä kävi ilmi, että koulukuljetuksiin liittyvä kilpailuttaminen koetaan monissa kunnissa turhaksi, koska sitä kautta ei saada mitään hyötyä. Kunnissa on liian vähän taksilupia.

Lisäksi kuljetuskalusto on liian pientä eikä sovi parhaalla mahdollisella tavalla koulukuljetuksiin.

Hintasääntelyä kaivataan

Kyselyssä tiedusteltiin myös, miten koulukuljetusten reittitaksan poistaminen on vaikuttanut kuljetusten hintaan. Vastanneista 56 prosenttia oli sitä mieltä, että sääntelyn poistaminen on nostanut koulukuljetusten hintaa. Hinnat ovat ääritapauksissa jopa yli kaksinkertaistuneet.

– Samalla, kun hintojen sääntelyä vähennettiin, taksilupakäyttöä olisi pitänyt vapauttaa. Jotta hintojen nousu voitaisiin nyt katkaista, kunnissa kaivattaisiin joko taksiliikenteen vapauttamista tai ainakin jonkinlaista hintasääntelyä, Kuntaliiton erityisasiantuntija **Juha Karvonen** sanoo.

Juvalla nousu 30-80 prosenttia

Juvalla hintojen nousu eri reiteillä on ollut reittitaksan poistumisen jälkeen 30 - 80 prosenttia.

– Kunta maksaa koulukuljetuksista tätä nykyä enemmän kuin tavallinen taksiasiakas. Kilometrihintaa on suunnilleen sama, mutta kunta maksaa myös siitä siivusta, jonka taksi ajaa tyhjillään, Juvan kuljetussihteeri **Päivi Toivari** kertoo.

Toivari kaipaa Karvosen tavoin hintoihin sääntelyä.

– Hintoihin olisi asetettava jokin katto, muuten kustannukset karkaavat käsistä. Palvelun ostajalle nykyinen tilanne on täysin kohtuuton, sillä kyse on lakisääteisistä palveluista, jotka on pakko hankkia. Ostaja ja palvelun tarjoaja eivät ole ollenkaan tasarvoisessa asemassa, Toivari sanoo.

Toivarin mukaan paras ratkaisu olisi reittitaksan palauttaminen.

– Lakivelvoitteen piirissä olevat palvelut pitäisi hinnoitella

kautta. Eikä reittitaksa estä kilpailutusta, Toivari toteaa.

Linja-autovuorojen väheneminen vaikeutti

Kyselyssä tuli esille myös huoli joukkoliikenteen vähenemisestä. Linja-autovuorojen väheneminen on niin ikään vaikeuttanut koulukuljetusten järjestämistä ja lisännyt kustannuksia.

Koulukuljetuksiin osallistuu noin 22 prosenttia perusopetuksessa olevista oppilaista. Kaikkiaan kuljetuksen piirissä on päivittäin noin 124 000 peruskoululaisista. Koulukuljetuksiin käytetään vuosittain koko Suomessa noin 135 miljoonaa euroa.

Kyselyyn vastasi kaikkiaan 249 kunnan sivistystoimesta vastaava viranhaltijaa tammikuussa 2009. ■

JORMAYLÖNEN

Kysely koulukuljetuksista esi- ja peruskoululaisille

- Kysely tehtiin kunnan sivistystoimesta vastaavalle viranhaltijalle tammikuussa 2009.
- Kyselyyn vastasi 249 viranhaltijaa. Kysely osoitettiin 410 kunnan sivistystoimesta vastaavalle viranhaltijalle. Vastausprosentti oli 61 prosenttia.
- Vuoden 2009 kuntarakenteen mukaisesti kunnista kyselyyn vastasi 71 prosenttia Manner-Suomen kunnista.
- Vastaajista 11 (4 prosenttia) oli 2009 toiseen kuntaan yhtyneitä kuntia. Lisäksi yhdestä kunnasta vastasi erikseen suomen- ja ruotsinkielinen koulutoimi (vastaukset erosivat toisistaan).

Raportointi >> Perusraportti Kysely koulukuljetuksista

Kyselyn nimi	Kysely koulukuljetuksista
Kyselyn tekijä	g5qt0aev
Kysely luotu	13.1.2009 14:05:03
Vastausajankohta	
Vastaajien kokonaismäärä	90

Koulukuljetus

1. Mitä kuljetusmuotoa kunnassa käytetään tällä hetkellä kaikkein yleisemmin koulukuljetuksissa (eniten kuljetuksessa olevia oppilaita)? Rastita oikea vaihtoehto.

2. Koulukuljetuksista aiheutuneet kustannukset vuonna 2008?

3. Koulukuljetuksiin osallistuneiden oppilaiden määrä vuonna 2008?

Raportointi >> Perusraportti Kysely koulukuljetuksista

Kyselyn nimi	Kysely koulukuljetuksista
Kyselyn tekijä	g5qt0aev
Kysely luotu	13.1.2009 14:05:03
Vastausajankohta	
Vastaajien kokonaismäärä	90

Koulukuljetus

4. Arvio takseilla toteutetun koulukuljetuksen kokonaismenoista vuonna 2008?

5. Tuottaako kunta itse koulukuljetuksia omana palveluna?

6. Miten reittitaksan poisjääminen on mielestäsi vaikuttanut koulukuljetusten järjestämiseen ja koulukuljetusten hintaan?

7. Minkälaista hinnoitteluperustetta kunta on käyttänyt koulukuljetusten kilpailuttamisessa (esim. euroa/km)?

Raportointi >> Perusraportti Kysely koulukuljetuksista

Kyselyn nimi	Kysely koulukuljetuksista
Kyselyn tekijä	g5qt0aev
Kysely luotu	13.1.2009 14:05:03
Vastausajankohta	
Vastaajien kokonaismäärä	90

Koulukuljetus

8. Kuinka monivuotinen ostoliikennesopimus kunnalla on koulukuljetusten osalta tällä hetkellä?

9. Onko kunnassa mielestäsi todellista kilpailua takseilla suoritettavien koulukuljetusten kilpailuttamisessa?

10. Onko kunnassa mielestäsi todellista kilpailua joukkoliikenneluvan perusteella suoritettavien koulukuljetusten kilpailuttamisessa?

Raportointi >> Perusraportti Kysely koulukuljetuksista

Kyselyn nimi	Kysely koulukuljetuksista
Kyselyn tekijä	g5qt0aev
Kysely luotu	13.1.2009 14:05:03
Vastausajankohta	
Vastaajien kokonaismäärä	90

Koulukuljetus

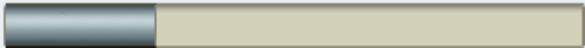
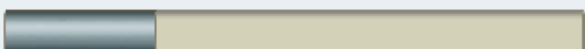
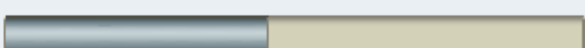
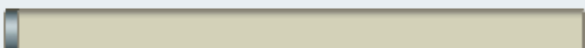
11. Mitkä ovat tällä hetkellä suurimmat ongelmat koulukuljetusten järjestämisessä?

12. Lisätietoja vastauksiin.

1. Yleisin kuljetusmuoto

1. Mitä kuljetusmuotoa kunnassa käytetään tällä hetkellä kaikkein yleisemmin koulukuljetuksissa (eniten kuljetuksessa olevia oppilaita)? Rastita oikea vaihtoehto.

Kysymykseen vastanneet: 238 (ka: 2,2)

(1.1) Takseilla toteutettava koulukuljetus		26,1%	62
(1.2) Joukkoliikenne luvan perusteella toteutettava koulukuljetus		26,1%	62
(1.3) Vuoroauto tai linja-autoliikenne		45,8%	109
(1.4) Muu, mikä?		2,1%	5

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

6. Miten reittitaksan poisjääminen on mielestäsi vaikuttanut koulukuljetusten järjestämiseen ja koulukuljetusten hintaan?

Vastaajien näkemyksiä reittitaksan poisjäännin vaikutuksista hintaan

- Hintojen kohoaminen kohtuuttomiksi. Korotusprosentti kevään 2008 kilpailussa keskimäärin 55 %, liikkui välillä 30 - 85%. Samaan aikaan kilpailutettu kohde, jonka voitti joukkoliikenneyrittäjä, korotus on 7 %. Tällä hetkellä N:n kunta maksaa kaksinkertaisesti taksin kuluttajahinnan! Tilanne kunnalle sietämätön.
- Reittitaksan poisjäämisen jälkeen järjestetyssä kilpailutuksessa hinnat nousivat n. 40 %. Suurimmat korotukset olivat n. 60 %. Kunnassa on rajoitetusti takseja, joten todellisen kilpailun aikaansaaminen on vaikeaa. Kaikki tarjouksen jättäneet autoilijat valittiin ja silti koulukuljetusten järjestäminen on hankalaa rajallisen automäärän vuoksi.
- Taksikuljetukset nousivat vuositasolla n. 35 %, vaikka esim. kouluverkossa ei tapahtunut rakenteellisia muutoksia. Nykyiset kilometrihinnat ylittävät joidenkin taksien osalla taksitaksan kilometrikorvauksen.
- Hinnat ovat nousseet huomattavasti (30-40%). Kilpailutuksella ei ole mahdollista saada säästöjä, koska tarjoajia ei ole kuin omasta kunnasta.
- Hinnat ovat nousseet räjähdysmäisesti. Kuljetuskustannukset ovat lähes kaksinkertaistuneet. Kunnat ovat kilpailutuksessa kädettömiä silloin kun kilpailua ei yksinkertaisesti ole ja mitään kattoa hinnoille ei ole.

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

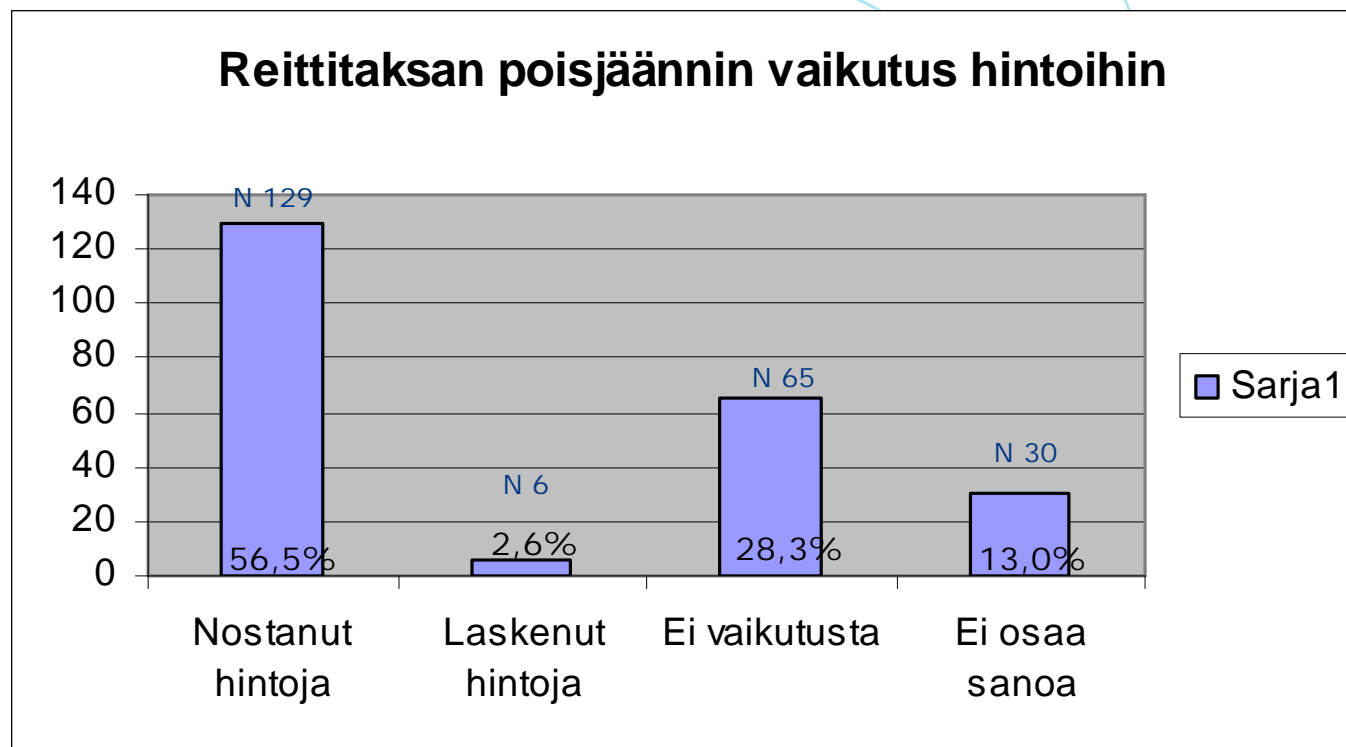
Vastaajien näkemyksiä reittitaksan poisjäännin vaikutuksista hintaan

- Reittitaksan poistaminen vapautti kuljetusten hinnat ja aiheutti hurjan, taksikuljetusten osalta jopa 30-40%:n kustannusten nousun.
- Kustannukset nousivat taksikuljetusten osalta n. 26 % Ei vaikutusta kuljetusten järjestämiseen, koska reititysjärjestys on edelleen ensin sopimusyrittäjät ja tarvittaessa taksi.
- Kustannukset ovat nousseet. Tarjouksen antajat eivät ole antaneet alennuksia samaan tapaan kuin ennen. Kilpailua ei ole syntynyt. Suunnittelussa pystyi paremmin jo arvioimaan mahdollisten kuljetuskustannusten suuruutta. Laskujen tarkistus oli helpompaa.
- Ilman muuta se on nostanut kustannuksia, koska todellista kilpailua reiteistä ei synny. Jos kyläkunnalla on yksi koulutaksi, voi se pyytää taksana lähes tulkoon mitä kehtaa. Toisen taksin tilaaminen kauempaa maksaa vielä enemmän. Kallein tarjous, mikä meille tuli keväällä 2008 oli 10 €/km! Tämä kyllä hylättiin liian kalliina! Reittitaksan poisjääminen oli mielestäni selvä virhe. Taksiliikenteen harjoittaminen on luvanvaraista ja tarkkaan säädely eikä uusien lupien saaminen on helppoa. N:n kunnassa käytännössä kaikki haja-asutusalueiden taksit ovat kouluajossa. Nyt meillä ei ole mitään perälautaa siihen, kuinka kustannukset kehittyvät. Reittitaksasta oli hyötyä myös siinä, että sen avulla voitiin laskea kustannukset jo etukäteen, kun mietittiin kuljetusreittien yhdistämisiä edullisimmalla tavalla.
- Hinnat nousivat selkeästi. Yrittäjät käyttivät sitä tilaisuutena nostaa hintoja

Vastaajien näkemyksiä reittitaksan poisjäännin vaikutuksista kuljetuksen järjestämiseen

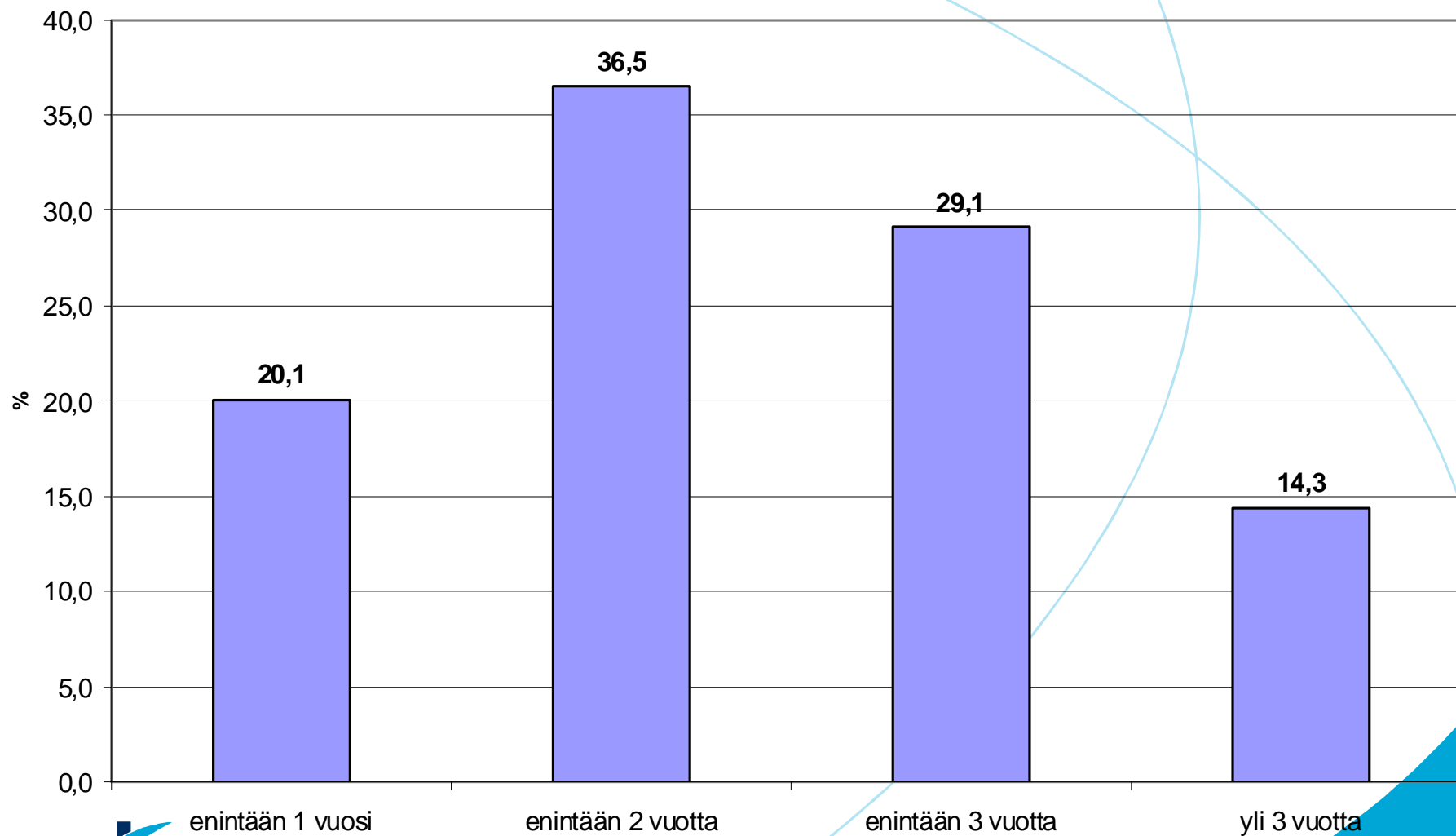
- Kuntaamme entinen reittitaksahinnoittelu sopi erittäin hyvin, keskustan alueen kuljetukset ajettiin €/h ja kyläkouluilla/syrjäseuduilla reittitaksalla - nyt on jouduttu hakemaan sopivaa hinnoittelutapaa - reittitaksan poisjääminen on aiheuttanut hintojen nousun - koska kilpailua ei ole, tarjoaja saa pyytämänsä hinnan.
- Reittitaksa helpotti huomattavasti hommaa, koska koululaisia ajavat taksit asuvat kylillä yleensä koulun lähellä, ei tuottanut ongelmia. Meillä oli aiemmin peruste tarjouksissa, että reittitaksa - alennusprosentti. Nyt on tosi vaikeaa verrata taksien hintoja keskenään. On sitäkin, että ellei määrätty taksit saa riittävästi ajoa, niin he eivät suostu ajamaan ollenkaan.
- Reittitaksa oli hyvä pohja tarjouspyynnöissä ja tilapäisten kuljetusten maksuissa. Meillä on kyllä käytössä vielä tälläkin hetkellä viimeksi vahvistettu reittitaksa. Sitä on vain korotettu vuosittain taksitaksan korotuksen verran. Näin korotettu taksa on käytössä mm. optiolla jatketuissa sopimuksissa ja tilapäiskuljetuksien maksuissa.

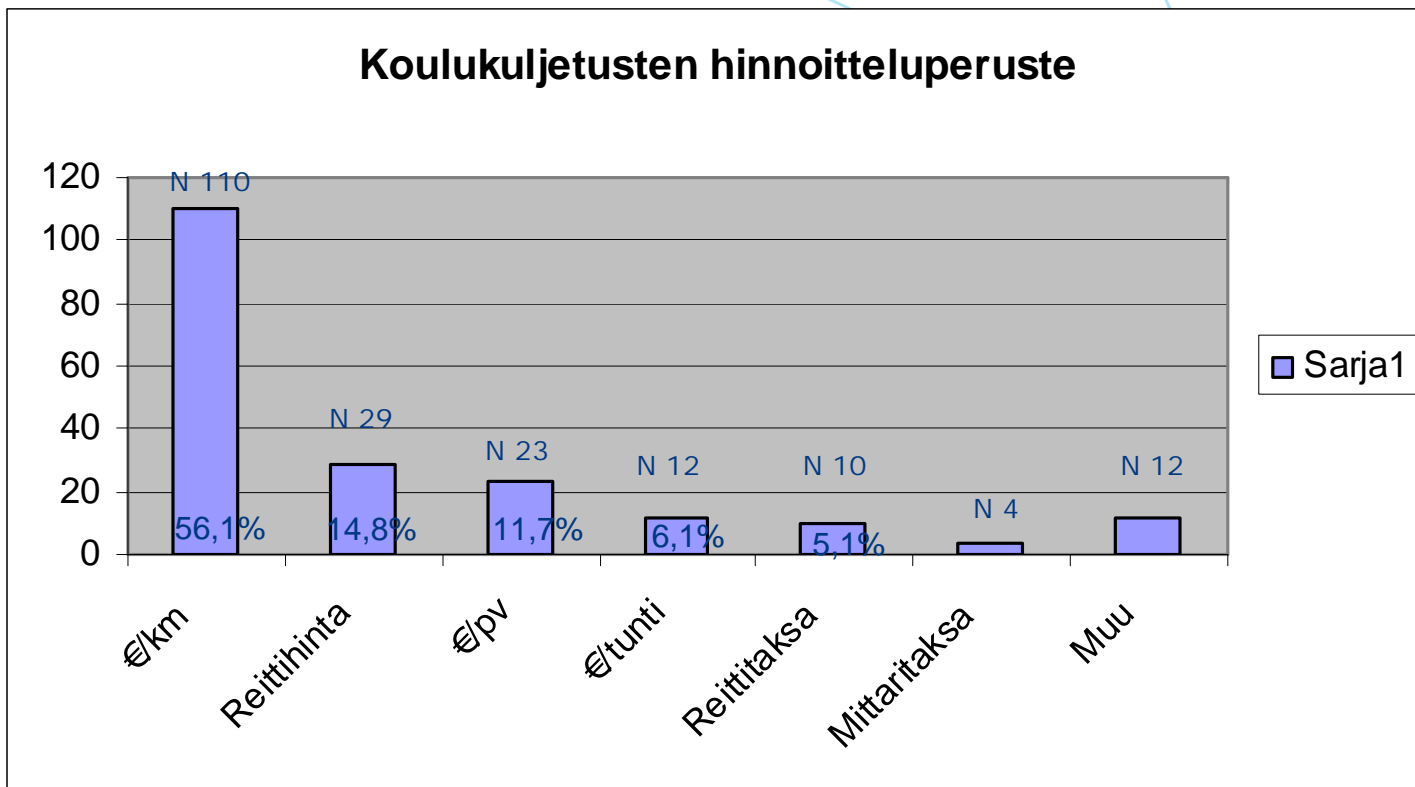
Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009



Kuvio1: Miten reittitaksan poisjääminen on vaikuttanut kuljetusten hintaan (N 230)

Kuinka monivuotinen ostoliikennesopimus kunnalla on kuljetuksissa
(N=244), %





Kuvio2: Minkäläistä hinnoitteluperustetta kunta on käyttänyt koulukuljetusten kilpailuttamisessa (N 196)

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 23.1.2009

5. Tuottaako kunta itse koulukuljetuspalveluja?



Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

9. Onko todellista kilpailua takseilla suoritettavissa koulukuljetuksissa



Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

Mitkä ovat tällä hetkellä suurimmat ongelmat koulukuljetusten järjestämisessä?

- Joukkoliikenteen väheneminen
- Todellisen kilpailun puute
- Hinnan nousu
- Taksien vähäisyys
- Kaluston koko
- Pitkät etäisyydet
- Aikataulut
- Reititys
- Vaaralliseksi luokitellut tieosuudet

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 23.1.2009

Joukkoliikenteen väheneminen

- Joukkoliikenteen väheneminen, joudutaan yhä enemmän turvautumaan taksikuljetuksiin.
- Epävarmuus linjaliikennebussien vuorojen jatkuvuudesta. Läänin ostamien linja-autovuorojen vähentyminen.
- Suurin ongelma on linja-autovuorojen karsinta, koska meidän ensisijaisena tarkoituksena on käyttää koulukuljetuksiin linja-autoja.
- Joukkoliikenteen palveluverkon väheneminen näkyy suoraan ostoliikenteen lisääntymisenä.
- Uhka joukkoliikenteen loppumisesta.
- Lääninhallituksen suunnittelemat linja -autoliikenteen vakiovuorojen supistustoimet.
- Suurin ongelma on raju joukkoliikenteen väheneminen.

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

Todellisen kilpailun puute

- Kuljetusten kilpailuttaminen maaseutumaisissa kunnissa on aivan järjetöntä nykyisellä systeemillä, sillä kilpailua ei synny. Kaikki tila -autot tarvitaan joka tapauksessa. Tilanne pahenee lisää seuraavan kilpailutuksen yhteydessä, kun kaikki autoilijat tajuavat etulyöntiasemansa.
- Kilpailuttamisesta ei ole ollut mitään hyötyä. Kustannukset ovat vain nousseet sen lisäksi, että kilpailuttamisesta aiheutuu runsaasti lisätyötä. Vapaa markkinatalous ei toimi kuljetuksissa näillä leveysasteilla!
- Konkurrensutsättningen då det gäller köpt trafik av taxi-bilister fungerar inte. För få intresserade varför priset blir högt.
- Takseja liian vähän ja niiden paikkaluku liian pieni - kilpailua ei synny.
- Taksilupia (uusia) ei ole saatu ja eläköityminen tulossa myös tällä alalla.
- Kilpailutus hinnoittelun muuttuminen.
- Taksiliikenteen osalta ei todellista kilpailutilannetta. On myös suuntaus ettei jätetä tarjousta ja ei haluta sitoutua koulukuljetuksiin.
- Suurimmalle osalle reiteistä ei ole kilpailevia tarjouksia.

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

Kustannusten kasvu

- Suurin ongelma on kustannusten nousu, joka johtuu juuri reittitaksan poistumisesta.
- Reittitaksa oli sentään rajana, jonka soisi tulevan uudestaan voimaan.
- Keskeisin on tämän kustannusten nouseminen eikä sitä on käytännössä erittäin vaikea hallita. Em. reittitaksan puuttuminen; jokainen kunta joutuu erikseen neuvottelemaan "reittitaksat", jotka ennen neuvoteltiin valtakunnallisesti koko maata käsittäviksi.
- Kilpailua ei synny ja kustannukset ovat nousseet reittitaksojen poistumisen myötä ja nousevat edelleen.
- Suuri ongelma on pakollinen kilpailutus.
- Kuljetusten hintavuus.
- Kovat hinnat takseilla syrjäisemmillä alueilla.
- Kohonnut hintataso.

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

Kuormitusmääräykset

- Myös uudet määräykset, jotka kieltävät matkustajien ottamisen edes hetkellisesti yli auton rekisteröityjen paikkamäärien tilausliikenteessä, jota koulukuljetuksetkin ovat. Ainoa poikkeus on 1+8 paikkainen taksi, jos se rekisteröidään koulukuljetukseen, niin silloin siihen voidaan ottaa 12 oppilasta.
- Uudet henkilöliikenteen "kuormaussäädökset" näyttävät nostavan joka kerta kuljetuskustannuksia. Onko lakivalmistelija huomionnut asian?

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

Tien vaarallisuuden arviointi

- Teiden vaarallisuuden määrittely opetustoimen lainsäädännön tarkoittamalla tavalla): oppilaalle (ikä ja olosuhteet huomioiden) LIIAN vaarallinen...?.
- Koulumatkan vaarallisuuden tai rasittavuuden arvioiminen.

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

Kuva koulukuljetusten järjestämisestä Suomessa?



- Markkinat eivät toimi suurimmassa osassa Suomea
- Tämän vuoksi kilpailuttaminen koetaan melko yleisesti hyödyttömänä ja turhauttavana toimenpiteenä
- Koulukuljetusten hinnat nousseet, osassa kuntia kohtuuttomasti
- Reittitaksan poisjäänti nostanut hintoja
- Reittitaksa haluttaisiin takaisin
- Joukkoliikenteen väheneminen hankaloittaa koulukuljetusten järjestämistä

Lähde: Kuntiin tehty Webropol-kysely 1/2009

Mitä pitäisi tehdä?

- taksilupien vapauttaminen
- tilataksit vapautettaisiin taksilupien säännöstelystä
- taksilupien myöntäminen tarpeen mukaan
- alueellinen yhteistoiminta
- kilpailuasiakirjojen kehittäminen
- tuotteistaminen, täsmäostot
- logistiikka, reittien suunnittelu
- palvelurajat ylittävät kuljetukset
- palveluliikenteen kehittäminen
- omana palveluna
- ammattilaiset suunnittelemaan kokopäiväisesti kuntien kuljetuksia

Kuljetusseminaariin osallistuneiden näkemyksiä

Arvoisa vastaanottaja

Luin eräästä lehdestä, ettei kunnat saavuta tarvittavaa hyötyä koulukuljetuskilpailutuksissa taksikuljetusten osalta.

Taustalta jutussa jää olennaisia asioita huomiotta. Taksit ovat erittäin lujasti sitoutuneita alueellisiin yhdistyksiin. Tarjouksia tekevät em. yhdistykset ja yhteenliittymät. Em. yhteisöihin kuuluvat autoilijat eivät yksittäisinä autoilijoina saa tehdä tarjouksia. (Uhkailua, kiristystä yms. esiintyy)

Nähdäkseni näihin liittymiin pitäisi kilpailuviranomaisten pystyä puuttumaan, johan tuomoinen on maalaisjärjellä ajateltuna kartelli.

Eikä kilpailuttajalla ole tarvittavaa taitoa tai -tahtoa paneutua kilpailuttamiseen vaan kysellään takseilta, että minkälaisen kuljetusverkoston he toteuttaisivat. On tietenkin monella pienellä paikkakunnalla jopa oikein hieman kiertää kilpailuttamissäännöstöä. Onhan kunnalla huoli koko palvelun tarjonnan loppumisesta, jos taksit ei saa jotakin "pohja-ajoa". Totuus on kuitenkin se, että pienissä kunnissa ei olisi yhtään inva- tai tila-autoa, jos ei olisi koululiikennöintiä.

Tähän tilanteeseen kun vielä sotketaan PSA-asetuksen tuomat muutokset linja-autopuolella niin soppa on valmis ja maksaa hunajaa ennenkaikkea kunnille. Itse olen paneutunut kylätaksin omaiseen liikennöintiin pienlinja-autokalustolla ja töitä on riittänyt.

Tässä näkemyksiäni maaseudulta koulukuljetusten parista.