

Opetuslautakunta  
Opetuslautakunta

§ 15  
§ 56

19.01.2021  
15.06.2021

## **Lautakunta-aloite koulukuljetusten tarjoamisen selvittämisestä**

297/00.02.52/2021

Opetuslautakunta 19.01.2021 § 15

Annu Niinistö ja Kirsi-Maria Jokinen tekivät seuraavan lautakunta-aloitteen:

"Salon kaupunki tarjoaa tällä hetkellä maksullista koulukuljetusta oheisin ehdoin. Toivomme selvitystä siitä, millaisia lisäresursseja vaaditaan, jotta maksullista koulukuljetusta voitaisiin tarjota riippumatta lapsen väestörekisteriin merkitystä osoitteesta, kuitenkin muuten voimassa olevia ehtoja (ja vapaana olevia autopaikkoja) noudattaen. Miten usein reitit muuttuvat vuosittain?

Millaiset ovat tämänhetkiset tulot maksullisista kuljetuksista, ja millaisiin tuloihin olisi mahdollisuus, jos hakuoikeutta voitaisiin laajentaa. Mitä muutoksia vaadittaisiin, jotta maksullista kuljetusta voitaisiin täydellä kapasiteetilla käyttää?

Ohessa koulukuljetusperiaatteet, joihin viittaamme:

"Kuljetuskoordinaattori voi hakemuksesta myöntää maksullisen koulukuljetuksen niille oppilaille, joilla ei ole lain ja kaupunkikehityslautakunnan määrittelemien tarkennuksien perusteella subjektiivista oikeutta koulukuljetukseen, edellyttäen, että

yhteysvälillä ei kulje joukkoliikennettä  
koulukuljetusautossa on tilaa  
reitti on jo olemassa

Maksullista kuljetusta voi hakea oppilas, joka käy hänelle osoitettua lähikoulua tai myönnettyä toissijaista koulua ja hän asuu väestörekisterin osoittamassa osoitteessa. Maksullista kuljetusta ei ole mahdollista saada toissijaisesta osoitteesta esim. vuoroasumisen vuoksi."

Annu Niinistö  
Kirsi-Maria Jokinen"

Opetuslautakunta päätti lähettää aloitteen valmisteltavaksi.  
Opetuslautakunta 15.06.2021 § 56

Valmistelija: liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi, puh.  
02 - 778 7714

Lautakunta-aloitteessaan 19.1.2021 Annu Niinistö ja Kirsi-Maria Jokinen pyysivät vastausta viiteen kysymykseen:

1. miten usein reitit muuttuvat vuosittain?
2. millaiset tulot maksullisista kuljetuksista tällä hetkellä saadaan?
3. millaisiin tuloihin olisi mahdollisuus, jos hakuoikeutta laajennettaisiin?
4. mitä muutoksia vaadittaisiin, jotta maksullisista kuljetuksista voitaisiin täydellä kapasiteetilla käyttää?
5. millaisia lisäresursseja vaaditaan, jotta maksullista koulukuljetusta voitaisiin tarjota riippumatta lapsen väestörekisteriin merkitystä osoitteesta voimassa olevia ehtoja noudattaen?

### **Kuljetusreittien suunnittelu ja vaihtuvuus**

Koulukuljetussopimuksissa kuljetusreittien suunnittelu on yrittäjien vastuulla kaupungin antamien suunnitteluohjeiden mukaisesti. Suunnittelussa tulee pyrkiä minimoimaan oppilaiden koulumatkoihin kuluva aika ja matka. Kustannustehokkuuden ja ekologisuuden vuoksi koulukuljetuksiin kerätään kaikki saman alueen oppilaat esikoululaista 9. luokkalaisiin, joten autoissa on usean koulun oppilaita, joilla on keskenään erilaiset koulun aloitus- ja päättymisajat. Näin ollen sekä kuljetusreiteissä että kuljetuksiin jäävissä vapaiden paikkojen määrässä on huomattavaa vaihtelua viikonpäivien ja kellonaikojen välillä. Lisäksi kaikki Salon yläkoulut opiskelevat jaksomuotoisesti, joten lukujärjestykset vaihtuvat lukuvuoden aikana viisi kertaa Perniön yhteiskoulussa ja muissa yläkouluissa neljä kertaa. Taitekohdissa kaikki yläkoululaisia sisältävät kuljetusreitit suunnitellaan uusiksi. (Samalla myös maksullisten kuljetettavien kuljetusmahdollisuus pitää aina arvioida uudelleen.)

Koulukuljetusten reitit ja kalusto vapaine paikkoineen eivät ole sähköisessä järjestelmässä, vaan kuljetusyrietykset raportoivat ajoista (aikataulut, reitit, vapaat paikat jne.) jälkikäteen laskutuksen yhteydessä excel-taulukoilla. Pääasiallinen reittisuunnittelu tehdään juuri ennen koulun alkua, kun on tiedossa mahdollisimman täydellinen, lopullinen tieto kuljetustarpeesta. Tämän jälkeen kuljetukset päivitetään aina jakson vaihdon yhteydessä niiden reittien osalta, joissa on yläkoululaisia. Lisäksi oppilaiden muuttaessa voi lukuvuoden aikana oppilaita tulla lisää tai poistua kuljetuksesta, jolloin kuljetusyrietykset muokkaavat reittejä ja toimittavat ajantasaiset ajolistat liikennepalveluille.

Jokainen lukuvuoden aikana kuljetuksiin lisättävä uusi kuljetusoppilas tarkoittaa, että koulukuljetuskoordinaattori ottaa yhteyttä kuljetusyrittäjään, jonka ajojärjestelijä selvittää, mihin autoon uusi kuljetettava mahdollisesti sijoitettaisiin. Usein muutokset saavat aikaan ketjureaktion, kun myös muita oppilaita joudutaan siirtämään kuljetusautoista toiseen tarpeellisen lisätilan saamiseksi oikeaan autoon. Lisäpysähdykset myös pidentävät muiden oppilaiden matka-aikaa, ja ajot voidaan joutua aloittamaan aikaisemmin. Lisäkuljetettavien työllistävä vaikutus on suuri sekä kaupungille että yrittäjille. Näitä kuljetettavia ovat esimerkiksi tapaturmien vuoksi lukuvuoden aikana määräaikaaisesti kuljetettavat. Heidänkin kuljettamisensa on tietyn poikkeuksin kaupungin lakisääteinen velvollisuus.

### **Kaupungin saamat tulot**

Maksullisia kuljetettavia on ollut lukuvuosina 2019-2020 ja 2020-2021 n.

20-25 oppilasta ja kaupunki on saanut kuljetuksista tuloa keskimäärin 4000 euroa lukuvuodessa. Laskennallisesti kaupunki maksaa jokaisesta lähetetystä sähköisestä laskusta n. 30 € ja paperisesta 50 €. Lukuvuodessa laskutuskuluja tulee noin 1200-2500 euroa, sillä matkat laskutetaan lukukausittain eli kaksi kertaa vuodessa. Lisäksi kuljetusten organisointi, päätökset sekä laskutusaineistojen koonti vievät henkilöresursseja sekä liikennepalveluissa että talouspalveluissa. Laskutusmenojen jälkeen nettotulo kaupungille on enimmillään ollut 2 000 euroa vuodessa. Oikeuden laajennuttua syksyllä 2020 myös toissijaiseen kouluun tehtäviin matkoihin, on kuljetettavana ollut 28 oppilasta. Lisäksi maksullisen matkan hinta nostettiin joukkoliikenteen lipun kanssa samalle tasolle, joten nettotulot tältä lukuvuodelta ovat arviolta noin 4 000 euroa. Yhdestä maksullisesta kuljetusoppilaasta saadaan siis keskimäärin nettotuloa (laskutusmenojen jälkeen) n. 100 euroa lukuvuodessa, jos hän matkustaa kaikkina viikkoina. Keskiarvotulo on laskettu syksyn 2021 todellisesta laskutuksesta, jolloin siinä on huomioitu, ettei matkoja ole ollut mahdollista saada kaikille päiville. Kahdessa kodissa asuvista lapsista kaupungin saama tulo olisi alle puolet tästä, sillä heidän osaltaan matkamäärä olisi puolet yhdestä kodista matkustavasta lapsesta saatavista tuloista, mutta laskutus ym. kustannukset olisivat samat. Kun vielä huomioidaan usean henkilön työpanos, joka menee maksullisten kuljetusten järjestämiseen ja on pois lakisääteisten kuljetusten hoitamisesta, ei voida ajatella, että kaupungille jää maksullisista kuljetuksista tuloa.

Maksullisten kuljetettavien määrä on Paikun käynnistymisen jälkeen puolittunut, sillä enää kuljetusta ei joukkoliikennereitin varrelta myönnetä. Maksulliset kuljetukset ovatkin jäänne ajalta ennen kaupungin organisoimaa joukkoliikennettä. Salon joukkoliikenteen linjasto on suunniteltu siten, että 84 %:lla salolaisista on pysäkillä korkeintaan yhden kilometrin kävelymatka. Jos kahden kodin lapset matkustaisivat toissijaisesta osoitteestaan puolet koulupäivistään Paikussa, olisi tulo kaupungille 95 koulupäivältä 295 euroa per oppilas eli kolminkertainen maksullisen keskihintaan verrattuna. Lisäksi kuljetus olisi oppilaalle tarjolla kaikkina koulupäivinä eikä tarvittaisi erillistä haku- ja laskutusprosessia, jotka vievät henkilöresursseja lakisääteisten kuljetusten hoitamisesta ja aiheuttavat lisäkustannuksia. Kaupungin tulojen näkökulmasta maksullisen kuljetusoikeuden laajentamiselle ei siis ole perusteluja. Sen sijaan huoltajia tulisi opastaa huomioimaan lastensa ensisijaista osoitetta miettiessään kulkeminen kouluun esim. siten, että toissijaisesta osoitteesta voidaan hankkia lapsille linja-autokortit.

### **Koulukuljetuskaluston hyödyntämisen tehostaminen**

Aloitteessa kysyttiin, mitä muutoksia vaadittaisiin, jotta maksullista kuljetusta voitaisiin täydellä kapasiteetilla käyttää. Koulukuljetuskalusto on kilpailutettu siten, että kalusto käytetään lakisääteisiin kuljetuksiin mahdollisimman täydellä kapasiteetilla. Koska kaluston koko on määritettävä ruuhkaisimman kellonajan mukaan, eivät autot ole aina täynnä, mutta kuljetuksissa on tilaa yleensä silloin, kun harvempi niitä tarvitsee, kuten klo 10:ksi koululle tai klo 12:lta koululta. Kuljetuskaluston tehokkaampi hyödyntäminen mahdollistuisi, jos kuljetettavat jakaantuisivat tasaisesti kaikille aloitus- ja lopetusajoille.

Kiinteät lukujärjestysten aloitus- ja lopetusajat lukuvuosittain puolestaan vähentäisivät reittimuutoksia ja sitä kautta mahdollistaisivat paremmin vapaiden paikkojen tarjoamisen muille matkustajille.

Rehtorit ja liikennepalvelut tekevät tiivistä ja hedelmällistä yhteistyötä aikataulujen sovittamisessa, mutta esimerkiksi tuntikehykset, kiertävät opettajat ja erilaiset erityistunnit asettavat omat reunaehdonsa aikatauluille, eikä vaihtuvuudelta voida välttyä. Koulukuljetus on kuitenkin ensisijaisesti opetuksen lakisääteinen tukipalvelu ja lukujärjestysuunnittelu tehdään pedagogiikka edellä.

### **Tarvittavat lisäresurssit**

Koulukuljetusten organisointia ja myöntöperusteiden muutoksia mietittäessä on tärkeä pitää mielessä, että kaupungin ensisijainen velvollisuus on varmistaa, että lakisääteiset kuljetusetuudet hoidetaan. Kuljetussopimukset ja -prosessit on rakennettu ja optimoitu tästä näkökulmasta. Lisäksi koulukuljetuksiin varattu nykyinen yhden kuljetuskoordinaattorin henkilöresurssi entisen kahden ja puolen henkilön sijaan on jo nyt hyvin haavoittuva ratkaisu ja nykyisiinkin tehtäviin liian vähäinen, koska työmäärä on jatkuvasti kasvanut mm. erityiskuljetettavien vuoksi.

Nykyinen kuljetusten organisointiprosessi järjestelmiseen ei mahdollista vaihtuvia osoitteita kuljetusoppilaille. Kuljetusten tarjoaminen muusta kuin väestörekisteriosoitteesta ja muille kuin lakisääteisille kuljetettaville edellyttääkin, että vastuu kuljetusten varauksesta, muutoksista ja maksusta siirtyisi kokonaisuudessaan huoltajille ja että prosessi voitaisiin toteuttaa sähköisesti.

Lakisääteisiltä kuljetettavilta vapaaksi jäävien paikkojen myymisen muille mahdollistavan sähköisen järjestelmän kilpailutukseen ja käyttöönottoon olisi varattava vähintään vuosi. Markkinavuoropuhelut ja tarjousasiakirjojen laatiminen, kun on kyse uudesta sähköisestä palvelusta, vaatii työpanosta arviolta noin 3-4 henkilötyökuukautta. Ko. järjestelmän kustannuksia ei ole erikseen kartoitettu, mutta suuntaa-antavana vertailuarviona voidaan käyttää palveluliikenteen tilauskeskuksen palveluhintaa: 2 400 euroa kuukaudessa (jos matkavarauksia olisi n. 500 kpl). On myös huomioitava, että kaiken koulukuljetustiedon vienti sähköiseen järjestelmään vaatii käyttöönoton yhteydessä noin 1-2 henkilötyökuukautta ja lisäksi jatkuvaa ylläpitoa ja seuranta. Mikäli koulukuljetuksia halutaan avata nykyistä laajemmin, tarvitaan siis lisäresurssina ensinnäkin muutoksen mahdollistava sähköinen järjestelmä ja toiseksi toinen koulukuljetuskoordinaattori. Näiden vuotuiset lisäkustannukset olisivat järjestelmän osalta n. 24 000 euroa ja palkkakustannukset n. 55 000 euroa.

Pelkästään maksullisten kuljetettavien vuoksi aikataulutuksen kiinteyttäminen ja sähköisen järjestelmän käyttöönotto eivät ole taloudellisesti perusteltua, mutta kuljetusten avaaminen mahdollistaisi kuljetusten varaamisen myös esimerkiksi toisen asteen opiskelijoille, jotka asuvat joukkoliikennereittien ulkopuolella. Näin Salon houkuttelevuutta

asuinpaikkana voitaisiin parantaa. Kyseessä onkin myös poliittinen linjaus, jatketaanko koulukuljetusten organisointia nykyisellä mallilla pyrkien kustannustehokkuuteen, vai ollaanko valmiita kuljetuskustannusten nousuun ja sitä kautta kuljetusjärjestelmän palvelutason parantumiseen.

Sivistyspalveluiden johtaja:

Opetuslautakunta merkitsee selvityksen tiedoksi ja lähettää asian tiedoksi kaupunkikehityslautakunnalle.

Päätös:

Merkittiin, että liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola oli Teamsin kautta läsnä kokouksessa toimiakseen asiantuntijana asiakohtaan liittyvissä kysymyksissä.

Opetuslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Tanja Ahola poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn jälkeen klo 17.29.