

KYYTIIN!

*Monipalveluliikenteen kehittäminen
Kaustisen seudulla ja Kannuksessa*

1.6.2015 – 31.12.2017

RAPORTTI



TIIVISTELMÄ

Kaustisen seutukunta toteutti hankkeen ”KYTYTIIN! Monipalveluliikenteen kehittäminen Kaustisen seudulla ja Kannuksessa” vuosina 2015–2017. Hankealueena oli Keski-Pohjanmaan maakunnassa sijaitsevat Halsuan, Kaustisen, Lestijärven, Perhon, Toholammin ja Vetelin kunnat sekä Kannuksen kaupunki.

Kyytiin-hanke oli jatkumoa aiemmin alueella käynnistyneelle ansiokkaalle kuljetusten kehittämistyölle. Nyt tavoitteena oli muodostaa joukko- ja henkilöliikenteestä hallitumpi kokonaisuus, kehittää monipalveluliikennettä sekä lisätä älyliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen yhdistelmiä, valtakunnallista viestintää unohtamatta.

Hankkeen myötä etsittiin erilaisia keinoja tehostaa ja toteuttaa toisin erityisesti koululaisten, iäkkäiden henkilöiden, muiden kuntalaisten sekä kunnan eri tavaroiden kuljetuksia. Työhön sisältyi hankekuntien ja ELY:n viranhaltijoiden, kuljetusyrittäjien sekä kuntalaisten kanssa keskustelu ja toimiminen. Lisäksi ideoita ja neuvoja kysyttiin viranhaltijoilta, jotka työskentelevät muissa kunnissa kuljetusten parissa.

Keskeistä oli tehdä ja raportoida julkisen henkilöliikenteen kehitystyötä juuri maaseutuympäristössä. Hanke rahoitettiin Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän YTR:n hankeryhmän esityksestä, valtakunnallisista maaseutupolitiikan kehittämisvaroista (mom. 32.50.62), työ- ja elinkeinoministeriön päätöksellä. Hanke siirrettiin maa- ja metsätalousministeriölle 1.1.2016.

Hankkeen hankekoordinaattorina työskenteli kuljetusteknikko Ari Sorola ajalla 1.9.2015–21.7.2017. Hankkeen loppuvaiheessa ajalla 1.8.–31.12.2017 hankekoordinaattorin tehtäviä hoiti HTM Heli Siirilä Vaasan yliopiston Levón-instituutista.

Raportin on kirjoittanut Heli Siirilä.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Taustaa	s. 6
1.1. Alueen kuvaus ja kehittämisen toimintaympäristö	s. 6
1.2. Hankkeen valmistelu ja lähtökohdat	s. 8
2. Kyytiin-hankkeen tavoitteet, vaiheet ja toteuttajat	s. 9
2.1. Tavoitteet	s. 9
2.2. Aikataulu ja vaiheet	s. 11
2.3. Toteuttajat ja työnjako	s. 11
3. Toimintaympäristö ja lähtökohdat	s. 13
4. Toimenpiteet ja tulokset	s. 16
5. Yhteenveto	s. 28
6. Pohdinta ja jatkotoimenpide-ehdotukset	s. 30
6.1. Hankekoordinaattorin pohdintaa	s. 30
6.2. Jatkotoimenpide-ehdotukset	s. 36
Lähteitä	s. 37
Liitteet	s. 39
Liite 1. Hankkeessa tehtyjen toimenpiteiden tiivis luokittelu aikajärjestyksessä	
Liite 2. Koulukuljetusopas-pohja	
Liite 3. Kunnittain laadittu ja asiakkaille jaettu palvelukuljetusten ohje	
Liite 4. Lestijärven koulukuljetusten tarjouspyyntö	

1. TAUSTAA

1.1. Alueen kuvaus ja kehittämisen toimintaympäristö

Kaustisen seutukunnan kuuden kunnan (Halsua, Kaustinen, Lestijärvi, Perho, Toholampi, Veteli) ja Kannuksen kaupungin alue on maaseutumaista, pääosin harvaan asuttua aluetta (katso kartta 1). Asukasmäärä on yhteensä noin 21 000, ja kokonaisväestön määrä on laskeva (katso taulukko 1). Alueen väestörakenne on vaihteleva. Osassa kunnissa on paljon ikääntyviä henkilöitä, osassa kunnissa on paljon nuoria ja lapsia.

Väestö ikäryhmittäin 31.12.2016

	Yhteensä	0-17		18-64		65-74		75+	
Alue yhteensä (Kaustisen sk + Kannus)	21304	4916	23 %	11361	53 %	2719	13 %	2308	11 %
Halsua	1219	217	18 %	628	52 %	179	15 %	195	16 %
Kannus	5578	1268	23 %	3116	56 %	669	12 %	525	9 %
Kaustinen	4298	965	22 %	2404	56 %	500	12 %	429	10 %
Lestijärvi	811	161	20 %	425	52 %	119	15 %	106	13 %
Perho	2907	903	31 %	1380	47 %	359	12 %	265	9 %
Toholampi	3232	781	24 %	1649	51 %	437	14 %	365	11 %
Veteli	3259	621	19 %	1759	54 %	456	14 %	423	13 %

Taulukko 1. Hankekuntien väestö ikäryhmittäin. (Lähde: Tilastokeskus)

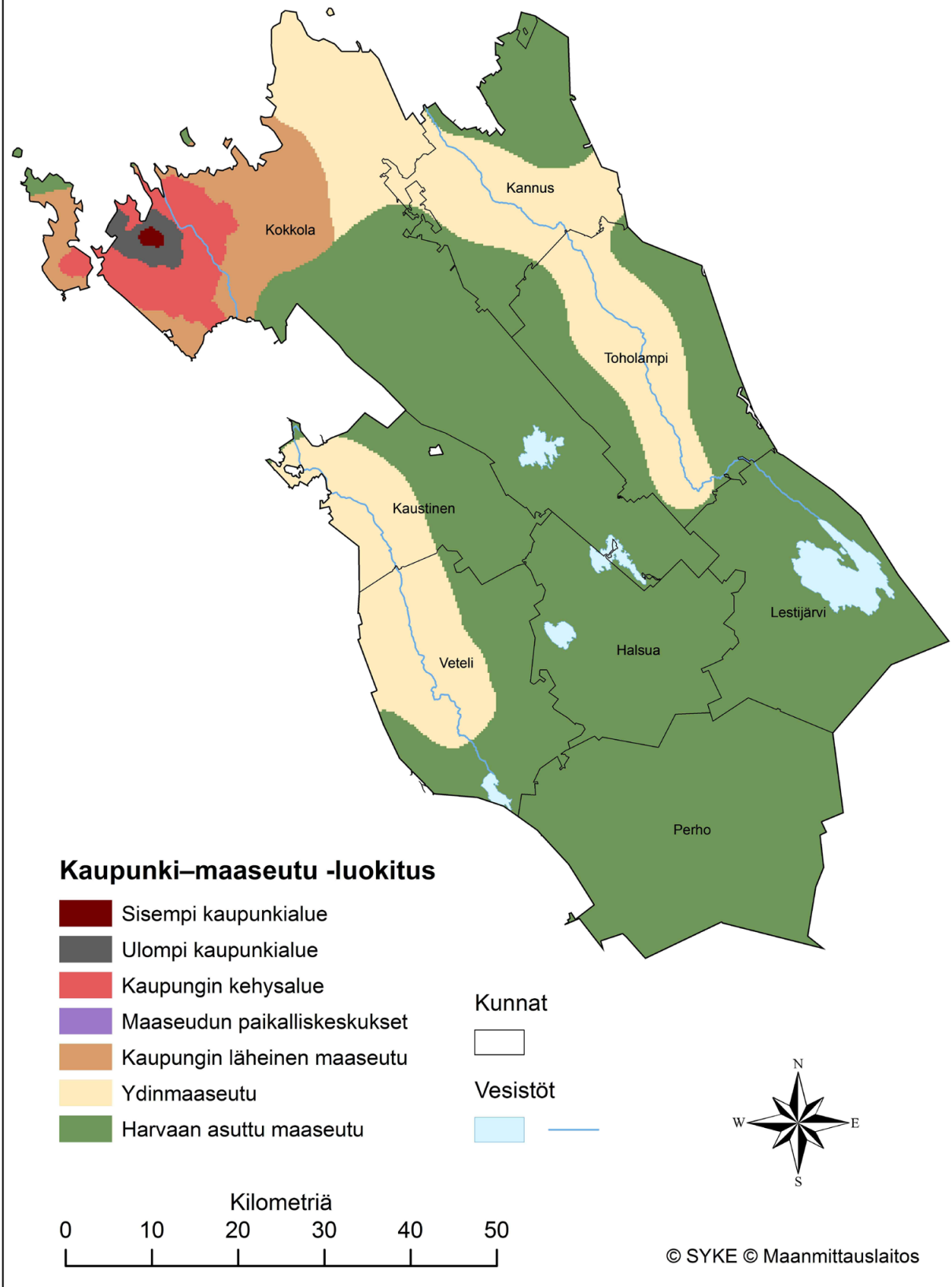
Alueella on pienehköjä kuntakeskuksia ja paljon kyliä. Alueen merkittävimmät liikenneyhteydet ovat Kokkola-Jyväskylä VT13, jonka varrella sijaitsevat Kaustinen, Veteli ja Perho sekä Kokkola-Kajaani VT28, jonka varrella sijaitsee Kannus. Alueen ainoa rautatieyhteys on Kannuksessa Helsinki-Oulu-pääradan varrella, eikä se palvele alueen sisäistä liikennettä.

Alueen kaupalliset palvelut keskittyvät Kaustiselle ja Kannukseen. Alueen kouluverkkoa on supistettu, mutta se on vielä osin hajanainen. Terveyspalvelujen osalta suurimmat palvelupisteet ovat Vetelissä, Kannuksessa ja Toholammilla. Alueen perusterveydenhoitopalveluiden tuottamisesta vastaa Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveyspalvelukuntayhtymä Soite, johon kuuluvat kaikki Keski-Pohjanmaan kunnat.

Alueella tapahtuva julkinen liikenne on supistunut aiempien vuosien saatossa valtion ja kuntien säästötoimenpiteiden vuoksi, mutta viime vuodet julkisen liikenteen määrä on pysynyt tasaisena. Julkisen liikenteen hyödyntäminen asioinnissa on useissa kunnissa vaikeaa, jollei mahdotonta. Autottomien tai huonokuntoisten henkilöiden liikkuminen on vaikeaa ilman muiden apua tai käyttämättä yksityistä taksipalvelua.

Liikkumistarpeen odotetaan kasvavan eri väestöryhmillä erityisesti julkisen sektorin perus- ja erikoispalvelujen keskittyessä. Julkista liikennettä on kuitenkin yhä vaikeampi järjestää valtion ja kuntien rahoituksen pienentyessä. Liikkumisen vaikeudet koskettavat suurimmin nuoria ja ikääntyviä pääteiden varsien ulkopuolella. Hyvinvoinnin, tasa-arvon ja syrjäytymisen ehkäisyn näkökulmasta asukkailla tulisi olla mahdollisuus osallistua sosiaaliseen, taloudelliseen ja poliittiseen toimintaan, koska tietoliikenneyhteydet eivät kata kaikkia osallistumismahdollisuuksia. Tämä kokonaistilanne on samanlainen Keski-Pohjanmaalla ja muilla Suomen maaseutualueilla.

Keski-Pohjanmaa

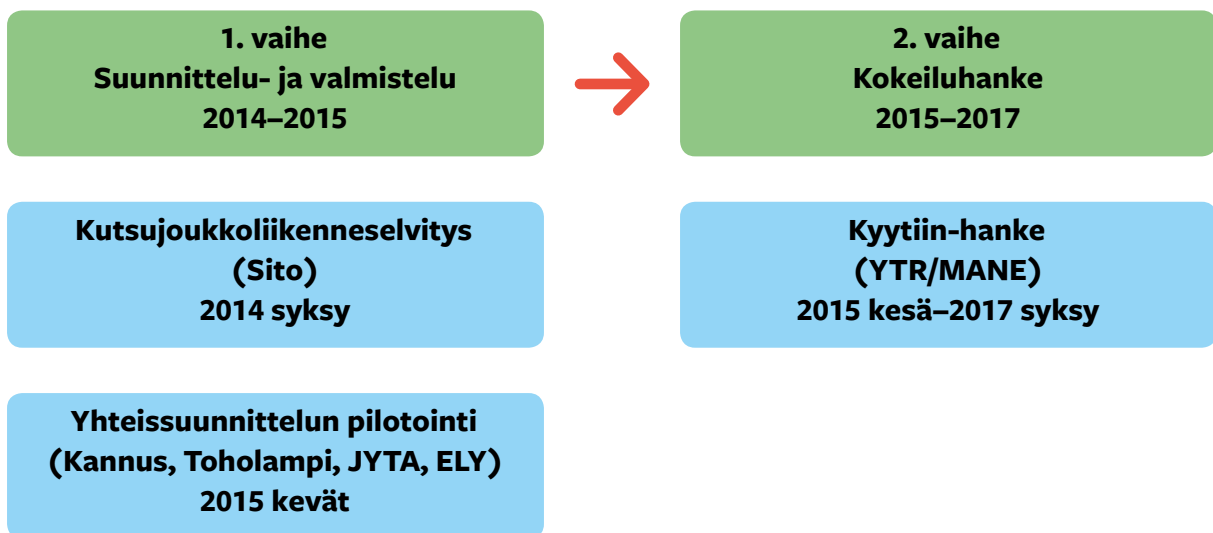


Kartta 1. Hankealue ja Kokkolan kaupunki kaupunki-maaseutu -luokituksen mukaan. Maantieteellisesti Kokkola osittain halkoo hankealueen.

1.2. Hankkeen valmistelu ja lähtökohdat

Kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseksi, kuljetuspalveluiden tason ylläpitämiseksi tai jopa parantamiseksi sekä palveluita tilaavien toimijoiden keskinäisen yhteistyön lisäämiseksi päätettiin Kaustisen seutukunnassa ja Kannuksen kaupungissa tarttua kuljetuksien muodos-
tamaan kokonaisuuteen pitkäjänteisesti. Tämä työ käynnistyi alueella vuonna 2014.

Kaustisen seutukunnan kunnat, Kannus ja aiemmin sote-palveluita tuottanut peruspalve-
luliikelaitos JYTA (1.1.2017 lähtien Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveysterveystyö-
ryhmä Soite) olivat osallistuneet vuonna 2014 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa
Kutsujoukkoliikenne-hankkeeseen, jossa konsulttina toimi Sito Oy. Tämän hankkeen myötä syn-
tyi tarve ja sopivat olosuhteet Kyytiin-hankkeelle. Tavoitteena oli jatkaa vuoden 2015 alussa
päättäneen Kutsujoukkoliikenne-hankkeen mukaisesti sen toiseen vaiheeseen ja käynnistää
erilaisia kutsujoukkoliikennemalleja. Kutsujoukkoliikennehankkeen ensimmäisen vaiheen
ovat rahoittaneet kunnat ja ELY-keskus yhdessä. Jatkotyöhön eli toiseen vaiheeseen tuli ra-
hoitus Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän YTR:n hankeryhmän esityksestä, valtakunnal-
lisista maaseutupolitiikan kehittämisvaroista (mom. 32.50.62), työ- ja elinkeinoministeriön
päättöksellä. Hanke siirrettiin maa- ja metsätalousministeriölle 1.1.2016.



Kuvio 1: Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen hankkeina Kaustisen seudulla ja Kannuksessa

2. KYytiIN-HANKKEEN TAVOITTEET, VAIHEET JA TOTEUTTAJAT

2.1. Tavoitteet

Siton tekemässä ensimmäisen vaiheen selvityksessä vuonna 2014 tuli esiin vaativia kehittämiskokonaisuuksia sekä yksittäisiä toimenpide-ehdotuksia. Jatkotoimenpiteiksi tuolloin esitettiin esimerkiksi seuraavia teemoja:

- Joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksesta hallitumpi ja tehokkaampi kokonaisuus
- Ilman yhteisten pelisääntöjen ja liikennepalveluiden rakenteiden (yhteinen koulukuljetusopas, yhteiset suunnitteluajat, hankintamallit, liikennöitsijäkuulemiset) luomista ei merkittäviä tehostumisia ole kuljetuspalveluissa saavutettavissa.
- Kunnille ehdotetaan yhteisen henkilöliikennekoordinaattorin nimeämistä ja hänen tehtäviensä määrittelyä vuoden 2015 aikana
- Nopeat toimenpiteet ja ensimmäinen liikennesuunnittelukohde:
 - Muodostetaan tapausesimerkistä konsepti koko alueelle
 - Koskettaa alueena Kannuksen, Toholammin ja Lestijärven alueita
 - Tavoitteena yhdistää koulukuljetuksia, sote-kyttejä ja mahdollisesti ELY-keskuksen ostamaa liikennettä avoimen liikenteen kokonaisuudeksi
- Suunnittelulla tavoitellaan suljettujen henkilökuljetusten avaamista kaikille kuntalaisille, pienempää sopimusmäärää ja lisääntyntä kiinnostusta tarjouspyyntöihin osallistumiseen

Näiden toimenpide-ehdotusten ja teemojen myötä Kyytiin-hankkeen tavoitteeksi muodostuivat:

1. Muodostaa joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksesta hallitumpi ja tehokkaampi kokonaisuus yhdistämällä eri sektorien, kuntien ja ELY:n kuljetuksia
2. Kehittää monipalveluliikenteen toimintamalleja maaseudulle
3. Löytää alueelle soveltuvien älyliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen yhdistelmiä
4. Levittää uusia toimintamalleja ja hyviä käytäntöjä valtakunnallisesti

Vaikutukset pidemmällä aikavälillä:

5. Asiointiliikenteen turvaaminen ja parantaminen maaseutualueilla
6. Tehokkuuden lisääminen ja taloudelliset säästöt kuljetuspalveluissa

Nämä tavoitteet tarkentuivat viiteen eri kehittämisteemaan:

1. Alueellisen joukko- ja henkilöliikennekoordinaation suunnittelu ja käynnistäminen

- Koordinoidun yhteissuunnittelun käynnistäminen sekä siihen liittyvien työrakenteiden ja toimintamallien kehittäminen
- Yhteisten pelisääntöjen ja liikennepalveluiden rakenteiden (yhteinen koulu-kuljetusopas, yhteiset suunnitteluajat, hankintamallit, liikennöitsijäkuulemiset) luominen eri hallintokuntien, kuntien ja ELY-keskuksen välille

2. Kuljetusyhteistyön tiivistäminen ja seudullisten kuljetuksia aiheuttavien toimintojen yhtenäistäminen

3. Asiointiliikenteen yhdistäminen monipalveluliikenteeksi

- Monipalveluliikenteen ja muiden yhdistettyjen kuljetusten käynnistämisen suunnittelu ja valmistelu sovittaen kuntakohtaisiin tarpeisiin
- Paikallisiin kumppanuuksiin perustuvien liikennöintiratkaisujen sekä julkisen ja yksityisen sektorin henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistämisellä saatavien mahdollisuuksien tarkastelu ja hyödyntäminen

4. Älyliikenteen ja kutsuohjattujen palvelujen kehittäminen

- Matkojen yhdistelytoimintaan liittyvien teknisten ratkaisujen selvittäminen ja soveltaminen alueen toimintamalleihin

5. Alueen kehittämien toimintamallien ja saatujen kokemusten levittäminen muille maaseutualueille sovellettavaksi

- Toimintamallien ja niiden levittämiskelpoisuuden arviointi ja valinta
 - Toimintamallien tarkastelu toimintaympäristön, asukkaiden/asiakkaiden, kuljetuspalveluja järjestävien tahojen (kunnat, kuntayhtymät, ELY), muiden mahdollisten toimijoiden, viranomaisten ja lainsäädännön näkökulmasta
 - Johtopäätökset arvioinnista, joiden perusteella suositukset ja esitykset toimintatapojen muutostarpeista järjestäjä-, rahoittaja- ja ohjaustahoille sekä esitykset toimintamalleista, jotka eivät toimi, ovat tehottomia tai taloudellisesti kannattamattomia.
- Viestintä ja tiedottaminen alueellisesti ja valtakunnallisesti
 - Hyvien, toteuttamiskelpoisten käytäntöjen ja toimintamallien julkistaminen ja tiedottaminen

2.2. Aikataulu ja vaiheet

Hanke alkoi 1.6.2015 ja päättyi 31.12.2017. Ensiksi käynnistyi hankekoordinaattorin rekrytointiprosessi, ja tehtävässä aloitti syyskuussa 2015 Ari Sorola. Syksyn 2015 aikana tehtiin toimijakohtainen tilannekartoitus. Tämän jälkeen vuoden 2016 ja kevään 2017 aikana edistettiin sovittuja kokeiluja, selvitystöitä ja muutoksia. Loppuvuoden 2017 ajan hankekoordinaattorina toimi Heli Siirilä. Tällöin valmisteltiin loppuraportti, tiedotettiin valtakunnallisesti sekä selvitettiin vaihtoehtoja, kuinka julkisen liikenteen kehitystyö jatkuu Kyytiin-hankkeen päättymisen jälkeen vuodesta 2018 eteenpäin.

2.3. Toteuttajat ja työnjako

Hankkeen toteuttajana toimi Kaustisen seutukunta. Se toimii itsenäisenä lautakuntana Lestijärven kunnan hallinto-organisaatiossa. Kaustisen seutukunnan tehtävät ovat aluekehittäminen, elinkeinoelämän kehittäminen, kuntien yhteistoiminnan kehittäminen ja seudun edunvalvonta.

Kaustisen seutukunta rekrytoi hankkeelle hankekoordinaattorin, joka toimi hankkeen projektipäällikkönä sekä kehittämisasiantuntijana. Hankekoordinaattori vastasi kehittämissuhteen koordinoimisesta, yhteydenpidosta, verkostotyöstä sekä tiedottamisesta ja viestinnästä. Lisäksi osa-aikainen projektisihteeri Kaustisen seutukunnan organisaatiosta avusti hankekoordinaattoria hankkeen talouteen ja hallintoon sekä viestintään liittyvissä tehtävissä.

Hanke toteutui tiiviissä yhteistyössä kuntien sivistyssektoreiden, JYTA¹:n/Soiten² ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa. ELY toimi hankkeessa kuljetuspalvelujen asiantuntijan roolissa, mutta myös osarahoittajana tehtäviensä mukaisesti hankkeen ulkopuolella olevien kuljetuspalveluiden hankinnassa ja toteuttamisessa.

Hankekoordinaattori sekä kuntien, JYTA:n/Soiten ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen edustajat muodostavat kehittämisryhmän, joka toimi hankekoordinaattorin työn ohjaajana sekä kehittämistyötä eteenpäin vievänä ja kokoavana ryhmänä. Konkreettisia asioita työstettiin myös jokilaaksottaisissa asiantuntijaryhmissä. Lestijokilaakson ryhmään kuuluivat Kannuksen, Lestijärven ja Toholammin edustajat. Perhonjokilaakson ryhmään kuuluivat Halsuan, Kaustisen, Perhon ja Vetelin edustajat. Molemmissa ryhmissä olivat edustajat sote-piiristä ja seutukunnasta. Hankkeella oli ohjausryhmä, joka koostui hankekunnista ja yhteistyöorganisaatioista. Se kokoontui seitsemän kertaa.

¹ Sosiaali- ja terveyspalveluiden tuottamisesta vastannut peruspalveluliikelaitos JYTA:n muodostivat Kannuksen kaupunki sekä Halsuan, Kaustisen, Lestijärven, Toholammin ja Vetelin kunnat.

² Soiten muodostavat yllä mainittujen lisäksi Kokkolan kaupunki ja Perhon kunta

Hankkeen ohjausryhmä

sivistysjohtaja *Kivijakola Leena*, Kannuksen Kaupunki, ohry:n pj

JYTA:n tilaaja johtaja/Soiten kuntoutus- ja tutkimuspalveluiden toimialuejohtaja *Kellokoski-Kari Eija*

JYTAn peruspalvelujohtaja/Soiten sosiaali johtaja *Oikarinen-Nybacka Tarja*

sivistysjohtaja *Simpanen Taina*, Halsuan kunta

vs. sivistysjohtaja *Tastula Mailis*, Kaustisen kunta

sivistysjohtaja *Mäkelä Tarja*, Lestijärven kunta

sivistysjohtaja *Pääkkö Mervi*, Perhon kunta

rehtori, joukkoliikennevastaava *Kanniainen Pasi*, Perhon kunta

sivistysjohtaja *Päiviö Eeva*, Toholammin kunta (15.3.2016 alkaen, sivistysjohtaja *Leila Pihlajamaa* 14.3.2016 saakka)

sivistysjohtaja *Keltti-Heikkilä Maria*, Vetelin kunta

kehittämisojohtaja *Jylhä Petri*, Kaustisen seutukunta

kunnanjohtaja *Ahonen Esko*, Lestijärven kunta

Asiantuntijat:

joukkoliikennevastaava *Matintupa Rauno*, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

kyläasiamies *Erkkilä Esa*, Keskipohjalaiset Kylät ry

erityisasiantuntija *Siirilä Heli*, MANEn maankäyttö- ja infrastruktuuri -verkosto (12.6.2017 saakka)

suunnittelija *Hauta Anne*, Kela/Seinäjohti

Esittelijä:

hankekoordinaattori *Sorola Ari*, Kaustisen seutukunta (9/2015–7/2017), *Heli Siirilä* (8–12/2017)

Sihteeri:

seutus sihteeri *Ojutkangas-Änäckälä Jaana*, Kaustisen seutukunta

3. TOIMINTAYMPÄRISTÖ JA LÄHTÖKOHDAT

Maantieteellisesti tarkasteltuna hankealue on pohjois-etelä-suunnassa 90 kilometriä ja kaakko-luode-suunnassa 100 kilometriä. Naapurikuntakeskusten etäisyydet vaihtelevat 11–40 kilometrin välillä. Ajoaika vaihtelee paljon riippuen tieluokasta ja tien kunnosta.

Taajama-asteessa on suurta vaihtelua hankekuntien välillä (Taulukko 2). Kannuksen taajama-aste (72,6) on tuplasti isompi kuin Lestijärven (36,6). Taajama-aste eli väestön sijoittuminen taajama-alueelle ja sen ulkopuolelle heijastuu suoraan julkisen sektorin kuljetuskustannuksiin.

Yksityisautoilu on hankealueella yleistä kuten muuallakin Suomen maaseudulla. Tilastotietojen mukaan vuoden 2016 lopussa Keski-Pohjanmaalle rekisteröityjä autoja oli 56 522 kappaletta (vrt. Keski-Pohjanmaan asukasluku, joka samaan aikaan oli 69 027 henkilöä). Hankealueen kunnat ovat nettopendelöinniltään negatiivisia eli alueelta käydään muualla töissä enemmän kuin muualta käydään alueella töissä (kt. taulukko 3). Pendelöinnin osuudessa kunnittain on suurta vaihtelua, kun esimerkiksi veteliläisistä hieman yli 40 prosenttia pendelöi ja perholaisista vain 18 prosenttia. Suhteessa eniten pendelöiviä työntekijöitä käy Kaustisella ja vähiten Perhossa.

	Taajama-aste prosentteina (v. 2016)
Halsua	42,4
Kannus	72,6
Kaustinen	65,6
Lestijärvi	36,6
Perho	38,9
Toholampi	50,6
Veteli	49,0

Taulukko 2. Hankekuntien taajama-aste vuonna 2016
(Lähde: Tilastokeskus)

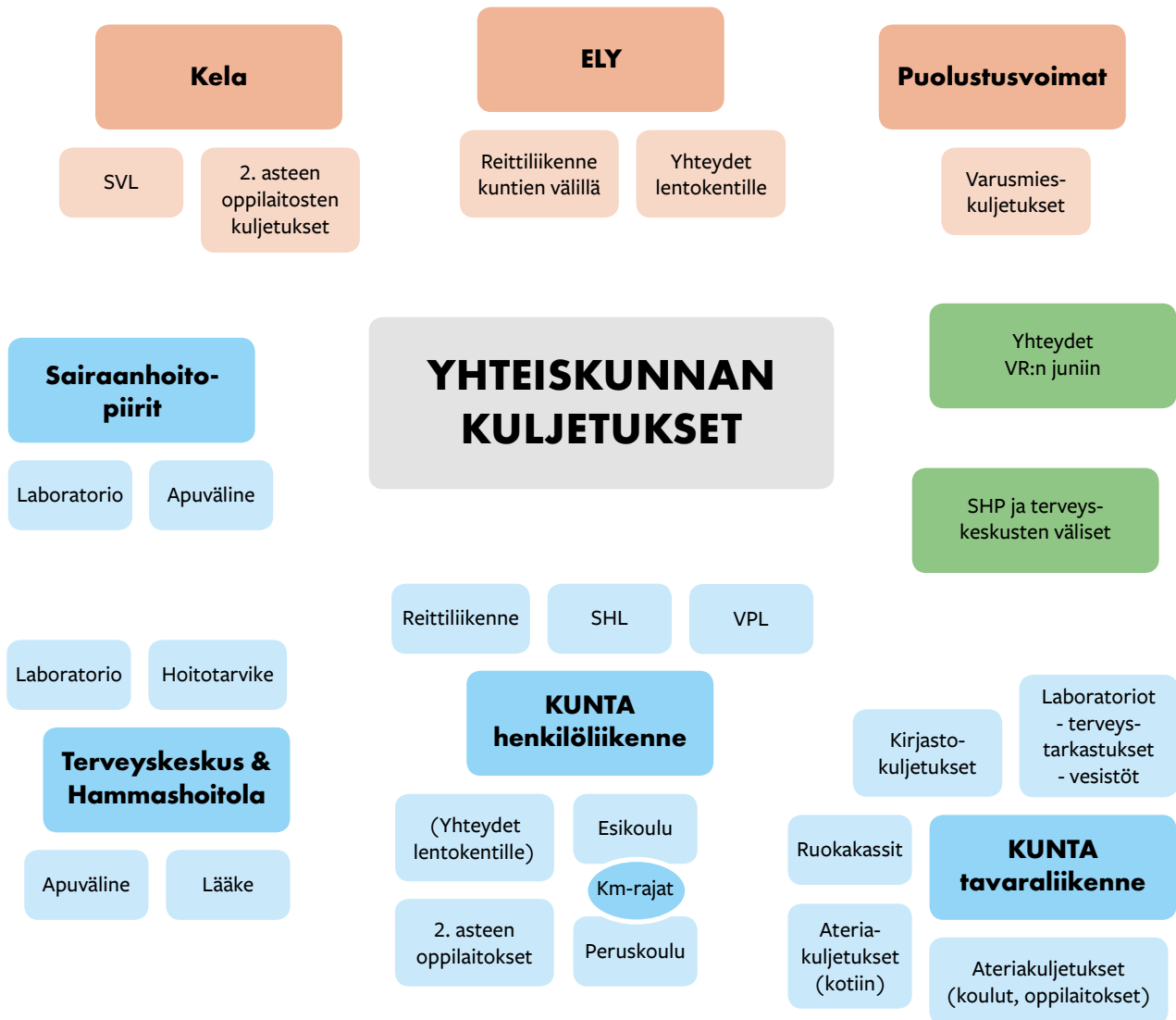
	Työllisten työssäkäynti				Työpaikat				Nettopendelöinti
	Työlliset	Omassa kunnassa	Muualta	Pendelöivien os. %	Työpaikat	Omassa kunnassa	Muualta	Pendelöivien os. %	
Halsua	455	340	115	25,3	435	340	95	21,8	-20
Kannus	2190	1502	688	31,4	2187	1502	685	31,3	-3
Kaustinen	1889	1192	697	36,9	1754	1192	562	32,0	-135
Lestijärvi	278	190	88	31,7	269	190	79	29,4	-9
Perho	939	766	173	18,4	907	766	141	15,5	-32
Toholampi	1210	830	380	31,4	1125	830	295	26,2	-85
Veteli	1338	799	539	40,3	1097	799	298	27,2	-241

Taulukko 3. Pendelöinti Kyytiin-hankealueella kunnittain

Alueen kuntien, JYTA:n ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoihin vuonna 2014 kului yhteensä noin 2,5 miljoonaa euroa. Osa liikenteestä oli avointa joukkoliikennettä, eniten koulukuljetuksissa.

Siton tekemän selvitystyön yhteydessä kävi ilmi, että kuljetuksiin liittyvä raportointi on melko haastavaa kunnille, erityisesti talouden osalta. Tiedon kokoamiselle ja raportoinnille ei ole yhtenäisiä pohjia tai toimintamalleja. Lisäksi vaihtelua on tietojen irrottamisessa kirjanpidosta.

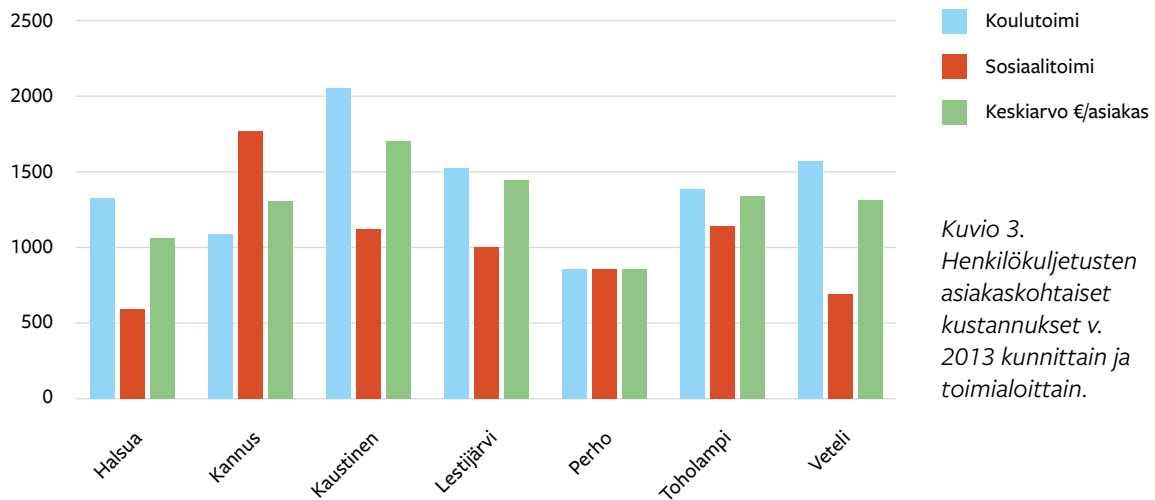
Liikennepalveluiden ydinkäyttäjryhmiä alueella on kaksi: koululaiset ja sosiaalitoimen kuljetustukipäätöksen saaneet asiakkaat. Henkilökuljetusten järjestämisen kustannukset ovat vaihdelleet eri kunnissa 60–120 euron välillä per asukas. Kuljetuskustannusten jakautuminen koulu- ja sosiaalitoimen kesken vaihtelee kunnittain (kuviot 3). Keskimäärin kuljetuspalveluiden



Kuvio 2. Julkisen sektorin eri toimijoiden kuljetustarpeita.

asiakkaana on hieman alle kahdeksan prosenttia kuntalaisista, vaihteluvälin ollessa Kanuksen noin viidestä prosentista Perhon noin 13 prosenttiin. Perhossa koulukuljetusten piirissä on niin lukumääräisesti kuin prosentuaalisesti eniten lapsia. Liikennepalveluista yhtenäisen kokonaisuuden muodostavat markkinaehtoinen reittiliikenne ja ELY-keskuksen hankkimat vuorot. Kuntasektorin kuljetuksissa on kuntakohtaisia vaihteluita vähintään kuljetusoikeuksien myönnössä ja tätä kautta palveluiden kohdentamisessa asiakkaalle.

Henkilökuljetusten asiakaskohtaiset kustannukset 2013 (€/asiakas)



Kuvio 3.
Henkilökuljetusten
asiakaskohtaiset
kustannukset v.
2013 kunnittain ja
toimialoittain.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisuudessa on alueella kehitettävää ja toisaalta paljon mahdollisuuksia säästöihin, palveluparannuksiin ja alueen asukkaiden tasa-arvoiseen kohteluun liittyen. Vuonna 2014 Sito arvioi, että potentiaalinen vuosisäästö hankealueella voisi olla vähintään 200 000 euroa vuosittain. *”Yksittäisten kuntien ja yksittäisten hallintokuntien yksin tehtynä säästöpotentiaalit ovat pienet, mutta kokonaisuutena suunniteltuna ja toteutettuna sote-sektori, kuntien sivistystoimen kuljetukset ja ELY-keskuksen liikenne muodostavat suuren potentiaalisen vuosisäästön.”* Esimerkiksi Keski-Pohjanmaan alueella tehdään noin 120 000 sairausvakuutuslain, sosiaalihuoltolain sekä vammaispalvelulain mukaista matkaa taksilla. Niistä noin kolmannes on Kelan korvaamia sairausvakuutuslain mukaisia matkoja, loput Soiten korvaamia SHL- ja VPL-matkoja.

Kuntien, Soitea edeltäneen peruspalveluliikelaitos JYTA:n ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen hankkimat kuljetuspalvelut olivat olleet pääsääntöisesti erillisiä hankintoja eikä niiden välillä ole aikaisemmin tehty yhteistyötä. Keväällä 2014 käynnistetyn kutsujoukkoliikenneselvityksen ensimmäisen vaiheen pohjalta käynnistettiin maaliskuussa 2015 ensimmäinen kuljetusten yhteissuunnittelu, jossa tavoitteena on yhdistää sosiaali- ja terveystoimen asiakkaiden kuljetukset, oppilaskuljetukset sekä ELY-keskuksen avoin joukkoliikenne. Suunnittelualueella kilpailutettiin yhteisenä resurssina sekä kuntakohtaiset että ylikunnalliset (Kannus, Toholampi) monipalveluliikenteet elokuussa 2015.

4. TOIMENPITEET JA TULOKSET

Tässä luvussa esitellään hankkeen toimenpiteitä ja tuloksia viiden kehittämisteeman kautta käsiteltynä. Liitteestä 1 selviää nopealla vilkaisulla, millaisten pienempien tai suurempien yksityiskohtien parissa hankkeessa on työskennelty. **Lukijaa suositellaan lukemaan liite 1 läpi ennen tähän lukuun syventymistä.** Tämä luku vetää näitä yksityiskohtia yhteen ja avaa tarkemmin joitakin niistä.

Kehittämisteema 1: Alueellisen joukko- ja henkilöliikennekoordinaation suunnittelu ja käynnistäminen

Jokilaaksottaiset kokoontumiset yhteisiksi keskustelualustoiksi

Koordinoitu yhteissuunnittelu käynnistyi kokoamalla kaksi jokilaaksottaista asiantuntijaryhmää, jotta kuntien välillä voisi olla mahdollisuus tehdä käytännön yhteistyötä. Näissä hankekuntien koulukuljetuksista vastaavat viranhaltijat keskustelivat hankekoordinaattorin johdolla kuljetuksiin liittyvistä ajankohtaisista asioista sekä suunnittelivat tulevia toimenpiteitä. Kokoontumiset kestivät muutaman tunnin kerrallaan ja niitä järjestettiin tarpeen mukaan, käytännössä syksyllä 2015 ja syksyllä 2017.

Hankkeen ohjausryhmässä oli laaja edustus eri kunnista ja organisaatioista. Ohjausryhmän kokouksetkin toimivat alustoina yhteisille keskusteluille ja mahdollisten yhteisten tavoitteiden luomiselle. Se selkeästi vähensi tarvetta jokilaaksottaisille kokoontumisille.

Aiemmin eri kuntien viranhaltijat eivät juurikaan keskustelleet yhdessä kuljetuksiin liittyvistä asioista. Työskentely tehtiin itsenäisesti oman kunnan sisällä ja neuvoja pyydettiin esimerkiksi ELY:stä tai Kuntaliitosta. Hankkeen myötä käynnistyneet yhteiset kuljetuksiin keskittyvät keskusteluhetket koettiin hyödyllisinä. Jatkossa kuljetuskeskustelut käydään todennäköisesti muiden kokoontumisien yhteydessä.

Osa koulumatkasta voi taittua näinkin mukavasti isoisän kyydissä



Yhteinen koulukuljetusopas antoi yhteisen suunnan koulukuljetusten käytännön toteutukseen, tarkennukset kunnittain

Kuntien käytännöt vaihtelevat koulukuljetuksissa. Esimerkiksi maksuttoman koulukuljetuksen kilometrirajat vaihtelevat hieman kunnittain. Perusopetuslain mukaan maksuttomien kuljetuksien raja on viisi kilometriä niin ala- kuin yläkoulussa. Jokaisessa hankekunnassa on kuitenkin eskarilaisille sekä 1.-2. luokkalaisille pienemmät kilometrirajat kuin laki vaatii, useimmiten kolme kilometriä. Tämä lisää kuljetettavien lasten lukumäärää ja kuljetuskustannuksia.

Yhteisten pelisääntöjen lisäämiseksi hankkeessa valmisteltiin koulukuljetusopas (liite 2), hyödyntäen pohjana Keski-Savon koulukuljetusopasta. Hankekuntien

oppaassa *”esitellään periaatteet, joiden mukaan oppilaalle myönnetään lakisääteinen maksuton koulukuljetus, kerrotaan kuljetusten järjestämisestä käytännössä sekä annetaan ohjeita kuljetusten aikaiseen käyttäytymiseen ja poikkeavien tilanteiden varalle.”* Hankekoordinaattori valmisti pohjan, ja kunkin kunnan tehtäväksi jäi täydentää tietyt osiot kuntakohteisilla tiedoilla. Näitä olivat muun muassa koulukuljetukseen oikeutuksen kilometri-rajat, toimintaohjeet linja-auton tai taksin jättäessä saapumatta ja toimintakäytännöt linja-autokorttien jakelussa.

Selvitettyjä, mutta ei toteutuneita yksityiskohtia koulukuljetuksien tehostamiseksi olivat muun muassa

- kouluaikojen aloitus- ja lopetusajankohtien muuttaminen
- keruupisteiden tarkastelu
- muutamien koululaisten sekä pientavaroiden kuljetus Posti-auton kyydissä
- ruokahuoltokuljetusten liittäminen koulu- ja sote-kyytien kokonaisuuteen
- selvitys koululaiskyytien iltapäiväkotitusten hyödyntämismahdollisuudesta palvelukuljetusten järjestämiseksi Vetelissä ja Kaustisella
- Ruoka-, ateriat- ja kauppakassikuljetusten liittäminen koulukuljetuskaluston vapaaseen aikaan Perhossa

Hankintaprosesseihin tarvittiin eniten apua

Osa kunnista kilpailutti koulukuljetuksiaan hankeaikana. Halsuan ja Lestijärven tarjouspyynnöissä hankekoordinaattori oli vahvasti mukana. Työ sisälsi kunnille taustatietojen keräämistä, yrittäjien kanssa vapaamuotoisia neuvotteluita ja kilpailutusasiakirjojen valmistelua viranhaltijoiden viimeisteltäväksi. Vetelin ja Kaustisen osalta tuki oli lähinnä aiempien kokemusten viestintuomista ja tarjousasiakirjoista tiedottamista. Vuonna 2017 hankintalakiin tuli muutoksia, mikä osaltaan lisäsi tehtävän selvitystyön määrää.

Tarjouspyyntöjen laadinnan avulla on auennut konkreettisesti muun muassa julkisten hankintojen edellyttämät hankintamallit. Kun hankinta jää alle kansallisen kynnysarvon (60 000 €), niin prosessi on kevyt ja tehokas. Kun hankinta ylittää kansallisen kynnysarvon, niin prosessi kokonaisuudessaan on työläs ja asiantuntemusta vaativa. Jos hankinta ylittää EU:n kynnysarvon (209 000 €), niin edelleen tulee uusia asioita huomioitavaksi. Varsinkin pienissä kunnissa eri kynnysarvot ylittävät hankinnat vaativat selkeät toimintamallit.

Kansallisen arvon ylittyessä hankinta on haasteellinen, mutta hallittavissa. EU-kynnysarvon ylittyessä uhkaavat kilpailuttamisen toteuttamisen osaamisvaatimukset nousta liian korkealle. Tahattomien virheiden tekemisen pelko on suuri. Tilanne on erityisen hankala, jos kilpailutuksia tekee harvoin ja oman työkuvan keskittyessä päätoimisesti esimerkiksi rehtorin tehtävien hoitamiseen.

Yhteistyö ELY:n kanssa auttaa kuntien viranhaltijoita työssään sekä kuljetuskustannusten hillinnässä

Kirjoittajana joukkoliikennevastaava Rauno Matintupa, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus



Kyytiin-hankkeen käynnistymiseen johtanut kehityspolku alkoi noin vuosikymmen sitten. Joukkoliikenteen järjestämistapojen muuttuessa sekä kuljetuksiin käytettävien määrärahojen niukkuudesta johtuen ELY-keskus käynnisti kuljetusten uudelleen organisointiin tähtääviä hankkeita 2010-luvun alkupuolella. Kaustisen seutukunta ja Kannuksen kaupunki olivat kiinnostuneita yhdeksi hankealueeksi. Tavoitteena oli kehittää ja kokeilla harvaan asutun maaseudun uusia liikennepalveluja, mahdollistaa ja jopa lisätä liikkumismahdollisuuksia eri kuljetusmuotoja yhdistelemällä.

Hanke käynnistettiin yhdessä näiden aktiivisten ja sitoutuneiden kuntien sekä JYTA:n kanssa. Kyläyhdistyksen aktiivinen osallistuminen edesauttoi hankkeen etenemistä. Se oli hyvä kanava ihmisten arjen liikkumisen tarpeiden selvittämiseen sekä tiedon välittämiseen. Hankkeiden jalkauttaminen onkin keskeinen tehtävä.

Ensimmäisen vaiheen tuloksena ELY-keskus kilpailutti oman liikenteensä lisäksi myös kuntien sosiaalipuolen (JYTA:n) kuljetuksia sekä kuntien koulukuljetuksia. ELY:n hankkimia liikenteitä hyödynnettiin tehokkaammin koulukuljetuksiin. Rakennettiin monipalveluauton päiväohjelma, johon sisällytettiin eri tahojen tarvitsemia kuljetuksia sekä varattiin tietty aika vapaasti muotoutuville asiointikuljetuksille. Yhteistyö toimi hienosti, vaikka liikenteiden kilpailuttaminen uudella tavalla aiheutti yrittäjäkentässä hämmennystä. Kaikkien kuljetusten kilpailuttaminenkin on tulevaisuutta, johon yrittäjien on hyvä sopeutua.

Ennen tarjouskilpailun ratkaisua pidettiin yrittäjille useita informaatiotilaisuuksia, joissa heille kerrottiin uudesta toimintatavasta. Tämä oli varmasti tarpeen ja hyödyllinen.

Kilpailuttamisprosessi on ELY-keskukselle tutumpaa, joten kunnat mielellään antoivat oman osuutensa prosessin hoitamisesta ELY-keskukselle. Kunnat päättivät kuitenkin itse kilpailuttettavan liikenteen palvelutasosta.

Kilpailuttaminen vaati tiivistä yhteistyötä kuntien, JYTA:n ja ELY:n kesken. Teetetty konsulttiselvitys ei ratkaise kaikkia kuljetusongelmia, vaan yrittää löytää uusia keinoja kuljetusten tehokkaampaan järjestämiseen.

Kyytiin-hankkeen myötä käynnistyi toinen vaihe kuljetusten kehitystyössä. Hankerahoituksella onnistunut hankekoordinaattorin palkkaaminen oli erinomainen toimenpide. Hän ehti paneutua nimenomaan kuntien arkiongelmien selvittelyyn ja ratkaisuihin. Tämä loi hyvät lähtökohdat eri tahojen kuljetusten järjeistämisen suunnittelulle, jonka pohjalta on helpompi järjestää niiden kilpailuttaminen.

Selkeänä havaintona oli, että kunnat tarvitsevat tukea omien kuljetustensa suunnitteluun, eri kuljetusmuotojen yhteensovittamiseen sekä kuntien välisten kuljetusten organisointiin.

Tähän tarvitaan joko konsulttia tai sitten omaa, kuntien yhteistä kuljetuskoordinoijaa. Tällainen henkilö tuottaa omat palkkakustannuksensa hyvinkin nopeasti ja säästää kunnan viranhaltijoiden aikaa omiin ydintehtäviinsä.

ELY:n näkökulmasta hanke eteni hienosti ja nyt ELY toivookin, että päästään jatkamaan alkuperäisen tavoitteen mukaisesti seuraavaan kolmanteen vaiheeseen. Siinä tavoitteena on hyödyntää digitaalisia keinoja kuljetusten organisointiin, tilaamiseen ja maksamiseen.

Kuljetusten järjestäminen on kustannustekijä. Kuljetusten yhdistelyllä ja uudelleen organisoinnilla saadaan säästöjä tai ainakin hidastetaan kustannusten nousua. Nämä eivät aina kuitenkaan kohtaa toisiaan, koska kustannukset ja säästöt kohdentuvat eri hallintokunnille. Siksi päättäjille pitää tuottaa laskelmia, josta ilmenee tämä kokonaisuus. Päättäjät tarvitsevat tätä tietoa pystyäkseen sitoutumaan hankkeisiin ja ilman päättäjien sitoutumista viranhaltijoiden on vaikea viedä hankkeita menestyksekkäästi eteenpäin.

Informaation jakamisen tärkeyttä ei saa unohtaa – tietoa hankkeen tavoitteista ja etenemisestä pitää jakaa sekä omalle organisaatiolle, palvelun tuottajille että käyttäjille.

Lopuksi vielä pitää olla myös rohkeutta ja uskaltaa kokeilla uusia toimintamalleja – myös digitaalisia! Ilman uusien asioiden testaamista ei kehitystä saada vietyä eteenpäin!

Kehittämisteema 2: Kuljetusyhteistyön tiivistäminen ja seudullisten kuljetuksia aiheuttavien toimintojen yhtenäistäminen

Sote-matkojen kehittäminen kuntayhtymän kautta

Keski-Pohjanmaan kunnat olivat perustaneet peruspalveluliikelaitos JYTA:n v. 2009. Sen myötä muun muassa VPL- ja SHL-kuljetuksien ja palvelukuljetusreittien organisointi jokaisessa jäsenkunnassa yhdistyi yhden organisaation tehtäväksi. Hankekoordinaattori pystyi sujuvasti ja luontevasti asioimaan yhden organisaation kanssa kehittämis-kohteena ollessa ns. sote-kuljetukset. Jos JYTAa/Soitea ei olisi ollut, kehitystyö olisi pitänyt tehdä jokaisen kunnan kanssa erikseen.

Hankekoordinaattori laati yhdessä JYTA:n yhdyshenkilöiden kanssa kuntakohtaiset palvelukuljetusreittien toimintaohjeet. Toimintaohjeista laadittiin kuntalaisille ohjelappunen kunnittain (esimerkkinä Toholammin ohjeet liitteenä 3). SHL- ja VPL-matkojen ohjeistus laadittiin ensimmäisen kerran kirjalliseen muotoon. Aiemmin ohjeistus oli levinnyt lähinnä suullisesti ihmiseltä toiselle. Kirjalliset ohjeet auttavat nopeassa tiedon jakamisessa sekä lisäävät niin matkustajien, kuljetusyrittäjien kuin matkoista vastaavan viranomaisen eli 31.12.2016 saakka JYTAn ja 1.1.2017 alkaen Soiten yhteistä käsitystä matkojen sisällöstä. Lisäksi ohjeet ovat apuna epäselvien tilanteiden selvittämisessä. Ohjeistus yhtenäisti käytäntöjä eri kunnissa.

Lestijärvellä onnistunut koulukuljetuskilpailutus

Lestijärvellä kokeiltiin uutta menetelmää koulukuljetusten kilpailutuksessa keväällä 2016. Yleensä kunnat kilpailuttavat koulukuljetukset itse määrittelemien reittien mukaan. Näin tehdään yleisesti myös kunnissa, joissa kilpailutuksia ei hoida logistiikan työkokemusta ja siihen liittyvää taustakoulutusta omaavat henkilöt. Lestijärven kunnan toteuttamassa kilpailutuksessa tarjousten antajat saivat ehdottaa omista lähtökohdistaan suunniteltuja reittejä. Silloin oikeus ja mahdollisuus suunnitella tehokkaimmat reitit on kuljetusalan ammattilaisella. Tarjouspyynnössä (liite 4)

”perusajatus on, että tarjouksella annetaan raamihinnat tarjouspyynnön liitteen 7 mukaisille ajoreiteille, jotka tarjoaja laatii ja esittää ne ao. liitteen puuttuvien tietojen täydentämisellä. Ajoreittien ja sitä kautta reittien pituuden mukaan määräytyy tarjouksen reittikohtaiset km-hinnat. Tarjouksessa annettujen raamihintojen perusteella valitaan liikennöitsijä sopimuskaudelle.”

Tarjouspyyntö sisälsi myös optiot palvelukuljetuksista ja yhden kunnanosan ateriakuljetuksista.

Lestijärvellä on perinteisesti saatu koulukuljetuksista vain yksi tarjous. Nyt tarjouksia saatiin viisi, kun toimittiin uudella tavalla ja käytiin etukäteen vapaamuotoista markkinavuoropuhelua. Näistä yksi tarjosi yhden suunnan kuljetuksia ja loput neljä koko aluetta. Voittanut tarjous

- alensi koulukuljetuskustannuksia aiemmasta noin 180 000 eurosta noin 130 000 euroon (hinnanlasku yli 25 prosenttia aiemmasta)
- lisäsi yhteysvälejä muutamalla kappaleella
- on toiminut moitteettomasti. Kunta, oppilaat, oppilaiden vanhemmat ja tarjouskilpailun voittanut yrittäjä ovat olleet kaikki tyytyväisiä kilpailutuksen lopputulokseen.
- antoi mahdollisuuden kunnalle markkinoida koulukuljetusten yhteyteen palvelukuljetuksia, joilla korvataan SHL:n mukaiset asiointikuljetukset
- on kestoaltaan 1+1 vuotta. Optiovuosi otettiin käyttöön lukukaudelle 2017–2018.

Kyläasiamiehen näkemyksiä maaseudun kuljetusten kehittamisestä

Kirjoittajana kyläasiamies Esa Erkkilä, Keskipohjalaiset Kylät ry



Olen kyläasiamiehen ominaisuudessa osallistunut Kyytiin-hankkeen ohjausryhmän työskentelyyn. Lisäksi olen ollut mukana muissa Keski-Pohjanmaalla toteutetuissa maaseudun henkilöliikenteeseen liittyvissä selvityksissä ja seminaareissa.

Kyytiin-hankkeen tuottama varsin tarkka tietomäärä alueemme maaseudun tuetuista henkilökuljetuksista, niiden rahoituksesta sekä kuntakohtaisista eroista oli yllättävää tietoa. Jopa pienessä Keski-Pohjanmaan maakunnassa tuotetaan usealla eri tavalla julkisesti tuettuja henkilökuljetuksia – miten isoja erot mahtavatkaan olla isoimmissa maakunnissa. Eri toimijat eivät pienessäkään kunnassa välttämättä keskustele keskenään kuljetusasioista.

Vaasan yliopiston aluetieteen opiskelijoiden jalkautuminen Toholammille ja siitä laadittu raportti nosti esille tiedottamisen tärkeyden asiointipalveluliikenteen ja muun julkisen liikenteen yhteydessä. Tarvitaan selkeät ohjeistukset siitä, miten palvelua käytetään. Lisäksi aikataulujen on oltava helppolukuisia sekä matkojen hinnoittelun avointa.

Kuntarajat eivät saa olla este joustavien ja asiakaslähtöisten kuljetusten järjestämiselle. Peruskoululaisille ja toisen asteen opiskelijoille on taattava inhimilliset kuljetusajat.

Pidän yhä tärkeämpänä, että asiakkaan näkökulma otetaan huomioon palveluita uudelleen muotoillessa. Sillä saadaan paremmin tarpeisiin vastaavia kuljetuksia. Eri henkilöryhmien yhdistely tuottaa säästöä ja mahdollistaa tuetun henkilöliikenteen jatkumisen maaseudulla. Osalla kylistä on tahtoa ja taitoa toimia myös palveluiden tuottajina, jonka uusi liikennepalvelulaki mahdollistaa.

Selvitin oman kyläni henkilökuljetuksia ja tunnistin tuettujen kuljetusten ulkopuolella erilaisia kimpapakyytejä harrastusten ja vapaa-ajan vieton yhteydessä. Eläkeläiset ja peruskoululaisten vanhemmat olivat näissä kuljetuksissa toimijoina. Tiedonvälitys toimi Facebookin ja WhatsApp:n kautta. Mihin mahtaakaan maaseudun kuljetukset edetä seuraavien kymmenen vuoden aikana, kun tietotekniikan hyödyntäminen etenee vauhdilla?

Ps. Oheisen kuvan olen ottanut syyskuussa 2017 Mutkalammin kyläyhdistyksen vieraillessa Unkarissa ystävyyskylässään Nagydobszassa. Ystävyyskylämme oli hankkinut EU-hankkeen kautta omistukseensa uuden 21-paikkaisen auton, jolla hoidettiin kylän koulu- ym. henkilökuljetukset.



Kehittämisteema 3: Asiointiliikenteen yhdistäminen monipalveluliikenteeksi

Monipalveluliikennettä kokeiltiin Kannuksessa ja Toholammilla. Siihen yhdistyi ELY:n, kunnan ja JYTA:n/Soiten matkoja, joten hankekoordinaattori toimi tarpeellisena linkkinä ja työrukkasena näiden organisaatioiden välillä. Valmisteluprosessista kerrottiin tarkemmin kehittämisteeman 1 kohdalla ELY:n kertomana. Hankekoordinaattori ratkoi monipalveluliikenteen käytännön arkipäivän tarpeita, ongelmia ja ilmiöitä. Tähän liittyi tiedottaminen (tilaisuuksissa puhuminen, netti- ja lehtitiedottaminen, esittelypäivien järjestäminen), seurantalomakkeen laadinta ja kuljetusyrittäjien kanssa eri asioiden läpikäyntiä tarpeen mukaan.

Toholammilla järjestettiin nimikilpailu monipalveluliikenteen tunnettuuden lisäämiseksi. Kuntalaiset saivat ehdottaa sopivaa nimeä uudelle palvelulle. Voittajaksi valikoitui TOPI, joka on lyhenne sanoista Toholampi Palvelu Innovaatio. Sen jälkeen monipalveluliikenteestä puhuttiin TOPI-autona tai TOPI-liikenteenä. Sen tunnettuutta yritettiin lisätä tutustumispäivän kiertoajelulla, käymällä kertomassa siitä sotaveteraanien ja eläkeyhdistyksen kokoontumisissa sekä muutoinkin sovitellen erilaisten kerhojen aikatauluja auton aikatauluun. TOPI-liikenne kulkee edelleen, vaikkakin käyttäjämäärät ovat vähäiset. Jotta käyttäjämääriä saataisiin kasvatettua, vaatisi se entistä enemmän eri toimijoiden yhteistyötä sekä tiedottamista. Kunnan ja sote-puolen edustajien tiivis yhteistyö ja esimerkiksi kodinhoitajien tiedottaminen tällaisen liikenteen mahdollisuudesta vaatisi jalkautumista ja asiakkaiden kohtaamista eri tavoin kuin nykyisillä resursseilla on ollut mahdollista tehdä.

Kannuksessa monipalveluliikennekokeilua ei jatkettu vähäisten käyttäjämäärien vuoksi. Kokeilun päättymisen jälkeen monipalveluliikennettä hyödyntäneet kuntalaiset ohjattiin ottamaan yhteyttä Soiteen, josko heillä olisi oikeus SHL- tai VPL-lain mukaisiin matkaoikeuksiin. Kun SHL:n mukaiset kuljetukset keskitettiin pelkästään tiettyinä aikana tapahtuvaksi palvelukuljetusliikenteeksi, haki moni henkilö VPL:n mukaista kuljetuslupaa ja osa oli siihen myös oikeutettu. Siis käytännössä osa SHL:n mukaisista asiakkaista muuttui VPL:n mukaisiksi kuljetusasiakkaiden.

Monipalveluliikenteessä kuin yleensäkin (koulu)kuljetuksissa on myös oleellista sopia erilliset hintatasot koulujen loma-ajoille. Esimerkiksi Toholammin kohdalla hankekoordinaattorille selvisi, että Toholammin palveluauton kilpailutuksessa autolla oli läpi vuoden sama päivähinta. Siten yrittäjällä oli oikeus laskuttaa myös koulujen loma-ajoilta sama päivähinta kuin kouluvuoden aikana, vaikka auton käyttöaika ei loma-aikoina kasvanut. Näin tapahtui vielä syyslomalla 2015. Hankekoordinaattori neuvotteli palvelua tuottavan yrityksen kanssa, että kyseiset kuljetukset hoidetaan koulujen loma-aikoina muulla tavoin. Palvelua tuottava yritys oli ymmärtäväinen ja suostui tehtyyn ehdotukseen. Joululomasta 2015 syyslomaan 2017 välillä sote-kuljetusten säästö oli tämän toimenpiteen johdosta noin 50 000 euroa (alv 0 %). Kuntien kannattaa käyttää asemaansa tällaisten tilanteiden korjaamiseksi.

Kehittämisteema 4: Älyliikenteen ja kutsuohjattujen palvelujen kehittäminen

Hankkeessa selvitettiin eri keinoja lisätä digitaalisuutta ja ”älyä” liikenteessä ja kuljetuksissa, jotta kutsuohjattu liikenne lähtisi käyntiin. Selvitysten voidaan todeta pääasiassa jakautuneen kahteen osa-alueeseen:

- eri kuljetusten optimointi uudella tavalla mahdollisesti ohjelmistoa hyödyntäen sekä
- matkanteon aikana käytettävä uudenlainen tekniikka.

Hankealueella ei ole aiemmin konkreettisesti edistetty toimia eri kuljetusten yhdistelemiseksi sopivaa ohjelmistoa hyödyntäen, joten sellaisen etsiminen alkoi ns. nollasta. Hankekoordinaattori selvitteli ja otti yhteyttä eri yrityksiin, jotka tarjoavat aiheeseen liittyviä palveluita. Selvitystyössä erityisen tärkeään rooliin nousi tiedonjako muualla Suomessa työskentelevien kuljetuskoordinaattorien kesken sekä vierailut muutamissa pitkään toimineissa matkojenyhdistelykeskuksissa. Selvitystyö piti aloittaa ”googlettelulla” ja kollegoilta kyselemällä, koska ei ole olemassa esimerkiksi verkkosivustoa, josta saisi kootusti tietoa markkinoilla olevasta kunnille sopivasta tarjonnasta.

Työskennellessä kävi ilmi, ettei hankeaika riitä lisäämään digitaalisia elementtejä kuntien kuljetuksiin. Kuntien näkökulmasta haasteen digitalisaation hyödyntämisessä tuo myös se, että ohjelmatoimittaja- tai optimointiyritykset tuottavat vain pyydetyn palvelun. Ensiksi pitäisi kunnolla tietää, mitä yritykseltä tilaa. Sen jälkeen yrityksen tuottaman optimointituotoksen vertaaminen nykyhetken toimintamalleihin jää tilaajan eli kunnan viranhaltijoiden vastuulle. Tähän vertailuun ei kunnissa välttämättä löydy resursseja. Korkeiden palvelukustannusten vuoksi kunnissa siten usein jää esimerkiksi koulukuljetusten optimoinnit manuaalityöksi, eikä optimointiohjelmia hyödynnetä.

Esimerkkinä tästä Perhossa oli aiemmin tehty koulukuljetusten optimointi kyseistä optimointipalvelua tuottavan yrityksen kanssa. Kunta ei ollut saatuun lopputulokseen tyytyväinen. Perhon kunnassa oli samanaikaisesti henkilöstövaihdoksia, jolloin optimoinnin tuottaneella yrityksellä ei ollut kunnasta keskustelukumppania, jonka kanssa lopputuloksesta olisi voinut keskustella. Hankekoordinaattori neuvotteli kyseisen yrityksen kanssa siten, että suoritetaan uusi optimointi ja sen tuloksia pyritään hyödyntämään. Optimointi suoritettiin kevään 2016 aikana yhdessä yrityksen ja Perhon kunnan edustajien keräämien tietojen pohjalta. Lopputuloksen perusteella ajoreitit eivät muuttuneet. Tähän olisi pitänyt olla huomattavasti enemmän aikaa paneutua ja perehtyä, jota ei projektin puitteissa ollut.



Älyliikenteen kehittämisen osalta asiat etenivät Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveystaloyhtymä Soitessa, jossa konkretisoitui kiinnostus ja halu muuttaa kuljetuksien hallinnointia, saada vaikutusmahdollisuus kuljetuspalveluiden tuottamiseen sekä niistä syntyviin kustannuksiin. Soiten mielenkiinto liittyi viiteen asiaan:

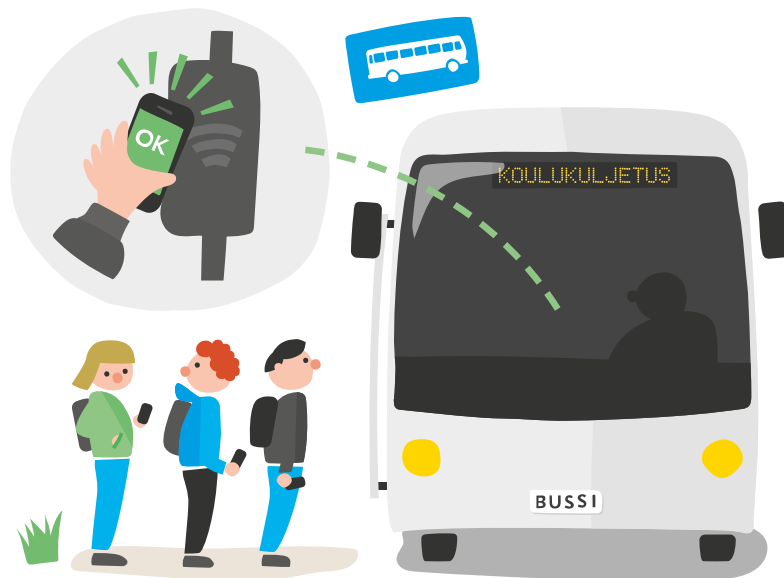
1. Kuljetuksiin liittyvien tietojen hallinta ja ohjaus digitaalisesti
2. Henkilökuljetusten yhdistelymahdollisuus
3. Pientavarakuljetusten yhdistämismahdollisuus henkilökuljetuksiin soveltuvilta osin
4. Kuljetusmahdollisuuksien mahdollisesti avaamiseen soveltuvilta osin julkisen liikenteen käyttöön, mikäli omistajaohjauksesta vastaavat hallintoelimet niin haluavat
5. Valmistautuminen maakuntahallinnon muuttumiseen, jolloin voivat SVL:n mukaiset ns. Kela-kuljetusten järjestämisvastuu siirtyä maakunnalle.

Soitessa valmisteltiin kuljetuskonsepti 17.10.–31.12.2016, jonka pohjalta suoritettiin eri osaluokkien kilpailutukset kevään 2017 aikana. Kyytiin-hanke ei ollut mukana Soitessa tehtävässä uudistustyössä, mutta toimi viestinvälittäjänä kuntiin. Kesän 2017 aikana toiminnan käynnistämistä valmisteltiin, ja uuden toimintamallin mukainen 1. vaihe alkoi 1.9.2017 VPL- ja SHL-kuljetusten erillistilauksiin perustuvalla keskitetyllä ohjauksella. Jatkossa mahdollisesti toteutuvat seuraavat vaiheet pitävät sisällään työ- ja päivätoiminta- sekä oppilaskuljetusten mukaan tuomisen samaan järjestelmään. Tällöin syntyy mahdollisuus hyödyntää niitä mahdollisuuksien mukaan myös erillistilauksiin perustuvissa kyydeissä. Tämän jälkeen seuraava vaihe on pientavaraliikenteen tuomien mahdollisuuksien läpikäyminen kokonaisuuteen. Sen jälkeen omistajien tahtotilan mukaan on vuorossa kuljetuskokonaisuuden avaaminen julkiseksi niiltä osin kuin se on mahdollista.

Yhdistelyn ohjelmisto ja operaattoripalvelu ostetaan ulkopuoliselta palveluntarjoajalta, omana työnä Soite tekee ns. hiljaisen ajan tilausten vastaanoton sekä liikenteen valvonnan. Soiten oman henkilöstön tekemä tilausten vastaanotto ja kirjaus järjestelmään sekä osittainen hallinta tuo myös Soitelle kokemusta tehtävien hoitamisesta. Mikäli myöhemmässä vaiheessa tarvetta ilmenee, on palvelun siirtäminen omaksi työksi helpompaa. Monessa kunnassa toimitaan niin, että kiireaika hoidetaan itse ja hiljaisen ajan palvelu ostetaan ulkopuoliselta palveluntarjoajalta.

Soitessa käytössä olevassa mallissa kuljetustilaukset siirtyvät hiljaisena aikana automatiikan avustuksella suoraan etusijajärjestyksen mukaisesti suoraan yrittäjälle, jolla on asiakkaan kuljetuksia vastaava ajoneuvo. Soiten kuljetuspalveluiden kokonaisuus muodostuu siis ohjelmistosta ja operaattoritoiminnasta, joiden avustuksella ohjataan eri paikkakuntien asiakastilaukset 14 asemapaikan kolmella tavalla erityyppiselle autoille. Autoissa matkatilausten vastaanotto, kuittaus, reitin etenemisen seuranta sekä laskutus tapahtuvat taksien osalta applikaatiolla. Omistajaohjauksesta vastaavien hallintoelimien niin halutessa on myöhemmin mahdollisuus laajentaa toimintaa myös muihinkin kuljetuksiin yksi osa kerrallaan (esim. ateriat - ruoka ja koulukuljetukset).

Yhdistelyn aloitusvaiheessa oli teknisiä ongelmia muun muassa tilausten vastaanotossa asiakkailta ja välittämisessä kuljetusyrittäjille. Ongelmista nousi suuri ja pitkäaikainen kohu paikallisissa medioissa. Tästä johtuen Soiten hallitus päätti 30.10.2017 irtisanoa palveluntuottajan kanssa tehdyn sopimuksen kuuden kuukauden irtisanomisajalla ja suorittaa kilpailuttamisen uudelleen. Uusi kilpailutus koskee ohjelmistoa ja operaattorityötä.



Koulukuljetusten maksukorttivaihtoehtojen tarkastelun jälkeen alueen koulukuljetuksissa pysyttiin olemassa olevissa tekniikoissa. Selvitetty Matkahuollon tarjoama peruskoululaisen matkakortti ei osoittautunut käteväksi vaihtoehdoksi hankekuntien koulukuljetuksiin, koska olisi vaatinut osalta olemassa olevilta yrittäjiltä lukulaitteiden hankinnan.

Hankealueella olisi kysyntää keskitetysti koulutoimistosta hallinnoitavalle ohjelmistolle. Ohjelmistoon sisältyisi koululaisen kortti, joka voisi olla koululaisen puhelimessa oleva QR-koodi. Mikäli oppilaalla ei ole älypuhelin, niin hänelle tulostettaisiin QR-koodi. Ohjelmistoon sisältyisi yrittäjäsovellus, jonka yrittäjä lataa älypuhelimeensa, minkä avustuksella QR-koodeja voisi sitten lukea. Tällöin olisi aina reaaliaikainen hallinta- ja tietojärjestelmä koululaisten kuljetuksiin. Tällaista ei tällä hetkellä ollut olemassa tai ei ainakaan ole löytynyt, niin tältä osin selvitys jäi odottamaan tekniikan kehittymistä.

Kehittämisteema 5: Alueen kehittämien toimintamallien ja saatujen kokemusten levittäminen muille maaseutualueille sovellettavaksi

Viestintää ja tiedonjakoa tehtiin usealla rintamalla:

1. hankekunnissa viranhaltijoiden väliset keskustelut ja tiedonjako
2. alueen kuljetusyrityksien kanssa käyty keskustelut ja tiedonjako (erityisesti taksit ja linja-autoliikenne)
3. kuntalaisille tiedottaminen ja kertominen uusista vuoroista, reiteistä ja yleisesti kuljetuksista
4. verkostoituminen ja keskustelut valtakunnan tasolla kuljetuskollegoiden kanssa.

Viranhaltijoiden välisistä keskusteluista on kerrottu aiemmissa kohdissa. Alueen kuljetusyrityksien kanssa käsiteltiin muun muassa tulevia avautuvia kilpailutuksia paikkakunta-kohtaisissa liikennöitsijätilaisuuksissa. Lisäksi kilpailutukset voittaneiden kuljetusyritysten kanssa käytiin jatkuvaa yhteydenpitoa toiminnan valvomiseksi ja kehittämiseksi. Tämä yhteydenpito tapahtui puhelimitse, sähköpostitse ja kasvotusten. Tällaista vuoro-vaikutusta eri toimijoiden kesken ei kannata väheksyä, vaan sen pitäisi olla keskeisessä roolissa toimintojen kehittämiseksi. Tällöin saadaan luotua kaikkia osapuolia parhaalla tavalla palvelevat ja kustannustehokkaat kuljetuspalvelut.

Kuljetuspalveluiden kohdeyleisöä eli vanhuksia, vammaisia ja kuntalaisia yleensä tavoiteltiin

- lehti-ilmoituksilla ja lehtijutuilla
- kuntien ja seutukunnan verkkosivuilla ja facebookissa
- kuntatiedotteissa
- kiertoajelulla vanhusten viikon yhteydessä Toholammilla sekä kuljetusten teemapäivillä Kannuksessa ja Toholammilla
- Toholammilla ja Kannuksessa veteraaneille ja eläkeläisille järjestetyt erilliset infotilaisuudet palveluliikenteestä
- jalkautumalla eri tilaisuuksiin kuten kylien kokouksiin tai ikäihmisten kokoontumisiin, kuten Toimintatori Toholammilla
- Muiden tahojen, kuten Keski-Pohjanmaan liiton ja JYTAn järjestämissä tapahtumissa maakuntaradion tekemillä jutuilla, aiheena mm. Lestijärven koulukuljetukset ja 2016 vuoden alussa Kyytiin-hanke.

Vaikka viestintää tehtiin monipuolisesti eri kanavissa, ei viestintää voi koskaan tehdä tarpeeksi. Yksi keskeinen viestinnällinen muutos maaseudun kuljetuksiin liittyen olisi saada kuljetuksien aikataulutiedot mahdollisimman helposti älypuhelimella tai muulla älylaitteella löydettäviksi. Tämä on erityisen tärkeää nuorien houkuttelemiseksi julkisen liikenteen kyytiin nyt ja jatkossa. He ovat tottuneet löytämään tiedon nopeasti internetistä, eikä kuntien nykyinen tapa viestiä aikatauluista paperisissa kuntatiedotteissa tai omilla verkkosivuillaan pdf-muodossa ole nuoria kiinnostava tai juurikaan tavoitettava viestintätapa.

Valtakunnallinen verkostoituminen käynnistyi muun muassa selvittäessä Suomessa toimivien matkojenyhdistelykeskuksien toimintaa. Kyytiin-hankkeen ideoimana ja muiden tahojen toteuttamana kokoontui maaseudun julkisen henkilöliikenteen parissa työskenteleviä viranhaltijoita eri puolilta Suomea muutama otteeseen. Tämän

tiimoilta järjestettiin myös kansallisia seminaareja, joissa yhdessä luennoi Kyytiin-hankekoordinaattori ajankohtaisista havainnoistaan.

Ulkopuolista tarkasteluapua maaseudun henkilöliikenteeseen järjestyi maaliskuussa 2017. Ryhmä Vaasan yliopiston aluetieteen opiskelijoita toteutti maisterivaiheen opintoihin kuuluvan kenttäkurssin Toholammilla. Kurssin aikana järjestettiin kyläläisille eri puolilla kuntaa neljä työpajamaista keskusteluiltaa, joissa keskusteltiin henkilöliikenteen kehittämistarpeista sekä kuultiin kokemuksia nykyisistä henkilökuljetuspalveluista. Opiskelijat laativat aihepiiristä yli 40-sivuisen raportin *”Liikkuminen muutoksessa - Elinvoimainen Toholampi”* toimenpide-ehdotuksineen (raportti valitettavasti ei ole ladattavissa verkosta). Toimenpide-ehdotukset olivat (tiivistetysti):

- aiempaa tehokkaampi tiedotus ja markkinointi tarjolla olevasta liikennetarjonnasta
- kunnan kaikkien vuorotietojen kerääminen yhdelle verkkosivulle
- paperisia aikatauluja jakoon koteihin, kauppoihin, kirjastoon
- vuorojen lisääminen työmatkaliikennettä tukevaksi (vuorojen laajentaminen tunnilla aamu- ja iltapäivisin)
- biopolttoaineen käyttö ja sen aktiivinen esilletuonti
- ruokakassikuljetusten yhdistäminen palveluliikenneauton yhteyteen
- kannustaminen ryhmäkuljetuksiin

Hankeaikana selkeytyi käsitys siitä, millainen henkilöliikenteen ja kuljetuksien toimintamalli sopii maaseutu ympäristöön. Tästä tarkemmin viimeisessä luvussa 6.

5. YHTEENVETO

Tässä luvussa vedetään yhteen, kuinka hankkeen 4 tavoitetta ja 2 pidemmän aikavälin vaikutusta ovat hankkeen myötä toteutuneet tai toteutumassa.

Hankkeen tavoitteena oli:

1. Muodostaa joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksesta hallitumpi ja tehokkaampi kokonaisuus yhdistämällä eri sektorien, kuntien ja ELY:n kuljetuksia

Nopeimmin ja näkyvimmin kuljetusten yhdistely lähti etenemään Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveystalvvelukuntayhtymä Soiteissa, jossa myöhempänä tavoitteena on laajentaa yhdistelyä muihinkin kuljetuksiin askel askeleelta. Myös ELY:n ja kuntien välinen yhteistyö jatkui toimivana. Kunnissa henkilö- tai tavarakuljetukset eivät konkreettisesti edenneet kohti tehokkaampaa kokonaisuutta tai yhdistelyä. Kuntien sisällä sektorirajat eivät pysyvästi ylittyneet, vaikka siihen mietittiin ja selvitettiin eri keinoja. Kuljetuksiin liittyvät raportointi ja kustannusten irrottaminen kirjanpidosta ovat edelleen vaihtelevia kunnittain, yhtenäistämistä tai muita muutoksia ei tapahtunut.

2. Kehittää monipalveluliikenteen toimintamalleja maaseudulle

Monipalveluliikennettä kokeiltiin Toholammilla ja Kannuksessa. Toimintamalli jäi käyntiin Toholammilla ja päättyi Kannuksessa vähäisten käyttäjämäärien vuoksi. Toholammilla käyttäjämäärissä olisi varaa kasvaa. Tämä edellyttäisi muun muassa markkinointia.

3. Löytää alueelle soveltuvien älyliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen yhdistelmiä

Kunnissa ei otettu hankeaikana käyttöön älyliikenteen elementtejä, vaikka niitä etsittiin muun muassa Perhoon. Syksyllä 2017 Soite uudisti SHL- ja VPL-kuljetuksiin liittyvän ketjun aina asiakkaiden kuljetuksiin liittyvien tietojen ja autoilijoiden liittyvien sopimus- ja kalustotietojen sekä asiakkaiden tilaustietojen hallitsemiseen. Uusi toimintamalli perustuu yhdellä järjestelmällä kuljetuksien ohjaamiseen digitaalisesti ja taksiryrittäjillä applikaation hyödyntämiseen.

4. Levittää uusia toimintamalleja ja hyviä käytäntöjä valtakunnallisesti

Hanke onnistui hyvin verkostoitumaan eri puolella Suomea työskentelevien julkisen henkilöliikenteen ammattilaisten kanssa, joten uudet tiedot ja näkemykset maaseudun henkilöliikenteen nykytilanteesta mahdollisuuksineen ja ongelmineen ovat levinneet. Ohjausryhmässä toiminut rahoittajan edustaja hyödynsi voimakkaasti Kyytiin-hankkeen tuottamaa tietoa omassa valtakunnallisessa maaseutupoliittisessa työssään. Tavoitteena oli päivittää ja lisätä kansallisella tasolla niin viranomaisten kuin maaseudun kehittäjien tietotaitoa maaseudun henkilöliikenteestä. Samanlaista valtakunnallista tiedonjakoa tekivät omissa verkostoissaan myös kylätoiminnan edustaja ja ELY:n edustaja.

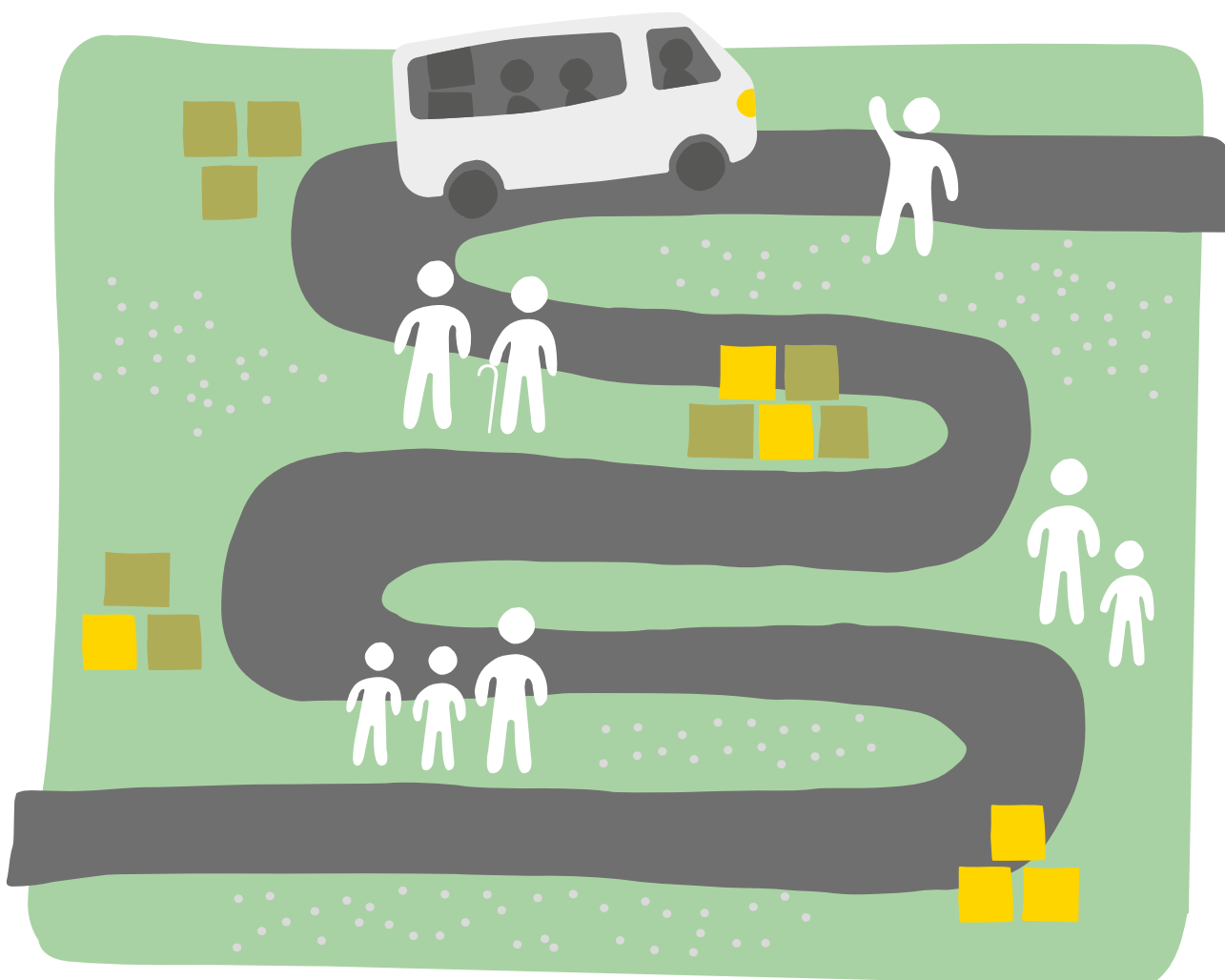
Vaikutukset pidemmällä aikavälillä:

5. Asiointiliikenteen turvaaminen ja parantaminen maaseutualueilla

Hankkeen myötä kuljetusasiat ovat hankekunnissa keskusteluissa. Yhä selkeämmin nähdään, että kuljetukset voisivat muodostaa tehokkaammankin kokonaisuuden (vrt. kuvio 2). Siihen tarvittaisiin päätoiminen työntekijä. Tarvetta asiointiliikenteelle on tulevaisuudessakin maaseutualueilla.

6. Tehokkuuden lisääminen ja taloudelliset säästöt kuljetuspalveluissa

Taloudellisten säästöjen suuruudet vaihtelivat kunnittain. Yksittäinen menestysaskel oli Lestijärven kunnan koulukuljetusten kilpailutus uudella tavalla ja siitä syntyneet säästöt palvelutason kärsimättä. Keskeinen onnistuminen oli myös Toholammin kunnan palveluliikenteeseen liittyvän sopimuksen toiminnallinen muutos. Näiden kahden muutoksen yhteissäästö on yli 100 000 euroa. Lisäksi Halsuan koulukuljetusten kilpailutus toi taloudellista säästöä ja tehokkuutta kunnan koulukuljetuksiin. Toisaalta kuljetuskustannusten nousun estäminen tai hidastaminen ilman yhdistelyjen tekemistä digitaalisesti on jo sinänsä saavutus. Vertailukelpoisia kuljetuksiin liittyviä talouslukuja on edelleen haasteellista saada.



6. POHDINTA JA JATKOTOIMENPIDE- EHDOTUKSET

6.1. Hankekoordinaattorin pohdintaa

Palvelupisteiden määrän vaikutus kuljetustarpeisiin

Sote- ja maakuntauudistuksen valmistelu käynnistyi tämän hankkeen aikana. Arvioita uudistuksen vaikutuksesta palvelupisteiden määrään tulevaisuudessa on kahdenlaisia: palvelupisteiden määrä joko vähenee tai pysyy ennallaan. Uusia palvelupisteitä ei oleteta syntyvän, ei maaseudulle eikä kaupunkeihin.

Palveluverkon tiheydellä on oleellinen vaikutus kuljetuskustannuksiin tulevaisuudessa erityisesti maaseutuvaltaisissa kunnissa ja maakunnissa. Mitä harvemmassa pisteet ovat ja mitä enemmän ihmisiä asuu niistä etäällä, sitä suurempi paine kohdistuu kuljetuksiin tulevaisuudessa. Osa palveluista on korvattavissa sähköisesti etäpalveluna, mutta osa palveluista on saavutettava jatkossakin fyysisesti. On vaikea ennustaa, tuleeko suoranaisia säästöjä kuljetuksissa tulevaisuudessa, koska kyytiä tarvitsevien määrä todennäköisesti kasvaa ja matkat pitenevät. Uuden teknologian hyödyntäminen kuljetuksissa mm. yhdistelemällä varmistaa sen, etteivät kuljetuskustannukset nouse isolla kertoimella. Siksi tarvitaan yhteistyötä, yhdistelyä ja uusia otteita.

Kuljetuksien koordinointi tehdään lähes oman toimen ohella

Erilaisiin kuljetuksiin kuluu pelkästään Kaustisen seutukunnan kunnissa ja Kannuksen kaupungilla yhteensä muutama miljoona euroa. Kustannusten suunta on enemmänkin nouseva kuin laskeva, jos asioihin ei tartuta digitaalisuutta hyödyntäen.

Maaseudulla kuntien kuljetuksien hallinnointiin liittyy kuitenkin muutamia elementtejä, jotka hidastavat kuljetuksien kehittämistä ja tarkastelua. Elementit ovat:

- Kuljetukset eivät ole kenenkään kokopäivätoiminen tai edes puolipäiväinen työtehtävä.
- Kuljetuksia hallinnoivat henkilöt ovat esimerkiksi sivistys- tai sote-sektorin työntekijöitä. Heidän koulutustaustakin saattaa olla sivistys- tai sote-alalta. Kuljetuksiin tai hankintoihin liittyvää koulutusta ei heillä ole välttämättä lainkaan.

Kuljetusten kehittäminen on haastavaa työntekijöiden rajallisella ajalla. He tarvitsisivat tiivistä, valmiiksi pureskeltua tietoa, kuinka (maaseutukontekstissa) voi kuljetuksia kehittää. Jatkossa pitäisi aihepiirin koulutuksissa, seminaareissa ja materiaaleissa antaa huomattavasti enemmän välineitä kuljetusten sektorirajojen ylittämiseen. Ei saa ruokkia vain yhtä sektorinäkökulmaa. Täytyy pitää huolta siitä, että koulutukset, seminaarit ja materiaalit ovat taloudellisesti, maantieteellisesti ja aikataulullisesti saavutettavissa. Kunnissa joudutaan tarkasti miettimään, mihin on käytettävissä aikaa ja rahaa. Silloin edulliset tai maksuttomat ja etänäkin saavutettavat tilaisuudet ovat houkuttelevia ja vaikuttavia.

Hankkeen aikana heräsi kysymys siitä, mikä taho tuottaa materiaalia, joka tunnistaa

- pienten (maaseutu)kuntien tarpeet
 - tarpeen ylittää sektorirajoja sekä
 - pystyy antamaan konkreettisia neuvoja hallintoon, prosesseihin ja tekniikkaan liittyen.
- Sellaista tahoa ei ole tiedossa, koska kokonaisuus ei vaikuta olevan kunnolla minkään tahon hyppysissä.

Koulukuljetushankinnoissa kehittämispotentiaalia

Koulukuljetusten sopimukset ovat alueella olleet melko lyhyitä. Kuljetusyrittäjien ammattitaitoa voisi hyödyntää niissä paremmin, kuten Lestijärven esimerkki osoittaa. Pidemmät hankinta-ajat hyödyttävät molempia osapuolia, eli niin tilaajia kuin tarjoajia. Kun kuljetuksien hankintaväli pitenee, kuluu kilpailutuksiin vähemmän työaikaa julkishallinnossa. Yrittäjät voivat investoida kalustoon ollessaan varmempia pidemmästä sopimuksesta. Painoarvoa on myös sillä, että koululaiset ja heidän huoltajansa saavat asioida tutun palveluntarjoajan kanssa pidempään. Sujuvuus, tuttuus ja rutiinit ovat eduksi koulukuljetuksissa mitä pienempien lasten kanssa toimitaan.

Toisaalta pienimuotoinen haaste voi olla tarjouspyyntöihin annettujen vastausten laatu. Yrittäjiltä saadut tarjoukset ovat joskus teknisesti sellaisia, että niistä on vaikea saada poimittua tarvittavia vastauksia. Tällöin vastausten vertailu vaikeutuu tai tarjouksia joudutaan pahimmillaan hylkäämään. Näin käy useammin silloin, kun kilpailutuksen sisältöä on jotenkin muutettu aiempiin kilpailutuksiin verrattuna.

Tulevaisuudessa kilpailutuksien lukumäärä tulee todennäköisesti kasvamaan. Kilpailutuksien taloudellinen arvo myös kasvanee maakuntauudistuksen myötä suurentuvissa hankinnoissa. Siksi kuljetusyrittäjien kannattaisi kehittää osaamistaan kilpailutuksiin vastaamisessa. Myös infotilaisuudet ennen kilpailuttamista parantavat kilpailutusprosessia molempien osapuolien kannalta. Fiksusti läpiviety kilpailutus on kaikkien etu.

Kela on toivottu kumppani kuljetusten kehittämistyöhön jatkossakin

Kun lasketaan yhteen ELY:n, kuntien, Soiten ja Kelan hankkimat matkat, niin periaatteessa liikkumismahdollisuuksia on tällä hetkellä paljonkin maaseudulla. Mutta varsinkin taksilla tehtävät matkat kuitenkin koetaan suljettuina yksilökyyteinä. Ilmeisesti johtuen siitä, että olemassa olevaa liikennettä ei välttämättä tiedosteta ja totutut toimintatavat niin eri sektoreilla kuin asiakkaidenkin mielissä ohjaavat yksilökyytien käyttöön. Siirtyminen yksilöliikenteestä joukkoliikenteeseen ja suljetusta kuljetuksesta avoimeen kuljetukseen olisivat erittäin hyviä tavoitteita yhteiskunnan korvaamiin tai järjestämiin kuljetuspalveluihin. Tästä antaa osviittaa jo Soiten matkojenyhdistelytoiminta.

Tarvitaan yhdistävä tekijä, joilla luotaisiin mahdollisuus matkojen yhdistelyihin ja hallintaan. Lisäksi soveltuvalta osin myös muita kuljetustarpeita pitäisi pystyä hallitsemaan samassa kokonaisuudessa. Kuljetusten palvelukeskus voi olla tällainen, ikään kuin aiemmin käytössä ollut matkojen yhdistelykeskus, mutta tuotuna 2010-luvun digitalisaatio-maailmaan ja huomioiden samalla myös muut kuljetustarpeet. Näitä ovat esimerkiksi ateria-, kauppakassi- ja pientavaralähetykset.

Maaseudun julkisen henkilöliikenteen tehostamiseksi on eri toimijoiden yhdistettävä

resurssejaan. Näin on käynnissä Keski-Pohjanmaan alueella, kun Soiten toteuttaman SHL- ja VPL-matkojen yhdistely saattaa laajentua myös muihin kuljetuksiin. Toivottu kumppani on edelleen Kela, joka SVL-lain eli sairausvakuutuslain mukaisten matkojen korvaajana on suuri julkisen henkilöliikenteen kustantaja. Näiden matkojen yhdistely muihin yhteiskunnan tarjoamiin matkoihin toisi tarvittavaa volyymia yhdistelyn tehostumiseksi sekä kansantalouden tasolla selkeitä säästöjä.

Liikennepalvelulain vaikutukset maaseutukunnissa

Suuren muutoksen liikenteen ja kuljetusten arkipäivän hallintaan ja toteuttamiseen mahdollistava liikennepalvelulaki (laki liikenteen palveluista) astuu voimaan kokonaisuudessaan 1.7.2018. Lain tavoitteena on edistää uusien palvelumallien syntymistä, helpottaa markkinoille tuloa, purkaa kilpailua rajoittavaa kansallista sääntelyä ja keventää julkista ohjausta.

Liikennepalvelulain myötä tulee lisää liikennepalveluiden tarjontaa sekä edellytyksiä parantaa toiminnan kannattavuutta harvaan asutuilla alueilla. Erilaisille liikenteen toimijoille tulee mahdollisuus yhdistellä eri kuljetusmuotoja ja siten tehostaa toimintaansa. Kansalaisille tämä tarkoittaa monipuolisempia ja joustavampia liikennepalveluja. Jatkossa henkilö- ja tavarakuljetuslupien edellytykset ovat samat, joka helpottaa erilaisten kuljetusten yhdistelyä ja todennäköisesti parantaa palveluja myös harvaan asutuilla alueilla.

Laki vaikuttaa kuntaan hallinto-organisaationa silloin, kun kunta tekee kuljetuksiin liittyviä hankintoja. Suurempi vaikutus ja merkitys lakimuutoksella kuntaan lienee ihmisten ja yritysten kanssa toimivana yhteisönä. Maaseutukuntien toiminnalla ja asenteella on merkitystä, kuinka nopeasti kuntalaiset ja alueen yritykset omaksuvat lain tuomat mahdollisuudet. Kunnat voivat vaikuttaa ihmisten liikkumisvalintoihin mm. ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi liikenteen osalta. Kunnat ovat kuljetusyritysten merkittävä asiakas, joten kuntien valmius hyödyntää uusia liikkumispalveluja vaikuttaa suoraan uudenlaisten toimintatapojen syntymiseen



kuljetussektorilla. Kuvio julkisen sektorin eri toimijoiden kuljetustarpeista (s. 14) muistuttaa kunnallakin olevan monta kohtaa, joissa se voi petrata kuljetuksiin liittyvää toimintaansa yhdessä kuntalaisten ja yritysten kanssa.

Lähivuosina liikennealalla Suomessa tullaan näkemään paljon erilaisia kokeiluja ja innovaatiota, maaseudullakin. Tässä tilanteessa passiivisuus lienee huonoin vaihtoehto, mutta kärkijoukoissakaan ei ole pakko olla. Kuntien kannattaisi olla avoimia yhteistyölle ja seurata, miten liikenneala kehittyy sisällöllisesti seuraavat vuodet. Pullista saa poimia rusinat tai lähteä leipomaan pullia itse.

Applikaatiot, alustat ja käyttöjärjestelmät – sisällöt ja ehdot neuvoteltava

Vuonna 2018 kokonaisuudessaan voimaantuleva liikennepalvelulaki kannustaa voimakkaasti digitaalisuuden lisäämiseen kuljetuksissa ja liikenteessä, jotta edellytykset liikenteen tehostumiselle paranevat. Digitaalisuuden lisääntyminen tarkoittaa erilaisten ohjelmistojen, applikaatioiden, alustojen, sivustojen ja käyttöjärjestelmien kasvavaa tarjontaa.

Digitaalisia tuotteita tulee tuomaan markkinoille niin kotimaiset kuin ulkomaiset toimijat. Osa toimijoista on pitkän linjan kokeneita toimijoita, osa taas tuoreita startup-yrityksiä. Osa panostaa aktiiviseen kuntakontaktointiin, osa ei. Tämä asettaa kuljetuksista vastaavat henkilöt monilla tavoin uuden tilanteen eteen. Samaan aikaan pitäisi tietää, millaisia ovat kunnan ja matkustajien tarpeet nyt ja tulevaisuudessa sekä millaista tarjontaa on markkinoilla tarpeiden tyydyttämiseen. Sen perusteella pitäisi päättää, minkä yrityksen palveluun päätyisi. Tarjolla olevia tuotteita pitäisi pystyä myös analysoimaan ja vertailemaan sisällöllisesti: onko tuote yksityiskohdiltaankin jo valmis ja toimiva? Jos ei, niin kuuluuko tuotekehitys sovittuun könttätai kuukausimaksuun?

Toimintakentän muutos tulee haastamaan hankintojen valmistelu- ja toteutusprosessin. Hankintasopimukset on osattava neuvotella kohtuuhintaisiksi myös niihin tilanteisiin, jos tuotetta pitää kunnan toiveesta tuotekehittelä toimivammaksi. Tämä ei koske pelkästään maaseudun pieniä kuntia, vaan jokaista suomalaista kuntaa. Hienoa olisi, jos kuntien ja valtion kuljetuksia hallinnoivat viranhaltijat voisivat tässä tehdä ammatillista yhteistyötä ja keskinäistä tiedottamista.

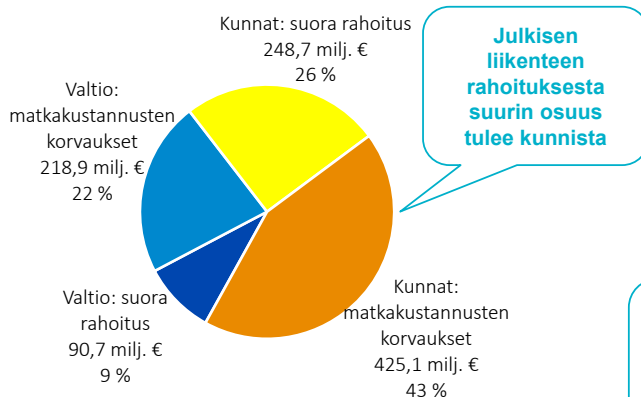
Säästöille tuleekin kasvot

Julkinen sektori ostaa yrityksiltä paljon kuljetuksia. Esimerkiksi taksien yli miljardin euron liikevaihdosta julkisen sektorin kustantamia matkoja oli lähes puoli miljardia. Tästä summasta Kelan myöntämät korvaukset taksilla suoritetuista kuljetuksista olivat 136 miljoonaa euroa vuonna 2013. Myös linja-autoliikenteen liikevaihdosta julkisen sektorin hankkimien matkojen osuus on 40 prosenttia. Julkisen sektorin organisaatioista kunnat ostavat eniten kuljetuksia (kuva 2). Siksi kuntien päätöksillä on vaikutusta yritysten toimintaan.

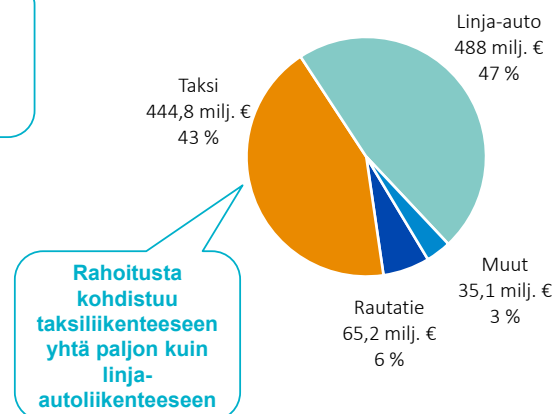


Julkisen liikenteen rahoitus 2015

Kokonaisrahoituksen lähteet



Kokonaisrahoituksen kohdentaminen



Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015, Liikenneviraston tilastoja 6/2017

Kuva 2: Julkisen liikenteen rahoitus vuonna 2015 (Lähde: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2017)

Julkisella sektorilla on täysi oikeus ja velvollisuus etsiä keinoja hankkimiansa kuljetuksien tehostamiseen, jotta muun muassa nouseviin kustannuksiin ja verovarojen kulumiseen voidaan tarttua. Maaseudulla julkinen henkilöliikenne on tänä päivänä usein paikallisten yrittäjien voimin hoidettua. Jos julkinen sektori onnistuu säästämään kuljetuskustannuksissa esimerkiksi hyvällä kilpailutuksella tai digitaalisella matkojen yhdistelyllä, voi saavutetuille säästöille yllättäen tulla kasvot. Ne kasvot kuuluvat yrittäjälle tai yrittäjille, jonka liikevaihto on supistunut tai liiketoiminta loppunut kokonaan julkisen sektorin hankkiessa yritykseltä vähemmän palveluita. Tämä fakta on kunnissa muistettava ja keskusteltava etukäteen henkilöstön ja mielellään keskeisten luottamushenkilöidenkin kanssa, jotta mahdollisilta ylilyönneiltä vältytään.

Viestintä, sosiaalipalvelun leima ja palveluiden käyttö

Viestintää kuljetustarjonnasta ei voi tehdä koskaan liikaa. Tällä hetkellä tiedonsaanti kunnan julkisen liikenteen aikatauluista on vaihtelevaa. Useimmiten tieto on löydettävissä paikallislehdessä ja kunnan verkkosivujen syövereistä. Liikennepalvelulaki edellyttää vuodesta 2018 lähtien reittiaikataulujen toimittamista digitaalisessa muodossa. Tämä saattaa monet kuljetusyrittäjät ja tietoa jakavat viranomaiset uuden tilanteen eteen, kun lehti-ilmoitukset ja pdf-tiedostot eivät enää riitäkään. Lain edellyttämä muutos on kuitenkin askel oikeaan suuntaan. Esimerkiksi nuoret on helpommin saatavissa julkiseen kulkuneuvoon kyytiin, jos aikataulut on selvitettävissä näppärästi kännykällä.

Julkisen sektorin järjestämien asiointikyytien kysyntää vähentää tänäkin päivänä joidenkin ihmisten asenne, että asiointikyydin käyttö antaisi hänelle sosiaalipalveluiden käyttäjän leiman. On paljon ihmisiä, jotka mieluummin sinnittelevät itsenäisesti tai naapuriavulla kuin helpottaisivat arkeaan kunnan organisoimalla (yhteis)kyydillä. Tämän asenteen ei pidä lannistaa eikä estää kuljetustarjonnan kehittämistä, vaan muistettava pitää taustalla.

Kylä- ja muut yhdistykset kumppaneiksi

Maaseudun julkisessa henkilöliikenteessä on kyse kuntalaisten palvelemisesta ja arjen sujuvuudesta. Palveluja kehittäessä ja lanseeratessa on hyödyllistä rakentaa kumppanuus kylä- ja muiden yhdistysten kanssa. Näillä toimijoilla on mahdollisuus vaikuttaa myönteisesti siihen asenneilmapiiriin, joka liittyy julkisen henkilöliikenteen käyttämiseen. Yhdistykset voivat jakaa tietoa kuntalaisille, mutta toisaalta välittää kuntalaisten terveisiä kuntaorganisaatioon.

Poliittinen tahtotila sekä luottamushenkilöiden osaamisen lisääminen

Suomen kunnissa on edustuksellinen demokratia, jonka perusteella enemmistö keskeisistä kuntapäätöksistä tehdään viranhaltijoiden valmistelemina esityksinä ja luottamushenkilöiden päättäminä. Puoluepoliittiset voimasuhteet vaikuttavat kuntien sisällä päätöksentekoon luoden niihin vaihtelua ja sävyeroja. Kuljetuksien yhteydessä on erityinen yksityiskohta, jossa poliittinen tahtotila toimii kuljetuskustannusten nostajana.

Perusopetuslain mukaan koulukuljetus on perusopetuksen oppilaalle maksuton, jos koulumatka on yli viisi kilometriä. Tämä pätee sekä ala- että yläkoulujen oppilaille. Kaikissa hankkeen kunnissa on käytössä tätä lyhemmät kilometrirajat eskarilaisille sekä 1. ja 2. luokkaisille. Vaikka kuntien budjetit pienenevät ja säästöjä etsitään, on poliittinen tahtotila kunnissa sellainen, että halutaan tarjota lain edellyttämää tasoa paremmat koulukuljetuspalvelut. Kunnilla on oikeus tehdä niin, mutta toisaalta voisi myös miettiä muun muassa kevyenliikenteenväyliin panostamista koulujen läheisyydessä. Jos lapset opetetaan autokyytiin jo pienestä pitäen lyhyilläkin matkoilla, on heitä vaikeampi saada niiden kyydistä pois myöhemmälläkään iällä.

Luottamushenkilöiden ja maaseutukuntien muiden (puolue)poliittisesti aktiivisten henkilöiden rooli on tärkeä kehitettäessä tulevia henkilöliikennepalveluita. Jos kehitystyö tapahtuu liikennepalvelulain hengessä eli tähdäten matkaketjuajatteluun ja digitaalisuuden hyödyntämiseen, on poliittistenkin päättäjien hyvä olla tietoisia liikenteen kehityksen suunnasta ja taustoista. Siten he voivat olla viranhaltijoiden tukena muutosten mahdollisesti aiheuttamisessa myllerryksissä.

Elementtejä maaseudun henkilöliikenteen ja kuljetusten toimintamallissa

Hankeaikana selkeytyi käsitys siitä, millainen henkilöliikenteen ja kuljetuksien toimintamalli sopii maaseutuympäristöön. Sopivan toimintamallin elementtejä ovat esimerkiksi:

- kuntatasolla muissa kuin säännöllisissä koulukuljetuksissa on suunnattava tarjontaa kutsuun perustuvaksi ilman säännöllistä aikataulua ja reittiä,
- digitalisaation hyödyntäminen, kuten älyapplikaatiolla reaaliaikainen tarjonnan seuranta ja tilaaminen, mahdollisesti myös maksaminen,
- henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistely,
- monikanavainen ja jatkuva tiedottaminen kuljetustarjonnasta,
- eri hallintokuntien välisten kuljetustarpeiden yhteensovittaminen sekä
- soveltuvien reittien yhteiskilpailuttaminen ELY:n ja kunnan sekä sairaanhoitopiiriin ja kuntien kesken.

6.2. Jatkotoimenpide-ehdotuksia

- Alueelle kuntien yhteinen kuljetuskoordinaattori. Kuljetuskoordinaattorin toimenkuvaan voisi kuulua kehittää jokaisen kunnan hankkimia henkilö- ja tavarakuljetuksia yhdessä niistä vastaavien viranhaltijoiden kanssa. Lisäksi tärkeä elementti on yhteydenpito kollegoihin valtakunnallisesti, jotta saadaan uusia ideoita alueelle.
 - Kuljetuskoordinaattorista kertyvät kustannukset jaetaan kuntien kesken. Oletettavasti per kunta säästöjä kertyy enemmän kuin kuluja. Voidaan hyödyntää myös hankerahoitusta.
- Syvennetään yhteistyötä kuljetusasioissa Soiten ja Kelan kanssa.
- Kuljetusten kehittämisen kärjeksi otetaan digitaalisuuden hyödyntäminen kaikilla toimijoilla (viranomaiset, kuljetusyrittäjät, matkustajat) kaikissa vaiheissa (kuten tilaaminen, tarjoaminen, maksaminen, jälkiraportointi). Tämä toteuttaa liikennepalvelulain vaatimuksia.
- Keskusteluyhteys siihen henkilöstöön, jotka myöntävät matkustuslupia asiakkaille. Taavoitteena on yhtenäistää lupien myöntämiskulttuureja asiakkaiden yhdenvertaisuuden vahvistumiseksi. Tämä on tärkeää erityisesti silloin, jos vammaispalvelulaki astuu uudistettuna voimaan lähitulevaisuudessa.
- ”Kuljetuksien tilanne- ja tulevaisuusanalyysi” keskusteltavaksi joka toinen vuosi valtuustoissa. Kuljetuskoordinaattori valmistelijana.
- Haetaan jatkossakin hankerahoitusta kuljetuksien kehittämiseen.
- Lisätään viranhaltijoiden mahdollisuuksia osallistua netti- tai videokokousyhteydellä kuntien ja eri organisaatioiden välisiin palavereihin.

LÄHTEITÄ

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (161/2016).

<http://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f804d054d>

Keski-Pohjanmaan liitto (2014). Maaseutua voi viedä. Keski-Pohjanmaan maaseutustrategia 2020.

[http://www.keski-pohjanmaa.fi/Data/Upload/9b995577-ca82-44bd-904e-b2f97435f59a_Keski-Pohjanmaan%20maaseutustrategia%2014.11.2014%20\(ID%203100\).pdf](http://www.keski-pohjanmaa.fi/Data/Upload/9b995577-ca82-44bd-904e-b2f97435f59a_Keski-Pohjanmaan%20maaseutustrategia%2014.11.2014%20(ID%203100).pdf)

Liikennevirasto (2017). Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntaudistuksessa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2017.

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2017-46_toimintamalleja_henkiloliikenteen_web.pdf

Rekisterissä olevat autot maakunnittain 31.12.2016.

http://www.stat.fi/til/mkan/2016/mkan_2016_2017-03-23_tau_001.fi.html#_ga=2.199828711.898809805.1503469605-546839471.1503469605

Tilastokeskus (2017). Kuntien avainluvut.

<http://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?year=2017&active1=924>

**Liite 1. Hankkeessa tehtyjen toimenpiteiden tiivis luokittelu aikajärjestyksessä.
(JYTA on tällä hetkellä Soite, sisältäen myös Kokkolan kaupungin ja Perhon kunnan).**

1	Tilannekartoitukset toimijoittain
2	Kannuksen ja Toholammin pilottiautoihin liittyvät työskentely/tiedottaminen, yrittäjäkeskustelut, muutokset
3	Hankkeen ohjausryhmän työskentelyn aloittaminen
4	Asiantuntijaryhmien työskentelyn aloittaminen
5	Lestijl 1. ELY-vuorojen koulukas-käytön selvittäminen
6	Lestijl 2. Vaihtoehtona keruupisteet / keruupisteiden vaikutukset kustannuksiin
7	Lestijl 3. Kouluaikojen aloitus-/lopetus-ajankohdat paikkakunnittain
8	Lestijl 4./Perhonjl 1. Yhtenäisen koulukuljetusoppaan valmistelu
9	Lestijl 5./Perhonjl 2. Yhteistyöselvitys Postin kanssa koululais-/tavarakuljetus (pienpaketti)
10	Perhonjl 3. Koulukuljetusten kilpailutuksiin liittyvät työt - valmistelu/aikataulut ja euro-rajat kansallinen/EU-hankinta
11	Perhonjl 4. Koulukuljetusten kilpailutuksiin liittyvänä - yhtenäisen tarjouspyyntöpohjan laadinta
12	Perhonjl 5. Selvitys mahd. ruokahuolto-kuljetuksien liittämisestä koulu- ja JY-TA-kuljetusten kokonaisuuteen
13	Perhonjl 6. Digitalisaatio-/optimointimahdollisuuksien selvittäminen ja mitä lisä-arvoa saataisiin
14	Perhonjl 7. Koulukuljetuksiin maksukorttivalitoidon selvittäminen
15	Perhonjl 8. Optimointiryhtymäyhteistyö / Perhon koulukuljetusten optimointi ja optimoinnin lisä-arvon hahmottaminen
16	JYTA 1. Tilauskeskus ja matkojen yhdistelmämahdollisuus
17	JYTA 2. VPL-kuljetusohjeitettujen matkojen hallintajärjestelmä - oikeudet/käyttö/laskutus/seuranta
18	JYTA 3. Sote-kuljetusten osalta yhteisten toimintaohjeiden laadinta, noudattaminen ja valvonta
19	JYTA 3.1. Sote-kuljetuksia (SHL/VPL) koskeva ohjeistus tehty kirjalliseen muotoon
20	JYTA 3.1.1. Laadittu/painatettu kirjallinen JYTAn palvelukuljetusohje
21	JYTA 4. Palvelukuljetusreittien markkinointi ja toimintakonseptin kehittämistä
22	JYTA 5. Palvelukuljetusliikenteen esittelypäivät
23	JYTA 6. Tarvittavien seurantamallien selvittäminen/luominen
24	JYTA 6.1. Henkilöliikennematriisipohja (VPL-kuljetukset) laadittu
25	JYTA 6.2. Paikkakuntaohjeellinen toiminnan seurantaohje laadittu
26	JYTA 7. Aktiivista tiedottamista Kannuksen ja Toholammin palvelukuljetuksista
27	JYTA 8. Palvelukuljetusten osalta sovittu poikkeukselliset toimintamallit sekä joulukuun - että hiihtolomalle (Toholampi)

28	JYTA 9. Palvelukuljetusmuutokset 29.2.-3.6; poistuu reitit ja VPL-asiakkaiden omavastuu
29	JYTA 10. VPL-kuljetuslupa-alueiden päätöksen sisällön muokkaaminen (palvelukuljetusten huomiointi)
30	JYTA 11. VPL-kuljetusten reititysten selvittämistä
31	JYTA 12. Selvitys koululaiskyytien ip-kotiutusten hyödyntämismahdollisuudesta palvelukuljetusten järjestämiseksi (Veteli/Kaustinen)
32	JYTA 13. Kokkolan toimintamallit ja yhteistyö uuden sote-alueen toimijoiden kanssa (aloitus 1.1.2017)
	Perhonjl 5. Selvitys mahd. ruokahuolto-kuljetuksien liittämisestä koulu- ja JY-TA-kuljetusten kokonaisuuteen
33	Lestijl 6. Lestijärven koululaiskuljetusten kilpailutuksen valmistelu, keskustelut ja tarjouksen laadinta. Tarjousten esittely sivistyslautakunnalle. Tarjoukseen otettiin mukaan optiot palvelukuljetuksista sekä Syrin suunnan aterikuljetuksista.
34	Lestijl 7. ELY-vuoron muutosesitys/ ajoreittimuutos Kokkola-Toholampi-Kokkola → Lestijärvi-Toholampi-Kokkola-Toholampi
35	Lestijl 8. Kannuksesta Kokkolaan liityntäliikenteen selvitys ja siihen liittyvät toimet
36	Lestijl 9. Toholammin vanhusten kerhotoimintakuljetusten koordinointi soveltuvilta osin palvelukuljetus-/koulukuljetusreiteille
37	Lestijl 10./JYTA 14. Kannuksen yhteiskäyttö-auton kilpailutusesitys (aikaisemmasta sop. ei käytetty optiota)
38	Lestijl 11./JYTA 15. Yhteiskäyttö-auton kilpailutuksen valmistelu, tarjouspyynnön laadinta, kysymyksiin vastaaminen ja tarjousten käsittely, päätösesitys tilaajaohjattajalle sekä päätöksen jälkeen tulleet tietopyynnot sekä palaverit
39	Perhonjl 9. Halsuan koululaisreittien tarkastukset / valmistelu ja tarkastelu-pohjan laadinta sekä palaverit
40	Perhonjl 10. Perhon ruoka-, ateria-, kauppakassikuljetusten liittäminen koulukuljetusalan vapaa-ajan aikaan - selvitys
41	Perhonjl 11. Vetelin yhteiskäyttöauton (kunta/JYTA) muutosesitys erillishankinnoiksi
42	Perhonjl 12. Esitys Vetelin koulukuljetustarjouspyyntöpohjaksi
43	Perhonjl 13. Kaustisen evankelisen opiston kuljetuksiin liittyvää selvitystä
44	JYTA 16. Kauppakassikuljetusten toimintamallien selvittäminen ja aiheeseen liittyvät keskustelut
45	JYTA 17. Sote-kuljetuksiin liittyvät jatko-selvitykset - matkojen yhdistelykeskus / kuljetusten palvelukeskus
46	JYTA 18. Yhteiskäyttöauton kesäloma-aikainen ajosuunnitelma (Toholampi ja Kannus)
47	JYTA 19. Tunkkari-Perho-Tunkkari

48	JYTA 20. Kaustisen pilottikartoitus - ajokortittomia henkilöitä, joiden kotona asumista tuetaan koulukuljetusten avulla (12 hlö), mukaan syksyn koululaiskuljetusreiteille.
49	JYTA 21. Vetelin asiointireittien suunnittelu ja esitys tilaajaohjattajalle (elokuu ja uusi kilpailutus)
50	JYTA 22. Kaustisen, Vetelin, Halsuan, Kannuksen ja Toholammin VPL-kuljetus-sopimusten jatkamiskeskustelut aikavälille syyskuun vaihe + SHL-kuljetusten jatkosopimiset Kaustinen ja Halsua.
51	JYTA23./Lestijl 12./Perhonjl 14. Kuljetusten palvelukeskukseen liittyvä info-/tilannekatsaus kuntajohtajille
52	Lestijl 13. Lestijärven palvelukuljetusten kirjallisen infon laadinta yhdessä liikennöitsijän ja sivistysjohtajan kanssa
53	JYTA 24. Toholammin palvelukuljetusliikenteen nimikirjailun järjestäminen
54	JYTA 25. Toholammin palvelukuljetusliikenteen hyödyntämisen suunnittelu yhdessä JYTAn kunto- ja lähihoitajan sekä kotihoidon ja palveluasumisen ohjaajan kanssa --> kunnan kiertoajelu/ tasapainoajelu/yhteisvierailut ja -käynnit esim. uimahallissa auton käyttöaikojen puitteissa
55	Lestijl 15. Lestijärven koulukuljetusten avaaminen kaikkien hyödynnettäviksi, Yle radio Keskipohjanmaa 31.10.16
56	Lestijl 16./Perhonjl 16. KP-kylät ry:n syyskokouksessa hanke-esittely 19.11.16
57	Liikenneviraston ja Maaseutupolitiikan neuvoston Maaseudun maankäyttö ja infra-verkoston järjestämä Toimiva henkilöliikenne maaseudulla -seminaarissa esitys Sote-kuljetusten uudelleen järjestelystä ja niiden luomista mahdollisuuksista
58	Lestijl 17. Vaasan yliopiston opiskelijoiden projektityö Toholammilla: Liikkuminen muutoksessa - Elinvoimainen Toholampi. Jalkautuminen Toholammille 20.-23.3 ja jalkautumisen loppuraportti laadittu 7.4.2017
59	Suomen Kylätoiminta ry:n pj:n vierailu K-P:lla 14.3.2017 Ullavassa. Hankkeen ja sote-kuljetusten esittelyt
60	Väli-Viirteen kyläyhdistyksessä hanke-esittely su 9.4
61	Lestijl 18. Lestijärven koulukuljetus-sopimukseen liittyvän optiovuoden sopimusohjan laadinta
62	Perhonjl 17. Halsuan koulukuljetusten tarjouspyynnön valmistelu ja siihen liittyvät selvitykset
63	Perhonjl 18. 8.5.2017 Halsuan kunnalle yhteistyöselvityspyyntö kunnan ja Soiten hankkimien kuljetusten osalta
64	K-P kylät ry:n kylä-asiamiehelle esitysmateriaalin lähettäminen liittyen kunnan ja sote-alueen yhteistyömahdollisuuksiin
65	Lestijl 19. Kannuksen koulu- ja soteyhteishankinnan valmistelu ja tarjouspyynnön laadinta

Kunnan logo tai vastaava

KOULUKULJETUSOPAS

1.8.2016

Koulu 1
Koulu 2
Koulu 3
jne.

JOHDANTO

Tässä koulukuljetusoppaassa esitellään periaatteet, joiden mukaan oppilaalle myönnetään lakisääteinen maksuton koulukuljetus, kerrotaan kuljetusten järjestämisestä käytännössä sekä annetaan ohjeita kuljetusten aikaiseen käyttäytymiseen ja poikkeavien tilanteiden varalle.

Kunta järjestää oppilaalle maksuttoman koulukuljetuksen lähikouluun esi- ja perusopetukseen vahvistettujen kuljetusrajojen puitteissa. Lähikoulu määrittää sivistystoimen johtosäännön mukaan oppilaan viralliseen kotiosoitteeseen perustuen.

Jos oppilaalle on myönnetty hakemuksesta koulunkäyntioikeus muuhun kuin lähikouluun (ns. toissijaiseen kouluun), kuljetuksia ei järjestetä eikä korvata.

Koulukuljetusta ei välttämättä järjestetä koko matkalle, vaan oppilaan tulee varautua siihen, että hän kulkee osan koulumatkasta itse.

Koulukuljetukset järjestetään hyödyntäen olemassa olevan julkisen liikenteen vuoroja ja lisäksi kunta kilpailuttaa tarvittavat lisäkuljetukset. Kyydissä voi koululaisten lisäksi kulkea myös muita kuntalaisia.

VOIMASSAOLO

Tässä oppaassa määritellyt periaatteet tulevat voimaan 1.8.2016 alkaen.

Perusopetuslaki

6 §

Oppilaan koulupaikan määräytyminen

Opetus tulee kunnassa järjestää siten, että oppilaiden matkat ovat asutuksen, koulujen ja muiden opetuksen järjestämispaiikkojen sijainti sekä liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Esiopetusta järjestettäessä tulee lisäksi ottaa huomioon, että opetukseen osallistuvilla lapsilla on mahdollisuus käyttää päivähoitopalveluita. [\(23.12.1999/1288\)](#)

Kunta osoittaa oppivelvolliselle ja muulle tässä laissa tarkoitettua opetusta saavalle 1 momentin mukaisen lähikoulun tai muun soveltuvan paikan, jossa tämän lain 4 §:n 1 ja 2 momentin mukaisesti annetaan opetusta sellaisella oppilaan omalla kielellä, jolla kunta on velvollinen opetusta järjestämään. Esiopetusta saavalle oppilaalle voidaan opetuksen järjestämispaiikaksi osoittaa myös vastaavat edellytykset täyttävä 4 §:n 1 momentissa tarkoitettu päivähoitopaikka tai muu soveltuva esiopetuksen järjestämispaiikka. Kunta voi perustellusta opetuksen järjestämiseen liittyvästä syystä opetuskieltä muuttamatta vaihtaa opetuksen järjestämispaiikkaa. [\(23.12.1999/1288\)](#)

Lasta ei ilman huoltajan suostumusta saa osoittaa opetukseen, jossa 31 §:n 3 momentin nojalla peritään oppilaalta maksuja, eikä opetukseen, jossa kunnan päätöksen tai opetuksen järjestämisluvan perusteella noudatetaan erityistä maailmankatsomuksellista tai kasvatusopillista järjestelmää.

32 §

Koulumatkat

Jos perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai lasten päivähoidosta annetussa laissa tarkoitettua päivähoidosta esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai päivähoidosta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai päivähoitoon. Perusopetusta, lisäopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus. [\(19.12.2003/1139\)](#)

Edellä 1 momentin mukaisesti järjestettävä oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia. [\(24.6.2010/642\)](#)

Jos oppilas otetaan muuhun kuin 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun kouluun tai opetuksen järjestämispaiikkaan, oppilaaksi ottamisen edellytykseksi voidaan asettaa, että huoltaja vastaa oppilaan kuljettamisesta tai saattamisesta aiheutuvista kustannuksista. Lisäksi, jos esiopetusta saava lapsi osallistuu toisessa kunnassa järjestettävään lasten päivähoitoon lasten päivähoidosta annetun lain 11 c §:ssä tarkoitettulla tavalla, opetuksen järjestäjällä on oikeus edellyttää, että lapsen huoltaja vastaa lapsen kuljettamisesta tai saattamisesta aiheutuvista kustannuksista päivähoito- ja esiopetuspaikan välillä. [\(8.4.2011/324\)](#)

Kuljetusta odottavalle oppilaalle on järjestettävä mahdollisuus ohjattuun toimintaan.

KOULUKULJETUSOIKEUS

Kunta selvittää oppilaiden koulumatkan, joten erillistä hakemusta koulukuljetukseen pääsyyn ei tarvita

KULJETUSTEN MYÖNTÄMISEN PERUSTEET

Koulumatkan pituus

Kuntakohtaisesti täydennettävä tieto.

Kilometrirajat:

Kuntakohtaisesti täydennettävä tieto.

Koulumatkan vaarallisuus (erillisestä hakemuksesta)

Jos koulumatka tai osa koulumatkasta on todettu liian vaaralliseksi, kunta järjestää kuljetuksen vaaralliseksi katsotulle koulumatkan osuudelle tai korvaa huoltajalle koulumatkakustannuksia saattoavustuksen muodossa oppilaan kuljettamisesta. Huoltajan velvollisuutena on toimittaa asiantuntijan lausunto koulutoimeen.

Koulumatkan turvallisuuden arviointiperusteina käytetään yleisten teiden osalta KOULULIITU-ohjelmalla tuotettuja teiden vaarallisuusindeksilukuja. Menetelmä on kehitetty liikenne- ja viestintäministeriön, tiehallinnon, kuntien ja konsultin yhteistyönä ja se on yleisesti käytössä.

Arvioinnissa tarkastellaan monipuolisesti koulumatkan liikenteellisiä olosuhteita, mutta suurimman painoarvon arvioinnissa saavat teiden liikennemäärät ja nopeusrajoitukset.

Esimerkiksi valaistuksen puuttuminen ei yksinään tee tiestä vaarallista.

Tien vaarallisuudesta voi myös poliisi antaa lausunnon. Arviointeja ja suosituksia käytetään asiantuntija-apuna päätöstä tehtäessä, ne eivät kuitenkaan velvoita kuntaa kuljetuksen järjestämiseen.

Lisäksi todettu tien vaarallisuus ei välttämättä ole koko lukuvuoden kestoinen.

Koulumatkan rasittavuus tai vaikeus (erillisestä hakemuksesta)

Kuljetuksen järjestäminen koulumatkan rasittavuuden tai vaikeuden perusteella edellyttää aina asiantuntijan lausuntoa. Lausunnon voi antaa lääkäri, psykologi tai muu asiantuntija tapauksesta riippuen. Lausunnosta on ilmentävä kuljetustarpeen syiden ja perustelujen lisäksi se, millä kulkumuodolla asiantuntija suosittelee kuljetuksen tapahtuvan. Lausunnosta on myös ilmentävä selkeästi, mille ajanjaksolle asiantuntija suosittelee koulukuljetuksen järjestämistä.

Kuljetusta koulumatkan rasittavuuden perusteella haetaan tapauskohtaisesti jokaiselle lukuvuodelle erikseen tai yhdellä kertaa useammaksi lukuvuodeksi. Päätöksen kuljetuksesta tekee sivistysjohtaja.

Ensisijainen kotiosoite

Kuljetukset järjestetään vain lapsen ensisijaisen kodin ja lähimmän esiopetuspaikan tai lähikoulun väliselle matkalle. Lapsen asuessa kahden eri huoltajan luona, kunta on velvollinen järjestämään lapsen koulukuljetuksen vain väestörekisteriin merkittyyn vakinaiseen asuinpaikkaan (KHO 2006:10). Kesken lukuvuoden asuinpaikkaa vaihtavalle oppilaalle ei myönnetä koulukuljetusta muualle kuin lähikouluun.

Tapaturmat

Tapaturmissa oppilaalle järjestetään lääkärintodistuksen perusteella koulukuljetus tai myönnetään kuljetusavustusta esim. huoltajalle.

KOULUKULJETUSTEN JÄRJESTÄMISPERIAATTEET

Kuljetusten järjestäminen

Koulukuljetuksissa käytetään ensisijaisesti olemassa olevien julkisen liikenteen vuoroja. Muita kuljetusmuotoja (tilauslinja-, paikallis- ja palveluliikenne sekä taksiliikenne) käytetään täydentämään julkisen liikenteen yhteyksiä tai erityistapauksissa esim. terveydellisten syiden niin vaatiessa.

Oppilas voi joutua käyttämään koulumatkallaan useampia kuljetusmuotoja yhdensuuntaiseen matkaansa.

Aikatauluista johtuen oppilas voi joutua odottamaan kuljetusta aamulla ja/tai illalla. Lain mukaan oppilaan koulumatka odotusaikoinen voi kestää enintään 2½ tuntia päivässä tai jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään 3 tuntia (24.6.2010/642).

Kuljetusreitit ja aikataulut

Kuljetuksia ei järjestetä yleisopetuksen oppilaalle ”ovelta ovelle”-kuljetuksina. Kyytiin nousemispaikkojen periaatteet määrittelee koulutoimisto yhteistyössä kuljetuksia hoitavien autoilijoiden kanssa siten, että ne ovat turvalliset ja tarkoituksenmukaiset. Oppilaan omatoimisesti kulkema matka kyytiin nousemispaikalle voi olla enintään koulukuljetusoikeuteen oikeuttavien kilometrirajojen mukainen.

Oppilaan tulee olla kuljetuspisteessä hyvissä ajoin ennen ilmoitettua kuljetusaikaa.

Koulukuljetuksen ei tarvitse jäädä odottamaan myöhässä olevaa oppilasta. Oppilas voi joutua koulumatkoillaan odottamaan kuljetusta kuljetusreitin varrella tai koululla.

Kuljettaja ei saa ohittaa pysäkkiä ennen sovittua aikaa, elleivät kaikki kyytiläiset ole autossa. Vastaavasti kuljettaja ei voi jättää saattajaa tarvitsevaa oppilasta etuajassa kyydistä, jos vastaanottaja ei ole paikalla. Jos saattaja ei ole paikalla sovittuna aikana, kuljettaja tekee lapsen kannalta turvallisen päätöksen tilanteen hoitamiseksi. Mahdollisista kustannuksista vastaa tällöin huoltaja.

Huoltajalle maksettava saattoavustus oppilaan kuljettamisesta

Huoltajille maksetaan esi- tai perusopetuksen oppilaan kuljettamisesta korvausta pääasiassa tilanteissa, jossa oppilaan sijoittaminen olemassa oleviin reitteihin olisi hankalaa oppilaan asuinpaikan, aikataulujen tai oppilaan sairaudesta/vammasta johtuvan erityisen syyn vuoksi. Jos oppilaan kuljettaminen voidaan kunnan toimesta järjestää ilman ongelmia, ei huoltajalle makseta korvausta oppilaan kuljettamisesta, vaikka hän koulukuljetuksen hoitaisikin.

Koulumatkakustannusten korvausta huoltajalle maksetaan edellyttäen, että huoltaja on saanut asiasta sivistystoimen hallinnolta myönteisen päätöksen kuljetuksen aloittamiselle. Päätös huoltajan huolehtimasta oppilaan kuljettamisesta tehdään aina ennen kuljetusjakson alkamista ja päätös tehdään määräajaksi. Korvausperusteena käytetään voimassa olevaa KELAn vahvistamaa kilometrikorvausperustetta.

Aamu- ja iltapäivätoiminta

Kuljetukset aamu- ja iltapäivätoimintaan eivät kuulu kunnan järjestämisvelvollisuuksiin.

KULJETUKSEN YLEISET OHJEET

Turvavyön käyttäminen

Kuljetuksen aikana kuljettaja valvoo, että oppilaat käyttävät turvavyötä. Mikäli oppilas toistuvasti (kuljettajan kehotuksesta huolimatta) laiminlyö turvavyön käytön, ilmoittaa kuljettaja asiasta ensisijaisesti koululle. Koulu on yhteydessä koululaisen vanhempiin. Mikäli tilanne ei ensimmäisen kotiin tapahtuneen yhteydenoton jälkeen muutu, kuljettaja ilmoittaa tilanteesta koulun rehtorille. Rehtori ilmoittaa asiasta edelleen sivistystoimen hallintoon, joka siirtää koulukuljetuksen järjestämisen oppilaan huoltajille.

Kuljettajalla on oikeus kieltäytyä ottamasta kyytiinsä liikenneturvallisuutta vaarantavan koululaisen.

Tavaroiden kuljettaminen kuljetuksessa

Kuljetukseen tulee ottaa mukaan opiskelussa tarvittavat apuvälineet. Muiden tavaroiden kuljettamisesta on sovittava kuljettajan kanssa.

Koulumatkat linja-autolla

Kuntakohtaisesti täydennettävä tieto.

Jos linja-auto tai taksi ei saavukaan pysäkillä

Kuntakohtaisesti täydennettävä tieto.

Vahinko ja ilkivaltatapaukset

Kunta ei korvaa oppilaiden autoille aiheuttamia vahinkoja. Autoilija ja oppilaan huoltaja sopivat vahinkojen korvaamisesta keskenään.

Kuljetuksen laatuun liittyvät kysymykset

Mahdollinen laatuvirheitä koskeva palaute osoitetaan koulutoimistoon, jossa kirjataan kaikki valitukset. Valitukset selvitetään autoilijan kanssa ja huomioidaan laadunvalvonnassa. Mikäli tapahtuu vakavia rikkomuksia, kuten liikennelainsäädännön rikkomisia, tulee asianosaisten ottaa suoraan yhteyttä myös poliisiin.

Yksityisteiden kunto

Yksityistien hoitokunta tai toimitsijamies huolehtii ja vastaa siitä, että tie on liikennetarvetta vastaavassa kunnossa. Mikäli tiellä ei pystytä ajamaan koulukyytejä, ilmoittaa kuljettaja/autoilija asiasta suoraan huoltajille sekä koulutuksen järjestäjälle. Korvaavia kuljetuksia ei järjestetä.

YHTEISTYÖTAHOJEN TEHTÄVÄT

Jotta kuljetukset sujuisivat mahdollisimman joustavasti ja turvallisesti, on eri yhteistyötahojen oltava tietoisia seuraavista periaatteista ja noudatettava niitä. Koulun ja esiopetusyksiköiden järjestyssäännöt ovat voimassa myös koulumatkan aikana.

Kuljettajan tehtävät ja vastuut

- valmistautuessa ajoon muistettava kohdella lapsia tasavertaisina asiakkaina ja tulevinakin aikuisina ja huolehtia asianmukaisesta asusta
- huolehtia hyvästä fyysisestä ja henkisestä ajokunnosta, sillä vaativa ja riskialtis kuljetustehtävä edellyttää niitä
- lukuvuoden alkaessa esittäydytään uusille kuljetusoppilaille
- kuljetettavien oppilaiden nimilistan pitäminen mukana sekä mahdollisten muutosten päivittäminen listaan heti muutoksen ilmoituksen jälkeen
- kuljetuksissa käytettävän auton kunto oltava määräysten sekä ohjeiden mukainen ja siisti, mm. turvavöiden oltava kunnossa ja niitä on oltava riittävä määrä
- kuljetettaviin tai heidän perheisiinsä liittyviä asioita ei kerrota ulkopuolisille
- varmistettava, että oppilailla on turvavyöt kiinni liikkeelle lähdettäessä
- tienkäyttäjän mallin tarjoaminen lapsille liikennesääntöjä noudattamalla
- kuljetusten nousemispaikkojen sopiminen sivistystoimen hallinnon kanssa
- koulukuljetusreittien ajaminen tilauksen ja sovitun mukaisesti sekä yhteisesti sovitun aikataulun noudattaminen
- järjestyksenpito autossa
- oppilaiden sijoittaminen autoon kuljetettavien koko ja erityistarpeet huomioiden
- kuormitusmääräysten noudattaminen
- kuljetuksen tilapäisistä pienistä muutoksista ilmoittaminen ennakolta oppilaille (kuljettaja, reitti, aikataulu tms.)
- liikuntavälineiden kuljettaminen (sukset niputettuina, pulkka)
- ongelmatilanteissa yhteydenpito huoltajaan ja koululle
- autosta poistuvan oppilaan opastaminen
- auton varustaminen alkolukolla (Laki alkolukon käytöstä koulu- ja päiväkotikuljetuksissa 10.12.2010/1110)
- auton tulee olla varustettuna taksiasetuksen mukaisella koulukyyti- merkillä (taksit)
- vahinkojen, läheltä piti ja muiden vaaratilanteiden raportointi sivistystoimeen/koululle.

Huoltajan tehtävät

Huoltajat huolehtivat, että

- oppilas on ajoissa kyytiin nousemispaikalla
- oppilas on pukeutunut sään mukaisesti
- oppilas käyttää pimeällä heijastinta
- lapsella on repussa huoltajan yhteystiedot
- oppilas ottaa kyytiin vain sellaisia urheiluvälineitä ja muita ylimääräisiä tavaroita, joita tarvitaan lukujärjestyksen mukaisesti esim. liikuntatunneilla ja joiden tuomisesta on muuten erikseen sovittu koulun kanssa
- huolehtia siitä, että urheiluvälineet ja muut ylimääräiset tavarat on pakattu asianmukaisesti esim. luistimissa täytyy olla teräsuojat sekä sukset ja sauvat tulee olla niputettuina yhteen.

Huoltajat opastavat lastaan asianmukaiseen käyttäytymiseen ja turvallisuuteen koulumatkojen aikana sekä kertovat tarvittaessa kuljettajalle lapsen sairauksista ja mahdollisesta lääkityksestä (esim. diabetes, epilepsia).

Sivistystoimi toimittaa koulukuljetustiedot kuljetusoppilaiden huoltajille ennen syyslukukauden alkua ja edellyttää huoltajien perehtyvän yhdessä lastensa kanssa kuljetusaikatauluihin. Lisäksi kuljetuksiin liittyvistä asioista ja kuljetusaikatauluista saa tietoa myös kunnan www-sivuilta.

Huoltajat ilmoittavat kyytimuutoksista välittömästi suoraan autoilijalle, jos kyseessä on samaa tai seuraavaa päivää koskeva muutos. Myös lyhytkestoiset, väliaikaiset muutokset ilmoitetaan suoraan autoilijalle (esim. useamman päivän kestävä flunssa tms. jos tiedetään että lapsi on loppuviikon kotona sairaana).

Mikäli huoltajalla on tiedossaan pitempiaikainen muutos lapsen kuljetuksen tarpeeseen, tulee siitä ilmoittaa suoraan autoilijalle ja sivistystoimeen.

Oppilaan tehtävät ja vastuut kuljetuksessa

Ennen matkaa oppilaan

- tulee olla ajoissa odotuspaikalla ja odottaa autoa rauhallisesti aiheuttamatta vaaraa itselleen tai muille
- huolehtia siitä, että ei ole likainen tai luminen, kun nousee koulukyytiin
- nostaa kättä kyydityssauton lähestyessä niin, että auto pysähtyy ottamaan oppilaan kyytiin sovitulta nousemispaikalta ja nousta sitten autoon reippaasti, mutta ryntäilemättä
- istuutua penkille ja kiinnittää turvavyö (myös linja-autossa).

Automatkan aikana oppilaan tulee

- noudattaa kuljettajan antamia ohjeita
- käyttäytyä hyvin ja rauhallisesti sekä ottaa muut matkustajat huomioon
- pitää turvavyö kiinnitettynä
- kertoa kuljettajalle, jos tarvitsee apua.

Matkan jälkeen oppilaan tulee

- poistua autosta viivyttelemättä
- odottaa, että kyydityssauto lähtee ja ylittää tie vasta kun se on turvallista
- jatkaa matkaa kotiin.

Kuntakohtainen tieto:

Linja-autolla kulkevien oppilaiden tulee huolehtia matkakortista huolellisesti ja palauttaa se lukuvuoden päättyessä omalle opettajalle. Kadonneista korteista koulu perii huoltajalta uuden kortin kustannuksen.

Koulun tehtävät

Rehtori huolehtii, että tiedot kuljetettavien oppilaiden kouluun tulo- ja koulusta lähtöajoista seuraavan lukuvuoden osalta toimitetaan sivistystoimeen hallintoon huhtikuun loppuun mennessä. Kuljetusoppilaan lukuvuoden eri opiskelujaksojen työjärjestyksen muutokset voivat aiheuttaa muutoksia kuljetusjärjestelyihin. Koulu sopii muutoksista kuljettajan kanssa ja informoi muutoksista oppilaita.

Koulussa käsitellään vuosittain koulukohtaiset kuljetusten pelisäännöt, kuljetusten odotuspaikat ja kyydin nousemis-/jättöpaikat. Koulu järjestää kuljetusoppilaiden valvonnan kuljetusten odotusaikana. Sään niin vaatiessa (esim. kova pakkanen) koulu järjestää kuljetusoppilaille mahdollisuuden olla sisätiloissa.

Kuntakohtainen tieto:

Koulu huolehtii linja-autokorttien tilaamisesta, jakamisesta ja poiskeruusta yhteistyössä sivistystoimen kanssa.

Koulu arvioi kuljetusten toimivuutta ja kehittää kuljetusjärjestelyitä yhteistyössä sivistystoimen kanssa.

Sivistystoimen tehtävät

Tekee heinäkuun alkuun mennessä päätökset koulukuljetusoikeutta erikseen hakeneille (koulumatkan vaarallisuus tai vaikeus). Lähettää koulukuljetuksista tarvittavat tiedot kaikille kuljetusoppilaille ennen koulun alkua.

Toimittaa autoilijoille vuorokohtaiset oppilaiden nimilistat ja aikataulut ennen lukuvuoden alkua.

YHTEYSTIEDOT

Koulu 1

Koulu 2

Koulu 3

Sivistystoimi

Liikennöitsijä 1

Liikennöitsijä 2

Liite 3. Kunnittain laadittu ja asiakkaille jaettu palvelukuljetusten ohje

VAMMAISPALVELU- JA KEHITYSVAMMALAIN MUKAISTEN HENKILÖKULJETUSPALVELUIDEN TILAUKSET 1.11.2015 - 31.7.2016

Tavoitteena on myös vammaispalvelu- ja kehitysvammalain mukaisissa kuljetuksissa avoimen etukäteistilaukseen perustuvaan reittiliikenteen hyödyntäminen.

Mikäli et pysty hyödyntämään reittiliikennettä perustellusta syystä, niin voit tilata kyydin tämän ohjeen mukaisesti. Kyyti tilataan viimeistään kuljetusta edeltävänä arkipäivänä klo 16 mennessä

Toholammin taksiasema/J&K Huusko p. 06 885 290

Tilausta tehdessäsi valmistaudu antamaan kuljetusta koskevat tiedot:

1. Nimesi
2. Nouto-osoite ja paikkakunta
3. Noutoaika
4. Määränpään osoite ja paikkakunta
5. Kellonaika milloin sinun pitää olla määränpäässä

Yrittäjä soittaa kuljetuspäivää edeltävänä päivänä klo 20 mennessä, mikäli alun perin sovitusta noutoajasta poiketaan. Huomioi, että noutoaika voi muuttua matkojen yhdistelystä johtuen +/- 0,5–1 h.

HUOM!

Tilauspäivänä tapahtuviin kuljetuksiin täytyy olla erittäin hyvä syy, muussa tapauksessa se jää tilaajan omakustanteiseksi matkaksi kokonaisuudessaan.



JYTA-PALVELUKULJETUKSET TOHOLAMPI

kiuru
Peruspalveluliikelaitos JYTA

- Palvelukuljetuksissa on siirrytty etukäteistilaukseen perustuvaan reittiliikenteeseen
- Kyytien tilaus tapahtuu viimeistään suunnitellun reitin ajopäivää edeltävänä arkipäivänä klo 16 mennessä
- Reittiliikennettä voivat hyödyntää kaikki kuntalaiset
- Asiakkaina on myös lakisääteisiin vammaispalvelu- ja kehitysvammalain henkilökuljetuksiin oikeutettuja henkilöitä
- Kyydeistä peritään julkisen joukkoliikenteen mukainen maksu
- Päiväkohtaiset perusreitit ajetaan, mikäli kyytitilauksia reitille on tullut
- Perusreitit ajetaan arkipäivisin (arkipyhinä ei ajoja)

PALVELUREITTIIEN TILAUKSET 1.11.2015-31.7.2016 / Toholampi

Palveluliikennettä hoitaa Toholammilla Antti Kangas Oy/Pohjolan Matka
Palvelureitit ajetaan alla olevan aikataulun mukaan, mikäli reiteille tulee tilauksia (poislukien arkipyhät).

Kuljetustilaus tapahtuu alla olevan ohjeen mukaisesti. Kuljetusluvan omaavilla henkilöillä nämä matkat lasketaan myönnettyihin matkamääriin.

Kyyti tilataan viimeistään kuljetusta edeltävänä päivänä klo 16 mennessä

numerosta 040 575 1342

Auto käy noutamassa tarvittaessa kotipihalta ja paluukyyti onnistuu myös tarvittaessa koti pihalle. Kyydissä pystyy kulkemaan pyörätuolin ja muiden tarvittavien apuvälineiden kanssa.

Tilausta tehdessäsi valmistaudu antamaan kuljetusta koskevat tiedot:

1. Nimesi
2. Nouto-osoite
3. Reitti mihin olet menossa

Pv	Klo	Reitti
Ma & To	9.15-12.00	Pohjapuolen reitti: Keskusta-Hukarinmäki-Laitala-Tiilikkala-Jämsä-Kotila-Maunu-keskusta/ keskusta-alueen ajoja Paluukuljetukset
Ti	9.15-12.00	Sykaräisen reitti: Keskusta-Sieventie Parhialantie-Sahanperäntie-Sykaräistentie-Kleemola-Sykaräinen-Hirvikoski-Anttila-Härkäneva-Ojennustie-Lestintie-Purontaka-Määttälä-Lahnalampi- - keskusta/ keskusta-alueen ajoja Paluukuljetukset
Ke	9.15-12.00	Keskustan reitti: mm. Porkolanmäen-Koskelanmäen-Ullavantien- - Kuusistontien ja Perkkiontien alueet Paluukuljetukset
Pe	9.15-11.00	Sykaräisen reitti: Keskusta-Sieventie Parhialantie-Sahanperäntie-Sykaräistentie-Kleemola-Sykaräinen-Hirvikoski-Anttila-Härkäneva-Ojennustie-Lestintie-Purontaka-Määttälä-Lahnalampi- - keskusta/ keskusta-alueen ajoja Paluukuljetukset



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

TARJOUSPYYNTÖ

Lukuvuoden 2016–2017
koululaiskuljetukset + optio
lukuvuodelle 2017–2018

Tarja Mäkelä, Lestijärven kunta



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

TARJOUSPYYNNÖN SAATE

5.4.2016

Tarjouskilpailu koskee koululaiskuljetusten hoitamista liitteen 7 mukaisesti. Tarjousten perusteella tehty sopimus voidaan uudistaa tarjouspyynnön kohdan 7 (optioehto) mukaisesti. Tarjouskilpailu on avoin kaikille, joilla on asianmukainen liikenteen harjoittamiseen oikeuttava lupa (taksilupa tai joukkoliikennelupa).

Tarjouspyynnön perusajatus on, että tarjouksella annetaan raamihinnat tarjouspyynnön liitteen 7 mukaisille ajoreiteille, jotka tarjoaja laatii ja esittää ne ao. liitteen puuttuvien tietojen täydentämisellä. Ajoreittien ja sitä kautta reittien pituuden mukaan määräytyy tarjouksen reittikohtaiset km-hinnat. Tarjouksessa annettujen raamihintojen perusteella valitaan liikennöitsijä sopimuskaudelle. Tarjouksen voi jättää myös kokonaisuuden osasta, elikkä esim. tarjoaja haluaisi tarjota pelkästään Itälahden ja Niemen oppilaiden koulukuljetuksia omana reittinään (Itälahdentie-Peuralantie-Reisjärventie-Niementie-koulukeskus), niin hän merkitsee eri suunnista tulevat oppilaat ao. reitin tunnuksella liitteeseen 7 ja aikatauluttaa niiden oppilaiden kuljetukset ketkä reitille kuuluisivat. Jokainen ajokerta merkitään omalla reittitunnuksella, esim. Yli-Lestin suunnan oppilaat aamulla A1, ja päivän 1. kotiutus IP1-1 ja päivän myöhäisempi kotiutus IP1-2. Tarjottavan reitin sisältö ilmoitetaan LIITTEEN 5 mukaisessa tarjouksen kohdassa 3. Tarjousten vertailussa ratkaisu tehdään sen tarjoajan tai kokonaisuuden (jossa voi olla useampi tarjoaja) eduksi, mikä on hinnaltaan halvin vaihtoehto.

Ostaja toimittaa tarjouskilpailun voittaneelle liikennöitsijälle/-öille jaksokohtaisen koululaislistan vähintään 5 arkipäivää ennen lukuvuoden 1. jakson alkamista. Koululaislistojen perusteella liikennöitsijä/-t laatii/-vat jaksokohtaisen kuljetus-suunnitelman. Kuljetus-suunnitelma käsitellään ja vahvistetaan yhdessä ostajan nimeämän henkilön kanssa ennen ao. jakson alkamista. Samalla tarkistetaan lopullisen kuljetus-suunnitelman vaikutus reittien pituuteen ja mikäli reitti pitenee tai lyhenee, niin lopullisen reitin hinta määritellään sopimuksen mukaisella km-hinnalla. Mikäli lukuvuoden aikana esim. jaksokohtaiset muutokset tai talvikuljetettavat oppilaat vaikuttavat ajettaviin reitteihin, niin toimintamalli on samanlainen.

Lisäksi päiväkohtaiset muutokset liikennöitsijä huomioi reitin km-hinnan mukaisesti (esim. oppilaan poissaolon vaikutus reitin hintaan). Oppilaan poissaolosta, millä on vaikutus reitin pituuteen ja sitä kautta reitistä maksettavaan hintaan, täytyy liikennöitsijällä olla tieto kuljetusta edeltävänä arkipäivänä, jotta liikennöitsijä on velvollinen huomioimaan ao. poissaolon vaikutuksen reitistä laskutettavassa hinnassa. Oppilas tekee poissaoloilmoituksen suoraan liikennöitsijälle.

Mikäli samalla sopimuskumppanilla on kokonaisuus hoidettavana ja yhdestä reitistä joudutaan muodostamaan kaksi reittiä jaksojen vaihtuessa, niin uudet reitit hinnoitellaan sopimuksessa sovittujen reittien keskimääräisellä km-hinnalla. Vastaavasti toimitaan, mikäli kaksi reittiä yhdistetään yhdeksi reitiksi.



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

TARJOUSPYYNTÖ

5.4.2016

- 1. Ostaja** Lestijärven kunta
Sivistyslautakunta
Lestintie 39
69440 LESTIJÄRVI
Yhteyshenkilö: Ktj/rehtori Tarja Mäkelä, puh. 044 0540 839

2. Hankinnan kohde ja sopimuskausi

Tarjouskilpailu koskee tarjouskilpailuasiakirjassa mainittujen Lestijärven kunnan perus- ja esiopetukseen osallistuvien oppilaiden koululaiskuljetusten hoitamista joukkoliikenneluvan tai taksiluvan nojalla. Lisäksi reiteillä voi kulkea lisähenkilöitä ilman kustannusvaikutusta, mikäli auton istumapaikkamäärä antaa siihen mahdollisuuden. Samoin Syrin suuntaan klo 13.05 lähtevään kuljetukseen voidaan yhdistää mahdollisuuksien rajoissa ateriakuljetuksia (asiakkaita on tällä hetkellä 2 kpl).

Tarjouspyynnön kohteena olevissa kuljetuksissa sopimuskausi on 15.8.2016 – 3.6.2017 ja mahdollinen optio koskee lukuvuotta 2017–18.

Tarkemmat työ- ja loma-ajat lukuvuodelle 2016–2017 selviävät **liitteestä 3 (LUKUVUODEN 2016-2017 TYÖ- JA LOMA-AJAT)**.

3. Kilpailuttaminen

Hankinnassa noudatetaan julkisista hankinnoista annettua lainsäädäntöä. Tarjoaja esittää oman reittisuunnitelmansa joko yksittäisen reitin tai kuljetusten kokonaisuuden hoitamiseen **LIITTEEN 7 (REITIT LUKUVUODELLE 2016-17)** mukaisesti. Tarjouskilpailussa noudatettavat ehdot ja ratkaisuperiaatteet on määritelty tarkemmin **liitteessä 1 (TARJOUSKILPAILUN EHDOT)**. Ostaja voi hylätä osan tarjouksista tai kaikki tarjoukset, jos tarjousten hintataso on liian korkea taikka jos olosuhteet tai liikenteen järjestämisen edellytykset ovat muuttuneet niin, että suunniteltua liikennettä ei ole tarkoituksenmukaista tai mahdollista toteuttaa tarjouspyynnössä esitetyllä tavalla.

4. Liikennöinti

Tarjoaja sitoutuu järjestämään tarjoamansa kohteen liikennöinnin näiden tarjouskilpailuasiakirjojen mukaisesti.

5. Tarjouksen sisältö

Tarjous tulee tehdä **liitteen 5 (TARJOUS)** mukaisella asiakirjalla. Tarjouksen tulee sisältää vaaditut tiedot ja selvitykset. Tarjouksen tulee olla voimassa 6.6.2016 asti.

6. Tarjouskilpailuasiakirjat

Tarjouskilpailuun liittyvät asiakirjat ovat noudettavissa tai tilattavissa tarjousaikana Lestijärven kunnan sivistystoimistosta osoitteesta Lestintie 39 69440 LESTIJÄRVI, puh. 044 0540 839.

Tarjouspyynnön liitteenä ovat seuraavat asiakirjat:

- Tarjouspyyntö lukuvuoden 2016–2017 koululaiskuljetuksista + mahdollinen optioluku-vuosi/-det 2017-18
- LIITE 1 Tarjouskilpailun ehdot
- LIITE 2 Liikenteen ehdot
- LIITE 3 Lukuvuoden 2016–2017 työ- ja loma-ajat
- LIITE 4 Koulujen ja esiopetuspaikkojen osoitteet
- LIITE 5 Tarjous
- LIITE 6 Liikennesopimus / luonnos
- LIITE 7 Tarjouspyynnön reitit lukuvuodelle 2016-17
- LIITE 8 Kalustoluettelo-lomake

7. Optioehto

Tarjousten perusteella tehty sopimus voidaan uudistaa enintään lukuvuoden 2017-2018 ajaksi, mikäli sopimuksen tekijät sen yhteisesti hyväksyvät.



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

8. Tarjouskilpailusta ilmoittaminen

Tarjouskilpailusta on ilmoitettu www.hilma.fi –tietokannassa. Lisäksi hankintaa koskeva ilmoitus julkaistaan Lestijärven kunnan julkisten kuulutusten ilmoitustaululla sekä [www-sivuilla](http://www.sivuilla).

9. Tarjousten jättäminen

Tarjoukset liitteineen tulee toimittaa Lestijärven kunnan sivistyslautakunnalle suljetussa kirjekuoressa torstai 28.4.2016 klo 15.00 mennessä osoitteella: Lestijärven kunta, Sivistyspalvelut, Lestintie 39 69400 LESTIJÄRVI. Kirjekuoressa tulee olla merkintä "Tarjous/ Koululaiskuljetukset ". Määräajan jälkeen saapuneita tarjouksia ei oteta huomioon.

10. Lisätiedot ja tarjouspyyntöön liittyviin kyselyihin vastaaminen

Mahdolliset tarjouksen laadintaan liittyvät kysymykset/tiedustelut on esitettävä yhdeksään päivää (9 vrk) ennen tarjousajan umpeutumista sähköpostitse osoitteella tarja.makela@lestijarvi.fi (tiistai 19.4.2016 mennessä).

Puhelimitse tehtyihin tai muihin suullisiin kyselyihin/tiedusteluihin ei vastata.

Määrä-aikaan mennessä sähköpostitse esitettyihin kirjallisiin kysymyksiin/tiedusteluihin vastataan myös sähköpostitse, kysyjää mainitsematta, kaikille tarjoajaksi ilmoittautuneille seitsemän päivää (7 vrk) ennen tarjousajan päättymistä (torstai 21.4 mennessä).

Lestijärvi 5.4.2016

Tarja Mäkelä, ktj/rehtori



LIITE 1

TARJOUSKILPAILUN EHDOT

1) Liikenneluvan voimassaolo

Liikennöitsijällä tulee olla tarjousta jättäessään tarjouksessa tarkoitetun liikenteen harjoittamiseen oikeuttava liikennelupa (taksilupa tai joukkoliikennelupa).

Liikenteen harjoittamiseen tarvittavan luvan voimassaoloajan umpeutuminen kesken sopimuskauden ei estä liikennöitsijää ottamasta osaa tarjouskilpailuun. Liikennöitsijä vastaa kuitenkin siitä, että liikennöinti hoidetaan sopimuksen mukaisesti koko sopimuskauden.

2) Yhteenliittymä

Liikennöitsijät voivat liittyä yhteen tehdäkseen yhteisen tarjouksen yhteisestä suorituksesta.

Yhteenliittymän kaikista jäsenistä on ilmoitettava samat tiedot kuin tarjouskilpailuasiakirjoissa edellytetään ilmoitettavan yksittäisestä tarjoajasta.

Mitä jatkossa tarjouskilpailuasiakirjoissa sanotaan yksittäisestä tarjouksen tekijästä, koskee myös yhteenliittymän jäseniä.

3) Alihankkijan käyttäminen

Liikennöitsijä voi käyttää reitin liikennöinnissä alihankkijaa sen mukaisesti kuin tarjouskilpailuasiakirjan **liitteessä 2 (LIIKENTEEN EHDOT)** on ilmoitettu.

4) Tiedot liikennöitsijästä

Tarjouksesta tulee ilmetä tarjoajan nimi ja yhteystiedot sekä, jos kysymys on oikeushenkilöstä, liikenteestä vastaavan henkilön nimi.

Tarjouksessa tulee esittää tarjoajasta lisäksi seuraavat tiedot:

- 1) Kopio voimassa olevasta joukkoliikenneluvasta tai taksiluvasta
- 2) Verottajan todistus verojen maksamisesta tai verovelkatodistus
- 3) Vakuutusyhtiön todistus lakisääteisten eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta
- 4) Vakuutusyhtiön todistus lakisääteisten eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta verovelkatodistus
- 5) Voimassa oleva kalustoluettelo (liite 8 mukaisesti)

Kohdissa 2 ja 3 tarkoitetut todistukset voivat olla enintään kaksi kuukautta vanhoja tarjouksen päiväyksestä lukien.

Jos tarjoajana on yhteenliittymä, tarjouksesta tulee ilmetä vastaavat tiedot jokaisesta yhteenliittymään osallistuvasta liikennöitsijästä.

5) Tiedot liikenteestä käytettävästä kalustosta

Tarjoajalta edellytetään kaluston osalta, että se on käyttö-ominaisuuksiltaan ko. liikenteeseen sopivaa. Erityisesti kiinnitetään huomiota kaluston turvallisuus- ja ympäristö-ominaisuuksiin sekä muihin teknisiin ominaisuuksiin. Kaluston osalta vaatimuksia on **liitteessä 2 (LIIKENTEEN EHDOT)**. Kalustoluettelo tulee tehdä tarjouskilpailuasiakirjan **liitteen 8 (KALUSTOLUETTELO-lomake)** mukaiselle lomakkeelle.

6) Sopimuskumppanin oikeudellinen muoto ja tarjouksen tekijän rekisteröityminen

Tarjouksen tekijän tulee olla merkitty kaupparekisteriin, ennakkoperintälain mukaiseen ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin sekä arvonlisäverolain mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos lainsäädäntö edellyttää rekisteröitymistä. Tarjouksen tekijän tulee pyydettäessä osoittaa todistuksin rekisteröitymisensä.

Sopimuskumppaniksi valittavan oikeudellisen muodon tulee olla avoin yhtiö, kommandiittiyhtiö, osakeyhtiö tai muu rekisteröity yhteisömuoto.

Palvelun tuottajaksi valitun tulee esittää tilaajavastuulain (22.12.2006/1233) mukaiset selvitykset viimeistään ennen palveluntuotantoa koskevan liikennesopimuksen allekirjoittamista.

7) Reitit

Tarjoaja laatii tarjoamistaan kuljetuksista reittisuunnitelman tarjouskilpailuasiakirjan **liitteen 7 (TARJOUSPYYNNÖN REITIT 2016-17)** mukaisesti ja esittää suunnitelman ao. liitteen puuttuvien tietojen täydentämisellä. Tarjottavaan reittiin voi yhdistää eri suuntien koululaisia.



8) Tarjoushinta

Tarjouksen tekijän tulee ilmoittaa kunkin tarjoamansa reitin liikennöinnin osalta arvonlisäveroton (alv 0 %) reittihinta (hinta €/reitti/kuljetuskerta) ja reitin yksilöity km-hinta (hinta €/km/reitti).

- Jos koulukuljetuksessa oleva oppilas jonain päivänä on pois kuljetuksesta ja tästä syystä ajettavan reitin kilometrimäärä jää pienemmäksi kuin normaalisti, liikennöitsijä hyvittää sen omassa laskussaan
 - hyvityksen suuruus on tarjouksen perusteella annetun km-hinnan mukainen (tarjous kohta 3)
 - kuljetusoppilaan poissaolotieto on oltava liikennöitsijällä kuljetusta edeltävänä arkipäivänä, jotta liikennöitsijä on velvollinen ao. km-osuuden hyvittämään.

Tarjouspyynnön mukaisilla reiteillä voi kulkea lisähenkilöitä ilman vaikutusta tarjottuun reitin kokonaishintaan, mikäli auton istumapaikkamäärä antaa siihen mahdollisuuden.

Mikäli reitti muuttuu vakituisesti kesken lukuvuoden tarjouspyynnössä mainittua pidemmäksi, niin reitin hinnan korotus on tarjouksen reittikohtaisen hinnan perusteella annetun km-hinnan suuruinen (tarjous kohta 3). Vastaavasti toimitaan, mikäli reitti muuttuu lyhyemmäksi. Tällaisista reittimuutoksista sovitaan aina etukäteen kirjallisesti sopimusosapuolten kesken.

Mikäli reittejä yhdistetään kesken lukuvuoden (esim. oppilasmuutosten tai jaksojen johdosta) ja siitä johtuen joku reitti loppuu, niin ostaja ei ole velvollinen korvauksiin loppuneista reiteistä.

Tarjouksessa ilmoitettavan reittihinnan/kuljetuskerta tulee olla voimassa sitovasti koko sopimuskauden. Mikäli alakohtainen lainsäädäntö, viranomaisohjeet tai yleinen kustannustason nousu edellyttävät palvelun sisällössä olennaisia muutoksia, hintaa voidaan tarkistaa mahdollisten optiovuosien osalta enintään muutoksia vastaavasti. Yleisen kustannustason nousun perusteena käytetään tilastokeskuksen julkaisemaa kustannusindeksiä. Lähtöindeksi on liikenteen alkamiskuukausi ja vertailuindeksi viimeisin kuukausi, mistä indeksi on julkaistu.

9) Tarjousten avaus

Tarjoukset avataan erityisessä avaustilaisuudessa. Saapuneet tarjoukset säilytetään avaamattomina avaustilaisuuteen saakka. Tilaisuudesta pidetään pöytäkirjaa, johon merkitään tarjouskilpailun tunnistetiedot, tilaisuuden aika ja paikka sekä läsnäolijat. Pöytäkirjaan merkitään lisäksi tarjousten jättämiselle asetettu määräaika. Saapuneista tarjouksista merkitään pöytäkirjaan tarjouksen tekijä, tarjouksen saapumisaika ja tarjoushinta sekä muut tarpeelliseksi katsotut tiedot.

10) Tarjoajan sulkeminen pois tarjouskilpailusta

Tarjouskilpailua ratkaistaessa suljetaan pois ne tarjoajat joiden osalta ei tekniset, taloudelliset tai muut seikat huomioon ottaen voida arvioida selviytyvän tarjouspyynnön velvoitteista.

Tarjoaja voidaan sulkea pois tarjouskilpailusta, jos:

- 1) tarjoajan tekninen suorituskyky arvioidaan niin heikoksi tai taloudellinen tilanne niin huonoksi, että tarjoajalla voidaan perustellusti olettaa olevan vaikeuksia täyttää sopimuksen mukaiset velvoitteet
- 2) tarjoaja ei täytä henkilöliikennelainsäädännössä asetettuja vaatimuksia
- 3) tarjoaja on tuomittu lainvoimaisella päätöksellä liikenteen harjoittamiseen liittyvästä lainvastaisesta teosta, jota ei ole pidettävä vähäisenä, tai on liikenteen harjoittamisessa syylistynyt vakavaan sopimus- tai muuhun menettelytaparikkomukseen
- 4) tarjoaja on antanut tarjouskilpailun yhteydessä ostajalle vääriä tietoja
- 5) on joku muu julkisista hankinnoista annetussa laissa mainittu poissulkemisperuste.

Tarjousyhteenliittymään osallistuvien liikennöitsijöiden edellä mainitut edellytykset tutkitaan jokaisen kohdalta erikseen, ja ne voivat vaikuttaa tarjouksen hyväksyttävyyteen.

11) Tarjouskilpailun ratkaisuperiaatteet

Valinta suoritetaan niiden tarjousten kesken, jotka vastaavat tarjouspyyntöä ja täyttävät siinä asetetut ehdot.

Tarjousten vertailussa ratkaisu tehdään sen tarjoajan/-jen eduksi joka/jotka tarjoaa/-avat hinnaltaan halvimman vaihtoehdon. Tarjouspyynnön kohde voidaan jakaa useammalle yrittäjälle tai antaa kokonaisuudessaan yhden yrittäjän hoidettavaksi.

Ostaja voi hylätä osan tarjouksista tai kaikki tarjoukset, jos tarjousten hintataso on liian korkea taikka jos olosuhteet tai liikenteen järjestämisen edellytykset ovat muuttuneet niin, että suunniteltua liikennettä ei ole tarkoituksenmukaista tai mahdollista toteuttaa tarjouspyynnössä esitetyllä tavalla.



LIITE 2

LIIKENTEEN EHDOT

LIIKENNÖITSIJÄN ASEMA

a) Liikennöintivelvollisuus

Liikennöinnissä tulee noudattaa **liitteen 7 mukaisia aikatauluja**. Mikäli liikennöitsijä on esittänyt sopimuksen teon jälkeen tarjouskohteen aikataulun muutoksia kirjallisesti ja ostaja on ne hyväksynyt, tulee muutettu aikataulu ottaa kokonaisuudessaan sopimuksen osaksi.

Oppilaat tulee kuljettaa perille mahdollisimman lähellä koulun tai esiopetuksen alkamisaikaa. Kaluston hyödyntämiseen liittyen on mahdollista tuoda yhden reitin oppilaat koululle aikaisintaan 50 min. ennen koulun alkamista (klo 8). Kaikkien oppilaiden täytyy olla koululla viimeistään 5 minuuttia ennen koulun alkamisajankohtaa (klo 8.45). Oppilaat on noudettava koulu- tai esiopetuspäivän loppumisesta viimeistään noin 5 min. kuluttua (klo 13.05 ja 14.50).

Oppilaiden mukana seuraavat urheilu- ja opiskeluvälineet (ei polkupyörät) tulee kuljettaa ilman eri korvausta.

Liikennöitsijä on velvollinen vastaamaan huoltajien kysymyksiin aikatauluista, tiedottamaan mahdollisista aikataulunmuutoksista kirjallisesti huoltajille ja ostajalle sekä ilmoittamaan aina huoltajille tai ostajalle mahdollisista myöhästymisistä.

Lisäksi tarjouspyynnön mukaisilla reiteillä voi kulkea lisähenkilöitä ilman kustannusvaikutusta, mikäli auton istumapaikkamäärä antaa siihen mahdollisuuden ja lisähenkilöt eivät aiheuta reitille lisäkilometrejä. Samoin Syrin suuntaan klo 13.05 lähtevään kuljetukseen voidaan yhdistää mahdollisuuksien rajoissa ateriakuljetuksia (asiakkaita on tällä hetkellä 2 kpl).

b) Liikenteessä käytettävä kalusto

Käytettävän kaluston tulee olla siistiä. Ikkunoiden ja penkkiverhoilujen tulee olla ehjät. Autojen tulee olla ehjiä ja käyttö-ominaisuuksiltaan ko. liikenteeseen sopivia.

Turvallisuusominaisuudet

Enimmäkseen lapsia tai koululaisia kuljettavien vuorojen autoihin edellytetään kalustoa, jossa on ajantasaisen lainsäädännön mukaiset turvavyöt.

Alkoholukko on pakollinen kaikissa ajoneuvoissa. Uusien laitteiden asennuksessa on noudatettava alkoholukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetun lain (1110/2010) 2§:n sekä siihen liittyvän liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen 405/2011 määräyksiä.

Ympäristöominaisuudet ja muut tekniset ominaisuudet

Lain ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioimisesta julkisissa hankinnoissa edellyttämät vaatimukset:

- ostajan toivomuksena on, että kaikkien liikenteeseen käytettävien linja-autojen tulee täyttää vähintään Euro II-päästövaatimukset

→ kalustovaatimus ei ole tarjoajan kannalta pakollinen, mutta kuitenkin suositeltava

→ mikäli tarjoajan kalusto ei täytä EUR II-päästönormia, on hänen seurattava päästöjä ja raportoitava niistä pyydettyäessä

- polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen osalta edellytetään polttoaineen kulutuksen seurantaa koko kaluston osalta (linja-autot ja henkilöautot)

c) Alihankkijan käyttäminen

Liikennöitsijä voi ottaa vakinaiseksi alihankkijakseen toisen liikennöitsijän (alihankintatyön osuus maksimissaan 50% tarjotusta työstä, liikennöitsijän oma osuus vähintään 50%). Alihankkijasta on ilmoitettava ostajalle ennen alihankkijan käyttämistä. Ostaja voi kuitenkin kieltää alihankkijan käyttämisen, jos esitetty alihankkija ei täytä sopimusasiakirjoissa liikennöitsijälle asetettuja vaatimuksia ja velvoitteita.

Liikennöitsijä voi ilman ostajan suostumusta häiriöttömän liikennöinnin turvaamiseksi tilapäisesti käyttää alihankkijanaan myös muuta kuin em. liikennöitsijää. Tästä tulee kuitenkin viivytyksettä ilmoittaa ostajan edustajalle.

Liikennöitsijä vastaa alihankkijansa toimista samoin kuin omistaan. Ostajan antama suostumus alihankkijan käytöstä ei vähennä liikennöitsijän vastuuta.

d) Liikennöitsijän vastuu

Liikennöitsijä vastaa ostajalle tässä sopimuksessa asetettujen velvollisuuksiensa täyttämisestä ja antamiensa tietojen oikeellisuudesta.

Liikennöitsijä vastaa omasta ja palkkaamansa henkilökunnan osalta oppilaiden kuljetustarpeen mukaisen palvelun laadusta.



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

Liikennöitsijä on velvollinen korvaamaan ostajalle vahingon, joka aiheutuu siitä, että sopimuksen tarkoittama liikennöinti jää täyttämättä tai että liikennöitsijä on muutoin rikkonut sopimusta.

Liikennöitsijä vastaa myös ulkopuolisille aiheuttamistaan vahingoista.

Yhteenliittymän osakkaat ovat yhteisvastuussa ostajalle tässä sopimuksessa liikennöitsijälle asetettujen velvoitteiden täyttämisestä. Yhteenliittymän osakkaat vastaavat yhteisesti myös ostajalle aiheutuneista vahingoista.

Liikennöitsijä huolehtii ja vastaa siitä, että palveluja annettaessa ja toiminnassa muutoinkin noudatetaan salassapidosta, vaitiolovelvollisuudesta, tietosuojasta ja salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta annettuja voimassaolevia säädöksiä.

Kuljetuksissa noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä ja sen perusteella annettuja määräyksiä sekä ostajan toimivaltansa nojalla antamia ohjeita.

e) Liikennöitsijän vastuun rajoittaminen

Liikennöitsijä ei kuitenkaan vastaa niistä vahingoista, jotka aiheutuvat ostajalle siitä, ettei liikennöintiä voida hoitaa ylivoimaisen esteen (force majeure) johdosta.

f) Matkustustiedot ja tutkimukset

Tilaajalla on oikeus tehdä liikenteeseen liittyviä selvityksiä, esimerkiksi liikenteen palvelutasoa, laatua, tyytyväisyyttä ja matkustajamääriä koskevia sekä liikenteen suunnitteluun tarvittavia selvityksiä ja tarkastuksia.

Liikennöitsijän henkilökunta avustaa tarvittaessa tutkimusten ja tarkastusten teossa. Tästä ei makseta erillistä korvausta.

g) Tiedottaminen

Liikennöitsijä huolehtii liikennesopimuksensa mukaisen liikenteen tiedottamisesta soveltuvilta osin. Mikäli liikennöitsijällä on käytettävissään www-sivut, niin sieltä löytyy myös koulukuljetusreitit aikataulutietoineen.

h) Liikenteestä vastaava henkilö

Liikennöitsijän tulee heti ilmoittaa ostajalle, jos sopimuksessa mainittu liikenteestä vastaava henkilö vaihtuu kesken sopimuskauden.



OSTAJAN ASEMA

a) Ostajan vastuu ja liikennöintikorvauksen maksaminen

Ostaja vastaa sopimuksenmukaisten velvollisuuksiensa täyttämisestä. Ostaja on velvollinen korvaamaan liikennöitsijälle vahingot, jotka aiheutuvat siitä, että ostaja on rikkonut sopimusta.

Ostaja on velvollinen maksamaan liikennöitsijälle kultakin sopimuksen mukaisesti liikennöidyltä reitiltä sopimuksen mukaisen korvauksen. Korvaus sisältää henkilöliikenteelle kulloinkin voimassa olevan arvonlisäveron.

Ajamatta jääneestä tai reittimuutosten johdosta kesken sopimuskauden loppuneesta liikenteestä ei makseta korvausta. Korvaus maksetaan sopimuksen mukaan hoidetusta ja liikennöidystä liikennöinnistä.

Kuormituksessa tai reiteissä tapahtuneiden vakituisten muutosten vaikutus maksettavaan korvaukseen käsitellään tarvittaessa sopimuskauden aikana tapauskohtaisesti (esim. jaksomuutosten johdosta), käsittely pohjautuu sopimuksen mukaisen reittikohtaisen km-hintaan. Reitti pitenee – korvaus nousee, reitti lyhenee - korvaus alenee.

Korvaus maksetaan erikseen kultakin kuukaudelta jälkikäteen laskua vastaan. Korvaus maksetaan viimeistään 14 vrk kuluessa laskun saapumisesta. Viivästyskorko on korkolain mukainen. Mikäli korvauksen maksu viivästyy ostajaa koskevan lakon, työsulun tai niihin verrattavan työtaistelutoimenpiteen johdosta, ei viivästyskorkoa makseta eikä mahdollisesti aiheutuvia vahinkoja korvata.

b) Muutokset

Mikäli liikennöitsijän käyttämässä autokalustossa on tilaa/tyhjiä istumapaikkoja, niin ostajalla on oikeus lisätä tai vähentää asiakkaita reitillä ilman, että sillä on vaikutusta sopimuksessa sovittuun hintaan. Kyytiin voidaan ohjata myös muita kuin koululaisia. Ostaja huolehtii tällöin mahdolliset laskutukset huoltajilta/asiakkailta.

Ostajalla on oikeus kesken sopimuskauden tarvittaessa yhdistellä reittejä kaluston kokoluokat huomioiden, reittien yhdistelyiden johdosta joku reitti voi samanaikaisesti myöskin loppua. Loppuneesta reitistä ostajalla ei ole korvausvelvollisuutta ja muuttuneen reitin osalta käytetään korvausperusteena tarjouksessa ilmoitettua/sopimuksessa sovittua reittikohtaista loppuneiden reittien keskimääräistä km-hintaa.

Mikäli muutokset vaikuttavat käytettävän autokaluston kokoon, niin niistä neuvotellaan aina tapauskohtaisesti.

Mikäli muutokset aiheuttavat vakituisen ajoreitin muutoksen ja siitä aiheutuu lisäkilometrejä tai vähenee kilometrejä, tarkastetaan näissä tapauksissa hintaa tarjouksen kohdan 3 mukaisen reittikohtaisen km-hinnan mukaan.

c) Liikennöintikorvauksen muuttaminen

Ostajan liikennöitsijälle maksamaa korvausta voidaan muuttaa, jos kohteen liikennöintiä on muutettu kohdan b mukaisesti. Liikennöinnissä tapahtuneen muutoksen vaikutus korvaukseen lasketaan pääsääntöisesti käyttäen perusteena sopimuksessa sovittuja reittikohtaisia ajokilometrihintoja (toimitaan **TARJOUSKILPAILUN EHDOT** kohta 8 mukaisesti). Reittikohtaisista muutoksista huolehtii liikennöitsijä automaattisesti laskutuksessaan.

d) Liikennöintikorvauksen vähentäminen, pidättäminen ja kuittaus

Reittien jäädessä ajamatta ostaja voi vähentää liikennöintikorvauksesta määrän, joka vastaa ajamatta jääneiden reittien osuutta liikennöintikorvauksesta. Liikennöitsijä huomioi laskutuksessaan vähennykset, jotka ovat aiheutuneet ajamattomista reittiosuuksista oppilaiden poissaolojen takia (tieto poissaolosta ajopäivää edeltävänä arkipäivänä).

Sopimuksessa tarkoitettujen saataviensa turvaamiseksi ostajalla on oikeus pidättää eräntyneen liikennöintikorvauksen maksaminen joko kokonaan tai osaksi silloin, kun liikennöitsijä on laiminlyönyt sopimusveloitteensa.

Sopimuksen mukainen reitti voidaan katsoa ajamattomaksi, mikäli liikennöinti on olennaisesti poikennut sopimuksesta mainituista ehdoista.

Ostajan on viivytyksettä toimitettava liikennöitsijälle erillinen selvitys täysimääräisestä liikennöintikorvauksesta tehdyistä vähennyksistä, pidätyksistä ja kuittauksista.



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

PALVELUN JA KALUSTON LAATU

a) Asiakaspalvelu

Liikenteen palvelun tulee täyttää vähintään seuraavat vaatimukset:

- asiakaspalvelun tulee olla ystävällistä ja asiallista huomioiden, että asiakkaana ovat lapset ja nuoret
- matkustajia tulee tarvittaessa neuvoa matkustamiseen liittyvissä asioissa
- vammaisten ja erityisoppilaiden tarpeet tulee ottaa huomioon
- kuljettajan on tarvittaessa avustettava oppilas autoon ja pois autosta sekä varmistua oppilaan kiinnittämistä turvavöihin ennen kuljetuksen aloittamista
- kuljettajan on hallittava suomen kieli hyvin, ruotsin kielen taito suotava
- kuljettajan on välitettävä matkustajien tai heidän huoltajiensa antama palaute liikennöitsijälle, joka välittää sen ostajalle
- kuljettajan on vuoron loputtua otettava talteen löytötavarat ja palautettava ne joko suoraan oppilaalle, kouluun tai ostajalle
- kuljettajan on huolehdittava, että auton lämpötila ja ilmanvaihto ovat matkustajan kannalta asianmukaiset ja miellyttävät
- kuljettajan on tutustuttava koulukuljetusoppaaseen ja omaksuttava oppaan kuljettajaan tehtävät ja vastuut

b) Kaluston tekninen laatu

Liikennöintiin käytettävän kaluston tulee täyttää vähintään seuraavat vaatimukset:

- ajoneuvojen turvallisuutta ja kuormitusta koskevissa kysymyksissä noudatetaan voimassa olevaa säännöksiä ja määräyksiä kuten ajoneuvolakia ja liikenneministeriön ja viestintäministeriön koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyissä annettua ohjeistusta, mm.:
 - jokaiselle matkustajalle on oltava autossa istumapaikka
 - liikennöinnissä käytettävän kaluston on oltava toimintakuntoista ja katsastettua
 - koulukuljetuksissa käytettävät ajoneuvot tulee merkitä liikenne- ja viestintäministeriön koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä antaman asetuksen mukaisin tunnuksin
 - ajoneuvot on huollettava ja siivottava; liikennöinnissä käytettävien autojen tulee olla siistejä ja puhtaita, ja kaluston teknisten laitteiden tulee toimia moitteettomasti
 - tupakointi liikennettä harjoittavissa autoissa on ehdottomasti kielletty.
- **LIIKENTEEN EHDOT kohdan b** mukaisesti muut ominaisuudet

c) Laki lasten kanssa työskentelevien rikostaustan selvittämisestä (504/2002)

Liikennöitsijä on työnantajana velvollinen huolehtimaan työntekijänsä/työntekijöidensä rikostaustan selvittämismenettelystä niiden työntekijöiden osalta, joiden työhön sisältyy säännöllisiä koulukuljetuksia.

d) Häiriötilanteet

Kuljettajan on ilmoitettava häiriötilanteesta (esim. oppilaan riehuminen autossa, rikkoutunut auto, 10 minuutin ylittävä myöhästyminen, yllättävä lisäkaluston tarve) viivytyksettä ostajan ilmoittamalle yhteyshenkilölle, jonka on ryhdyttävä välittömiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi. Lisäksi liikennöitsijän on ilmoitettava häiriötilanteesta ostajalle tai koululle. Kuljettajan on tiedotettava oppilaiden huoltajille tai kouluille häiriöstä ja aiheutuneen viivästyksen kestosta. Häiriötilanteessa kuljettajan on opastettava matkustajia.

e) Liikennöinnin täsmällisyys

Liikennöinnissä on noudatettava aikatauluja täsmällisesti. Matkustajilla tulee olla riittävästi aikaa siirtyä autoon ottaen huomioon myös huonojen säiden asettamat erityisvaatimukset. Iltapäivällä kuljetuksen lähtöaika on mitoitettava niin, että oppilaalla on riittävä aika siirtyä koulukuljetukseen.

f) Liikenteen valvonta ja seuranta

Ostajalla on oikeus valvoa tämän sopimuksen piirissä olevaa toimintaa ja sitä koskevien määräysten noudattamista.

Liikennöitsijän tulee valvoa tämän tarjouspyynnön piirissä olevaa liikennöintiä ja erityisesti laatuvaatimusten toteutumista.

Liikennöitsijää voidaan pyytää tarvittaessa toimittamaan kirjallinen selvitys siitä, että liikenne on hoidettu sopimuksen mukaisesti. Tällainen selvityspyynnö täydentää muita jo aiemmin kirjallisesti annettuja tietoja/selvityksiä.



SOPIMUKSEN PURKAMINEN

a) Ostajan oikeus sopimuksen purkamiseen

Ostajalla on oikeus välittömästi purkaa sopimus, jos:

- 1) vireille on saatettu liikennöitsijää koskeva konkurssi-, akordi-, velkajärjestely- tai yrityssaneeraushakemus
- 2) liikennöitsijä on asetettu selvitystilaan
- 3) liikennöitsijä on tuomittu lainvoimaisella päätöksellä liikenteen harjoittamiseen liittyvästä lainvastaisesta teosta, jota ei ole pidettävä vähäisenä
- 4) liikennöitsijä on laiminlyönyt verojen tai lakisääteisten sosiaali- ja vakuutusmaksujen suorittamisen siten, ettei laiminlyöntiä ole pidettävä merkitykseltään vähäisenä
- 5) liikennöitsijälle myönnetty joukkoliikennelupa tai taksilupa päättyy kesken sopimuskauden eikä lupaa enää uudisteta
- 6) ostajana toimineen kunnan viranomaisen päätös tehdyn valituksen johdosta kumotaan tai sen täytäntöönpano kielletään
- 7) jos liikennöitsijä toistuvasti laiminlyö liikenteen säännöllisyyttä, palvelun laatua taikka muutoin oleellisesti rikkoo sopimusta, eikä hän, saatuaan tästä kirjallisen huomautuksen, viivytyksettä korjaa laiminlyöntiään
- 8) mikäli liikennöitsijä uusii kohdan 7 mukaisen laiminlyöntinsä, ostajalla on oikeus välittömästi purkaa sopimus.

b) Liikennöitsijän oikeus sopimuksen purkamiseen

Liikennöitsijällä on oikeus välittömästi purkaa sopimus, jos ostaja laiminlyö edellä mainitun maksuvelvollisuutensa tai muutoin olennaisesti rikkoo sopimusta eikä ostaja korjaa laiminlyöntiään viivytyksettä saatuaan siitä liikennöitsijältä kirjallisen ilmoituksen.

c) Olosuhteiden muutos

Jos sopimuksen syntymisen ajankohtana vallinneissa olosuhteissa, jotka ovat keskeisesti vaikuttaneet liikennöinnin järjestämisen tarpeeseen tai sen edellytyksiin, tapahtuu kesken sopimuskauden olennainen muutos, kummallakin sopijapuolella on oikeus purkaa sopimus. Sopimus purkautuu kuukauden kuluttua siitä, kun tätä koskeva purkuilmoitus on annettu tiedoksi toiselle sopijapuolelle. Purkuilmoitukseen on liitettävä selvitys olosuhteiden muutoksesta (esim. kevyenliikenteen väylän valmistuminen, reittiliikennevuoron aloittaminen, kunnan kuljetusperiaatteiden muuttuminen). Jos sopimus purkautuu tässä mainitulla perusteella, kummallakaan sopijapuolella ei ole oikeutta vahingonkorvaukseen.

d) Sopimuksen osittainen purkaminen

Milloin kohdan c) olosuhteiden mukaiset purkuperusteet rajoittuvat vain tiettyyn osaan sopimuksen mukaisista reiteistä, sopimus voidaan purkaa vain näiden reittien osalta.

e) Ylivoimainen este

Sopimusosapuoli katsotaan vapautuneeksi sopimusveloitteen täyttämisestä niin kauan kuin sen estää ns. ylivoimainen este (force majeure). Tällaiseksi esteeksi katsotaan sopimuksen täyttämisen estävä ja sopimuksen syntymisen jälkeen sattunut epätavallinen ja asiaan vaikuttava tapahtuma, jota sopijapuolten ei ole ollut syytä ottaa huomioon sopimusta tehtäessä ja joka on sopijapuolista riippumaton, eikä sen estävää vaikutusta voida poistaa ilman kohtuuttomia lisäkustannuksia tai kohtuutonta ajanhukkaa. Tällainen tapahtuma voi olla sota, kapina, sisäinen levottomuus, viranomaisen suorittama pakko-otto tai takavarikko julkiseen tarpeeseen, vienti- tai tuontikielto, luonnonmullistus, yleisen liikenteen tai energiajakelun keskeytys, työselkkaus tai tulipalo tai muu vaikutuksiltaan yhtä merkittävä ja epätavallinen sopijapuolista riippumaton syy.

SOPIMUKSEN SIIRTÄMINEN JA ERIMIELISYYDET

a) Sopimuksen siirtäminen

Kummallakaan sopijapuolella ei ole oikeutta siirtää sopimusta edes osaksi ilman toisen sopijapuolen suostumusta.

b) Erimielisyyksien ratkaiseminen

Sopimuksen pätevyyttä, tulkintaa ja soveltamista koskevat erimielisyydet, joita sopijapuolet eivät voi keskenään sopia, jätetään ostajan kotipaikan käräjäoikeuden ratkaistavaksi.



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

LIITE 3

LUKUVUODEN 2016-2017 TYÖ- JA LOMA-AJAT

LUKUVUODEN 2016 -2017 TYÖPÄIVÄT									
vko	päivät	ma	ti	ke	to	pe	la	su	
33	15.-21.8.	15	16	17	18	19	20	21	5
34	22.8.-28.8.	22	23	24	25	26	27	28	5
35	29.8.-4.9.	29	30	31	1	2	3	4	5
36	5.9.-11.9.	5	6	7	8	9	10	11	6
37	12.9.-18.9.	12	13	14	15	16	17	18	5
38	19.9.-25.9.	19	20	21	22	23	24	25	5
39	26.9.-2.10.	26	27	28	29	30	1	2	5
40	3.10.-9.10.	3	4	5	6	7	8	9	5
41	10.10.-16.10.	10	11	12	13	14	15	16	5
42	17.10.-23.10.	17	18	19	20	21	22	23	46
43	24.10.-30.10.	24	25	26	27	28	29	30	5
44	31.10.-6.11.	31	1	2	3	4	5	6	5
45	7.11.-13.11.	7	8	9	10	11	12	13	5
46	14.11.-20.11.	14	15	16	17	18	19	20	5
47	21.11.-27.11.	21	22	23	24	25	26	27	5
48	28.11.-4.12.	28	29	30	1	2	3	4	5
49	5.12.-11.12.	5	6	7	8	9	10	11	4
50	12.12.-18.12.	12	13	14	15	16	17	18	5
51	19.12.-25.12.	19	20	21	22	23	24	25	3
52	26.12.-1.1.	26	27	28	29	30	31	1	42
KEVÄTLUKUKAUSI									88 päivää
vko	päivät	ma	ti	ke	to	pe	la	su	
1	2.1.-8.1.	2	3	4	5	6	7	8	2
2	9.1.-15.1.	9	10	11	12	13	14	15	5
3	16.1.-22.1.	16	17	18	19	20	21	22	5
4	23.1.-29.1.	23	24	25	26	27	28	29	5
5	30.1.-5.2.	30	31	1	2	3	4	5	5
6	6.2.-12.2.	6	7	8	9	10	11	12	5
7	13.2.-19.2.	13	14	15	16	17	18	19	5
8	20.2.-26.2.	20	21	22	23	24	25	26	5
9	27.2.-5.3.	27	28	1	2	3	4	5	
10	6.3.-12.3.	6	7	8	9	10	11	12	5
11	13.3.-19.3.	13	14	15	16	17	18	19	5
									47
12	20.3.-26.3.	20	21	22	23	24	25	26	5
13	27.3.-2.4.	27	28	29	30	31	1	2	5
14	3.4.-9.4.	3	4	5	6	7	8	9	5
15	10.4.-16.4.	10	11	12	13	14	15	16	4
16	17.4.-23.4.	17	18	19	20	21	22	23	4
17	24.4.-30.4.	24	25	26	27	28	29	30	5
18	1.5.-7.5.	1	2	3	4	5	6	7	4
19	8.5.-14.5.	8	9	10	11	12	13	14	5
20	15.5.-21.5.	15	16	17	18	19	20	21	5
21	22.5.-28.5.	22	23	24	25	26	27	28	4
22	29.5.-4.6.	29	30	31	1	2	3	4	6
1.jakso		93							52
2.jakso		94	Pe 12.8. 2016 opettajien Veso-päivä						99 päivää
yht.		187							



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

LIITE 4

KOULUJEN JA ESIOPETUSPAIKKOJEN OSOITTEET

Koulu	Puhelinnumero	Osoite
Lestin koulu	040 6504 231	Lestintie 40 69440 LESTIJÄRVI



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

LIITE 5

TARJOUS

Tarjous tehdään tällä asiakirjalla ja liitteeksi **LIITE 7 (LIIKENTEEEN REITIT LUKUVUODELLE 2016-17)**-asiakirja.

1. Tarjoaja

Nimi
Y-tunnus
Osoite
Sähköpostiosoite
Puhelinnumero
Liikenteestä vastaava henkilö
Yhteyshenkilö, ellei sama kuin yllä

Yhteenliittymän kaikista osakkaista on ilmoitettava samat tiedot kuin tarjoajastakin.

2. Tarjouksen tekijän rekisteröityminen

Tarjouksen tekijän on merkitty kaupparekisteriin, ennakkoperintälain mukaiseen ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin sekä arvonlisäverolain mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin ao. lainsäädännön edellyttämällä tavalla koskien myös tarjousyhteenliittymän jäseniä

☐ Kyllä

☐ Ei



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

3. Tarjouksen kohde ja sisältö

Olemme tutustuneet tarjouskilpailuasiakirjoihin ja sitoudumme järjestämään alla mainittujen reittien liikennöinnin tarjouskilpailuasiakirjoissa määriteltyjen ehtojen mukaisesti. Tarjoushinta ja muut pyydytyt tiedot merkitään jokaiseen tarjottavaan reittiin.

				Tarjoushinta, alv 0%	
Reitti	Reitin kokonaiskm:t	Auton rek. nro	Auton istuinpaikat/kpl	€/reitti/kuljetuskerta	€/km
A1					
IP1-1					
IP1-2					
A2					
IP2-1					
IP2-2					
A3					
IP3-1					

SYRIN ATERIAPALVELUASIAKKAAT: Syrin suunnan ateriapalveluasiakkaiden lisähinta klo 13.05 lähtevän

koululaiskuljetuksen yhteydessä yllä olevan reittihinnan (reittitunnus _____) lisäksi on _____ €/paikka (hinnan voimassa olo edellyttää, että ao. asiakkaat on mahdollista hoitaa kuljetusaikataulun puitteissa).

Muut lisätiedot: _____

4. Tarjouksen ulkopuolisten ajojen km-hinta

Tarjouksen ulkopuoliselle/-ille ajoille ilmoitan laskentaperusteeksi seuraavaan kilometrihinnan. Km-hinnan voimassaolon edellytys on, että yritykselläni on mahdollisuudet hoitaa olemassa olevilla resursseilla tarjottava satunnainen lisäliikenne:

_____ €/km (alv 0 %)

5. Liitteet

Oheistamme tarjoukseemme seuraavat liitteet (liitteet rastitetaan):

☐ Jäljennös voimassaolevasta joukkoliikenneluvasta tai taksiluvasta

☐ Verottajan todistus verojen maksamisesta tai verovelkatodistus (jos tarjoajana yhteenliittymä, todistukset toimitetaan kaikilta yhteenliittymän jäseniltä)



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

☐ Vakuutusyhtiön todistus lakisääteisten eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta verovelkatodistus (jos tarjoajana yhteenliittymä, todistukset toimitetaan kaikilta yhteenliittymän jäseniltä)

Verottajan ja vakuutusyhtiöiden todistukset voivat olla korkeintaan 2 kuukautta vanhoja tarjouksen päiväyksestä lukien

☐ Voimassa oleva kalustoluettelo (liite 8 mukaisesti)

6. Tarjouksen voimassaolo

Tarjouksemme on voimassa _____ asti

Huom. Tarjouksen tulee olla voimassa vähintään 6.6.2016 asti.

7. Lisätietoja

Lisätietoja voi antaa myös erillisellä liitteellä.

Paikka, pvm ja allekirjoitus

_____.201_____

Tarjoajan allekirjoitus ja nimen selvennys



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

LIITE 6

LIIKENNESOPIMUS / LUONNOS

Sopijapuolet

Ostaja:

Kunta

Yhteystiedot

Kunnan edustaja

Liikennöitsijä:

Nimi

Yhteystiedot

Sopimuksen tarkoitus ja sisältö

Tällä sopimuksella ostaja ostaa _____.201____ (tarjouspyynnön pvm) järjestetyssä tarjouskilpailussa valitulta liikennöitsijältä lukuvuoden 201____-1____ (_____.201____ - _____.201____) harjoitettavan liikenteen.

Ostajan ja liikennöitsijän välisen sopimussuhteen sisältö määräytyy tämän sopimuksen sekä siihen liittyvien seuraavien asiakirjojen perusteella:

- 1) Liikenteen ehdot (liite 2)
- 2) Liikenteen tarjouspyyntö lukuvuosien 201____-1____ ja optio 201____-1____ koululaiskuljetuksista
- 3) Tarjous liitteineen (liite 5)
- 4) Tarjouskilpailun ehdot (liite 1)
- 5) Julkisten hankintojen yleiset sopimusehdot (JYSE2009)

Yllä mainitut asiakirjat täydentävät toisiaan. Mikäli asiakirjat ovat sisällöltään ristiriitaisia, noudatetaan ensisijaisesti sopimusta ja sen jälkeen muita asiakirjoja yllä mainitussa keskinäisessä pätevyysjärjestyksessä.

Sopimuksen kohde

Sopimus koskee seuraavia tarjouspyynnössä tarkoitettuja reittejä:

Reitti _____

Reitti _____

Reitti _____

Reitti _____

Reitti _____

Reitti _____

Reitti _____

Reitti _____

Liikennöinti

Liikennöitsijän velvollisuutena on hoitaa kohteen liikennöinti tämän sopimuksen ja sen liiteasiakirjojen sekä tarjouskilpailuasiakirjojen mukaisesti.

Liikennöinnissä käytetään tarkoituksenmukaista ja kapasiteetiltaan riittävää kalustoa koko sopimuskauden (ilmoitettu kalustoliitteessä, LIITE 8).

Sopimuskauden aikana ostaja voi tehdä muutoksia (kuten aikatauluja, matkustajamääriä tai liikennöintijärjestystä koskien) kohteen liikennöintiin. Muutosten ja niihin liittyvien rajoitusten ehdoista on tarkempia määräyksiä tämän sopimuksen liitteessä LIIKENTEEN EHDOT.



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

Liikennöintikorvaus

Reittikohtaiset liikennöintikorvaukset ovat seuraavat:

Reitti A1: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Reitti IP1-1: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Reitti IP1-2: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Reitti A2: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Reitti IP2-1: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Reitti IP2-2: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Reitti A3: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Reitti IP3-1: _____, € (alv 0 %)/kuljetuskerta, _____ km, _____ €/km (alv 0%), auton istumapaikat yht. _____ kpl

Korvaus maksetaan laskun mukaan kultakin kuukaudelta jälkikäteen viimeistään 14 päivää laskun saapumisesta liikennöitsijän pankkitilille. Pankkitili:

IBAN FI _____

Hinnat ovat sitovasti voimassa sopimuskauden ajan.

Mikäli alakohtainen lainsäädäntö, viranomaisohjeet tai yleinen kustannustason nousu edellyttävät palvelun sisällössä olennaisia muutoksia, hintaa voidaan tarkistaa mahdollisen optiovuoden osalta enintään muutosta vastaavasti, sopimuksen mukaisen 1. liikennöimiskauden hinnat ovat sopimuksen mukaiset. Yleisen kustannustason nousun vertailuperusteena käytetään tilastokeskuksen julkaisemaa kustannusindeksiä. Lähtöindeksi on liikenteen alkamiskuukausi ja vertailuindeksi viimeisin kuukausi, mistä indeksi on julkaistu.

Liikennöintikorvauksen muuttaminen

Ostajan liikennöitsijälle maksama korvaus muuttuu silloin, kun reittien sopimuksen mukainen liikennöinti muuttuu. Liikennöintikorvauksen muutosperusteina käytetään reiteille ilmoitettua km-hintaa.

Tarjouksen ulkopuolisten ajojen km-hinta

Sopimuksen ulkopuoliselle ajoille käytetään laskentaperusteena alla olevaa km-hinnan. Voimassaolon edellytys on, että yrityksellä on mahdollisuudet hoitaa olemassa olevilla resursseilla tarjottava satunnainen lisäliikenne

_____ €/km (alv 0 %).

Liikenteestä vastaava henkilö

Liikenteestä vastaavana henkilönä sopimuskauden alkaessa on: _____

Alihankinta

Liikennöitsijä voi käyttää reitin liikennöinnissä alihankintaa sopimuksen liitteessä "LIIKENTEEN EHDOT" mainitulla tavalla.



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

Sopimuksen voimassaolo

Sopimussuhde ostajan ja tarjoajan välille on syntynyt, kun asiakirjan "TARJOUSKILPAILUN EHDOT" kohdassa 11 vertailun perusteella tarjoaja on tarjouskilpailun voittanut ja kohdassa 10 mainitut ehdot täyttyvät.

Mikäli sopimuksesta päätetään käyttää optiovuosi 2017-18 (sopimuksen tekijöiden on se yhteisesti hyväksyttävä), niin se päättyy ilman erillistä irtisanomista lukuvuoden 2017-18 lopussa.

Tätä sopimusta on tehty kaksi saman sisältöistä kappaletta, yksi kummallekin sopijapuolelle.

Paikka, pvm ja allekirjoitukset

Xxxx_____._____.201X

Lestijärven kunta

Liikennöitsijä

Ktj/rehtori Tarja Mäkelä



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

LIITE 7

REITIT LUKUVUODELLE 2016-17

s. 1(2)

LESTIJÄRVEN KOULUKULJETUSTARJOUSPYNNÖN OPPILAIDEN KULJETUKSIIN LIITTYVÄT TIEDOT

Kunta Lestijärven Kunta
Yhteystiedot Lestintie 39
 69440 LESTIJÄRVI
Kunnan edustaja Tarja Mäkelä

***Koulu alkaa klo 8.50, koululla saa olla aikaisintaan klo 8.00, mutta viimeistään klo 8.45**
Luokilla 0-2 oppilaiden koulu päättyy klo 13 joka päivä, kotiin kuljetus klo 13.05
 (klo 13.05 Yli-Lestille, Syriin ja Niemelle joka päivä)
Luokilla 3-6 oppilaiden koulu päättyy kolmena päivänä klo 13.00 ja kahtena päivänä klo 14.45
 kotiin kuljetus lähtee 3 pv 13.05/2 pv 14.50
 (klo 13.05 Yli-Lestille, Syriin ja Niemelle sekä klo 14.50 Yli-Lestille ja Niemelle)
Luokilla 7-9 koulu päättyy joka päivä klo 14.45, jolloin kyyti lähtee 14.50 vain Yli-Lestille.
 (klo 14.50 Yli-Lestille)

Yli-Lestin suunnan oppilaat				Aamu/suunnitelma			Iltapäivä		
Pysäkki	Oppilas	Luokka	Pysäkin osoite	Nouto	Koululla*	Ajoreitti nro (kts. liite 5 kohta 3)	Koululta lähtö	Kotipysäkillä - suunnitelma	Ajoreitti nro (kts. liite 5 kohta 3)
1	1	9	Päivärinnantie th.				14.50		
	2	5	Päivärinnantie th.				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	3	2	Päivärinnantie th.				13.05		
2	4	8	Itälahdentie 660				14.50		
3	5	9	Itälahdentie 544				14.50		
4	6	9	Ojalantie 236				14.50		
5	7	9	Mustikantie 15				14.50		
	8	8	Mustikantie 15				14.50		
6	9	4	Mustikantie 67				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	10	3	Mustikantie 67				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	11	7	Mustikantie 67				14.50		
7	12	7	Itälahdentien risteys				14.50		
	13	8	Itälahdentien risteys				14.50		
8	14	0	Lestijärven tie 1044				13.05		
9	15	6	Konttikoskentie 151				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
10	16	1	Aholantie 20				13.05		
	17	4	Aholantie 20				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
11	18	9	Lestijärventie 969, pysäkki				14.50		
	19	7	Lestijärventie 969, pysäkki				14.50		
	20	2	Lestijärventie 969, pysäkki				13.05		
	21	5	Lestijärventie 969, pysäkki				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	22	5	Lestijärventie 969, pysäkki				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	23	3	Lestijärventie 969, pysäkki				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
12	24	4	Tikantie 184				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	25	1	Tikantie 184				13.05		
13	26	3	Änäkkälä-Mattilantie 237				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	27	1	Änäkkälä-Mattilantie 237				13.05		
	28	8	Änäkkälä-Mattilantie 237				14.50		
14	29	9	Lestijärventie 615				14.50		
	30	0	Lestijärventie 615				13.05		



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

LIITE 7

REITIT LUKUVUODELLE 2016-17

s. 2(2)

LESTIJÄRVEN KOULUKULJETUSTARJOUSPYYNNÖN OPPILAIDEN KULJETUKSIIN LIITTYVÄT TIEDOT

Kunta Lestijärven Kunta
Yhteystiedot Lestintie 39
 69440 LESTIJÄRVI
Kunnan edustaja Tarja Mäkelä

*Koulu alkaa klo 8.50, koululla saa olla aikaisintaan klo 8.00, mutta viimeistään klo 8.45
Luokilla 0-2 oppilaiden koulu päättyy klo 13 joka päivä, kotiin kuljetus klo 13.05
 (klo 13.05 Yli-Lestille, Syriin ja Niemelle joka päivä)
Luokilla 3-6 oppilaiden koulu päättyy kolmena päivänä klo 13.00 ja kahtena päivänä klo 14.45
 kotiin kuljetus lähtee 3 pv 13.05/2 pv 14.50
 (klo 13.05 Yli-Lestille, Syriin ja Niemelle sekä klo 14.50 Yli-Lestille ja Niemelle)
Luokilla 7-9 koulu päättyy joka päivä klo 14.45, jolloin kyyti lähtee 14.50 vain Yli-Lestille.
 (klo 14.50 Yli-Lestille)

Niemen suunnan oppilaat				Aamu/suunnitelma			Iltapäivä		
Pysäkki	Oppilas	Luokka	Pysäkin osoite	Nouto	Koululla*	Ajoreitti nro	Koululta lähtö	Kotipysäkillä - suunnitelma	Ajoreitti nro
1	1	0	Peuralantie 193				13.05		
2	2	3	Niementie 551				3 pv 13.05 / 2 pv 14.50		
	3	1	Niementie 551				13.05		

Syrin suunnan oppilaat				Aamu/suunnitelma			Iltapäivä		
Pysäkki	Oppilas	Luokka	Pysäkin osoite	Nouto	Koululla*	Ajoreitti nro	Koululta lähtö	Kotipysäkillä - suunnitelma	Ajoreitti nro
1	1	8	Toholammintie 1046				Klo 14.50 julkisen liikenteen vuorolla kotiutus		
2	2	0	Savolaisentie 36				13.05		
	3	1	Savolaisentie 36						
	4	2	Savolaisentie 36						
	5	4	Savolaisentie 36				3 pv 13.05		
	6	5	Savolaisentie 36						
3	7	0	Katajarannantie 62				13.05		
	8	2	Katajarannantie 62						
	9	5	Katajarannantie 62				3 pv 13.05		
	10	6	Katajarannantie 62						
4	11	0	Haravojantie 205				13.05		
	12	5	Haravojantie 205				3 pv 13.05		
5	13	8	Haravojantie 190				Klo 14.50 julkisen liikenteen vuorolla kotiutus		
6	14	9	Toholammintie 758, Pysäkki				Klo 14.50 julkisen liikenteen vuorolla kotiutus		
	15	8	Toholammintie 758, Pysäkki						
	16	5	Toholammintie 758, Pysäkki				3 pv 13.05		



Lestijärven kunta

Sivistyslautakunta

puh. 06-8889 111 / fax 06 8637 115

LIITE 8

KALUSTOLUETTELO-lomake

Liikennöitsijä:

Nimi

Yhteystiedot

Auto 1:

Auton rekisterinumero

Auton merkki ja malli

Auton vuosimalli

Rek. kokonaispaikkamäärä

Istumapaikkoja

Istumapaikoilla turvavyöt

Seisomapaikkoja

Ovien lukumäärä

EUR-luokka

Korin malli/merkki

Alkolukko

Muut tiedot/lisätiedot

Auto 2:

Auton rekisterinumero

Auton merkki ja malli

Auton vuosimalli

Rek. kokonaispaikkamäärä

Istumapaikkoja

Istumapaikoilla turvavyöt

Seisomapaikkoja

Ovien lukumäärä

EUR-luokka

Korin malli/merkki

Alkolukko

Muut tiedot/lisätiedot

Auto 3:

Auton rekisterinumero

Auton merkki ja malli

Auton vuosimalli

Rek. kokonaispaikkamäärä

Istumapaikkoja

Istumapaikoilla turvavyöt

Seisomapaikkoja

Ovien lukumäärä

EUR-luokka

Korin malli/merkki

Alkolukko

Muut tiedot/lisätiedot

