

LASTEN KOULUKULJETUSOPAS

Suvi Savolainen

09/2016

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Suvi Savolainen	Poliisi (AMK)/ 20142C	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Lasten koulukuljetusopas	Julkinen	
Ohjaaja ja opintoaine/opetustiimi	Opinnäytetyön muoto	
Jaakko Kauppila/ Yleisvalmiudet	Kehittämistyö	
Tiivistelmä		
<p>Tämä opinnäytetyö on kehittämistyö, jossa tutkittavana ilmiönä on ollut alakouluikäisten koulukuljetus Juankoskella. Tämän työn tarkoituksena on ollut tehdä koulukuljetusopas, Juankosken alakoulun koulukuljetusoppilaille. Kehittämistyö on toteutettu yhteistyössä Juankosken kaupungin kanssa.</p> <p>Tiedonkeruumenetelmänä tässä kehittämistyössä lähdemateriaalin lisäksi ovat olleet teemahaastattelu ja yksinkertaistettu SWOT-analyysi. Teemahaastattelussa on käsitelty koulukuljetukseen liittyviä teemoja ja haastateltavina on ollut Juankosken alakoulun koulukuljetusoppilaita, heidän huoltajiaan, koulukuljettajia, opettajia sekä poliisi. SWOT-analyysin avulla on selvitetty alakouluikäisten mielipiteitä koulukuljetuksesta ja siihen ovat vastanneet Juankosken alakoulun kaikki kolmas-,viides- ja kuudesluokkalaiset.</p> <p>Kerätyn tiedon pohjalta lopputuloksena tässä kehittämistyössä on syntynyt lasten koulukuljetusopas. Oppaassa on kuvia ja lyhyitä teksiosuuksia, joissa käsitellään tärkeimpiä koulukuljetukseen liittyviä asioita, kuten kuljetusauton odottamista, siihen nousemista, matkustamista, sekä kuljetusautosta poistumista. Valokuvat oppaaseen on otettu yhteistyössä Savo- Karjala Linja Oy:n ja Juantehtaan alakoulun oppilaiden kanssa. Juankosken kaupunki sai koulukuljetusoppaan käyttöönsä syyskuussa 2016.</p> <p>Jatkokehitysehdotuksena tälle kehittämistyölle on koulukuljetusoppaan jakaminen muissa kunnissa ja kaupungeissa, koska samat pääperiaatteet pätevät kaikkialla Suomessa. Kehitysmahdollisuutena on tehdä yläkoululaisille suunnattu koulukuljetusopas, tai juuri poliisin näkökulmasta laadittu koulukuljetusopas. Tähän liittyen myös koulukuljetusten valvonta poliisissa on tärkeä jatkokehitysehdotus, koska sitä kautta kuljetuksissa ilmeneviin ongelmakohtiin voidaan konkreettisesti puuttua.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
36 + 17 liitesivua	Syyskuu 2016	AMKkorkeakoulutetut
Avainsanat: koulukuljetus, lapset, koulukuljettajat, liikenne, kehittämis-työ, teemahaastattelu, SWOT-analyysi		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	4
2	TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISMENETELMÄT	6
2.1	Kehittämistutkimus ja sen tarkoitus	6
2.2	Teemahaastattelu	6
2.2.1	Lasten haastattelemine n	8
2.3	SWOT-analyysi	8
2.4	Aineiston purkaminen	9
2.5	Produktin tekeminen	9
3	KOULUKULJETUS	10
3.1	Koulukuljetus Juankoskella	10
3.2	Lainsäädäntö	10
3.3	Lasten käyttäytyminen liikenteessä	13
3.3.1	Lainsäädäntö	14
3.3.2	Lapsen kehitys	15
3.4	Koulukuljettajat	15
4	HANKKEEN TOTEUTTAMINEN	16
4.1	Käytännön järjestelyt	16
4.2	Työskentelypäiväkirja	18
5	TULOKSET	18
5.1	Haastattelut	18
5.1.1	Koulukuljettajat arvostavat hyviä käytöstapoja	18
5.1.2	Lapset suoriutuvat mielestään hyvin koulukuljetuksessa	20
5.1.3	Vanhemmat haluaisivat lisää tietoa koulukuljetuksesta	21
5.1.4	Opettajat puuttuvat aiempaa enemmän turvallisuusasioihin	22
5.1.5	Poliisin tulisi valvoa koulukuljetuksia enemmän	23
5.2	SWOT-analyysi	24
5.3	Koulukuljetusopas	28
6	POHDINTA	29
6.1	Kehittämistyöprosessi	29
6.2	Koulukuljetusoppaan koostaminen ja arviointi	29
6.3	Eettisyys ja luotettavuus	30
6.4	Lähdekritiikki	32
6.5	Ammatillinen kasvu ja kehittyminen	33
6.6	Jatkokehitysehdotukset	34
	LÄHTEET	35
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Olen aina ollut kiinnostunut liikenteestä ja erityisesti ihmisten liikennekäyttäytymisestä. Lisäksi lapset ovat olleet lähellä sydäntä ja mietin, miten voisin yhdistää nämä kaksi aihetta niin, että saisin itselleni opinnäytetyön aiheen. Idea koulukuljetusoppaasta lapsille sai alkunsa siis tältä pohjalta ja mielestäni se tuntui hyvältä ajatukselta. Tulevaa yhteistyökumppania miettiessäni oli muutama eri vaihtoehto, joista päädyin soittamaan kotikuntani, eli Juankosken, sivistystoimen johtajalle Riikka Karttuselle kysyäkseni hänen mielipidettään asiaan. Hän kiinnostui aiheesta ja hänen mielestään koulukuljetusoppas lapsille oli hyvä idea.

Valitsin aiheen, koska koulussamme ei ole koulukuljetuksesta koskaan tehty opinnäytetyötä tai päättötyötä. Kyseessä on siis uusi ja erilainen aihe, joka oikeasti kiinnostaa, eikä ole läpikäyty moneen kertaan. Koulukuljetus aiheena on varmasti aina ajankohtainen, koska siihen liittyy monta eri osapuolta, kuten oppilaat, vanhemmat, opettajat, koulukuljetuksen järjestäjäyritys ja tietenkin kuljetuksen suorittavat kuljettajat. Koulukuljetukseen liittyy erilaisia vastuukysymyksiä sekä huomioonotettavia asioita ja myös lasten olisi hyvä olla tietoinen niistä.

Haluan, että työlläni on jokin merkitys lasten liikennekäyttäytymiseen, sekä mahdollisesti myös muihin tienkäyttäjiin. Lapset ovat koulukuljetuksessa avainasemassa ja siksi koulukuljetus tuntui hyvältä opinnäytetyöaiheelta. Usein koulukuljetusta koskevat oppaat, sopimukset tai ohjeistukset ovat iso pino paperia, joita lasten on hankala lukea ja sisäistää.

Tuotoksena työstä on syntynyt opasvihkonen, jossa on esitelty tärkeimpiä huomioita koulukuljetukseen liittyen, sekä oppilaiden vastuuta ja käyttäytymistä koskien. Opas palvelee nimenomaan lapsia, koska olen kerännyt tietoa heidän näkökulmastaan. Olen kerännyt tietoa lähdekirjallisuuden lisäksi yksinkertaistetun SWOT-analyysin avulla sekä haastattelemalla koulukuljetuksessa olevia lapsia. Lisäksi haastattelen vanhempia, opettajia, koulukuljettajia ja poliisia.

Tämän työn tavoitteena on vaikuttaa lasten käyttäytymiseen sekä oikeanlaiseen ja turvalliseen toimintaan koulukuljetuksessa Juankoskella ja mahdollisesti myös muualla. Lisäksi opas auttaa vanhempia, kuljettajia ja opettajia ymmärtämään ja puuttumaan lasten toimintaan koulukuljetuksessa. Haastattelujen avulla olen kerännyt tietoa Juankoskella järjestetystä koulukuljetuksesta ja mahdollisista ongelmista sekä tietenkin kuljetuksen hyvistä puolista. Tärkeimmät huomioitavat asiat olen tuonut esille oppaassa sellaisessa muodossa, että lapset ymmärtävät sisällön. Tärkeät asiat ja huomiot on kirjoitettu lyhyessä tekstimuodossa auki. Lisäksi oppaassa on valokuvia selkiyttämässä koulukuljetuksen eri tilanteita, joita ovat pyssäillä odottaminen, autoon nouseminen, autossa oleminen ja autosta poistuminen. Opasta on jaettu Juankoskella koulukuljetuksessa oleville lapsille syyskuussa 2016.

Opinnäytetyön kautta olen oppinut lisää liikenteestä, liikennekäyttäytymisestä ja liikenneturvallisuudesta, eri tekijöiden huomioonottamisesta sekä erityisesti lasten näkökulmasta koulukuljetuksessa. Työstä on hyötyä myös poliisille, joka saa työn kautta tietoa koulukuljetuksen järjestämisestä, lasten ja kuljettajien liikennekäyttäytymisestä sekä poliisin suorittamassa valvonnassa huomioonotettavista asioista.

2 TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISMENETELMÄT

2.1 Kehittämistutkimus ja sen tarkoitus

Kehittämisellä tarkoitetaan yleensä konkreettista toimintaa, jossa tavoitteena on jonkin selvästi määritetyn päämäärän saavuttaminen. Voidaan esimerkiksi pyrkiä jonkin toimintatavan kehittämiseen tai yksikkökohtaiseen uudistamiseen. Tavoitteena on saada aikaiseksi jotakin aiempaa parempaa ja tehokkaampaa. (Toikko & Rantanen 2009, 14–15.)

Kehittämistutkimus on yksi opinnäytetyön muoto, joka liittyy aina käytäntöön. Kehittämistutkimuksessa yhdistyvät kehittäminen ja tutkimus, sekä laadullinen että määrällinen tutkimus, Taustalla on usein jokin ilmiö tai asia, jota halutaan kehittää paremmaksi ja siihen voidaan vaikuttaa. (Kananen 2012, 13; 19–24.)

Kehittämistutkimuksen alkuvaiheessa tutkija perehtyy tutkittavaan ilmiöön ja mahdolliseen jo olemassa olevaan materiaaliin. Tutkittavasta ilmiöstä kerätään aiheeseen liittyvää materiaalia kirjallisuudesta sekä sähköisistä tietolähteistä. Suunnittelua seuraa kehittämistyön käynnistysvaihe, jonka aikana korostuu kaikkien tutkimukseen liittyvien asioiden dokumentointi. Yksi tapa dokumentoinnille on pitää tutkimuspäiväkirjaa, johon kirjataan kaikki mahdollisimman tarkasti muistiin. Kenttätyön aikana kertyy kehittämistutkimuksen aineisto, joka on siis koko opinnäytetyön pohja. (Kananen 2012, 47–48.)

Kehittämistutkimus voidaan toteuttaa käyttämällä laadullisen eli kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmiä. Esimerkiksi tutkimuksen tiedonkeruusuudessa voidaan käyttää menetelmänä teemahaastattelua, kun halutaan kerätä tietoa ongelmasta ja vaikuttavuuden tai tulosten arvioinnista. Haastattelu voi olla yksilö- tai ryhmähaastattelu ja tutkittavan ilmiön tulee liittyä heihin. (Kananen 2012, 99–101.) Oleellista on valita tutkimukseen oikeat henkilöt, eli ne, jotka kuuluvat tutkittavaan ilmiöön. Kehittämistutkimuksessa kannattaa haastattelussa lähteä liikkeelle ylemmästä tahosta, jolloin saadaan kokonaiskuva ongelmasta. (Kananen 2015, 56, 81.)

2.2 Teemahaastattelu

Haastattelulla tarkoitetaan tiedonkeruumenetelmää, jolla kerätään henkilöiden omia mielipiteitä tutkittavasta aiheesta saaden vastaukset puhutussa muodossa. Haastattelun ideana on, että tutkija välittää kuvaa haastateltavan ajatuksista, käsityksistä, kokemuksista ja tunteista. Tutkimushaastattelulla tarkoitetaan eräänlaista tiedonhankintahaastattelua, joka tutkimukseen sisältyvä vuorovaikutustilanne. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 41–43.)

Teemahaastattelu, eli puolistrukturoitu haastattelu on yksi tutkimushaastattelun muodoista. Siinä haastattelu kohdennetaan tiettyihin kohdennettuihin teemoihin, joista keskustellaan. Haastattelu etenee keskeisten teemojen kautta, kysymysten ollessa kaikille haastateltaville samat. Kysymysjärjestys ja niiden sanamuoto voivat vaihdella haastatteluissa. Teemahaastattelussa pyritään saamaan haastateltavan ääni kuuluviin, koska ihmisten käsitykset asioista ovat keskeisessä roolissa. (Hirsjärvi & Remes & Sajavaara 2014, 208; Hirsjärvi & Hurme 2011, 47–48; Eskola & Vastamäki 2010, 28.)

Teemalla tarkoitetaan aihealuetta, josta keskustellaan. Tutkittava ilmiö jaetaan eri teemoihin ja yhden teeman sisällä lähdetään liikkeelle yleisestä kysymyksestä edelleen tarkennettuihin kysymyksiin. Ilmiö pyritään käsittelemään kattavasti laajoilla aihealueilla, eli teemoilla ja saamaan kokonaiskäsitys tutkittavasta ilmiöstä. Haastattelija ohjaa tilannetta kysymyksillä ja tarkentaa niitä tarvittaessa halutesaan lisätietoja. (Kananen 2012, 60, 104; Eskola & Vastamäki 2010, 26.)

Haastattelun tavoitteena on keskustelu, joten pitkiä kysymyslistoja ei kannata kirjoittaa. Haastattelijan kannattaakin pitää omat muistiinpanonsa melko niukkoina ja laatia ennalta teemarunko, esimerkiksi jonkinlainen luettelo. Teemarungolla voidaan varmistaa, että kaikkien haastateltavien kanssa keskustellaan samoista aiheista. Ennen varsinaisen haastattelun aloittamista kannattaa keskustella jostakin muusta aiheesta vapautuneen ja avoimen ilmapiirin luomiseksi. (Eskola & Vastamäki 2010, 32; 35–37.)

Haastateltavien määrää ei voida määrittää suoraan, aineistona voi olla yhden henkilön haastattelu tai käsittää useita yksilöhaastatteluja. Tavoitteena on kuitenkin lopulta ymmärtää tutkimuskohdetta. Kvalitatiivisen tutkimuksen yhteydessä on käytetty saturaation, eli kylläntymisen käsitettä. Tällä tarkoitetaan, että haastateltuja jatketaan niin kauan, kun haastateltavat tuovat uutta tietoa tutkimusongelmasta. (Hirsjärvi & Remes & Sajavaara 2014, 181–182.)

Teemahaastattelu on mahdollista toteuttaa myös sähköpostihaastatteluna. Siinä on kyseessä tietynlainen teemahaastattelun soveltaminen, jossa tutkija lähettää tutkitaville teemoja, eli kysymyksiä. Näihin kysymyksiin tutkittavat vastaavat vapaamuotoisella tekstillä. (Kananen 2015, 86.)

Hirsjärvi & Remes & Sajavaara (2014, 205) tuovat esille useita syitä valita haastattelun tiedonkeruumenetelmäksi. Voidaan esimerkiksi haluta antaa haastateltavalle vapaus kertoa omia mielipiteitään tai halutaan sijoittaa hänen vastauksiaan laajemmalle. Tutkittava aihe voi olla vieras ja sen takia siitä halutaan lisätietoa tai tiedetään ennakolta, että haastattelun aikana saadaan monenlaisia vastauksia.

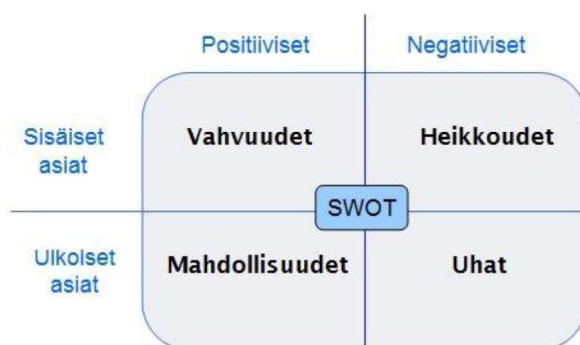
2.2.1 Lasten haastatteleminen

Lapsia haastatellessa on syytä kiinnittää huomiota juuri lapsinäkökulmaan ja luoda haastatteluilmapiiri mahdollisimman turvalliseksi. Nauhurin käytöllä lapselle voidaan osoittaa haastattelun tärkeys. Haastattelijan ei pidä olettaa, että lapsi tuntee käsitteitä, vaan täytyy selvittää, tunteeko lapsi käytettyjä käsitteitä. Haastattelijan on lisäksi otettava tutkijan rooli ja oltava kiinnostunut kaikesta mitä lapsi sanoo. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 130–131.)

Lapsia haastateltaessa on tärkeää kiinnittää huomiota lapsiystävällisyyteen sekä tutkimusetiikkaan. Lasten vanhempien on hyvä tietää, mihin lapsia ollaan pyytämässä ja tässä vaiheessa heidän on myös mahdollista kieltää lastensa osallistuminen. Haastateltaviksi lapsiksi kannattaa valikoida puheliaita ja rohkeita lapsia, koska he yleensä nauttivat päästessään tutkimukseen mukaan. Haastattelijan on lisäksi hyvä tutustua ennalta lapsen kokemusmaailmaan, vieraan ihmisen kohtaamiseen sekä kielelliseen ilmaisuun. Haastattelun tavoitteena on saada aikaiseksi mahdollisimman luonteva keskustelu tutkittavasta aiheesta. (Aarnos 2010, 173–175.)

2.3 SWOT-analyysi

SWOT-analyysillä tarkoitetaan erästä analyysimuotoa, jonka avulla tunnistetaan tutkittavan ilmiön vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia, katso esimerkki kuvasta 1. SWOT muodostuu sanoista Strengths, Weaknesses, Opportunities ja Threats. SWOT-analyysi helpottaa johtopäätösten tekoa. (Oulun seudun ammattikorkeakoulu 2016.) SWOT-analyysi käytetään yleisesti yritystoiminnan arvioinnissa, mutta soveltuu käytettäväksi kaikenlaisissa yrityksissä ja organisaatioissa. Analyysi voi kohdistua koko yritykseen tai johonkin sen osaan. (Suomen Riskienhallintayhdistys 2016.)



Kuva 1. SWOT-analyysissä arvioidaan tutkittavan ilmiön eri osa-alueita (Riskienhallintayhdistys 2016).

SWOT-analyysissä osa-alueet, eli analysoitavan toiminnan vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat, ryhmitellään nelikenttämuotoon. Esimerkiksi yrityk-

sessä jokainen voi kirjata asioita ensin itsenäisesti nelikenttään ja tämän jälkeen ryhmässä keskustellaan esille tulleista asioista. (Suomen Riskienhallintayhdistys 2016.)

Analyysin tulisi olla mahdollisimman käytännönläheinen ja yksinkertainen. On tärkeää, että kaikki mieleen tulevat asiat kirjataan ylös, koska kehitysideat ja mahdolliset muutokset toiminnassa pohjautuvat juuri kirjattuihin asioihin. Jatkossa edelleen vahvistetaan ja hyödynnetään vahvuuksia ja vastaavasti korjataan heikkouksia. Heikkouksia ei voida täysin poistaa, mutta niiden vaikutuksia pyritään pienentämään. (Suomen Riskienhallintayhdistys 2016.)

Tein tässä tutkimuksessa pelkistetyn SWOT-analyysin, jossa käytin vain vahvuuksien ja heikkouksien arviointia. Arvioinnin kohteena oli siis koulukuljetus ja analyysiin vastasi alakoulun 3-, 5- ja 6-luokkien oppilaita riippumatta siitä, olivatko he koulukuljetuksessa vai eivät. Oppilaat arvioivat kirjallisesti omin sanoin koulukuljetuksen hyviä ja huonoja puolia ja tähän arviointiin heillä oli valmis lomake (liite 3).

2.4 Aineiston purkaminen

Haastattelemalla kerätty aineisto tulee purkaa joko puhtaaksikirjoittamalla, eli litteroimalla tai tekemällä siitä suoraan päätelmiä. Tavallisempaa on yleensä litterointi, eikä sen tarkkuudesta ole selkeää ohjetta. Tietokoneelle kirjoittaminen on helpoin tapa purkaa aineisto. Tutkimuksen tarkoitus määrittää, kuinka tarkasti aineisto on syytä litteroida. Mikäli tutkimusmenetelmänä on käytetty teemahaastattelua, niin aineistoa voidaan teemoittaa. Tämä tarkoittaa, että aineistosta esille nousevia piirteitä tarkastellaan analyysivaiheissa. Nämä piirteet pohjautuvat yleensä teemahaastattelun teemoihin. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 138–141; 173.)

2.5 Produktin tekeminen

Toiminnalliseen opinnäytetyöhön voi kuulua kirjallinen produkti, esimerkiksi opas. Tällaisen produktin suunnittelussa on otettava huomioon kohderyhmä, eli kenelle produktin tekee. Produktin kirjoitustyylin ei tarvitse olla samanlainen kuin raporttiosuudessa ja sen ulkoasu sekä kieli kannattaa suunnitella kohderyhmän mukaan. (Haikansalo & Korander 2016, 11.)

3 KOULUKULJETUS

3.1 Koulukuljetus Juankoskella

Juankoskella on lukuvuonna 2015–2016 lähetetty koulukuljetusoppilaiden huoltajille tiedoksi ote Juankosken koulukuljetussuunnitelmasta. Tämä suunnitelma perustuu lainsäädäntöön, liikenneministeriön ohjeisiin ja Juankosken sivistyslautakunnan päätöksiin. (Juankosken koulukuljetussuunnitelma 2015.)

Juankoskella koulukuljetus järjestetään esikoululaisista alkaen aina yhdeksänteen luokka-asteeseen saakka. Kuljetusmatkat ovat vähintään 3 km ja enimmillään yli 5 km. Lisäksi Juankosken sivistyslautakunta on päättänyt ylläpitäjänä järjestää koulukuljetuksen lukiolaisille, joiden koulumatka on yli 5 km. Koulukuljetukset hoidetaan takseilla ja linja-autoilla. Koulukuljetuksessa on oppilaita Säyneisen, Muuruveden, Kaavin ja Nilsiän suunnilta. Taksit ja linja-autot tuovat ja ottavat kyytiin Juantehtaan koulun 3.-6. luokkalaisia koulujen liikennerampilta, niin kuin edellisinäkin vuosina. Esikoulu- ja 1.-2. luokan oppilaat tuodaan ja haetaan alakoulun pihasta. Muuruveden koulun oppilaat tuodaan ja haetaan koulun piha-alueelta. Lisäksi linja-autojen kuljetussuunnat on merkitty kyltein lähtöpaikalla ensimmäisten kouluviikkojen aikana. (Juankosken koulukuljetussuunnitelma 2015.)

Koulukuljetuskyytien ei ole aina mahdollista jättää tai ottaa kyytiin kaikkia oppilaita omalta puolelta risteyksistä läheltä kotia, joten tienylityksiä voi olla myös pienimmillä oppilailla. Oppilaiden on noudatettava koulutaksien aikatauluja, sillä kyydit ovat usein täynnä. Oppilailla ei ole lupaa käyttää koulukyytejä kavereiden luokse kulkemiseen. (Juankosken koulukuljetussuunnitelma 2015.)

Juankosken koulukuljetussuunnitelmassa on korostettu, että koulumatkat ovat osa oppilaiden työpäivää ja yhteisten pelisääntöjen merkitystä koulumatkojen turvallisuudelle kulkemiselle. Vanhempia toivotaan tukemaan toimintatapoja, jotka edistävät turvallisuutta, kuten muistuttamaan oppilaita turvavyön käytön pakollisuudesta ja riittävästä näkymisestä pimeään aikaan. (Juankosken koulukuljetussuunnitelma 2015.)

Edellisinä lukuvuosina linja-autojen ja taksien kuljettajat ovat liikenneturvallisuuden kannalta kiinnittäneet huomiota heijastimen puuttumiseen, liikkuvaan autoon juoksemiseen, tien ylitykseen auton takaa tai edestä, takseissa turvavöiden kiinnittämättä jättämiseen sekä tilatakseissa ja palvelubussissa liikuskeluun ajon aikana, esimerkiksi on tapahtunut paikkojen vaihtelua, jolloin myöskään turvavyöt eivät ole kiinni. (Juankosken koulukuljetussuunnitelma 2015.)

3.2 Lainsäädäntö

Oppilaan oikeudesta maksuttomaan koulukuljetukseen on säädetty perusopetuslaissa (21.8.1998/628) 32§:ssä. Perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatkan ollessa 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. Perusopetuslain 32§:n 1 momentti sai nykyisen muotonsa hallituksen esityksen (HE 58/2003) pohjalta, jolloin lakia muutettiin niin, että myös esikouluoppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen, mikäli koulumatka, kaikki olosuhteet huomioiden, muodostuu oppilaalle hankalaksi.

Lisäksi perusopetuslain 32§:ssä on säädetty koulumatkan pituudesta. Lain mukaan 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.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa säädetään koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä (553/2006) ja tämä asetus koskee niitä kuljetuksia, jotka järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea. Asetuksessa määritetään myös henkilö- ja linja-autojen kuormitus, eli minkä verran matkustajia kuljetuksessa saa olla.

Autossa voidaan kuljettajan lisäksi kuljettaa enintään rekisteriin merkityn istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. Jos auto on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä, määritetään kuljetettavien määrä asetuksessa erikseen. Vierekkäisillä istumapaikoilla ei saa kuljettaa kuitenkaan enempää kuin kolme matkustajaa. Kuljettajalle ja kahdeksalle matkustajalle rekisteröidyssä henkilöautossa saa kullakin vähintään 70 senttimetrin levyisellä istumapaikalla, kuljettajan viereistä paikkaa lukuun ottamatta, kuljettaa kahta siihen sopivaa matkustajaa. Matkustajien kokonaismäärä saa tällöin olla 13, jos kaikki matkustajat ovat lukuvuoden alkaessa alle 13-vuotiaita, ja muutoin 12. Linja-autossa voidaan kuljettajan lisäksi kuljettaa enintään rekisteriin merkityn istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä 2-3§.)

Koulukuljetusautoissa tulee olla matkustajaluettelo, josta ilmenevät matkustajien nimet, heidän ikänsä lukuvuoden alkaessa ja koulu tai oppilaitos. Kuljetusautoihin tulee laittaa eteen ja taakse neliön muotoinen, heijastavalla keltaisella pohjalla varustettu irrotettava kilpi, jossa on punaiset reunat ja jonka keskellä on samanlainen musta kuvio kuin liikennemerkissä ”Lapsia” (kuva 2), sekä sen alla mustalla teksti ”Koulukyyti”. Kilpi on kiinnitettävä siten, että sen yläreuna on enintään 150 senttimetrin korkeudella tien pinnasta. Henkilöautoissa kilpi saadaan kuitenkin asentaa myös katolle. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä 4-5§.)



Kuva 2. Lapsia- liikennemerkki.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä säädetään koulukuljetuksen ajoreiteistä ja ajonopeudesta. Asetuksen mukaisilla reiteillä matkustajille ei tulisi joutua ylittämään ajorataa tarpeettomasti autoon noustessaan tai sieltä poistuessaan. Koulun alueella tai sen välittömässä läheisyydessä tapahtuvan kuljetuksen alkamisen tai päättymisen tulee tapahtua vaarantamatta kuljetettavien tai muiden alueella liikuvien turvallisuutta. Koulukuljetusten suurin sallittu nopeus on 80 km/h.

Turvavyön käytöstä on säädetty tieliikennelain 88§:ssä ja sen mukaan kuljettajan sekä matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta. Tämä koskee matkustamista mm. henkilöautossa, linja-autossa, pakettiautossa ja kuorma-autossa. Turvavyön tai muun istuinpaikan turvalaitteen käyttövelvollisuus ei koske henkilöä, jolta vakava terveydellinen syy estää turvalaitteen käytön. Ellei holhooja tai huoltaja ole lapsen mukana, 88 §:n 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon kuljettajan on, M3-luokan linja-auton kuljettajaa lukuun ottamatta, huolehdittava siitä, että alle 15-vuotias lapsi matkustaa asianmukaista turvalaitetta käyttäen. (TLL 88b-c§.)

TLL 88d§:ssä säädetään turvavyön käyttövelvollisuuden ilmoittamisesta linja-autossa, eli matkustajien on heidän matkansa alkaessa saatava tieto turvavyön käyttövelvollisuudesta esimerkiksi kuljettajalta audiovisuaalisin keinoin tai jokaiselta istuinpaikalta selvästi näkyvällä yhteisön mallin mukaisella kuvamerkillä.

Jos ajoneuvo on rekisteröity kuljettajan lisäksi korkeintaan 16 matkustajalle, ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytetään asianmukaisesti. (TLL 88c§.)

Hallituksen esityksessä (74/2010) esitettiin, että suositus alkolukon käytöstä tilausajoina suoritettavissa koulu- ja päivähoitokuljetuksissa muutettaisiin pakolliseksi. Vuonna 2008 tehdyn selvityksen mukaan tämä suositus alkolukon käytöstä ei ollut johtanut haluttuihin tuloksiin, joten hallitus esitti alkolukkoa pakolliseksi koulukuljetuksissa. Esityksen tavoitteena oli liikenneturvallisuuden edistäminen sekä tasapuolinen mahdollisuus päihteettömään kuljetukseen kaikille Suomen koulu- ja päivähoitokuljetuksiin osallistuville.

Lisäksi hallitus esitti, että esimerkiksi ajoneuvon korjauksen aikana olisi mahdollista käyttää alkolukotonta ajoneuvoa enintään viiden arkipäivän ajan. Säädettyjen kieltojen ja velvoitteiden rikkomisesta tai laiminlyönnistä ehdotettiin tuomitta-

vaksi sakkorangaistus alkolukkorikkomuksesta tai alkolukon käyttörikkomuksesta.

Trafin vuonna 2013 julkaisemassa tutkimuksessa selvitettiin neljän vuoden ajan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden vaikuttavuutta ja toimivuutta. Tutkimuksen ohjausryhmään osallistui Trafin, Poliisihallituksen, Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Ramboll Finland Oy:n edustajia. Tutkimusaineisto hankittiin kyselyllä alkolukkoa käyttäneiltä kuljettajilta, poliisilaitoksilta, käräjäoikeuksilta, maahantuojilta sekä haastatteleamalla terveydenhuollon edustajia ja muutamia kuljettajia. Suurin osa kuljettajista oli kokenut alkolukon auttaneen heitä välttämään uuden rattijuopumuksen sekä vaikuttaneen heidän alkoholinkäyttöön.

3.3 Lasten käyttäytyminen liikenteessä

Tutkimukset ja tilastot, joissa on käsitelty kouluikäisten liikkumista ja arviointikykyä liikenteessä sekä liikenneonnettomuuksia, ovat osoittaneet selkeitä puutteita lasten havainnointikyvyssä ja omien taitojen arvioinnissa 11–12-vuotiaaksi saakka. (Nurmi ym. 2014, 83.) Havainnointi- ja arviointikyky kuitenkin kehittyvät lapsella iän myötä ja etenkin arviointitaito liittyy vahvasti lasten liikenneturvallisuuteen. Lapset, jotka yliarvioivat oman suoriutumiskykynsä, joutuvat useammin erilaisiin onnettomuuksiin. Onnettomuusalttiutta lisäävät myös temperamenttipiirteet esimerkiksi aktiivisuus ja impulsiivisuus. (Nurmi ym. 2014, 83.)

Yksi tärkeä havaintomotoriikkaan liittyvä taito on omien taitojen arviointi suhteessa esimerkiksi lähestyvään ajoneuvoon, sekä päätöksen teko tien turvallisesta ylityksestä. Yhdeksänvuotiaat eivät yleensä osaa arvioida lähestyvän ajoneuvon nopeutta ja tämä koskee myös ylivarovaisia lapsia. Edes 11-vuotiaat lapset eivät aina välttämättä osaa varmistaa turvallista tienylitystä katseellaan. Turvalliseen liikennekäyttäytymiseen on mahdollista tutkimusten valossa päästä harjoittelemalla liikenteessä toimimista yhdessä aikuisen kanssa. (Nurmi ym. 2014, 83–84.)

Uudenmaan tiepiirissä tehdyssä kyselytutkimuksessa (2004, 5) selvitettiin peruskouluikäisten lasten ominaispiirteitä sekä kokemuksia ja mielipiteitä liikkumisessa ja liikennekäyttäytymisessä liikenteestä, liikenneympäristöstä ja liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista. Lisäksi tutkimuksessa oli tavoitteena aktivoida koulujen opettajia, oppilaita ja heidän vanhempiaan keskustelemaan edellä mainituista asioista. Tutkimukseen osallistui 22 koulua ja hyväksyttäviä vastauksia saatiin 2400. Tutkimuksesta ilmeni lasten kuljettamisen lyhyillä alle kolmen kilometrin koulumatkoilla olevan tyypillistä etenkin maaseutukunnissa. Kyselyyn vastanneista alakoululaisista joka viides ja yläkoululaisista joka kuudes kokee koulumatkan sa turvattomaksi yleisimmin kevyen liikenteen väylän puuttumisen ja vaarallisten tienylitysten vuoksi. Liikenneturvallisuuden parannuskeinoiksi lapset nimesivät turvavälineiden käytön lisäämisen, liikennesääntöjen noudattamisen ja turvallises- ta liikkumisesta palkitsemisen

Kouluiässä 7-12-vuotiaiden itsenäisyys lisääntyy liikenteessä. Kaverien käyttäytyminen on suuressa roolissa lapsen omassa toiminnassa, vaikka vanhempia pidetään edelleen tärkeinä esikuvina. On tutkittu, että lapset käyttäytyvät tietä ylittäessään huonommin, kun he kokevat kaverin asenteen olevan negatiivinen tien ylitykseen. Lisäksi ryhmäpaineella on alakoulun loppuvaiheessa suuri merkitys, miten lapsi liikenteessä käyttäytyy. (Liikenneturva 2016.)

Alakouluiässä lapset samaistuvat liikenteessä aikuisiin ja pitävät itseään taidollisesti samalla tasolla aikuisten kanssa. He pitävät aikuisten käyttäytymistä mallina ja toimivat sen mukaan. On kuitenkin havaittu, että lapset niin sanotusti jättävät vastuun aikuiselle liikenteessä, mikäli he liikkuvat siellä yhdessä. Lapset eivät esimerkiksi ajorataa ylittäessään varmista, lähestyykö ajoradalla ajoneuvoja, vaan jättävät tämän aikuiselle. (Keskinen 2014, 62.)

Liikennekuolemien määrä on yleisesti laskenut 1970-luvulta lähtien. Vuonna 2013 tieliikenteessä kuoli 54 ja loukkaantui noin 2650 alle 15-vuotiasta. Tähän ikäryhmään kuuluville tyypillisimpiä ovat kevyenliikenteen onnettomuudet. (Terveyden ja hyvinvoinninlaitos 2015.) 0-14-vuotiaiden liikennekuolemien määrä on puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Alakouluikäisistä kuoli auton matkustajana joka viides ja loukkaantui joka kolmas. Kaikista kuolleista alakouluikäisistä lähes puolet kuoli jalankulkijoina. Vastaavasti jalankulkijana loukkaantui joka viides. (Liikenneturva 2015.) Kaikista vuonna 2014 tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista alakouluikäisten osuus oli neljä prosentti (Tieliikenneonnettomuudet 2015).

3.3.1 Lainsäädäntö

Lapsi luokitellaan liikenteessä tieliikennelain (3.4.1981/267) 2§:n mukaan tienkäyttäjäksi, jolla tarkoitetaan jokaista tiellä olevaa, tai tiellä ajoneuvossa tai raitiovaunussa olevaa. Lasta koskevat tiellä TLL 3§:ssä säädetyt tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet, eli hänen on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tienkäyttäjä ei saa tarpeettomasti estää tai häiritä liikennettä.

Jalankulkijalla tarkoitetaan jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen kuljettajaa sekä polkupyörän tai mopon taluttajaa (TLL 2§). Liikuttaessa tiellä jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Jollei jalkakäytävää tai piennarta ole, niin jalankulkijan on käytettävä pyörätietä tai ajoradan reunaa. Pyörätielle jalankulkijan on käytettävä yleensä sen reunaa. Ajoradalla jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. (TLL 40§.)

Jos jalankulkijan ylitettävä ajorata, niin se on TLL 44§:n mukaan tehtävä suojatietä kulkien, jos se on lähellä. Muuten ajorata on ylitettävä kohtisuoraan ja yleensä risteyksen vierestä. Suojatielle tai muuten ajoradalle astuvan jalankulkijan on noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon etäisyys ja nopeus edellyttävät. Hänen on ylitettävä ajorata tarpeettomasti viivyttämättä. Ajorataan rinnastetaan tässä pykälässä pyörätie ja raitiotie. Lisäksi jalankulkijan on pimeän aikana tiellä liikkuessaan yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta (TLL 42§).

3.3.2 Lapsen kehitys

Lapsen kehityksessä keskilapsuudeksi nimitetään vaihetta 6-7- vuotiaasta aina 12-vuotiaaksi saakka. Tässä ikävaiheessa lapsi siirtyy suurempiin sosiaalisiin ympäristöihin, kuten esikouluun ja kouluun. Lapsen käyttäytymisessä voi tapahtua suuria muutoksia, koska uudet ympäristöt vaikuttavat hänen kognitiiviseen ja sosioemotionaaliseen kehitykseensä. Lapsen tulee selviytyä uusista haasteista ja positiivisen käsityksen muodostuminen omista selviytymistaidoista on psyykkisen hyvinvoinnin kannalta tärkeässä asemassa. (Nurmi ym. 2014, 78.)

Lapsen kehitykseen vaikuttavat voimakkaasti perhe ja lähipiiri, joiden kanssaan lapsi on tiiviissä kontaktissa ennen kouluikää. Lapsi kasvaa perheessä ja oppii yhteisön tavat, kuitenkin kouluiästä eteenpäin ystäväpiirin merkitys kasvaa. Kasvu-ympäristössä lapsi omaksuu tietynlaiset ajattelu- ja toimintamallit, joiden mukaan hän toimii aikuisenakin. (Vilkko-Riihelä & Laine 2013, 25–27.)

3.4 Koulukuljettajat

Koulukuljetukset kuuluvat linja-autoliikenteessä vakiovuoroliikenteeseen, jossa suurimpana asiakaskuntana ovat koululaiset. Koululaiskuljetuksissa kuljettajalla on muiden tehtävien ohella kasvattajan rooli. On tärkeää luoda lapsille selkeät säännöt koulukuljetuksessa toimimiseen ja vielä niin, että he osaisivat toimia sääntöjen mukaisesti jatkossakin. Lapsille on kerrottava toimintaohjeet aikatauluista, matkustamisesta ja pysähtymispaikoista. Ajon aikana kuljettajan tulee valvoa oppilaita ja puuttua esimerkiksi mahdollisiin ilkivaltilanteisiin. (Linja-autonkuljettajan käsikirja 2011, 25; 139; 141;198.)

Koulukuljetusten kuljettajien tulee kuljettaa oppilaat turvallisesti kouluun ja takaisin kotiin. Vaikka autosta olisikin jo poistuttu, niin kuljettajan pitäisi kiinnittää huomiota lapsen turvalliseen liikkumiseen vielä senkin jälkeen esimerkiksi opastamalla turvallisessa tienylityksessä. Yksi yleisimmistä vaaratilanteista syntyy, kun lapsi lähtee ylittämään tietä auton ollessa edelleen pysäkillä. Tämän vuoksi oppilaita kannattaa neuvoa odottamaan pysäkillä, kunnes linja-auton on poistunut. Joskus lapset saattavat myös pysäkillä odottaessaan ryntäillä autoa kohti ja saattavat työntää toisensa auton eteen tai alle. Kuljettajan olisi siis hyvä opastaa lapsia myös pysäkillä odottamisesta. (Linja-autonkuljettajan käsikirja 2011, 196–197.)

Kuljettajaa koskevat tienkäyttäjät yleiset velvollisuudet, eli kuljettajan on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi (TLL 1:3§). Lisäksi kuljettajaa koskevat yleisistä vaatimuksista on säädetty TLL 5:63§:ssä. Vaaditusta ajokortista säädetään ajokorttilaissa ja muusta kelpoisuudesta, kuten linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä, kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007).

Ajoneuvon kuljettajaa koskee varovaisuusvelvollisuus kevyttä liikennettä kohtaan. Ajoneuvon kuljettajan on kohdatessaan tai ohittaessaan jalankulkijan, polkupyöräilijän tai mopoilijan annettava tälle ajoneuvon koko ja nopeus huomioon ottaen turvallinen tila tiellä. Kuljettajan on erityisesti varottava lähestyessään pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa tai raitiovaunua sekä lapsia, vanhuksia, vammaisia tai muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä. (TLL 2:30§.)

Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvistä toimista on säädetty TLL 2:29§:ssä. Ajoneuvon ollessa pysäytettynä tai pysäköitynä, kuljettajan on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo voi lähteä itsestään liikkeelle. Ajoneuvon ovea ei saa avata eikä ajoneuvoon nousta, siitä poistua taikka sitä kuormata tai sen kuormaa purkaa siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai tarpeetonta haittaa muulle liikenteelle tai ympäristölle.

Lapset kiinnittävät huomiota autoon noustessaan kuljettajaan, jonka kaikki sanat ja eleet sekä pukeutuminen ja olemus muutoinkin vaikuttavat mielikuvaan koulukuljetuksesta. Kuljettaja on lasten silmissä ammattilainen, minkä vuoksi hänellä on suuri vastuu lasten liikenneasenteiden sekä erilaisten tietojen ja taitojen opettajana. Lapset ottavat kuljettajasta mallia kuljetuksen aikana, minkä vuoksi esimerkillinen käytös on erittäin tärkeää. Esimerkiksi tervehtiminen autoon tullessa ja sieltä lähtiessä kuuluvat hyviin käytöstapoihin. (Linja-autonkuljettajan käsikirja 2011, 194; 198.)

Ennen lukuvuoden alkua olisi hyvä järjestää kaikille koululaisautonkuljettajille yhteispalaveri, jonka tarkoituksena on laatia yhteiset pelisäännöt sekä vaihtaa ajatuksia koulukuljetuksesta. (Linja-autonkuljettajan käsikirja 2011, 194.)

4 HANKKEEN TOTEUTTAMINEN

4.1 Käytännön järjestelyt

Haastattelin tutkimuksessani teemahaastattelun keinoin Juankosken koulukuljetuksessa olevia alakoulun oppilaita, heidän vanhempiaan, koulukuljettajia sekä opettajia. Yhteyshenkilönäni Juankosken kaupungilta oli koko opinnäytetyöprosessin ajan Juantehtaan koulun erityisopettaja ja liikennevastaava Markku Leski-

nen. Hänen kanssaan sovimme oppilaiden haastatteluajankohdan koululle ja lisäksi hän järjesti haastateltavat oppilaat, vanhemmat sekä kuljettajat tutkimustani varten.

Ennen tutkimuksen aloittamista laadin haastateltavien oppilaiden huoltajille tiedotteen, jossa kerroin tutkimuksestani ja pyysin lupaa lapsille osallistua haastatteluun (liite 2). Lisäksi tein SWOT-analyysistä huoltajille tiedotteen, jossa kerroin niin ikään tutkimuksestani ja pyysin lapsille lupaa vastata analyysiin (liite 1). Markku Leskinen teetätti kaikilla alakoulun 3-, 5- ja 6- luokkien oppilailla tekemäni SWOT-analyysin, jossa oppilaat kertoivat omin sanoin koulukuljetuksen hyvistä ja huonoista puolista (liite 3).

Ennen haastatteluja tein 25.1.2016 esihaastattelun kahdelle eri-ikäiselle alakouluikäiselle, koska halusin saada kokemuksia sopivista sanavalinnoista sekä testata haastattelurunkoa. Kaikissa haastatteluissa minulla oli käytössäni koululta lainassa ollut nauhuri, joten kirjoittamiseen ei tarvinnut käyttää aikaa. Nauhurin käyttämiseen pyysin aina haastateltavien luvan ennen haastattelun aloittamista.

Toteutin oppilaiden haastattelut Juantehtaan koululla perjantaina 29.1.2016. Haastattelin yhteensä kuusi oppilasta (iältään 9-12 vuotiaita) ja yhteen haastatteluun kului aikaa 20–40 minuuttia. Vanhempien haastattelut tein puhelimitse helmikuussa 2016 ja haastattelin yhteensä kuutta vanhempaa. Haastattelut kestivät 20–50 minuuttia.

Lisäksi Markku Leskinen kysyi etukäteen taksi- ja linja-autokuskien halukkuutta osallistua haastatteluun ja antoi minulle kahden kuljettajan yhteystiedot. Sovimme haastatteluajankohdat heidän kanssaan puhelimitse ja tein haastattelut tammi-helmikuussa 2016. Molemmat haastattelut kestivät noin 60 minuuttia. Opettaja haastattelin kaksi, joista toisen koululla ja toisen puhelimitse helmikuussa 2016. Toisen opettajan haastatteluun kului 20 minuuttia ja toisen haastatteluun 45 minuuttia.

Lähetin sähköpostia helmikuussa 2016 Itä-Suomen poliisilaitoksella työskentelevällä komisario Kimmo Kellokoskelle, joka lupautui vastaamaan sähköpostitse koulukuljetusta koskevaan teemahaastatteluun. Lähetin hänelle kysymykset sähköpostitse (liite 4.)

Valokuvat koulukuljetusopasta varten kuvasimme Markku Leskisen kanssa. Sovimme hänen kanssaan kuvauspäiväksi 16.5 Tein kuvausta varten kuvaussuunnitelman, jossa oli neljä eri kuvaustilannetta. Nämä tilanteet olivat koulukuljetuksen eri vaiheisiin liittyviä, eli koulukuljetusauton odottaminen pysäkillä, kuljetusauton nouseminen, kuljetusautossa matkustaminen sekä kuljetusautosta poistuminen.

Pyysin kuvauspäivään mukaan kolme haastattelemaani oppilasta ja heidän osallistumiselleen luvan kysyin heidän huoltajiltaan. Lisäksi pyysin Savo-Karjalan linja Oy:lta kuvaukseen mukaan linja-autonkuljettajaa ja linja-autoa. Yritykseltä suosituttiin kuvaukseen ja kuljettajista mielellään mukaan lähti Taisto Lappalainen. Päädyimme kuvauspaikalla siihen, että Markku Leskinen ottaa valokuvat omalla kamerallaan, koska se oli ominaisuuksiltaan omaani parempi. Valokuvat otettiin kuvaussuunnitelmani mukaan.

4.2 Työskentelypäiväkirja

Kehittämistyötyyppisessä opinnäytetyössä on mahdollista pitää työskentelypäiväkirjaa, johon dokumentoidaan kirjoittamalla kaikki opinnäytetyön työstämiseen liittyvät asiat. (Hakala 2004, 120.) Pidin koko opinnäytetyöprosessin ajan päiväkirjaa opinnäytetyön edistymisestä ja sisällytin päiväkirjan tähän raporttiin. Päiväkirja on tässä opinnäytetyössä liitteenä 6.

5 TULOKSET

Haastattelujen ja SWOT-analyysin jälkeen ryhdyin purkamaan aineistoa. Haastattelut litteroin tietokoneelle ilman erityistä litterointiohjelmistoa, koska aineistoa oli sen verran vähän. Litteroinnin jälkeen etsin aineistoista usein toistuvia asioita, jotka pohjautuivat haastattelun teemoihin. Vertailin haastatteluja keskenään löytääkseni niiden väliltä yhtäläisyyksiä ja eroja.

Luin SWOT-analyysit aluksi muutamaan kertaan ja sen jälkeen kirjoitin tietokoneelle ylös luetteloksi, mitä lapset olivat vastanneet. Luetteloin erikseen koulukuljetuksen hyvät ja huonot asiat luokittain, niin, että koulukuljetuksessa olevilla ja ei-koulukuljetuksessa olevilla oli omat luettelonsa. Poimin luetteloista esille nousevia asioita, eli teemoja. Tein Microsoft Word-ohjelmalla neliosaisen taulukon, jossa oli yhteensä neljä saraketta. Jokaiseen laatikkoon laitoin otsikoksi isomman teeman, jonka alle kirjoitin SWOT-analyysistä esille nousseita asioita. Tämän jälkeen saman Microsoft Word-ohjelman avulla suunnittelin taulukoista graafisesti elävämpiä.

Hankitun aineiston pohjalta aloin työstämään koulukuljetusopasta ja käyttämään suunnittelussa hyödykseni aineistosta esille tulleita koulukuljetuksessa huomioon otettavia asioita.

5.1 Haastattelut

5.1.1 Koulukuljettajat arvostavat hyviä käytöstapoja

Koulukuljettajat kokivat koulukuljetuksen olevan mukavaa työtä, jossa saa toimia erilaisten lasten kanssa. ”*Lasten kanssa on mukava pelata ja osaan toimia lasten*

kanssa. Toki lapset on kaikki erilaisia ja erilailla käyttäytyviä. Jotkut ujoja ja jotkut hirmu puheliaita”, yksi koulukuljettajista kommentoi työtään. Kokemusta koulukuljettamisesta oli kertynyt pitkältä ajalta, mutta erityisempiä muutoksia ei heidän mielestään ollut kuljetuksessa tapahtunut. Kuljettajille järjestettiin viimeksi syksyllä 2015 koulutusta kuljetusasioihin liittyen ja tilaisuudessa paikalla oli myös koulun opettajia, poliisi ja Liikenneturva. Tällaisia koulutuksia on ollut muutaman vuoden välein.

Kuljettajien mielestä lapset käyttäytyivät kuljetuksissa pääsääntöisesti hyvin. Välillä kuljettajat kertoivat puuttuvansa esimerkiksi huonoon kielenkäyttöön ja rauhattomaan käytökseen. Säyneisen koulukuljetuksissa aamuisin lasten käyttäytymistä on valvomassa myös kouluavustaja. Kaikki oppilaat eivät aina tervehti kuljettajia, joten kuljettajat toivoivatkin huomion kiinnittämistä käytöstapoihin ja erityisesti tervehtimisiin kyytiin noustessa ja pois lähtiessä. Yksi kuljettajista kertoi oppilaiden käytöstapojen olevan nykyisin aiempaa huonompia: *”Ei niin panosteta käytöstappoihin. Kyllä minun mielestä kuuluu sanna huomenta ku tullaan autoon ja heipat ku lähetään.”*

Kuljettajat kertoivat kuljetusten olevan useimmiten täynnä ja jokaiselle kuljetettavalle löytyvän autosta turvavyöllä varustetun istumapaikan. Turvavyöiden käytöstä kysyttäessä takseissa ei ole ollut turvavyöiden käytössä ongelmaa ja tarpeen tullen siitä on muistutettu. Lisäksi usein koulutoverit muistuttavat, jos joltakin puuttuu vyö. Linja-auton kuljettaja kommentoi turvavyöiden käyttöä: *”Onhan niistä joskus muistutettu. Sitten, kun lähtee liikkeelle, niin kuuluu naks, eli ottavat pois. Eivät pidä. Kouluavustaja Säyneisestä sanoo, että turvavyöt kiinni.”*

Kuljettajat kertoivat, että koulun jälkeen rampilta kuljetusautoon noustessa oli oppilaille ollut joskus ryntäilyä, mutta pääsääntöisesti oppilaat odottivat jonossa. Ongelmia aiheutti joskus linja-autoissa liikkuminen ajon aikana ja kuljettajan täytyi puuttua siihen. Huomiota täytyi kiinnittää takseissa myös kuljetusautosta poistumiseen, koska reput lattialla vaikeuttivat liikkumista. Lisäksi kuljetusautoista poistuttaessa lapset eivät muistaneet aina ylittää tietä rauhassa, vaan juoksivat sen yli.

Lasten heijastimien käytöstä kysyttäessä linja-autonkuljettaja kommentoi: *”Aika vähän heijastimia on. Sanottiin, että kännyköillä voisi taustavalolla näyttää, että ovat pysäkillä. Näkyy hirmu hyvästi.”* Haastattelussa tuli esille, että linja-autoissa käytettävien seutulippujen suojakuoressa on heijastin, jota pysäkillä odottaessaan voi saapuvalla linja-autolle näyttää.

Haastattelussa kysyttiin kuljettajilta koulukuljetuksen hyvistä puolista ja esille tuotiin se, että lapset viedään nykyään koulun rampille, eikä jätetä enää matkahuoltoon. Muutenkin kuljetusjärjestelyihin oltiin tyytyväisiä esimerkiksi aikataulujen suhteen. Kuljettajien ajokunnon valvonnan alkolukkojen avulla kuljettajat kokivat hyväksi asiaksi, vaikka pakkasella niiden käynnistymistä joutuukin jonkin aikaa

odottamaan. Poliisin tekemää valvontaa kuljettajat kertoivat olevan vähän ja sitä pitäisi heidän mielestään lisätä.

Kuljettajien mielestä koulukuljetuksessa kehitettävää olisi teiden hiekoitus. Aikaisemmin tänä keväänä yksi koulukuljetukseen kuuluva reitti oli jäänyt ajamatta tien liukkauden vuoksi. Kehitettävää olisi myös näkyvyydessä, eli heijastimien käyttöä pitäisi lisätä. Lisäksi toivottiin joka syksyille yhteistä keskustelutilaisuutta, johon myös koulukuljetusoppilaiden vanhemmat voisivat osallistua.

5.1.2 Lapset suoriutuvat mielestään hyvin koulukuljetuksessa

Kaikkien haastateltujen lasten koulukyydityksissä oli käytössä sekä taksi että linja-auto. Osa lapsista kertoi kulkevansa esimerkiksi aamulla taksilla ja tiettyinä iltapäivinä linja-autolla takaisin kotiin. Jotkut taas kertoivat kulkevansa aamuisin osan matkasta taksilla ja vaihtavansa sitten linja-autoon. Lasten koulukyyditysmatkat vaihtelivat 5-30 kilometrin välillä. Lapset kertoivat haastatteluissa kuluttavansa aikaa koulukuljetuksessa joskus pelaamalla, juttelemalla kavereiden kanssa, sekä tekemällä läksyjä. Aina linja-autossa ei lasten mukaan ollut tilaa istua, vaan osa on joutunut seisomaan. Joskus on käynyt niin, etteivät alakoululaiset ole uskaltaneet mennä istumaan yläkoululaisten viereen ja siksi he ovat seisonet kuljetuksen aikana.

Kivoja asioita koulukuljetuksessa lasten mielestä olivat mukavat kuljettajat. Koulun rampilla kuljetuksia seuraava kyytivalvoja koettiin lasten keskuudessa hyväksi asiaksi, koska häneltä pystyy varmistamaan tarvittaessa oikean kyydin. Lisäksi haastattelussa hyväksi asiaksi koettiin, kun kuljetuksessa on rauhallista.

Kysyttäessä lapsilta koulukuljetuksen huonoja puolia, osan mielestä kuljetuksessa oli joskus liikaa meteliä. *”Aika kova meteli. Katokku siellä on noita alakoululaisia, niin ne huutaa siellä”*, yksi kolmasluokkalainen kommentoi. Joskus vanhemmat koululaiset kiroilivat, eikä tähän oltu puututtu. Haastattelussa ilmeni myös, että kuljetuksessa oli kiusaamista, mutta sitä ei erityisesti kohdistettu tiettyihin ihmisiin. Kiusaamiseen kuljettajat puuttuivat, mikäli he kuuluivat, että kiusaamista tapahtuu kuljetuksen aikana. Ärsyttävä asia oli myös, kun joku kuljettaja lähti ajamaan, ennen kuin kaikilla oli turvavyöt kiinni tai joskus kuljettajaa joutui neuvomaan, minne piti ajaa. Joidenkin mielestä kuljetuksessa ei ollut mitään huonoa.

Lapset kertoivat käyttäytyvänsä koulukuljetuksessa useimmiten hyvin. Yksi kolmasluokkalainen tyttö kommentoi omaa käyttäytymistään: *”Omasta mielestä käytäydyn hyvin, istun. Muistan laittaa turvavyöt ja kaverit myös.”* Välillä kaverit ja kuljettajat joutuivat muistuttamaan turvavöiden käytöstä. Yläkoululaisten kerrottiin joskus ottavan turvavöitä ajon aikana pois. Kuljettajat puuttuivat turvavöiden käyttöön enemmän taksikuljetuksissa kuin linja-autoissa. Jotkut kuljetettavista lapsista liikkuvat toisinaan ajon aikana. Tervehtiminen muistettiin koulukuljetuk-

sessä lasten mielestä useimmiten hyvin, muut kuljetettavat eivät heidän mukaansa aina muistaneet tervehtiä.

Kysyttäessä lapsilta kuljettajista, he sanoivat kuljettajien olevan mukavia. Kuljetuksessa lapset kokivat olosan turvalliseksi ja lasten mielestä kuljettajat ajavat rauhallisesti. Osa kuljettajista jutteli lasten mukaan heille, suurin osa keskittyi ajamiseen. Lasten mukaan jotkut vastailivat ajon aikana kännykkään, eikä kaikilla ollut handsfree-laitetta. Huonona asiana pidettiin, että todella usein tupakka haisi autoissa.

Osalla haastatelluista lapsista koulumatkaan sisältyi tienylitys. He kertoivat katsovansa ennen ylitystä, ettei autoja tule kummatakaan suunnasta. Jollakin tienylitys oli todella hankalassa paikassa, eikä esimerkiksi saapuvia ajoneuvoja nähnyt kunnolla. *”Yksi ison tien ylitys, ei oo tullut yhtäkkiä, Pysähdyn ja kuuntelen tarkasti. Mennee mäki ja mäen takana saattaa olla auto, ja sen takia kuuntelen”*, yksi viitosluokkalainen tyttö kommentoi. Kaikki eivät lasten mielestä aina malttaneet mennä rauhassa tien yli, vaan jotkut kiirehtivät.

Osa lapsista kertoi, ettei koulussa ole puhuttu ja osan mielestä taas on puhuttu, miten koulukuljetuksessa pitäisi käyttäytyä. *”Koulussa ei ole kovin puhuttu mittään koulukuljetuksesta. Opettajat ei sano, miten pitäisi käyttäytyä”*, yksi oppilaista kommentoi. Vastaavasti joidenkin kotona koulukuljetuksessa käyttäytymisestä oli keskusteltu ja joidenkin ei. Joku muisteli, että kotiin oli tullut keväällä kirje, jossa kerrottiin, mistä koulukuljetuksessa olevat haetaan aamuisin ja iltapäivisin.

5.1.3 Vanhemmat haluaisivat lisää tietoa koulukuljetuksesta

Haastatteluissa vanhemmat olivat kiinnostuneita koulukuljetuksesta ja toivat esille todella hyvin omia näkemyksiään aiheesta. Osa vanhemmista koki koulukuljetuksen muuttuneen parempaan suuntaan sinä aikana, kun lapsi oli ollut kuljetuksessa. Kuljettajista yksi vanhemmista kommentoi: *”tosi ystävällisiä ja asiakaspalveluhenkisiä.”* Vanhempien mielestä oli hyvä asia, että nuoremmat tuodaan kotipihaan saakka ja isommatkin esimerkiksi sadesään sattuessa. Kuljettajat myös odottivat, että lapsi pääsee lähtemään turvallisesti, kun hän on jäänyt risteykseen kuljetuksesta. Eräs vanhemmista oli tyytyväinen järjestelyihin: *”Minun mielestä erittäin hyvin. Ihan pienimmät haetaan taksilla suurin piirtein talon rappusilta.. En minä pysty moittimaan.”*

Vanhemmat kertoivat haastattelussa, että joskus koulukuljetuksissa lapset eivät osanneet istua paikallaan. Vanhempien ja koulu puuttuivat asiaan, mutta jollekin oli jäänyt epäselväksi, olivatko kuljettajat puuttuneet asiaan. Vanhemmat kertoivat, että joskus kuljettaja lähti ajamaan, vaikkei kaikilla ollut turvavyötä.. Joku kertoi tällaista ongelmaa ilmenevän joka syksy uusien kuljettajien vuoksi. Lisäksi lasten kautta heille oli tullut tietoa, että kuljetuksessa oli kiusaamista, mutta vanhemmat selvittivät itse asian. Eräs vanhemmista toi haastattelussa esille huolensa

koulukuljettajista: ” *Kuskiporukoissa aika iso ikäskaala näyttää olevan, joskus kyllä käypi mielessä, että mitenkähän tuo, joskus tuo turvallisuusasiat käy mielessä.* ”

Jotkut vanhemmista toivoivat lisää informaatiota koulun puolelta koulukuljetusjärjestelyistä. ” *Ihan liian myöhään tulloo syksyllä, että mikä taksi kulkee ja monelta* ”, yksi vanhemmista kommentoi. Tietämättömyyttä oli aiemmin myös esimerkiksi silloin, kun lapsen koulu oli muuttunut ja aluksi ei ollut tietoa, kenen kyytiin tämä lähtee. Kuitenkin osa vanhemmista kertoi koululta joka vuosi tulevan ohjeet, joissa kerrotaan, mihin kyytiin lapsi on valittu ja samoissa ohjeissa muistutettavan esimerkiksi turvavyön käytöstä. Koulukuljetuksessa käyttäytymisestä ei kaikkien vanhempien mielestä näissä ohjeissa ollut mitään mainintaa.

Vanhemmat olivat tyytyväisiä iltapäivisin koulun rampilla olevaan kyytivalvojaan, joka huolehtii oppilaiden pääsemisestä oikeaan kuljetusautoon turvallisesti. Kaikki vanhemmat eivät kuitenkaan tienneet, miten koulukuljetukseen lähteminen on järjestetty koululla iltapäivällä.

Haastattelussa osa vanhemmista kertoi keskustelewansa kotona lasten kanssa, miten koulukuljetuksessa tulisi käyttäytyä. ” *Kyllä näitä on kerrattu, sitten kun koulu on alkanut ja pitkin vuottakin. Meilläkin kun on pimmeä tuo tie, niin pojallakin on otsalamppu mukana, että näkyyppi tuolla pimmeessä. Ja heijastimet on myös* ”, yksi vanhemmista kertoi. Lapsia oli muistutettu esimerkiksi odottamaan rauhassa pysäkillä, että linja-auto ehtii lähteä pois ja vasta sitten ylittämään tie. Vanhemmat, jotka eivät olleet keskustelleet lasten kanssa aiheesta, uskoivat lasten osaavan käyttäytyä kuljetuksessa ilman muistutuksia.

Kysyttäessä vanhemmilta muita koulukuljetuksesta mielentulevia asioita, tuli toive, että lapsia muistutettaisiin talvisin tulemaan näkyville pysäkillä bussikatoksesta, kun he kuulevat aura-auton lähestyvän. Joskus oli käynyt niin, ettei aura-auton kuljettaja ollut huomannut katoksessa olevia lapsia ja aura-auton lumet olivat lentäneet lasten päälle. Teiden kunnossapitoon toivottiin kiinnittämään huomiota, etenkin syrjäteillä oli ongelmia teiden hiekoituksessa ja aurauksessa. Lisäksi koulun ja kuljettajien toivottiin muistuttavan lapsia lisää turvallisuusasioista, kuten turvavöiden ja heijastinten käytöstä.

5.1.4 Opettajat puuttuvat aiempaa enemmän turvallisuusasioihin

Opettajien mielestä koulukuljetukset sujuivat pääsääntöisesti hyvin. Kuljettajiin oltiin tyytyväisiä, koska he huolehtivat kuljetettavista oppilaista ja kyselivät perään, mikäli joku puuttui. Mitään erityisen huonoa sanottavaa opettajilla ei ollut koulukuljetuksesta, mutta isoimmat ongelmat olivat joidenkin liikennöitsijöiden osalta koulukuljetusmerkintöjen puuttumisessa.

Haastattelussa kerrottiin, että lukuvuoden aikana koulun puolelta on jouduttu puuttumaan koulukuljetuksessa käyttäytymiseen, erityisesti kuljetusautossa. Myös liikennöitsijää koskeviin asioihin on jouduttu puuttumaan, esimerkiksi huomauttamalla asianmukaisista koulukuljetusmerkinnöistä sekä turvavöiden käytöstä. Vuosi sitten syksyllä poliisi oli tehnyt Juankoskella koulukuljetusvalvontaa, jossa oli jouduttu puuttumaan etenkin taksiyritysten toimiin. Poliisin tekemällä valvonnalla oli havaittu selviä hyötyjä, eli liikennöitsijöitä ei ollut tarvinnut koulun puolelta huomauttaa puutteista.

Oppilaiden kautta ei opettajille ollut kantautunut kuljetukseen liittyen mitään erityistä. Viime syksynä toiset oppilaat olivat kertoneet, etteivät kaikki käytä turvavöitä ja tähän oli puututtu heti. Myös kuljettajien kautta koululle oli tullut tietoa, etteivät kaikki käytä turvavyötä tai, että jotkut häiritsevät muita käyttäytymisellään kuljetuksessa. Palautteen saaminen kuljettajilta koettiin myös hyvänä asiana.

Opettajien mielestä oli tärkeää korostaa, että koulukuljetukset ovat osa koulupäivää. *”Pitäisi korostaa, että kuljetukset osa koulupäivää. Turvallisuus, ei voi tehdä ihan mitä sattuu. Vöiden käyttö ja talvikelissä kuljettajan huomio menee ajamiseen, eikä järjestyksen pitoon”*, yksi opettaja kommentoi. Haastattelussa nousi esille, että oppilaita täytyy nykyisin muistuttaa esimerkiksi turvallisuusasioista enemmän kuin aikaisemmin, koska oppilaat ovat jollakin lailla välinpitämättömmämpiä. Kännyköiden käyttö on lisääntynyt koko ajan ja se on iso turvallisuusrisikki liikenteessä.

Opettajien haastattelussa kävi ilmi, että kaikille alakouluikäisille järjestetään joka syksy koulukuljetukseen ja muuhun liikennekäyttäytymiseen liittyen kertaustilaisuus. Tässä tilaisuudessa käydään läpi muun muassa liikennesääntöjä ja oppilaille on jaettu heijastimet. Lukuvuoden aikana ilmeneviä ongelmakohtia käydään tapauskohtaisesti yhdessä oppilaiden kanssa läpi. Lisäksi Liikenneturvalta on käyty pitämässä koululla liikenneaiheisia oppitunteja.

5.1.5 Poliisin tulisi valvoa koulukuljetuksia enemmän

Poliisi valvoo koulukuljetuksia kausiluonteisesti liikennevalvonnan yhteydessä ja samalla koulukuljetuksia koskevien säännösten toteutumista. Lapsilla on oltava turvavyöt kiinnitettyinä ja ajoneuvosta on löydyttävä matkustajaluettelo sekä alkolukko. Lisäksi valvonnassa kiinnitetään huomiota kuljettajien kuntoon ja ammattipätevyyteen, koska kyseessä on ammatinharjoittaminen. Yleensä asiat kuljettajien osalta ovat kunnossa. Alkolukkoasioissa huomiota kannattaisi kiinnittää alkolukkojen toimivuuteen, sekä siihen, ettei niitä pysty manipuloimaan helposti.

Tehostettua valvontaa on koulukuljetusten osalta pääsääntöisesti ainakin kerran vuodessa koulujen alkamisaikaan. Ratsialuonteinen valvonta riippuu alueellisten liikennesektoreiden innokkuudesta ja suunnittelusta. Poliisihallitus suunnittelee toiminta- ja valvontasuunnitelmassa vuosittaiset teemat, joita toteutetaan liikenne-

valvontayksiköissä. Tämä ohjeistus parantaa ja velvoittaa tekemään valvontaa valtakunnallisesti.

Poliisin tehtävänä on koulukuljetusten valvonnassa huomauttaa ja ohjeistaa havaittuista puutteista sekä kuljettajia että toimintaa harjoittavia yrityksiä. Tarvittaessa käytetään myös rangaistusvaatimusmenettelyä, mikäli kuljetustoiminnan huolellisuusvelvoitteita on laiminlyöty.

Koulukuljetusten turvallisuusasioissa on menty koko ajan parempaan päin, mutta aina on jotakin huomautettavaa, kuten esimerkiksi turvavöiden käytöstä sekä koululaisten matkustamisesta autossa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta lapset käyttäytyvät koulukuljetuksissa pääsääntöisesti hyvin, mutta ongelmia on ollut siinä, kun lapset eivät ole pysyneet paikoillaan esimerkiksi linja-autokuljetuksissa.

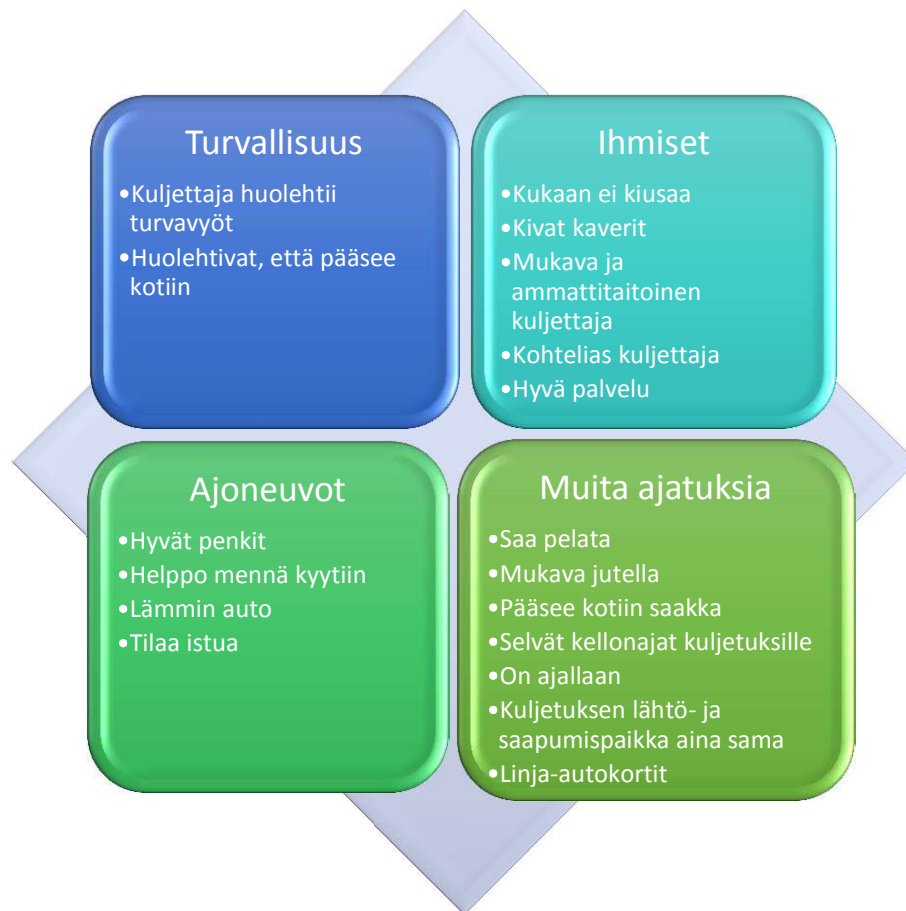
Koulukuljetuksissa olevien lasten vanhemmat kiinnittävät joskus huomiota kuljetusten turvallisuuteen esimerkiksi käytettyjen ajonopeuksien ja kuljettajan kunnon osalta. Myös epäilyjä alkoholikon manipuloinnista on ollut.

Hyvinä asioina poliisin näkökulmasta voidaan pitää koulukuljetusten olemista säännösten piirissä ja kuljetusten valvomista ainakin liikennesektorilla. Huonona pidettäviä asioita puolestaan ovat tiukat aikataulut sekä kuljettajien huolimattomuus kuljetuksiin liittyvissä asioissa, kuten koulukuljetusmerkinnöissä.

Poliisiin tulisi valvoa ehdottomasti enemmän koulukuljetuksia, koska siihen liittyy monia eri vastuukysymyksiä koskien kuljettavaa yritystä, kuljettajaa ja koulua. Lisäksi koulukuljetusten valvonnasta tarvittaisiin todennäköisesti lisää koulutusta, että siitä tulisi rutiininomaista toimintaa. Muutamat valvontaiskut voivat nopeasti vähentää valvontaa entisestään ja heikentää myös taitoa valvoa asioita.

5.2 SWOT-analyysi

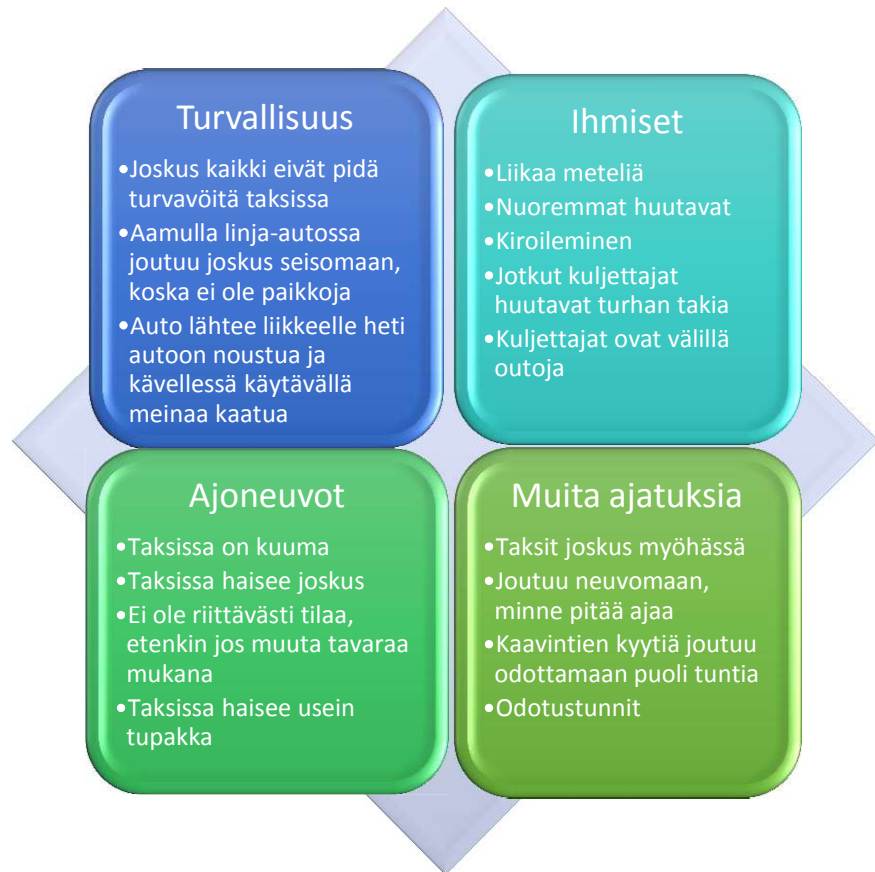
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat toivat melko selkeästi esille koulukuljetuksen hyviä puolia ja tietyt asiat toistuivat vastauksissa. Erityisesti kuljettajaan liittyviä asioita tuotiin lähes jokaisessa vastauksessa esille ja kuljettaja koettiin usein kohdellaaksi ja mukavaksi. Monet oppilaista olivat kirjoittaneet vastauksissaan myös kuljetuksessa käytettävistä ajoneuvoista, joissa oli heidän mielestään hyvät penkit sekä tilaa istua. Lämmin auto oli myös oppilaiden mielestä hyvä asia. Muita hyviä asioita olivat oppilaiden mielestä esimerkiksi, että kuljetuksessa saa jutella ja pelata. Kuljetusten järjestely oli myös hyvä, eli kuljetusten lähtöpaikat ja -ajat olivat selkeät. Katso lisää kuvioista 1.



Kuvio 1. Koulukuljetuksen hyviä asioita koulukuljetusoppilaiden mielestä.

Oppilaat saivat kertoa SWOT-analyysissä myös asioita, jotka olivat heidän mielestään huonosti koulukuljetuksessa. Turvallisuus-teemaan liittyen vastauksissa nousivat esille turvavöiden käyttämättömyys, auton nopea liikkeellelähtö sekä istumapaikkojen riittämättömyys.

Monissa vastauksissa toistui ihmisiin liittyen liiallinen metelöinti, jonka koettiin olevan usein lähtöisin nuoremista kuljetusoppilaista. Toisaalta joissakin vastauksissa kerrottiin, että jotkut kuljettajat huutavat ilman syytä.. Kuljetuksissa oli oppilaiden mukaan esiintynyt myös kiroilua. Ajoneuvoihin liittyviä huonoja asioita olivat muun muassa taksien kuumuus, tupakan haju, sekä tilojen riittämättömyys. Muita vastauksissa esille tulleita huonoja asioita olivat kuljetusten odottaminen, sekä toisinaan taksien myöhästely. Katso kuvio 2.



Kuvio 2. Koulukuljetuksen huonoja tai kehitettäviä asioita koulukuljetusoppilaiden mielestä.

Myös ne oppilaat, jotka eivät olleet koulukuljetuksessa, vastasivat SWOT-analyysiin ja saivat kertoa omasta mielestään koulukuljetuksen hyviä ja huonoja asioita. Vastaukset olivat yllättävän paljon samanlaisia kuin koulukuljetuksessa olevien oppilaiden. Niistä välittyikin lukijalle sellainen kuva, että koulukuljetuksessa olevat kaverit olivat selkeästi kertoneet, millaista koulukuljetuksessa on ollut.

Turvallisuuteen liittyvä hyvä asia oli näiden oppilaiden mielestä esimerkiksi se, että kuljetuksessa pääsee turvallisesti kotiin. Tähän liittyen hyvinä asioina pidettiin turvallista ajotapaa, tasaista vauhtia ja että ennen lähtöä varmistetaan turvavöiden olevan kiinni. Lisäksi hyvänä asiana pidettiin kivaa kuljettajaa ja kavereiden näkemistä jo koulumatkan aikana. Ajoneuvoissa hyvinä asioina muun muassa pidettiin riittävää tilaa ja siistiä autoa. Oppilaiden mielestä oli lisäksi hyvä, että kuljetukseen pääsee lähtemään aina samasta paikasta. Katso lisää kuviosta 3.



Kuvio 3. Koulukuljetuksen hyviä asioita ei-koulukuljetusoppilaiden mielestä.

Koulukuljetukseen liittyviä huonoja tai kehitettäviä asioita oli selvästi enemmän vastauksissa oppilailla, jotka eivät olleet koulukuljetuksessa. Turvallisuuteen liittyviä huonoja asioita olivat turvavöiden käyttämättömyys tai jopa niiden puuttuminen kokonaan, liikkuminen autossa kuljetuksen aikana sekä taksien ylinopeudet.

Ajoneuvoissa huonoja asioita olivat oppilaiden mielestä esimerkiksi epäsiisteys, kylmyys ja ahtaus. Oppilaat kokivat huonona asiana kuljetuksissa liian suuren ihmismäärän, melun, kiusaaminen sekä ilkeät kuljettajat. Muita mieleen tulleita huonoja asioita olivat autojen myöhästely ja sen seurauksena myös koulukavereiden myöhästyminen koulusta, pitkät reitit sekä odotustunnit. Katso lisää kuviosta 4.



Kuvio 4. Koulukuljetuksen huonoja tai kehitettäviä asioita ei-koulukuljetusoppilaiden mielestä.

5.3 Koulukuljetusopas

Keräämäni aineiston pohjalta tein koulukuljetusoppaasta ensimmäisen version kesällä 2016 ja lähetin sen elokuussa 2016 sähköpostitse haastattelemilleni henkilöille saadakseni palautetta heiltä. Pyysin heitä kertomaan mielipiteensä senhetkisestä versiosta, sekä kehittämideoita. Sain heiltä palautetta ja muokkasin opasta saamani palautteen mukaisesti. Saamaani palautetta olen kirjoittanut tämän raportin pohdinta-osioon. Valmiin koulukuljetusoppaan (liite 5) jakaminen tapahtui Juan-tehtaan koululla 30.8.2016, jolloin olin itse esittelemässä ja jakamassa oppaan jokaiselle luokalle. Sivistystoimenjohtajan Riikka Karttusen pyynnöstä kerroin oppilaille myös muista liikenneturvallisuusasioista ja sain positiivista palautetta kouluvierailustani.

Oppaassa on yhteensä seitsemän sivua mukaan lukien kansi- ja takalehdet. Toisella sivulla on lukijalle tarkoitettu oppaan esittelyosuus. Varsinainen opas on jaoteltu neljälle sivulle, joilla on käsitelty koulukuljetusauton odottamista, siihen nousemista, kuljetusautossa matkustamista sekä kuljetusautosta poistumista. Näistä eri tilanteista on valokuvat ja lyhyet tekstiosuudet selventämässä kuvia. Oppaan takalehdellä on oppaan tekemiseen liittyvää tietoa.

6 POHDINTA

6.1 Kehittämistyöprosessi

Opinnäytetyöprosessi sinällään ei ole ollut uusi asia, koska minulla on aikaisempi korkeakoulututkinto takana, eikä sen suorittamisesta ole kauan aikaa. Kuitenkin aikaisemmat opintoni poikkeavat melkoisesti näistä nykyisistä ja aihealue on nyt ihan erilainen. Aikaisemmasta opinnäytetyöstä on ollut paljon hyötyä, koska tässä opinnäytetyöprosessissa on ollut jotenkin helpompi keskittyä omaan aiheeseen ja kaikki muu kirjallinen osuus on tullut siinä sivussa. Aikaa työn tekeminen on toki vienyt, mutta se on ollut koko ajan myös mielekästä.

Kehittämistyötä en ollut aikaisemmin tehnyt, mutta teoriassa se oli minulle tuttua asiaa. Olin jo pitkään ajatellut, että haluaisin tehdä opinnäytetyöni kehittämistyönä, jos se vain olisi mahdollista ja sopiva aihe löytyisi. Oli hienoa, että tämä mahdollisuus avautui, niin koulun kuin yhteistyökumppanini Juankosken kaupungin osalta. Lisäksi aiheena koulukuljetus oli koulussamme tuore, koska siihen liittyviä opinnäytetöitä ei ole tehty aikaisemmin.

Olen tyytyväinen, että kehittämistyöllä olen saanut konkreettisesti aikaiseksi jotakin, eli lasten koulukuljetusoppaan. Se onkin ollut mielestäni tämän koko prosessin punainen lanka, joka on koko ajan innostanut tekemään työtä eteenpäin. Kehittämistyöprosessi palkitsee tekijänsä, kun oikeasti panostaa työhönsä ja näkee vaijaa sen eteen.

6.2 Koulukuljetusoppaan koostaminen ja arviointi

Koulukuljetusoppaan koostaminen haastattelujen ja SWOT-analyysin pohjalta oli mielestäni melko helppoa. Lisäksi Markku Leskisen ottamat kuvat opasta varten olivat todella hyviä. Kuvaustilanteessa pohdimme yhdessä vaihtoehtoisia kuvakulmia ja mielestäni lopputulos oli erittäin hyvä. Valokuvia otettiin paljon, joten materiaalia oli riittävästi ja siitä pystyi valitsemaan parhaimmat. Myös valokuvattavina olleet oppilaat ja linja-autonkuljettaja olivat innostuneita ja kuvaukset sujuivat siltäkin osin hyvin.

Tein koulukuljetusoppaasta ensimmäisen version ja kyselin haastattelemltani ihmisiltä mielipiteitä oppaasta sähköpostitse. Pyysin heitä antamaan kehittämiside-

oita ja kertomaan, mikäli oppaassa on heidän mielestään jotakin lisättävää tai poistettavaa.

Saamani palautteen perusteella opas oli hyvä ja selkeä, sekä riittävän lyhyt lasten luettavaksi. Ohjaajaltani sain palautetta, että lisäisin oppaaseen jotakin koulu-kiusaamisesta. Lisäsin oppaaseen muistutuksen, ettei ketään saa kiusata koulukuljetuksen aikana, ja jos havaitsee kiusaamista tapahtuvan, tulee siitä kertoa aikuiselle. Koulun puolelta Markku Leskiseltä sain neuvoja oppaan tekstiasusta, eli nyt kaikki verbit ovat oppaassa aktiivimuodossa, eivätkä vuorotellen aktiivi- tai passiivimuodossa. Kuljettajien puolelta tuli toivomus, että oppaassa korostettaisiin toisten huomioonottamista, tervehtimistä sekä toisen omaisuuden kunnioittamista.

Mielestäni prosessin lopputuloksena syntynyt koulukuljetusopas (liite 5) on onnistunut ja se on juuri kohderyhmälleen, eli lapsille sopiva. Lopputuloksen syntymiseen ovat saaneet vaikuttaa monet eri koulukuljetukseen osallistuvat tahot. Olen saanut oppaan koostamisessa riittävästi apua niin oman kouluni kuin Juantehtaan koulunkin puolelta. Mielestäni saamani neuvot ja ohjeet ovat olleet juuri sellaisia, että oppaasta on tullut oikeanlainen. Ohjaajani Jaakko Kauppila on antanut hyviä neuvoja tutkimusmenetelmäni ajatellen, sekä ohjeistanut minua lasten psykologian näkökulmasta. Lisäksi erityisopettaja Markku Leskinen on Juantehtaan koulun puolelta tukenut minua ja avustanut järjestelyissä. Lisäksi hän on myös neuvonut liikenneasioissa, koska hänellä on itsellään liikenneopettajan koulutus.

6.3 Eettisyys ja luotettavuus

Tutkimuksen alkuvaiheessa tutkimusmenetelmiä valittaessa ja niistä raportoitaessa on ilmoitettava havaintoyksikköjen valinta ja menetelmä. Toisin sanoen tällä tarkoitetaan haastateltavien lukumäärää. Käytetyt tutkimusmenetelmät on lisäksi perusteltava. (Kananen 2015, 24–25.) Hirsjärven ym. (2014, 205) mukaan tutkimusmenetelmistä haastattelun suurin etu on, että aineiston keruuta voidaan säädellä helposti tilanteen mukaan. Haastattelussa käsiteltäviä aiheita on mahdollista säädellä ja on enemmän aikaa tulkita vastauksia.

Omassa tutkimuksessani valitsin yhdeksi tutkimusmenetelmäksi teemahaastattelun, koska tarkoitukseni oli kerätä tietoa ihmisiltä, jotka ovat jollakin tavalla osallisena koulukuljetuksessa ja halusin tietää heidän mielipiteitään Juankoskella tapahtuvasta koulukuljetuksesta. Halusin myös tavata ihmisiä henkilökohtaisesti, joten haastattelu tuntui sopivalta menetelmältä. Tutkimusraportin alkuvaiheessa olen ilmoittanut käytetyistä tutkimusmenetelmistä, sekä haastateltavien lukumäärästä.

Tutkimusta tehdessä täytyy huolehtia, että tutkimukseen on tutkittavien lupa (Eskola & Suoranta 2001, 52). Ennen SWOT-analyysin teettämistä laadin oppilaiden huoltajille lyhyen tiedotteen, jossa kerroin tutkimuksessani ja pyysin oppilaille lupaa saada osallistua siihen. Lisäksi pyysin vanhempia ilmoittamaan oppilaan

luokanvalvojalle, mikäli he eivät halunneet lapsensa osallistuvan tutkimukseen. Haastateltujen oppilaiden vanhemmilta pyydettiin myös etukäteen lupa, että lapset saivat osallistua haastatteluun ja toki lapsen omaa halukkuutta tiedusteltiin myös. Luvat haastatteluihin kyseli koulun puolelta Markku Leskinen. Markku hoiti lisäksi koulukuljettajien suostumuksen haastatteluihin ja minulle jäi omaksi osuudekseni soittaa heille ja sopia haastatteluaika.

Ennen varsinaista haastattelua tulisi tehdä esihaastatteluja, joiden avulla voidaan tutustua haastattelun kohdejoukkoon, sekä testata aihepiirejä, sanavalintojaan ja haastattelujen keskimääräistä pituutta. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 72.) Omassa tutkimuksessani tein esihaastattelun kohdejoukkoon sopiville kahdelle lapselle ennen varsinaisia haastatteluja. Halusin näin varmistaa, että lapset ymmärtävät kysymykseni ja samalla sain hieman käsitystä, millainen kohdejoukko tulee olemaan. Aikuisille en esihaastattelua varsinaisesti tehnyt, mutta varmistin kysymysteni ymmärrettävyyden esittämällä kysymykset parille aikuiselle.

Haastattelussa voi esiintyä monia niin haastattelijaan kuin haastateltavaankin liittyviä virhelähteitä. Haastattelun luotettavuutta voi heikentää se, jos haastateltava haluaa antaa sosiaalisesti suotavia vastauksia (Hirsjärvi & Remes & Sajavaara 2014, 206). On vaikea sanoa, halusivatko tutkimukseen haastattelemani henkilöt antaa sosiaalisesti suotavia vastauksia, mutta ainakaan heillä ei ollut ympärillään ryhmäpainetta, koska olimme haastateltavien kanssa kahden kesken. Yhdessä oppilaan haastattelussa oli mukana koulunkäyntiavustaja, mutten usko hänen vaikuttaneen haastattelutilanteeseen. Jäin kuitenkin pohtimaan, olisiko poliisiopiskelijastatukseni voinut myötävaikuttaa suotavien vastausten antamiseen haastatteluissa. Esimerkiksi koulukuljettajien osalta mietin, että olisivatko he voineet antaa kuljetustilanteista positiivisemmän kuvan, kuin mitä se todellisuudessa on.

Tutkijan tulee ottaa tutkimusta tehdessään sekä menetelmällinen että kielellinen objektiivisuus. On tärkeää, että toinen tutkija pystyy toistamaan tutkimuksen samoista lähtökohdista. Lähteet tulee valita ja tulkita huolellisesti. Tutkijan täytyy kirjoittaa mahdollisimman neutraalisti ja selkeästi, niin että lukija ymmärtää lukemansa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2014, 292, 309–310.) Tutkimuksessani olen mielestäni ottanut huomioon objektiivisuuden, toki menetelmällisesti haastattelua ei jokainen tutkija varmasti tee täysin samoin, paitsi esittämällä samat kysymykset. Teemahaastattelussa kuitenkin ei ole tarkoituksena laatia valmiita kysymyslistoja, vaan pyrkiä johtamaan keskustelua erilaisten teemojen kautta. Tekemieni haastattelujen ja SWOT-analyysin tulokset perustuvat täysin tutkittavina olleiden henkilöiden vastauksiin, joita ei ole erikseen tarvinnut analysoida, vaan kirjoittaa auki. Olen pyrkinyt kirjoittamaan koko tutkimusraporttini niin, että lukija pystyy ymmärtämään lukemansa.

Moilasan & Rähän (2015, 62) mukaan teemoittamisessa vaarana on, ettei tutkija pysy uskollisena tekstille, vaan hän tuo aineistoon omia teemojaan. On siis maltettava tarkastella syntyneitä teemoja mahdollisimman tarkasti. En ole tuonut aineis-

tooni omia teemoja, vaan ne syntyivät melko luontevasti kerätyn aineiston kautta. Toki ennen haastatteluja oli mietittävä haastattelun suuntaviivat, eli mistä halusin haastattelun avulla tietoa.

Luotettavuuden keskeisenä osa-alueena voidaan pitää tutkimusraporttia. Raportin tulee olla looginen, mutta myös perusteellisesti laadittu. (Kiviniemi 2015, 86.) Tutustuin ennen tutkimuksen tekoa ja edelleen raporttia kirjoittaessani erilaiseen lähdemateriaaliin, jossa oli tietoa muun muassa tutkimusraportin rakenteesta. Sain tutkimusraportin rakenteesta ohjeistusta myös ohjaajaltani Jaakko Kauppilalta. Olen laatinut raportin siis näiden ohjeiden perusteella.

Kehittämistutkimuksen yleistettävyys on usein hankalaa, koska muutosta on haluttu nimenomaan tutkittavaan asiaan. Uusien tilanteiden pitää siis vastata tutkimustilannetta, jotta soveltaminen olisi mahdollista. (Kananen 2015, 58.) Uskon, että koulukuljetuksessa ilmenevät ongelmat ovat Suomessa hyvin samanlaisia, eikä tutkimukseni tulosten soveltaminen näin ollen olisi kovin vaikeaa muuallakaan. Alasuutari (2011, 235) toteaaakin, ettei tutkimusta aina tarvitse voida soveltaa muussa kuin tutkitussa tapauksessa.

6.4 Lähdekritiikki

Valittaessa tutkimukseen kirjallisuutta, täytyy käyttää harkintaa ja olla riittävän kriittinen. Huomiota kannattaa kiinnittää kirjoittajan tunnettuuteen ja arvostukseen, eli onko häneltä useita julkaisuja pidemmältä ajalta, vai onko hän vain tällä hetkellä suosittu. Lisäksi tutkijan täytyy pyrkiä käyttämään mahdollisimman tuoreita lähteitä ja alkuperäisiä lähteitä. On myös pohdittava lähteen uskottavuutta sekä puolueettomuutta. Lähdemateriaalin tulisi olla objektiivista, eli laadittu yleisestä näkökulmasta kaikkia varten. (Hirsjärvi & Remes & Sajavaara 2014, 113–114.) Valitsin tähän opinnäytetyöhön mahdollisimman tuoreita lähteitä, en siis esimerkiksi kirjoittajan suosion perusteella. Ongelmaksi lähdemateriaalin hankinnassa muodostui hieman tietynlainen lähdemateriaalin köyhyys. En esimerkiksi saanut juurikaan liikenneasioita koskevaa kirjallista lähdemateriaalia koulumme kirjastosta, koska materiaalit olivat usein jo vanhentuneita. Kirjastossa ei ollut myöskään

Alasuutarin (2011, 95–96, 99) mukaan on syytä pohtia aineistona olevien kertomusten luotettavuutta. Haastattelu itsessään on tutkimuksen näkökulmasta rehellinen, koska sen avulla tutkija pyrkii saamaan mahdollisimman objektiivisen ja tarkan kuvauksen todellisuudesta. Toisaalta voi olla hankala saada haastateltavia kertomaan totuus, jolloin haastattelutekniikan sekä ihmissuhteiden merkitys korostuu.

Oma käsitykseni tekemistäni haastatteluista oli onnistunut ja tuntui, että haastateltavat kertoivat rehellisesti asioista, joista keskustelimme. Sain myös haastattelujen avulla melko objektiivisen käsityksen koulukuljetuksesta Juankosken kaupungin alueella, koska haastattelin aiheesta eri osapuolia.

6.5 Ammatillinen kasvu ja kehittyminen

Pohtiessani omaa ammatillista kasvuani ja kehittymistäni tämän opinnäytetyöprosessin aikana, niin uskoisin sen olevan yksi isoimmista kasvukokemuksista koko koulutuksen aikana. On ollut hyvä, että työtä on saanut tehdä rauhassa ja pitkällä aikavälillä, koska asioihin on ehtinyt tutustua rauhassa.

Opinnäytetyöprosessin aikana olen saanut koulun puolelta opetusta liikenneasioista sekä psykologiasta. Näitä asioita on voinut soveltaa opinnäytetyöprosessissa varsinkin teorian osalta. Lisäksi suoritin viime syksynä Lapsi esitutkinnassa- opintojakson, josta uskon olleeni opinnäytetyön tekemisessä hyötyä, koska lasten haastattelemisessa pystyi käyttämään hyödyksi tuosta opintojaksosta saamiaan oppeja.

Ammatillisen kasvun ja kehittymisen kannalta lisäksi esiintyminen poliisin roolissa oleminen lasten edessä oli hyvä kokemus. Lapset olivat ennen haastatteluja kuulleet, että opiskelen poliisiksi ja kuulin heidän kommentoivan muille oppilaille, että poliisi haastattelee heitä. Silloin viimeistään itsekin tajusin, että tässä tosiaan ollaan poliisin roolissa haastattelemassa. Haastattelut toteutin ennen työharjoittelua, joten kokemusta tällaisesta esiintymisestä oman ammattiryhmän edustajana ei ollut tullut.

Tämän opinnäytetyöprosessin aikana myöskin työelämästä on ehtinyt kertyä kokemusta, koska työharjoittelua on ehtinyt kulua yli puolet. Työelämä on varmasti tuonut opinnäytetyötäni ajatellen näkemystä liikenneasioista poliisin näkökulmasta ja myös lasten liikennekäyttäytymisestä. Koulukuljetusten valvontaa en ole tehnyt, mutta ainakin katsonut liikennettä poliisiautosta käsin ja nähnyt, miten ihmiset toimivat liikenteessä. Lisäksi keväällä kävin partiokaverini kanssa päiväkotivierailulla puhumassa lapsille liikennekäyttäytymisestä lähinnä pyöräilijän näkökulmasta. Kuitenkin jo tuo yksi vierailu opetti jotakin siitä, mitä lapset ajattelevat liikenteestä. Toki tuolloin lapset olivat nuorempia, kuin mitä kohderyhmäni lapset tässä opinnäytetyöprosessissa.

Opinnäytetyöprosessin aikana sain paljon hyvää tietoa koulukuljetusten järjestämisestä, niiden toimivuudesta, sekä mahdollisista ongelmakohtista. Etenkin koulukuljetusten ongelmakohtien huomioiminen ja niihin puuttuminen poliisina ovat mielestäni tärkeitä. Moniin tutkimuksessani ilmenneisiin ongelmakohtiin on poliisina mahdollisuus vaikuttaa esimerkiksi liikennevalvonnan ja kouluvierailujen yhteydessä. Ennalta estävän työn merkitystä ei saisi etenkään unohtaa.

Oman ammatillisen kasvun ja kehittymisen kannalta olen todella tyytyväinen, että tein opinnäytetyöni juuri koulukuljetuksesta ja sain siihen yhdistettyä myös lasten näkökulman. Opin paljon uutta lapsien liikennekäyttäytymisestä, koulukuljetuksesta, sekä poliisin roolista näiden molempien osalta.

6.6 Jatkokehitysehdotukset

Mielestäni opasta voisi olla mahdollista hyödyntää myös muissa kunnissa ja kaupungeissa ja tällä tavalla levittää muuallekin kuin Juankoskelle. Samat säännöt pätevät kaikkialla Suomessa, joten opas hyödyttäisi varmasti monia. Uskon myös, että kiinnostusta oppaaseen olisi muualtakin, eikä sen ns. markkinoiminen olisi kovin vaikeaa. Toisaalta on tiedossa, että esimerkiksi Liikenneturvalla on olemassa oma koulukuljetusopas, joka on kaikkien luettavissa myös heidän internetsivuillaan. Tekemäni opas on taas suunnattu juuri lasten tarpeita varten, joten ehkä se juuri herättäisi mielenkiintoa muuallakin.

Lisäksi jatkokehitysehdotuksena tulee mieleen esimerkiksi hieman vanhemmille koulukuljetusoppilaille suunnattu opas. Kohteena voisivat olla yläkouluikäiset, joiden kohdalla uskon painopisteen olevan hieman erilaisemmissa asioissa mitä alakouluikäisillä. Lisäksi oppaasta pitäisi tehdä todella kiinnostava, että murrosiän kynnyksellä olevat jaksaisivat lukea sitä.

Vaikka tämä opas on laadittukin opinnäytetyönä poliisiammattikorkeakoulussa, niin siitä ei välity suoranaisesti poliisin näkökulma koulukuljetuksesta. Mahdollinen jatkokehitysehdotus voisi siis olla suoraan poliisilta tuleva koulukuljetusopas, jota voisi jakaa esimerkiksi kouluvierailujen yhteydessä ennalta estävässä mielessä. Toki tekemästäni oppaasta on mahdollista laatia vaikkapa PowerPoint-esitys, jota voisi esittää kouluvierailujen yhteydessä, ainakin se olisi nykyaikaista ja jopa helpommin sisäistettävä muoto, kuin luettava opas.

Lisäksi pidän erityisen tärkeänä jatkokehitysehdotuksena sitä, että koulukuljetusten valvontaan panostettaisiin enemmän poliisissa ja puututtaisiin kuljetuksissa ilmeneviin ongelmiin. Ennalta estävän työn merkitys on mielestäni suuri ja sellaista työtä pitäisi tehdä kaikkien koulukuljetukseen osallistuvien tahojen, eli koulujen, lasten, vanhempien, opettajien, kuljettajien ja kuljetusta järjestävien tahojen, kanssa

LÄHTEET

- Aarnos, Eila, Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.) 2010: Kouluun lapsia tutkimaan: havainnointi, haastattelu ja dokumentointi. Teoksessa: Ikkunoita tutkimusmetodeihin I Jyväskylä, PS-Kustannus Oy.
- Ahonen, Miia & Hokkanen, Simo (toim.) 2011: Linja-autonkuljettajan käsikirja. 4. uud. painos. Jyväskylä, SHo Business Development Oy.
- Alasuutari, Pertti 2011: Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere, Vastapaino.
- Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2001: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere, Vastapaino.
- Eskola, Jari & Vastamäki, Jaana, Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.) 2010: Teemahaastattelu: opit ja opetukset. Teoksessa: Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Jyväskylä, PS-Kustannus Oy.
- Haikansalo, Anu & Korander, Timo 2016: Opinnäytetyöohje. Opinnäytetyön prosessi, toteutus ja arviointi poliisi (AMK) –tutkinnossa. Luettavissa: https://moodle.polamk.fi/pluginfile.php/25972/mod_resource/content/1/ONAMKohje2016_touko.pdf. Luettu 14.9.2016.
- Hakala, Juha 2004: Opinnäytetyöopas ammattikorkeakouluille. Helsinki, Gaudeamus.
- HE 74/2010 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen ja alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa.
- Heltimo, Juha 2009: Selvitys lasten liikennekäyttäytymisestä. Tiehallinto. Uudenmaan tiepiiri. Luettavissa: <http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/1000216-v-lastenliikennekayttaytyminen.pdf>. Luettu 15.3.2016.
- Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2011: Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki, Gaudeamus.
- Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2014: Tutki ja kirjoita. Helsinki, Tammi.
- Kananen, Jorma 2015: Kehittämistutkimuksen kirjoittamisen käytännön opas. Miten kirjoitan kehittämistutkimuksen vaihe vaiheelta. Jyväskylä, Suomen yliopistopaino Oy.
- Kananen, Jorma 2012: Kehittämistutkimus opinnäytetyönä. Kehittämistutkimuksen kirjoittamisen käytännön opas. Tampere, Tampereen yliopistopaino Oy.

Kiviniemi, Kari, Valli Raine & Aaltola Juhani (toim.) 2015: Tutkimuksen prosessiluonne ja tutkimuksen luotettavuus. Teoksessa Ikkunoita tutkimusmetodeihin 2. Jyväskylä, PS-Kustannus Oy.

Liikenneturva 2016: Alakouluikäisten lasten henkilövahingot tieliikenteessä. Tilastokatsaus. Luettavissa: http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_alakouluikaiset.pdf. Luettu: 12.2.2016.

Liikenneturva 2016: Lasten henkilövahingot liikenteessä. Tilastokatsaus. Luettavissa: http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_lapset.pdf. Luettu 21.1.2016.

Moilanen, Pentti & Rähkä, Pekka, Valli, Raine & Aaltola Juhani (toim.) 2015: Teemoittaminen. Teoksessa Ikkunoita tutkimusmetodeihin 2. Jyväskylä, PS-Kustannus Oy.

Nurmi, Jari-Erik & Ahonen, Timo & Lyytinen, Heikki & Lyytinen, Paula & Pulkkinen, Lea & Ruoppila, Isto 2014: Ihmisen psykologinen kehitys. Juva, Bookwell Oy.

Terveysten- ja hyvinvoinnin laitos 2015: Liikennetapaturmat. Luettavissa: <https://www.thl.fi/fi/tutkimus-ja-asiantuntijatyo/hankkeet-ja-ohjelmat/kansallinen-lasten-ja-nuorten-tapaturmien-ehkaysyn-ohjelma/tapaturmaiset-ja-vakivaltaiset-terveydenmenetykset/liikennetapaturmat>. Luettu: 10.3.2016.

Tieliikenneonnettomuustilasto 2016: Tieliikenneonnettomuudet. Luettavissa: http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/tieliikenneonnettomuudet_fi.html. Luettu: 14.2.2016.

Toikko, Timo & Rantanen, Teemu 2009: Tutkimuksellinen kehittämistoiminta. Tampere, Tampereen yliopistopaino Oy.

Vehmas, Anne & Löytty, Marita 2013: Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafin julkaisuja. Luettavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin_julkaisuja_05-2013_-_alkolukko.pdf. Luettu 27.2.2016.

Vilkko-Riihelä, Anneli & Laine, Vesa 2013: Mielen maailma. Kehityspsykologia. Helsinki, Sanoma Pro Oy.

LIITTEET

Liite 1. Tiedote SWOT-analyysistä oppilaiden huoltajille

Tiedote oppilaiden huoltajille!

Opiskelen poliisiammattikorkeakoulussa ja olen tekemässä opinnäytetyönäni tutkimusta koulukuljetuksesta. Tarkoituksenani on tehdä Juankosken kaupungin käyttöön lasten koulukuljetusopas, jonka lapset saavat käyttöönsä heti sen valmistuttua.

Koulukuljetusopasta varten kerään oppilaiden mielipiteitä koulukuljetuksesta kyselylomakkeella, johon lapset vastaavat nimettömästi. Kyselyssä pyydän lapsia kertomaan omin sanoin ajatuksiaan koulukuljetuksesta. Tarkoituksena on, että myös ne lapset, jotka eivät ole koulukuljetuksessa, vastaavat kyselyyn. Kysely tullaan toteuttamaan tammikuun aikana.

Pyydän ystävällisesti teiltä oppilaiden huoltajilta lapsillenne lupaa osallistua kyseiseen tutkimukseen, eli vastamaan kyselyyn. Mikäli ette halua lapsenne osallistuvan tutkimukseen, pyydän ilmoittamaan siitä lapsenne opettajalle. Korostan, että kaikki tutkimuksessa kerättävät tiedot käsitellään luottamuksellisesti, eikä kenenkään henkilötietoja kysytä tai käytetä tutkimuksessa.

Ystävällisin terveisin,

Suvi Savolainen, poliisiopiskelija

Mikäli jotakin kysyttävää ilmenee, ottakaa yhteyttä sähköpostitse: suvi.savolainen@edu.polamk.fi

Liite 2. Tiedote haastattelusta oppilaiden huoltajille

Tiedote oppilaiden huoltajille!

Opiskelen poliisiammattikorkeakoulussa ja olen tekemässä opinnäytetyönäni tutkimusta koulukuljetuksesta. Tarkoituksenani on tehdä Juankosken kaupungin käyttöön lasten koulukuljetusopas, jonka lapset saavat käyttöönsä heti sen valmistuttua.

Koulukuljetusopasta varten kerään tietoja haastattelemalla oppilaita, vanhempia, opettajia ja koulukuljettajia. Luokan kaikki oppilaat eivät osallistu haastatteluun, vain muutama koulukuljetuksessa oleva.

Pyydän ystävällisesti teiltä oppilaiden huoltajilta lapsellenne lupaa osallistua kyseiseen tutkimukseen, eli haastatteluun. Mikäli ette halua lapsenne osallistuvan tutkimukseen, pyydän ilmoittamaan siitä lapsenne opettajalle. Korostan, että kaikki tutkimuksessa kerättävät tiedot käsitellään luottamuksellisesti, eikä kenenkään henkilötietoja kysytä tai käytetä tutkimuksessa.

Ystävällisin terveisin,

Suvi Savolainen, poliisiopiskelija

Mikäli jotakin kysyttävää ilmenee, ottakaa yhteyttä sähköpostitse: suvi.savolainen@edu.polamk.fi

Liite 3. Yksinkertaistettu SWOT-analyysi

ÄLÄ KIRJOITA NIMEÄSI PAPERIIN!

KOULUKULJETUSKYSELY

Rastita vaihtoehtoista:

Olen koulukuljetuksessa

En ole koulukuljetuksessa

Kirjoita koulukuljetuksesta mieleesi tulevia asioita. Mitkä asiat koulukuljetuksessa tuntuvat sinusta hyviltä ja mitkä huonoilta?

Mitkä ovat mielestäsi hyviä ja helppoja asioita koulukuljetuksessa?

Mitkä ovat mielestäsi huonoja tai vaikeita asioita koulukuljetuksessa?

Liite 4. Sähköpostihaastattelun kysymykset poliisille

Haastattelukysymykset

1. Mikä on poliisin rooli koulukuljetusten osalta?
2. Miten hyvin tiedossa oleva/ tunnettu aihealue koulukuljetus on poliisille?
3. Valvooko poliisi koulukuljetuksia? Miten?
4. Pitäisikö poliisin mahdollisesti valvoa enemmän koulukuljetuksia?
5. Onko poliisilla koskaan koulukuljetuksiin kohdistettua tehostettua valvontaa?
6. Ohjeistaako poliisi koulukuljetuksissa olevia kuljettajia / oppilaita?
7. Keskusteleeko poliisi kouluvierailuilla koulukuljetuksesta?
8. Onko turvallisuusasioihin kiinnitetty mielestäsi tarpeeksi huomiota koulukuljetuksessa? Onko poliisin puolelta ollut jotakin huomautettavaa?
9. Mitä hyviä asioita koulukuljetuksessa mielestäsi on?
10. Mitä huonoja asioita / haasteita koulukuljetuksessa mielestäsi on?
11. Mitä kehittäisit koulukuljetuksessa?
12. Miten lapset käyttäytyvät koulukuljetuksessa liikenneturvallisuuden näkökulmasta?
13. Entä kuljettajat?
14. Onko koulukuljetuksessa olevien lasten vanhemmilta tullut palautetta/kommenttia koulukuljetuksesta?
15. Millaisia muita huomioita olet tehnyt koulukuljetukseen liittyen?
16. Opinnäytetyöni tuloksena valmistuu lasten koulukuljetusopas. Onko jokin asia, jota haluaisit korostaa tai pidät erityisen tärkeänä huomioitavana asiana sellaisessa?

Koulukuljetusopas



Juankosken kaupunki

2016

Lukijalle

Tämä koulukuljetusopas on tarkoitettu juuri sinulle. Opas neuvoo sinua toimimaan oikein koulukuljetuksessa.

Oppaaseen olen kerännyt haastattelemalla ja kyselyn avulla tietoa siitä, miten koulukuljetusta järjestetään, millaista koulukuljetuksessa on, sekä miten koulukuljetusta valvotaan.

Asiat, joita tässä oppaassa käsitellään, ovat oman turvallisuutesi kannalta tärkeitä. Toivon siksi, että sinä ja huoltajasi tutustutte oppaaseen huolellisesti.

Turvallista koulumatkaa toivotellen,

Suvi Savolainen

poliisiopiskelija

Pysäkillä odottaminen



Odota koulukyytiä
rauhallisesti pysäkillä.

Muista, ettei tie ole
leikkipaikka!



Kättä heilauttamalla
osoitat kuljettajalle, että
olet lähdössä kyytiin.

Muista käyttää heijastinta
pimeässä, koska silloin
sinut huomataan
paremmin liikenteessä!

Ajoneuvoon nouseminen



Nouse ajoneuvoon rauhallisesti, jonossa.



Tervehdi kuljettajaa
ja siirry istumaan
omalle paikalle!

Muista laittaa
turvavyö kiinni!

Ajoneuvossa matkustaminen

Istu matkan aikana rauhallisesti omalla paikallasi.

Voit jutella kavereiden kanssa, mutta älä häiritse tai kiusaa muita matkustajia.



Muista myös siisti kielenkäyttö!

Älä sotke tai riko paikkoja!

Kuljettajalta voit kysyä, jos jokin asia mietityttää koulu-
matkassa.



Ajoneuvosta poistuminen



Istu omalla paikallasi siihen asti, kunnes ajoneuvo on pysähtynyt.

Poistu ajoneuvosta rauhallisesti.

Kiitä kuljettajaa poistuessasi ajoneuvosta.



Jos joudut ylittämään tien, odota pysäkillä kunnes ajoneuvo on lähtenyt.



Muista katsoa molempiin suuntiin ennen kuin lähdet ylittämään tietä!

Teksti ja toteutus: Suvi Savolainen

Valokuvat: Markku Leskinen

Kiitokset Savo-Karjala Linja Oy:lle, linja-autonkuljettaja Taisto Lappalaiselle ja Juantehtaan koulun oppilaille osallistumisesta oppaan valokuvaukseen!

Tämä opas on tehty opinnäytetyönä Poliisiammattikorkeakoululle.

Tekijänoikeudet pidätetään.

Liite 6. Oppimispäiväkirja

Työvaihe	Suunnittelu ja aineiston hankinta	Kirjoittaminen
Aiheen valinta ja rajaus	<p>Toukokuussa 2015 aloin suunnitella opinnäytetyöni aihetta ja otin yhteyttä kotipaikkakuntani sivistystoimenjohtajaan Riikka Karttuseen, joka innostui aiheesta.</p> <p>Lisäksi keskustelin asiasta Juankosken alakoulun erityisopettajan Markku Leskisen kanssa, koska hän vastaa koulun liikenneasioista.</p> <p>Opinnäytetyön aloitusseminaari oli 10.6.2015, jolloin esittelin alustavan suunnitelman aiheesta.</p> <p>Päädyin keskustelujen pohjalta koulukuljetusoppaaseen lapsille, koska sellaista ei ole aikaisemmin tehty ja opas mahdollisesti auttaisi lapsia ymmärtämään enemmän koulukuljetuksen turvallisuudesta ja käyttäytymisestä sen aikana.</p>	<p>Aiheen täsmentäminen tapahtui opinnäytetyösuunnitelmaa kirjoittaessani loka-kuussa 2015 ja keskustellessani työn toteutuksesta ohjaajani Jaakko Kauppilan kanssa.</p>
Sisällön suunnittelu	<p>Syyskuussa 2015 keskustelua Heli Jalanderin kanssa opinnäytetyöstäni ja ideastani. Keskustelun myötä sain vinkkejä teoriaosuuteni rakentamiseen, sekä ehdotuksen pitää opinnäytetyöprosessista päiväkirjaa.</p> <p>Syys-lokakuussa 2015 tapahtui sisällön suunnittelu.</p> <p>Opas oli tarkoitus laatia kohdenetusti alakouluikäisille lapsille, jotka ovat koulukuljetuksessa. Oppaan ideana oli kiteyttää tärkeimmät huomioonotettavat asiat kuljetuksessa ja havainnollistaa niitä kuvien avulla. Kuvia tarkoituksena oli elävöittää tuotosta ja lisätä lasten mielenkiintoa sitä kohtaan.</p> <p>Ohjaajakseni työlleni sain Jaakko</p>	<p>Opinnäytetyösuunnitelman kirjoittaminen ja sen esittäminen opinnäytetyöseminaarissa 17.11.2015</p>

	Kauppilan, jonka kanssa keskustelimme, miten lähestyä aihetta lapsien näkökulmasta.	
Kirjallisuus	<p>Kirjallisuuteen tutustuminen ja sen hankkiminen alkoi lokakuussa 2015 jatkuen toukokuulle 2016. Etsin kirjallisuutta koulukuljetuksesta, lasten liikennekäyttäytymisestä, lasten psykologiasta, kehittämistyöstä ja teemahaastattelusta.</p> <p>Tutkimusmenetelmistä löytyi kirjallisuutta kattavasti, mutta koulukuljetuksesta oli melko vähän valmista kirjallisuutta saatavilla.</p> <p>Koulumme kirjaston liikenneaiheinen materiaali oli suurelta osin vanhentunutta, enkä voinut käyttää sellaista opinnäytetyössäni.</p>	Samaan aikaan kirjallisuuden hankkimisen kanssa aloin myös kirjoittaa kirjallisuudesta saamaani tietoa.
Kehittämistehtävän täsmentäminen	Kehittämistehtävän täsmentämistä tapahtui koko ajan ensimmäisen opinnäytetyöseminaarin jälkeen. Ennen haastatteluja ja SWOT-analyysia kehittämistehtävä täsmentyi lopulliseen muotoonsa, koska minun oli suunniteltava, mitä haluan haastatteluissa ja SWOT-analyysissa selvittää.	
Teoriataustan laadinta	<p>Tämä osuus alkoi samaan aikaan kirjallisuuden suunnittelun ja hankinnan kanssa lokakuussa 2015.</p> <p>Suunnitelmana oli koota teoriatausta lähdekirjallisuudesta, sähköisistä lähteistä sekä lakitekstistä. Näistä kaikista lähteistä sain hankittua tietoa teoriataustaa varten.</p>	<p>Teoriataustan laadinta tapahtui aikavälillä marraskuu 2015-toukokuussa 2016.</p> <p>Kirjoittaminen oli osittain haastavaa, koska en mielestäni saanut riittävästi kirjallisuudesta liikenneosuuden teoriataustaa varten.</p>
Aineiston hankinta	<p>Aineiston hankinta tapahtui teemahaastattelun ja yksinkertaistetun SWOT-analyysin avulla.</p> <p>Teemahaastattelussa haastattelin</p>	Litteroin nauhoittamani haastattelut, minkä jälkeen kirjoitin tulokset auki opinnäytetyöraporttiin. Tein litteroinnin heti haastattelujen jälkeen ja

	<p>Juantehtaan koulun alakouluikäisiä koulukuljetusoppilaita, heidän huoltajiaan, opettajia, koulukuljettajia ja poliisia. Teemoina haastattelussa olivat muun muassa koulukuljetus, siihen liittyvät järjestelyt, turvallisuus, eri tahojen yhteistyö sekä koulukuljetuksen hyvät ja huonot puolet.</p> <p>Juantehtaan koululta erityisopettaja Markku Leskinen järjesteli minulle haastateltavat oppilaat ja huoltajat. Hän myös teetätti koululla laatimani yksinkertaistetun SWOT-analyysin kaikilla kolmos-, viitos- ja kuudesluokkalaisilla. Siinä oppilaita pyydettiin kertomaan omia mielipiteitään koulukuljetuksen hyvistä ja huonoista puolista.</p> <p>Ennen oppilaiden haastattelua tein esihaastattelun, jonka avulla tutustuin kohderyhmään ja varmistin kysymysteni ymmärrettävyyden. Lisäksi laadin haastateluun ja SWOT-analyysiin osallistuvien lasten huoltajille tiedotteen, jossa kerroin tutkimuksesta sekä pyysin lapsille lupaa osallistua siihen.</p> <p>Oppilaiden haastattelut tapahtuivat Juantehtaan koululla 29.1.2016, vanhempien haastattelut puhelimitse helmikuussa 2016, kuljettajien haastattelut tammi-helmikuussa 2016, opettajien haastattelut koululla sekä puhelimitse helmikuussa 2016. Poliisin haastattelun tein sähköpostitse helmikuussa 2016.</p> <p>Nauhoitin haastattelut koululta lainassa olleella nauhurilla ja pyysin haastateltavilta luvan nauhurin käyttöön.</p> <p>Valokuvat koulukuljetusoppaaseen kuvattiin toukokuussa 2016. Laadin kuvausta varten kuvaus-</p>	<p>kirjoittaminen opinnäytetyöraporttiin tapahtui aikavälillä helmikuu 2016- huhtikuu 2016.</p> <p>Yksinkertaistetun SWOT-analyysin tuloksista luetteloin erikseen koulukuljetuksen hyvät ja huonot asiat luokittain, niin, että koulukuljetuksessa olevilla ja ei-koulukuljetuksessa olevilla oli omat luettelonsa. Poinin luetteloista esille nousevia asioita, eli teemoja.</p> <p>Tämän jälkeen tein Microsoft Word-ohjelmalla neliosaisen taulukon. Jokaiseen laatikkoon laitoin otsikoksi isomman teeman, jonka alle kirjoitin SWOT-analyysistä esille nousseita asioita. Tämän jälkeen saman Microsoft Word-ohjelman avulla suunnittelin taulukoista graafisesti elävämpiä ja laitoin ne opinnäytetyöraporttiin.</p>
--	--	---

	suunnitelman. Mukaan kuvaukseen pyysin Savo-Karjala Linja Oy:lta linja-autonkuljettajaa linja-autoineen. Lisäksi pyysin kuvaukseen kolme Juantehtaan koulun oppilasta ja kysyin heidän huoltajiltaan luvan osallistua kuvaukseen.	
Menetelmät	Opinnäytetyö on kehittämistutkimus, jossa tiedonkeruumenetelmänä ovat teemahaastattelu ja yksinkertaistettu SWOT-analyysi.	Menetelmistä kirjoittaminen oli ensimmäisiä asioita, joita kirjoitin opinnäytetyöraporttiin. Kirjoittaminen tapahtui aikavälillä lokakuu 2015-tammikuu 2016.
Tulokset tai kehittämissuositukset	<p>Haastattelujen ja yksinkertaistetun SWOT-analyysin perusteella Juankoskella tapahtuvaan koulukuljetukseen oltiin pääosin tyytyväisiä. Kuljettajia pidettiin mukavina ja järjestelyjä toimivina.</p> <p>Kehittämiskohteina koulukuljetuksessa nähtiin lasten käytöstavat (erityisesti toisten huomioonottaminen), kuljetusautojen koulukuljetusmerkintöjen käyttäminen sekä koulukuljetuksesta tiedottaminen.</p> <p>Lisäksi poliisin tekemä koulukuljetusten valvonta koettiin hyväksi asiaksi.</p>	<p>Tein koulukuljetusoppaan keräämäni materiaalin perusteella kesä-elokuussa 2016.</p> <p>Koulukuljetusoppaassa on käsitelty koulukuljetusauton odottamista, siihen nousemista, kuljetusautossa matkustamista sekä kuljetusautosta poistumista. Näistä eri tilanteista on valokuvat ja lyhyet tekstiosuudet selvittävässä kuvissa.</p>
Kirjoittaminen	<p>En tehnyt mitään erillistä kirjoitus-suunnitelmaa, mutta asetin tavoitteekseni lokakuussa 2015 saada opinnäytetyö valmiiksi syksyyn 2016 mennessä.</p> <p>Opinnäytetyön kirjoittamisessa käytin apunani lähdekirjallisuutta sekä poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyöohjetta.</p>	<p>Sovitut ajankohdat, esimerkiksi haastatteluja varten, rytmittivät opinnäytetyön kirjoittamista hyvin koko prosessin ajan.</p> <p>Kirjoittaminen sinällään ei ollut erityisen hankalaa missään vaiheessa ja oli hyvä, että aikaa kirjoittamiseen oli riittävästi.</p>

Arviointi	<p>Lähetin ensimmäisen version koulukuljetusoppaasta sähköpostitse kerätäkseni palautetta heiltä, joita olin haastatellut sekä ohjaajaltani.</p> <p>Saamani palautteen perusteella olin onnistunut hyvin. Tein pieniä muutoksia oppaaseen palautteen perusteella.</p> <p>Viimeinen seminaarikerta oli 14.9.2016, jolloin sain vertaispalautetta toiselta opiskelijalta sekä kahdelta opettajalta.</p>	<p>Kirjoitin saamani palautteen opinnäytetyöraporttiin.</p> <p>Lisäksi kirjoitin oman arvioni koulukuljetusoppaasta opinnäytetyöraportin pohdintaosuuteen.</p>
-----------	---	--

Liite 7. Ohjaussopimus


POLIISI (AMK)
Opinnäytetyön ohjaussopimus
Opiskelijan tiedot

Nimi Suvi Savolainen

 Sähköposti suvi.savolainen@edu.polamk.fi

Opinnäytetyön tiedot

Opinnäytetyön laajuus on 15 opintopistettä. Ohjaajan tai aiheen vaihtuessa on tehtävä uusi ohjaussopimus. Opinnäytetyön tarkemmat tiedot ilmenevät aihesuunnitelmasta.

Aihe/työnimi Koulukuljetusopas lapsille (Juankosken kaupunki)

Ohjaaja Jaakko Kauppila

 Puhelin ja sähköposti jaakko.kauppila@poliisi.fi

Opinnäytetyön sopimusehdot

Tätä ohjaussopimusta käytetään poliisin ammattikorkeakoulututkinnossa. Ennen ohjaussopimuksen solmimista opiskelija on tehnyt aihesuunnitelman ja palauttanut sen Moodleen, jonne myös täytetty ja allekirjoitettu ohjaussopimus liitteineen palautetaan skannattuna.

Opinnäytetyön ohjaus ja vastuu

Vastuu opinnäytetyön tekemisestä ja tuloksista on opiskelijalla. Poliisiammattikorkeakoulun vastuu rajoittuu ohjaukseen, josta vastaa nimetty ja ohjaussopimuksen allekirjoittanut ohjaaja. Ohjaajalla on velvollisuus antaa ohjausta yhteensä 10 tuntia. Ohjausta annetaan seminaari-istunnoissa.

**OLEMME YHTEISESTI SOPINEET OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUKSESTA JA OHJAUKSESTA
 YLLÄ ESITETYLLÄ TAVALLA**

8.12.2015 _____
 opiskelija
8.12.2015 _____
 ohjaaja



POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUN OPINNÄYTETYÖ / AMK