

Sanna Salmi

KOULUKULJETUKSEN JÄRJESTÄMINEN
VUOROASUMISTILANTEESSA – CASE SALON KAUPUNKI

Liiketalouden koulutusohjelma
2019

KOULUKULJETUKSEN JÄRJESTÄMINEN VUOROASUMISTILANTEESSA – CASE SALON KAUPUNKI

Salmi, Sanna
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Liiketalouden koulutusohjelma
Toukokuu 2019
Sivumäärä: 81
Liitteitä: 0

Asiasanat: lainsäädäntö, koulukuljetus, vuoroasuminen, yhteishuoltajuus, kuljetusoi-
keus, perusopetus, liikennepalvelut, etuudet

Opinnäytetyön lähtökohtana oli Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän vuonna 2018 julkaisema mietintö, jossa käsiteltiin lasten oikeuksia ja etuuksia vuoroasumisti-
lanteessa. Mietinnön taustalla on lain lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta 361/1983
ja lain väestötietojärjestelmästä ja väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista
661/2009 muuttaminen siten, että molemmissa laeissa otettaisiin huomioon lapsen
kaksi osoitetta. Työryhmän mietintö on edennyt hallituksen esityksen tasolle (Halli-
tuksen esitys eduskunnalle laiksi lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta annetun lain
muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 88/2018), ja moni kunta odottaa esi-
tyksen loppuvaihetta sen suhteen, mitä muutoksia lakeihin tulee.

Opinnäytetyö on Salon kaupungin liikennepalveluiden tilaama. Opinnäytetyön tarkoi-
tuksena oli saada selville, kuinka moni Salon kaupungin perusopetuksen oppilaista
olisi sellaisia, jotka voisivat tarvita kuljetusta kahdesta osoitteesta ns. vuoroasumisen
vuoksi. Lisäksi tarkoituksena oli selvittää mitä lisäkustannuksia kaupungille tästä
muutoksesta tulisi ja mitä muita huomionarvoisia asioita ilmenisi. Tavoitteena oli
myös löytää myös muutamia ratkaisuehdotuksia siihen, miten vuoroasumista pyrittiin
siin kaupungin toimesta toteuttamaan ja löytyisikö tähän ongelmaan jokin muu rat-
kaisu, jotta lain kirjain voitaisiin täyttää.

Tutkimus tehtiin MultiPrimus-oppilashallintajärjestelmään apuna käyttäen tiedon ke-
räämiseksi ja tiedon jatkojalostaminen tapahtui Excel-taulukkolaskentaohjelman
avulla suodattamalla eri tietoja. Oppilashallintajärjestelmästä kerättiin oppilaan ja
huoltajien osoitetiedot, koulu- ja yhteishuoltajuustiedot, koulumatkojen pituudet sekä
tiedot kuljetusoikeudesta.

Tutkimuksen tuloksena syntyi mm. tietoa siitä, kuinka paljon on sellaisia oppilaita Sa-
lon kaupungissa, joilla on yhteishuoltajuus ja huoltajat asuvat eri osoitteessa. Nykyti-
lan ja mahdollisen tulevan tilanteen tietoja vertailtiin keskenään. Lisäksi tutkittiin mi-
ten paljon kuljetusoppilaiden määrän lisääntyminen vaikuttaisi kuljetukseen eri kulje-
tusmuodoilla. Tarkemman tutkimuksen kohteeksi otettiin lisäksi kaksi eri puolilla Sa-
loa olevaa ja erikokoista koulua. Tutkimustulokset olivat jonkin verran arvattavissa jo
ennalta, mutta ne vahvistivat käsitystä siitä, mitä tapahtuisi, jos vuoroasumistilanteessa
olevat oppilaat saisivat kuljetuksen kahdesta osoitteesta. Kustannusvaikutukset olisi-
vat erittäin merkittävät Salon kaupungin osalta; jopa 48 % kasvu kustannuksissa. Vii-
meiseksi lisättiin myös ehdotukset, miten tilanne voitaisiin hoitaa, jos lakimuutos tulisi
ajankohtaiseksi.

ORGANISATION OF CHILDREN'S SCHOOL TRANSPORT IN DUAL RESIDENCY SITUATION – CASE CITY OF SALO

Salmi, Sanna

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Business Administration.

May 2019

Number of pages: 80

Appendices: 0

Keywords: legislation, school transport, dual residence, custody, transport right, basic education, transport services, benefits

The thesis was based on a report published by the working group of the Ministry of Social Affairs and Health in 2018, which dealt with the rights and benefits of children in a shifting situation of two homes. The report is based on the Law on Child Care and Access Rights 361/1983 and on the Population Information System of the Act and on the Revision of the Population Register Center Certification Services 661/2009 so that both laws take into account the two addresses. The report of the working group has progressed to the level of the Government's proposal (Government's proposal to Parliament to amend the law on child care and access rights and some related laws 88/2018) and many municipalities are now waiting for the final stage of the presentation regarding the changes to the law.

The thesis is commissioned by City of Salo's transport services. The purpose of the thesis was to find out how many of the City of Salo basic education students would be those who could need transportation from two addresses as a result of intermittent occupation. In addition, the purpose was to find out what additional costs the city would have for this change and what other noteworthy things would occur. The goal was also to find some proposals on how this dual residence situation can be solved by the transport so that the letter of the law could be filled.

The research was done using MultiPrimus student management system to compile the data, and further data processing was done with the help of Excel spreadsheet filtering different data. The information on student's and custodians addresses, school, length of the school transport right, information about transporting and custody data was collected from the student management system.

As the result of the study we got for example, information about the exact number of students in the City of Salo, who have joint custody and whose custodians live at different addresses. The data was compared between the current state and the upcoming situation. In addition, it was studied how the increase in the number of transport students would affect transport by different modes of transport. In addition, two more different sized schools across Salo and were the subject of a more detailed study. The results of the research were somewhat predictable, but they reinforced the idea of what would happen if the students in the dual residence were transported from two addresses. The impact for the costs would be very significant for the City of Salo, with up to 48 % increase in costs. Proposals on how the situation could be dealt with if the law change became relevant were also added to the report.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	5
2	TUTKIMUSONGELMA JA -MENETELMÄT	7
2.1	Opinnäytetyöongelma /teoreettinen viitekehys	7
2.2	Käytettävät menetelmät ja aineiston kerääminen	8
3	SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖN LOPPURAPORTTI	12
3.1	Raportin Etuudet ja palvelut vuoroasumistilanteessa sisältö.....	12
3.2	Raportissa mainittu lainsäädäntö.....	15
3.3	Koulukuljetuksiin vaikuttava lainsäädäntö	17
4	MIELIPITEITÄ VUOROASUMISESTA JA RAPORTISTA	23
4.1	Viralliset tahot vuoroasumisesta ja niihin liittyvistä eduista.....	23
4.2	Muut tahot vuoroasumisesta ja koulukuljetuksista.....	26
5	VUOROASUMISTILANTEEN KÄSITTELY KUNNISSA	30
5.1	Kuntien käytänteitä vuoroasumisesta.....	31
6	CASE SALON KAUPUNKI	33
6.1	Faktaa Salon kaupungin koulukuljetuksista.....	33
6.1.1	Kuljetusten suunnittelu ja päätöksenteko.....	35
6.1.2	Kuljetuskustannukset ja henkilöstö.....	36
6.1.3	Kuljetuskapasiteetti.....	37
6.2	Salon kaupungin koulukuljetusperiaatteet.....	39
6.3	Salon kaupungin valtuustoaloite	41
6.4	Vertailukohde Kouvolan kaupunki.....	42
7	TUTKIMUS	44
7.1	Tutkimustulosten kerääminen	45
7.2	Tutkimus vuoroasumisesta	49
7.2.1	Oppilasmäärä ja kuljetettavat oppilaat.....	50
7.2.2	Yhteishuoltajuus ja eri osoitteet	51
7.2.3	Tarkempi tutkimus: Koulu A ja Koulu B	57
8	YHTEENVETO	68
8.1	Nykytilanne lakimuutosten etenemisessä	68
8.2	Tutkimustulokset	70
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	73
	LÄHTEET	78

1 JOHDANTO

Opiskelen oikeustradenomiksi ja olen valinnut opinnäytetyöni aiheeksi juridisen ongelman, jolla on onnistuneen tutkimustyön tuloksena vaikutusta siihen, miten koulukuljetusasioita jatkossa käsitellään Salon kaupungin liikennepalveluyksikössä. Opinnäytetyön toimeksiantaja on Salon kaupungin liikennepalveluyksikkö, jonka yhtenä osana tehtäviin kuuluu esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten järjestäminen. Opinnäytetyössäni keskityn tutkimuksen osalta kuitenkin pelkästään perusopetuksen oppilaisiin, koska esiopetuksen oppilaiden käyttämän täydentävän varhaiskasvatuksen mahdollisuus ja osittain eri tietokannassa oleminen toisivat liikaa haasteita tutkimuksen tekemiseen. Esiopetus kuitenkin liittyy vahvasti asiaan, koska esiopetuksen oppilaat kuuluvat myös perusopetuslain alaisuuteen ja koulukuljetus määritellään heille samalla tavalla kuin perusopetuksen oppilaille. Lisäksi esiopetuksen oppilaiden kuljetusmäärät vuosittain ovat pieniä verrattuna perusopetuksen kuljetusmäärään. Aiheen opinnäytetyöhöni olen saanut esimieheltäni johtavalta liikennepalveluasiantuntijalta, joka on kohdannut asian useasti koulukuljetuksia myönnettäessä. Itse toimin kuljetuskoordinaattorina kyseisessä yksikössä ja vastuualueenani ovat juuri koulukuljetukset. Myös minulle tämä on tuttu kysymys vanhemmilta. Huoltajat ottavat tasaisesti yhteyttä tilanteessa, jossa lapsi tarvitsisi kyydin kahdesta osoitteesta ns. vuoroasumistilanteessa. Toistaiseksi kysymyksiin on jouduttu vastaamaan kieltävästi. Myös päättäjät ovat olleet kiinnostuneita asiasta jo pidempään.

Ongelma, johon opinnäytetyöni kautta haen Salon kaupungin osalta selvyyttä tai ratkaisua, liittyy Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen työryhmän toukokuussa 2018 julkistamaan loppuraporttiin. Raportti on nimeltään Etuudet ja palvelut lasten vuoroasumistilanteissa. Raportti käsittelee lasten ja huoltajien oikeuksia ja etuuksia erilaisissa muuttuvissa tilanteissa vuoroasumisen näkökulmasta. Yhteishuoltajuuden omaavat huoltajat asuvat eri osoitteissa ja lapsi/lapset asuvat esimerkiksi vuoroviikoin kummankin huoltajan luona ja käyvät esiopetuksessa tai koulussa molemmista osoitteista. Joissakin tilanteissa osoitteesta, jossa lapsi virallisesti asuu, on olemassa koulukuljetus ja

toisen huoltajan luota taas ei. Huoltajat ovat pääsääntöisesti tällöin velvoitettuja itse huolehtimaan lapsen kuljetuksesta kouluun ja esiopetukseen eri kunnissa. Työryhmä on raportissaan esittänyt muutamia pohdintoja ja lakimuutosehdotuksia, joiden avulla lasten olisi helpompi päästä kouluun eri kaupungin- tai kunnanosista tai mahdollisesti jopa eri paikkakunnilta. (Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän raportti 2018). Opinnäytetyön ongelmana on siis selvittää, miten nuo ehdotetut lakimuutokset vaikuttaisivat Salon kaupungin koulukuljetuksiin ja miten suuresta lapsimäärästä olisi kysymys.

Tutkimuksessa ja ongelman selvittämisessä voi tulla esteitä, rajoitteita ja haasteita mietittäessä, millä tasolla ja miten tarkkaan tutkimusta tehdään ja miten se toteutetaan. Vuoroasumistilanteessa olevien oppilaiden selvittäminen tarkasti vaatisi muutoksia mm. perusopetuksen käyttämään ohjelmaan ja kyselyä vanhemmilta. Tällöin esteeksi muodostuu tietosuoja, koska tiedot alaikäisistä ovat jo itsessään arkaluonteisia tietoja. Lisäksi eteen voi tulla myös haasteita, jotka eivät ole edes vielä tiedossa tutkimusta aloitettaessa. Ongelmia voivat aiheuttaa mm. myös vanhemmilta saadut liian vähäiset tiedot, muutokset tai jopa virheelliset tiedot tietokannassa. Tässä ongelmassa on ollut välttämätöntä ottaa huomioon myös EU:n tietosuoja-asetuksen 2016//679 mukaiset säädökset, koska tutkittavat tiedot pitää ottaa tietokannassa olevista henkilöistä ja yksilöivistä tiedoista. Yksilöiviä tietoja ei kuitenkaan tutkimuksessa missään kohtaan yhdistetä toisiinsa, kuten nimiä, henkilötunnuksia ja osoitteita, vaan ainoastaan kouluja sekä huoltajien ja oppilaiden osoitteita, kuljetustietoja, koulumatkojen pituuksia ja huoltajuustietoja. Tätä varten on anottu ja saatu tutkimuslupa lasten ja nuorten palveluiden johtajalta.

Salon kaupunginhallituksessa on tehty asiasta selvityspyyntö v. 2018, joten asian haasteellisuus on huomattu myös luottamuselimissä. Merkittävää ja huomionarvoista on, että aihe ei yksistään ole Salon kaupungin ongelma, vaan koskettaa jokaista Suomen kuntaa ja kaupunkia. Tutkimuksen tarkoituksena oli siis saada tämä erittäin kiinnostava ja myös jopa tulenarka ongelma selvitettyä.

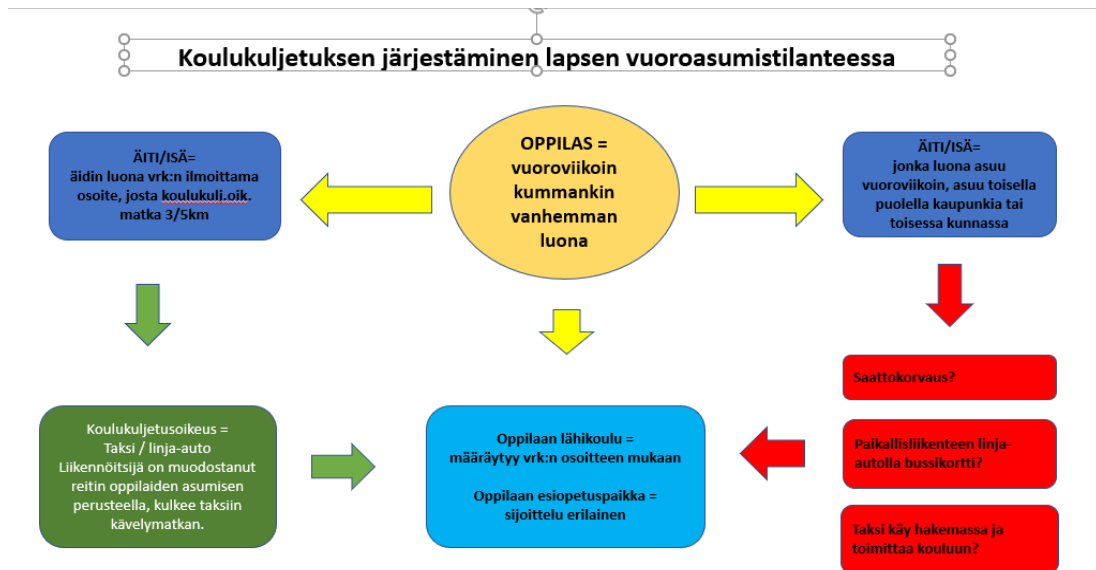
2 TUTKIMUSONGELMA JA -MENETELMÄT

2.1 Opinnäytetyöongelma /teoreettinen viitekehys

Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän toukokuussa 2018 julkistama loppuraportti *Etuudet ja palvelut lasten vuoroasumistilanteissa* on tuonut esille ongelman, joka voi aiheuttaa suuriakin muutoksia kaikille Suomen kuntien järjestämille palveluille, kuten esimerkiksi koulukuljetuksiin. Kuljetusten voidaan olettaa muuttuvan hyvinkin suuresti, jos lakia muutetaan niin, että se velvoittaa kunnat järjestämään kahdesta osoitteesta kuljetuksen lapsille, joiden osalta perusopetuslain 628/1998 32 § täyttyy.

Pelkästään yksittäinen virallista osoitetta koskeva mahdollinen lakimuutos asettaa perusopetuksen hankalaan tilanteeseen. Jos lakimuutoksia tehdään lapsen viralliseen osoitteeseen, se aiheuttaa mm. perusopetuksen koulukuljetuksiin suuria paineita ja muutostarpeita. Tällä hetkellä laki väestötietojärjestelmästä ja väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain 661/2009 mukaan lapsella voi olla ainoastaan yksi väestörekisterin mukainen vakinainen osoite, jossa hän virallisesti asuu eli järjestelmään tallennetaan lapsen kotikunta ja osoite sekä mahdollinen tilapäinen osoite sekä muut yksilöivät tiedot, jotka määrittelevät hänen kotikuntansa ja asuinpaikkansa. Tämän lain perusteella määräytyvät mm. lähikoulu ja lähikoulun perusteella myös koulukuljetusoikeus.

Perusopetuslain 32 § määrittelee, että oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen silloin, kun matka kouluun ylittää 5 km. Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän esittämät muutokset, esimerkiksi juuri useamman väestörekisterin osoittaman kotipaikan mahdollisuus lapselle, toisivat lisäkustannuksia ja järjestelyongelmia monelle kunnalle ja kaupungille ja aiheuttaisi paljon pohdintaa siitä, miten palvelu eli lähikoulu/koulumatka-oikeus määräytyy. Perusopetuspaikka määritellään kunnissa perusopetuslain säädösten mukaan. Tämä asetelma ei ole käytännöllinen perheiden kannalta silloin, kun lapsi/lapset asuvat vuorotellen kummankin vanhemman luona ja kuljetus pitää järjestää vanhemman toimesta ns. epävirallisesta osoitteesta. Tällöin myös matka kouluun voi olla eri suunnalta kuin olemassa oleva kuljetusoikeus eli kunnan toimesta järjestetty kuljetusreitti lapsen/lasten kouluun (Kuva 1).



Kuva 1. Koulukuljetusongelma vuoroasumistilanteessa.

Pyrin opinnäytetyöni avulla siis vastaamaan seuraavaan kysymykseen: Miten koulukuljetus Salon kaupungissa muuttuisi, jos lakia lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta 361/1983 ja/tai lakia Väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lakia 661/2009 muutettaisiin asumisen osalta niin, että kuntia velvoitettaisiin tuottamaan palvelua perheille useammasta osoitteesta samanaikaisesti? Vai tarvittaisiinko jokin muu lakimuutos, ennen kuin se vaikuttaisi koulukuljetuksiin?

2.2 Käytettävät menetelmät ja aineiston kerääminen

Käytettävät menetelmät

Opinnäytetyön aiheena on tarvittavan tiedon kerääminen, joten parhaiten tätä tietoa pystytään keräämään ja analysoimaan sekä kvantitatiivisella eli määrällisellä tutkimuksella että kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimuksella. Kvalitatiivinen tutkimus antaa kysymyksiin tuloksia ja niistä voidaan tehdä johtopäätöksiä, jotka ohjaavat tulevia toimenpiteitä kyseisessä asiassa, jos lakimuutos hyväksytään. Alasuutari (2011, 32) hienosti asettelee nämä kaksi tutkimusmenetelmää yhteen. Hän toteaa, että kumpaakin tutkimusmenetelmää voi käyttää erikseen. Paljon käytetäänkin, mutta on täysin mahdollista käyttää niitä myös yhdessä ja samassa tutkimuksessa ja analyysin tekemisessä, vaikka ne pystytäänkin erottelemaan toisistaan. Ne voidaan mieltää ns. toinen toistaan seuraavina tapahtumina, eikä toisiaan pois sulkevinä asioina

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen lähtökohta ja keskeinen asia on kuvata todellista elämää. Ajatuksena on, että todellisuus on kuitenkin hyvin moniulotteinen asia. Tehtävässä tutkimuksessa pitää huomioida, että tosiasioita ei voida paloitella omiin lokeroihinsa mielensä mukaan. Todelliset asiat ja niihin liittyvät yksittäiset tapahtumat muovaavat toisiaan, ja siitä syystä voidaan huomata niiden yhteyshkohdat ja yhteyden toisiinsa. Näin ne täydentävät toisiaan. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on näiden yksittäisten asioiden yhdistäminen yhdeksi kokonaisuudeksi. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 161.) Laadullisessa tutkimuksessa aineiston sisältö on mahdollista olla jo kokonaisuena ryhmänä tai on mahdollista, että sitä pystytään tuottamaan lisää ja täydentämään sen mukaan, miten valittu tapa vie asiaa eteenpäin. Jossain pisteessä päästään sellaiseen tulokseen, josta ei enää päästä eteenpäin eikä pysytä jatkaloistamaan sitä eikä siitä löydetä mitään uutta puolta tai tietoa. (Pitkäranta 2009, 84.)

Alasuutari (2011, 34; 44) selventää laadullisen tutkimuksen toiminta siten, että analyysiä tehdään luvuista ja niiden suhteista, jotka ovat säännönmukaisia. Tällä tavoin saadaan tilastollista yhteyttä johonkin tiettyyn asiaan. Saatujen lukujen ja niiden erojen tutkimisella ratkaistaan arvoitus eli tulkitaan tätä saatua dataa. ”Määrällinen eli kvantitatiivinen tutkimus luetaan positivistiseen tiedenäkemykseen, joka pohjautuu empiriseen tietoteoriaan. Sen kiinnostus kohdistuu kohteiden mitattaviin ja numeerisesti ilmaistaviin ominaisuuksiin, jolloin ideana on se, että koska kokonaisuus on osiensä summa, tieto näiden osien ominaisuuksista auttaa ymmärtämään myös kokonaisuutta.” Kvantitatiivisessa tutkimuksessa keskeisenä kysymyksenä ja asiana on siis se, miten pystytään määrittelemään mitattavat ominaisuudet ja millä tekijöillä pystytään jokin asia selittämään. (Anttila 2009, 233.) Teoriaa ei voi olla eikä ilmestyä itsestään, vaan niitä syntyy käytännössä tutkimuksen kautta. Teorioita syntyy ihmiskunnan päivittäisen toiminnan tuloksina ja niitä arvioimalla saadaan aikaan jokin näkemys. Hypoteettis-deduktiivinen malli eli oletukseen ja johtopäätökseen perustuva kaavio synnyttää havaintoja, joita tehdään todellisesta elämästä. Näistä voidaan tehdä useita oletuksia, joita voidaan toteuttaa normaalissa elämässä. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 143 - 144.)

Tutkimusmenetelmänä käytetään lisäksi tapaus- eli case-tutkimusta. Case-tutkimuksen tarkoituksena on määrätietoisesti tutkia tiettyjä ryhmiä eli sosiaalisia kohteita, myös osittain yksilönä. Kohteina voivat olla mm. tutkittavien asioiden taustatekijä

sekä tilanne. Näissä tapauksissa on kyse moniulotteisista ja tekijöistä, jotka yhdessä aikaansaavat hyvinkin kaikenkattava, tarkka ja yksityiskohtainen kuva asioista. Case-tutkimuksen tarkoituksena on juuri tehdä syvätutkimusta jostakin asiasta, löytää useita ratkaisuja tai juuri se tärkein vaikuttava asia, löytää asioihin vaikuttavat osatekijät ja käsitellä niitä yhtä aikaa. (Anttila 2006, 286.) Tapaustutkimuksen keskeinen asia on määrätietoinen menetelmä tutkia asioita. Sen keskeiset asiat ovat mm. ajankohtaisuus ja systemaattinen observointi. Sillä tavoitellaan enemmänkin selityksen löytämistä kuin tulkintaa jostain asiasta. Sen edistymisen ei vaadi henkilöstöltä panosta, vaan se pystytään toteuttamaan esimerkiksi suuren arkistollisen materiaalin kautta määrällisenä analyysinä. Lisäksi sitä pystytään täydentämään myös laajentamaan ja hankkimaan tietoa ihan henkilötasolta asti. Sen todellinen tarkoitus ei ole yleistää asioita, eikä tulokset ole yleistäviä eikä tarvitse toteutua. (Anttila 2006, 287.)

Empiirisen aineiston käsittely perustuu tiedon kuvaamiseen kokonaisuutena ja sen jälkeen sitä käsitellään pienempinä paloina analysoinnin avulla. Aineistoon kerätään kaikki tarpeellinen tieto ja pyritään kertomaan miksi asiat ovat tärkeitä. Sitä kuvataan ongelmasta riippuen tietynlaisesti ja kokonaiskuvan lisäksi saadaan yksityiskohtia esille. Voidaan sanoa, että ihmistä käytetään tilastoyksikkönä ja samalla tapahtumana. Tietty osa perusjoukosta otetaan erilleen ja tarkastellaan sitä. (Anttila 2009, 237.)

Aineiston kerääminen ja analysointi

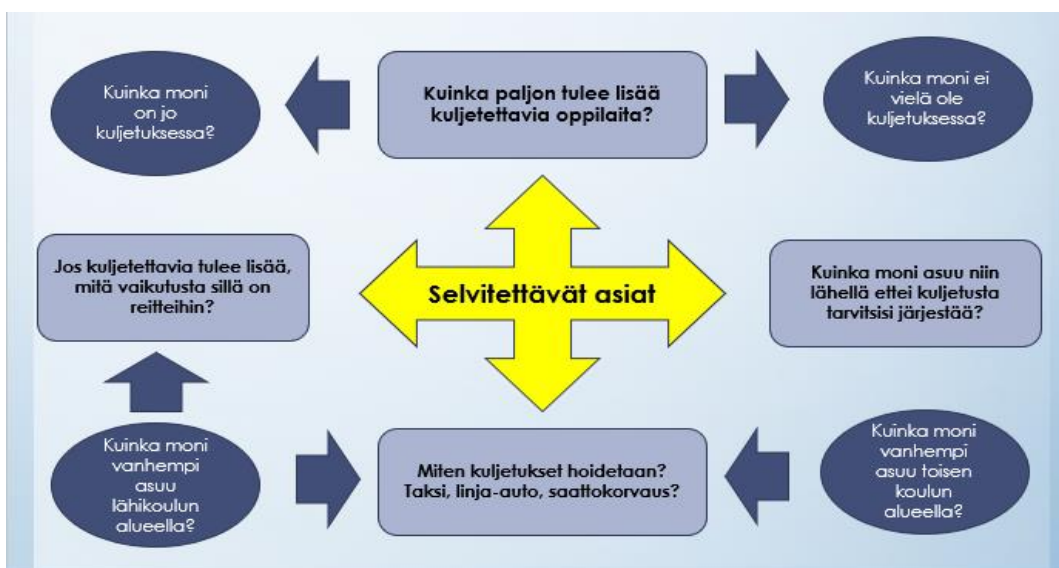
Aineiston eli datan kerääminen suoritetaan erilaisten kyselyiden avulla MultiPrimus -oppilashallintajärjestelmään tallennetuista tiedoista, jotka viedään Exceliin. Tällaisia tietoja ovat oppilaan kortilla olevat oppilaan ja vanhempien osoitetiedot, koulut, huoltajuus sekä kuljetustiedot. Oppilaasta ei kuitenkaan oteta nimiä, henkilötunnuksia tai huoltajien nimiä, vaan asiaa pyritään tutkimaan ainoastaan ns. paikkatietojen ja olemassa olevien kuljetustietojen avulla. Se ei sisällä välttämättä kuitenkaan ajantasaista tietoa missä oppilaat todellisuudessa asuvat. Tämä johtuu siitä, että tiedot päivittyvät hitaasti tai eivät ollenkaan. Tietojen päivitys tapahtuu sähköisellä tiedonsiirtomenetelmällä pääkäyttäjän toimesta väestörekisterijärjestelmän tietokannasta.

ReittiGis -paikkatieto-ohjelma sijoittaa oppilaat MultiPrimuksesta tuoduin tiedoin kartalle, jolloin nähdään missä kukin asuu. Ohjelma tuo ainoastaan yhdestä osoitteesta tiedon yhteen kertaan/oppilas eli reittejä ei pystyittäisi tekemään ohjelmalla lainkaan,

jos oppilaalla olisi kortilla kaksi osoitetta. Voitaisiinko vanhemmille maksaa saattokorvausta oppilaan kuljettamisesta tai toteuttaa muunlaisin kuljetusjärjestelyin ilman, että tästä tehtäisiin liian suuri ja vaikea paletti hoitaa? Miten paljon kustannukset kasvaisivat tässä tilanteessa? Tarkoituksena on pohtia etukäteen tilannetta, joka uhkaa karrata käsistä, jos asiaa tutkitaan vasta, kun kuljetukset on järjestettävä.

Opinnäytetyössä pohditaan siis seuraavia kysymyksiä (Kuva 2):

- Kuinka paljon tulisi lisää kuljetettavia?
- Kuinka monen ei kuljetuksessa olevan oppilaan vanhemmat asuvat eri osoitteissa, kun kyse on yhteishuoltajuudesta?
- Kuinka monen kuljetusoppilaan vanhemmat asuvat eri osoitteissa, kun kyse on yhteishuoltajuudesta?
- Mikä tilanne on esimerkkikoulujen osalta, 2 koulua?
- Miten kuljetukset hoidettaisiin?



Kuva 2. Selvitettävät asiat vuoroasumistilanteessa.

Ohjelmasta saatuja tietoja suodatetaan taulukkolaskentaohjelman avulla siten, että perustiedoista saadaan erilaisia arvoja. Arvoista pyritään löytämään erilaisia määriä ja tietoja siitä, miten paljon oppilaita asuu eri osoitteissa kuin toinen vanhempi ym. Lisäksi tarvitaan tietoja liikennöitsijöiden kanssa tehdyistä sopimuksista. Kahden koululta osalta tutkitaan oppilaita tarkemmin siten, että saadaan asian merkitsevyys selville. Koulut ovat tutkimuksessa nimeltään Koulu A, joka on kooltaan suurin koulu Salossa ja jossa oppilaita on yhteensä 881 sekä pienempi koulu maaseututaajamassa

Koulu B, jossa oppilaita on yhteensä 252. Kaikkien 30 koulun osalta tätä otantaa ei tehdä, koska osa kouluista ovat oppilasmäärältään niin pieniä, että tietosuoja vaarantuisi. Koulujen nimet jätetään siis tarkemmassa tutkimuksessa mainitsematta nimeltä, jotta niistä saatuja tietoja ei voitaisi yhdistää kehenkään oppilaaseen.

Myös saattokorvauksen käyttöä ratkaisuna pitää miettiä tarkemmin. Saattokorvauksesta maksetaan tietty kilometrikorvaus ja se laitetaan vertailukohteeksi siihen, mitä maksaisi oppilaiden lisäys kuljetuksiin. Saattokorvauksella tarkoitetaan oppilaan kuljettamista vanhemman toimesta. Lisäksi on syytä tarkastella tarkemmin 8.8.2019 alkavaa Salon kaupungin omaa joukkoliikennettä, joka mahdollistaa esimerkiksi linja-autojen käytön huomioimista kuljetuksissa enemmän kuin aikaisemmin.

3 SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖN LOPPURAPORTTI

3.1 Raportin Etuudet ja palvelut vuoroasumistilanteessa sisältö

Sosiaali- ja terveysministeriö on asettanut 20.12.2017 erillisen työryhmän tekemään selvityksen siitä, minkälaista painoarvoa vuoroasumisella on olemassa olevaan lainsäädäntöön, varsinkin palveluiden ja sosiaaliturvan osalta. Pohjaksi työryhmä on ottanut oikeusministeriön v. 2017 mietinnön, jossa käsitellään lapsenhuoltolain uudistamista. Myös oikeusministeriön mietintöön on sisällytetty hallituksen esitys, jossa oli ehdotus mm. lasten vuoroasumiseen liittyvien säännösten lisäyksistä eli lapsenhuoltolakiin tehtävistä lisäyksistä. (Sosiaali- ja terveysministeriön raportti 2018, 8.)

Lasten vuoroasumista selvittäneen Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän loppuraportissa (2018, 10) Etuudet ja palvelut vuoroasumistilanteessa – mukaan vuoroasumiseen sisältyy tilanne, jossa lapsen asuinpaikka vaihtelee molempien vanhempien luona. Lapsi saattaa asua suurin piirtein yhtä paljon molempien vanhempien luona, joko vuoroviikoin tai kahden viikon periodeissa vuorotellen kummankin vanhemman luona. Lainsäädäntö ei kuitenkaan tunne tällaisia tilanteita kuin ainoastaan lapsenhuoltolain tapaamisoikeuden yhteydessä. Kun ero on ajankohtainen perheessä, lapsen vanhemmat saavat mahdollisuuden vapaasti sopia miten kumpikin vanhemmista voivat

lasta tavata ja turvata lapsen elatuksen. Sopimus voidaan tehdä joko vanhempien haluamalla tavalla tai siten, että sosiaalilautakunta vahvistaa sopimuksen. Lisäksi tuomioistuimien voi tehdä sen heidän puolestaan, jos he eivät pääse sopimukseen asiasta.

Se mikä koskettaa työryhmän raportissa tämän tutkimuksen ydintä, on vuoroasuminen suhteessa koulukuljetusetuuteen ja sen saamiseen silloin, kun lapsi asuu kahdessa kodissa. STM:n työryhmä (2018, 20) pohtii raportissaan, että voimassa olevaan lainsäädäntöön, joka määrittelee etuuksia, ei ole erikseen kirjattu vuoroasumista eikä ole siis perusteena mainittu etujen myöntämiselle. Etuudet ja tuet voidaan määritellä ainoastaan sille vanhemmalle, jonka luona lapsi asuu vakituisesti, eikä niitä voida jakaa huoltajien kesken. Tästä syystä siis etujen kuten koulukuljetuksen saaminen kahdesta kodista ei juurikaan ole mahdollista monessakaan kunnassa. Perusopetuslain 7 luku 32 § linjaa raamit, joiden perusteella ja sisällä kunnan pitää koulukuljetus oppilaalle järjestää. Koulukuljetukset sisältävät sekä taksikuljetuksen, linja-autokuljetuksen, koulumatkatuen että saattoavustuksen. Jos lakimuutokset mahdollistavat kuljetuksen useammasta osoitteesta kouluvuoden aikana, voi lapsi mm. joutua mahdollisesti kulkemaan koulumatkan monissa eri ajoneuvoissa aamun ja iltapäivän aikana, ja koska kuljetusreitit on kilpailutettu alueittain, ovat myös kuljetusyrittäjät monesti eri yrittäjiä toisella alueella kuin toisella, ja kuljetuskapasiteetti sekä lainmukainen matka-aika oppilaalla myös rajallinen.

Perheille on hyvin tärkeää, miten lapsen virallinen asuinpaikka määräytyy. Hyvin monet yhteiskunnan tarjoamat palvelut ja edut määräytyvät eroperheiden vanhemmille juuri sen perusteella, missä lapsi asuu väestötietojärjestelmän mukaan eli mihin hänet on virallisesti kirjattu. Vuoroasumiseen liittyvissä arkipäivän tilanteissa huoltajat ovat kokeneet erityisen tärkeiksi asioiksi oikeudet asumistuen, koulukuljetusten, terveydenhoitopalvelujen ja lapsilisien saamisen. Huoltajat ovat sitä mieltä, että kotikuntalakiin perustuva asuinpaikka lapsen osalta olisi syytä selvittää samalla kuin lapsen huoltoa ja tapaamisoikeutta koskeva asiakin. Näiden edellä mainittujen syiden perusteella lakiin ehdotetaan omaa säännöstä ts. ehtoa vuoroasumistapauksiin. Tämä säännös edellyttäisi vuoroasumisesta tehtäviin sopimukseen kirjauksen siitä, kumman vanhemman luona lapsen virallinen asuinpaikka on. Kun lapsen huoltoa ja tapaamisoikeutta käsitellään tuomioistuimessa, olisi myös tuomioistuimen kysyttävä kyseistä asiaa ja tarpeen vaatiessa määrätä asiasta. (HE 88/2018 vp, 20.)

STM työryhmä on raportissaan (2018, 8, 21) esittänyt jokaisen jäsenen eli ministeriön omaan hallinnonalaan liittyviä ratkaisuja tilanteeseen. Annetun määräajan puitteissa se ei ole kuitenkaan pystynyt kaikkiin ehdotuksiin ottamaan kantaa ja etsimään ratkaisuja. Raportti sisältää useita erilaisia ehdotuksia, jotka koskevat hyvinkin laajasti lasten ja huoltajuuteen liittyviä asioita. Ehdotus, joka koskettaa tutkimuksen kohteena olevaa asiaa eli vuoroasumista ja koulukuljetusta, on että vuoroasuminen merkittäisiin väestötietojärjestelmään ja tämä merkitseminen edistäisi etuuslainsäädännön huomiointia sekä toimeenpanon toteuttamista. Edellä mainittu ehdotus on annettu kohdassa, jossa käsitellään sosiaaliturvaa ja toimeentulotukea, mutta sillä voi olla vaikutusta myös muualle.

Huomionarvoinen tieto löytyy STM työryhmän raportin (2018, 38 – 43) kohdasta 4.3, jossa käsitellään esi- ja perusopetusta. Tätä ryhmää koskettava lainsäädäntö löytyy perusopetuslaista, ja ryhmä on käsitellyt siihen kuuluvia säädöksiä. Säädäntöä, jossa käsitellään kunnan velvollisuudesta järjestää esi- ja perusopetusta, koulupaikan määrääytymistä ja oppivelvollisuuden valvontaa, ei vuoroasuminen aiheuta tarpeita muuttaa lainsäädäntöä. Seuraavaksi työryhmä on käsitellyt koulukuljetusta ja koulumatkatukea. Ehdotuksia ei varsinaisesti ole tehty, mutta työryhmä on ottanut kantaa asiaan.

Kuten STM:n työryhmä (2018, 43) pohdinnassaan kirjoittaa, KHO:n ratkaisu 2006:10 määrittelee, ettei kunnalla ole koulukuljetuksen järjestämisvelvollisuutta kahdesta kodista. Koulukuljetus määritellään ainoastaan väestörekisteriin merkityn osoitteen mukaan kotoa kouluun. STM:n työryhmä on pohtinut asiaa vielä laajemmin ja todennut, että kuntien lakisääteinen tehtäväkenttä laajenisi, jos koulukuljetuksia pitäisi järjestää kummankin huoltajan luota. Tämänhetkisen tietopohjan perusteella ei tiedetä tarkkaan mm. moneenko perheeseen lakimuutoksella olisi vaikutusta, paljonko lapsia tulisi lisää kuljetuksen piiriin ja monenko jo koulukuljetuksessa olevan lapsen kuljetuksiin tulisi muutoksia. Työryhmä toteaa, että voimassaolevan lainsäädännön perusteella pystytään jo järjestämään kuljetukset molempien huoltajien osoitteista. Kunnat voisivat näin ollen jo sen perusteella päättää antaa mahdollisuuden vuoroasumistilanteessa olevien lasten koulukuljetusten järjestämiseen eli ottaa käyttöön lainsäädäntöä paremmat käytänteet.

Johtopäätöksenä STM työryhmä on raportissaan (2018, 54) todennut, että liian vähäisen pohja- ja taustatiedon perusteella vuoroasumisen laajuudesta ei pystytä

varmuudella sanomaan millaisia vaikutuksia lainsäädännön muuttamisella olisi ja millaista todellista merkitystä vuoroasumisella on suhteessa sosiaaliturvaan ja eri palveluihin ja millaisia kustannuksia tai muunlaisia vaikutuksia siitä aiheutuisi. Työryhmä on sitä mieltä, että useimmissa ratkaisuehdotuksissa on tarpeen suorittaa lisäselvityksiä ennen toteuttamista. Osa ehdotuksista on sellaisia, jotka vaikuttavat kuntien, valtion ja jopa myös maakuntien talouteen.

3.2 Raportissa mainittu lainsäädäntö

Koulukuljetusasioissa hallintopäätöksen tekeminen perustuu moneen lakiin. Pääasiassa kuitenkin ensisijaisin, joilla kuljetuksiin on vaikutusta, on perusopetuslaki. Lisäksi, jotta sillä olisi vaikutusta perusopetuslakiin asti, pitäisi sitä ennen muuttaa useampaa lakia. Ensisijaisesti työryhmä on raportissaan muuttamassa lapsenhuoltolakia ja väestörekisterilakia, joiden kautta tunnustetaan olemassa oleva tarve merkitä lapselle kaksi kotia. Näiden lakien muuttaminen ei kuitenkaan itsessään automaattisesti anna oikeuksia etuuksiin ja palveluihin, vaan niitä varten on sitten muutettava erityislait, jotka näitä etuuksia ja niiden saantia mahdollistavat.

1. Kotikuntalaki

Kotikuntalain 201/1994 2 luku 2 § määrittelee henkilön kotikunnan. Kotikunnaksi määritellään lain mukaan sen kunta, jossa hän asuu. Juuri syntyneen lapsen kotikunta määräytyy sen perusteella, missä hänen äitinsä kotikunta sijaitsee silloin kun lapsi syntyy. Siinä tapauksessa, jos jollain on olemassa useampia asuinpaikkoja, hänellä ei ole asuinpaikkaa ollenkaan tai muun tosiasiallisen seikan vuoksi hänellä ei ole varsinaista kotikuntaa, hänen kotikunnakseen määritellään se kunta, jossa hänen perheensä, työpaikkansa tai muiden tosiasiallisten seikkojen vuoksi hän itse pitää sitä kotikuntanaan eli mihin hänellä on kiintein yhteys joko perhesyistä, asumismuotonsa, toimeentulon tai jonkin muun samankaltaisen syyn vuoksi.

Kotikuntalain 201/1994 3 luku 7 § määrittelee kuntaan muuttavan ja kuntalaisen muuttoa kunnan sisällä siten, että muuttoilmoitus on tehtävä vähintään kuukausi ennen muuttoa tai viimeistään viikko sen jälkeen, kun hän on muuttanut. Muuttoilmoitus on tehtävä maistraatille. Muuttoilmoituksen voi tehdä henkilö, joka muuttaa ja hän voi tehdä samalla ilmoituksen myös muista, jotka muuttavat hänen kanssaan. Myös

tilapäinen muutto pitää ilmoittaa, mutta vasta kun tilapäinen asuinpaikan vaihto kestää yli 3 kuukautta.

Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän raportissa (2018, 14 – 15) on myös otettu kantaa juuri tähän kotikuntalain säännökseen. Kotikuntalaisissa, joka on luonteeltaan yleislaki, säädetään siitä, missä henkilön asuinpaikka on ja sitä sovelletaan, kun väestökirjanpitoon liittyvät asiat otetaan käsittelyyn. Lisäksi sillä on vaikutusta, kun henkilön kotikuntaa ja asuinpaikkaa mietitään viranomaiskäsittelyn yhteydessä. Oikeudet ja etuudet erilaisiin julkisiin palveluihin löytyvät kuitenkin vasta erityislainsäädännöstä. Niistä ei päätetä kotikuntalain eikä väestötietolain säädöksissä. Kotikuntalain perusajatuksen on henkilön todellisen asuinpaikan kirjaaminen väestörekisterin tietokantaan. Asuinpaikkakunta määräytyy siis kuntalain mukaisesti ja maistraatti määrittää henkilön asuinpaikan. Tämän perusteella siis määritellään mihin kuntaan lapsi kuuluu ja asuinpaikka myös ratkaisee, miten viranomainen käsittelee kyseistä asiaa ja miten se vaikuttaa viranomaisen päätöksentekoon.

2. Laki väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista

Väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain 661/2009 2 luvun 13 § mukaan henkilöstä väestötietojärjestelmään tallennettaviin tietoihin kuuluu ko. henkilön kotikunta ja siellä hänen asuinpaikkansa tai hänen tilapäinen asuinpaikkansa sekä yksilöidyt tiedot kiinteistöstä, rakennuksesta ja huoneistosta, jotka määrittelevät henkilön tarkan asuinpaikan ko. kunnassa. Lisäksi väestötietolakiin perustuen 13 § määrittelee, että tähän järjestelmään kirjataan myös lapsen vanhemmat, perheoikeudellista asemaa koskevat tiedot sekä lapsen huoltoa ja sen sisältöä koskevat tiedot. Näin ollen väestörekisterilaki tuntee tällä hetkellä lapsella kerrallaan ainoastaan yhden kotikunnan osoitteen, jossa hän asuu ja sen mukaan määritellään myös moni muu asia, kuten kyseessä oleva koulukuljetusoikeus.

3. Laki lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta

Laki lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta 361/1983 2 luvun 7 § mukaan lapsen asumisesta määritellään myös seuraavasti: Vanhemmilla on mahdollisuus sopia siitä, että he voivat olla yhteishuoltajia ja että lapsen on asuttava jommankumman vanhemman kanssa, jos vanhemmat eivät asu samassa osoitteessa. Lisäksi heillä on mahdollisuus

sopia, että huoltajuus eli lapsen huolto on ainoastaan toisella vanhemmalla ja lapsi omaa oikeuden olla yhteydessä kumpaankin vanhempaan tavata toista vanhempaa siten kuin vanhemmat sopivat. Lapsenhuoltolain 2 luvun 8 § määrittellään lisäksi, että lapsen huoltoa ja tapaamisoikeutta koskeva sopimus on vahvistettava kirjallisesti sosiaalilautakunnassa siinä kunnassa, jossa lapsi asuu. Lapsenhuoltolain 9 § mukaan myös tuomioistuin voi omalla päätöksellään määrätä, että vanhemmilla on yhteishuoltajuus, lapsella on ainoastaan yksi huoltaja tai lapsella voi olla joku muu kuin biologinen vanhempi huoltajana. Lisäksi tuomioistuin voi päätöksellään vaikuttaa siihen, että silloin kun vanhemmat eivät asu yhdessä, lapsen tulee asua jommankumman huoltajan luona ja lapsella on oikeus tavata toista vanhempansa. Tuomioistuimen erityispäätöksellä voidaan myös määrätä, että lapsella voi olla enemmän kuin yksi huoltaja ja huoltajana voi toimia myös muu kuin lapsen vanhempi.

3.3 Koulukuljetuksiin vaikuttava lainsäädäntö

1. Perustuslaki

Suomen perustuslain 731/1999 2 luvun 6 § mukaan kaikki Suomen kansalaiset ovat yhdenvertaisia keskenään lain edessä eikä ketään saa syrjiä oli sitten kyseessä ikä, asema tai muut lähtökohdat. Perustuslain 2 luvun 16 § 1 – 2 mom mukaan jokaisella on oikeus saada maksutonta perusopetusta ja laki määrittää oppivelvollisuuden. Lisäksi 16 § määrittelee, että valtion on pidettävä huolta siitä, että tämä lain kohta toteutuu ja että kaikilla on samanarvoinen oikeus saada opetusta, jossa on otettu huomioon jokaisen kyvyt oppia ja erityiset tarpeet sekä myös mahdollisuus saada lisäkoulutusta niin, ettei taloudellinen asema pysty sitä estämään.

Lisäksi perustuslain 2 luvun 22 § määrittelee, että perusoikeudet ja ihmisoikeudet pitää turvata julkisen vallan eli valtion ja kuntien toimesta ja samalla valvoa niiden toteutumista. Hakalehto ym. (2015, 171) ovat kirjassaan selventäneet asiaa siten, että perusopetus ja sen maksuttomuus on perustuslain esitöissä mainituin perustein määritelty ja siinä on mainittu maksuttomuuden tarkoittavan myös opetuksen lisäksi koulukuljetuksia, jotka ovat olennainen osa perusopetusta.

2. YK:n yleissopimus lapsen oikeuksista

Hakalehto ym. (2015, 172) mainitsevat kirjassaan YK:n yleissopimuksen lapsen oikeuksista 60/1991, jossa heidän mielestään on kaksi olennaista osaa, joilla on keskeinen osa koulukuljetusetuuden saannin arvioinnissa. Heidän mielestään sopimuksen 3 ja 12 artikla määrittelevät lapsen oikeudet tältä osin. Yleissopimuksessa 3 artiklassa 1-2 kohdassa sanotaan, että kaikkien julkisten tai yksityisten laitosten (sosiaalihuolto, tuomioituimet, hallintoviranomaiset sekä lainsäädäntöelimet), jotka käsittelevät lasten asioita, pitää ensimmäiseksi ajatella lapsen etua päätöksissään. Yleissopimuksen allekirjoittaneet valtiot ovat sitoutuneet huolehtimaan siitä, että lapsi saa hyvinvointinsa tueksi tarpeellisen ja ehdottoman suojelun sekä huolenpidon. Edellä mainitun toteuttamiseksi on myös huomioitava vanhempien, lapsen laillisten huoltajien tai muun sellaisen henkilön, joka on lapsesta oikeudellisessa vastuussa olevien oikeudet ja velvollisuudet. Allekirjoittaneet valtiot velvoitetaan myös ottamaan nämä asiat huomioon lainsäädännössään ja hallintotoimissaan.

Lisäksi lapsen oikeuksien yleissopimuksen 12 artiklan kohdassa määritellään, että lapsella on oikeus osallistua omien kykyjensä mukaan häntä koskeviin asioiden käsitteelyyn ja tuoda julki omat näkemyksensä asiassa. Hallintoviranomaisen on siis ennen kaikkea otettava huomioon lapsen etu päätöksiä tehdessään ja huomioitava siis perustuslailliset ja sopimukselliset asiat ensisijaisesti.

3. Perusopetuslaki

Perusopetuslain 628/1998 2 luvun 4 § määrittää, että kunnalla on velvollisuus järjestää kunnassa asuville oppivelvollisuusikäisille kuntalaisille ensin esiopetusta ja sen jälkeen perusopetusta. Lisäksi opetusta on järjestettävä pidennettyä oppivelvollisuutta tarvitseville lapsille, jotka aloittavat koulun vuotta säädettyä myöhemmin. Perusopetuslain 628/1998 2 luvun 6 § määrittelee tällä hetkellä koulu- ja esiopetuspaikan siten, että oppilaan lähikoulua määriteltäessä huomioon pitää ottaa mahdollisimman lyhyt koulumatkan pituus ja turvallisuus, koulun ja muun opetuksen järjestämipaikan sijainnit ja myös lisäksi kulkumahdollisuudet. Kun esiopetuspaikkaa järjestetään, on huomioitava myös lapsen mahdollinen tarve varhaiskasvatuspalveluihin. Opetusta järjestävän kunnan tulee säädöksen mukaan osoittaa oppivelvolliselle lapselle ja muulle opetusta saavalle lähikoulu tai muu hänelle soveltuva paikka, jossa hän saa tarvitsemansa opetuksen. Perusopetuslain 7 luvun 28 § määrittelee sen, että oppilas voi käyttää

oikeuttaan myös valita opetuspaikkansa itse ja pyrkiä johonkin muuhun kuin lähikouluunsa.

Keskeisin tutkimuksessa huomioitava lainkohta on perusopetuslain 7 luku 32 § 1 – 2 mom, joka määrittelee tietyt ehdot, joiden perusteella oppilaalla on oikeus koulukuljetukseen. Oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen on sellaisella esiopetuksen ja 1 – 9 lk, jonka koulumatkan pituus kotoa suoraan kouluun on yli 5 km. Tästä poiketen voivat kunnat tarjota oppilaille paremmat edut kuljetukseen, esimerkiksi 3 km esiopetuksen ja 1-2 lk:n oppilaille. Lisäksi säädös huomioi myös vaarallisen ja raskaan koulumatkan erikseen lapsen ikä ja muut olosuhteet huomioiden, sekä ajan, jonka oppilaan koulumatka saa päivittäin kestää. Säädös määrää siis huomioimaan päivittäisen koulumatkan keston, joka saa olla odotusaikoinen enintään 2 ½ tuntia, paitsi lukuvuoden aikana 13 vuotta täyttäneellä ja sitä vanhemmalla oppilaalla enintään 3 tuntia. Jos kuljetuksen järjestäminen on olosuhteiden vuoksi hankalaa, voidaan huoltajalle maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona myöntää riittävä avustus kuljetuksen järjestämistä ja saattamista varten.

POL 7:32.3 määrittelee lisäksi myös tilanteet, joissa huoltaja on valinnut lapselleen opetuspaikaksi toissijaisen tai muun kuin kunnan määrittelemän lähikoulun. Tällöin kunnalla on mahdollisuus asettaa rajoituksia koulukuljetukseen eli huoltaja voidaan itse velvoittaa huolehtimaan oppilaan kuljetuksesta tai kouluun saattamisesta ja niistä aiheutuvista kustannuksista. Sama koskee myös esiopetuksen oppilasta. Hakalehdon ym. (2015, 175) mukaan on hyvinkin merkityksellinen asia, onko oppilas lähikoulussa ja käyttää silloin etuuttaan koulukuljetukseen, joka myönnetään suoraan kotoa kouluun. Jos hän ei käy lähikouluun, ei myöskään etuutta koulukuljetukseen ole olemassa, vaan huoltaja velvoitetaan tällöin itse huolehtimaan kuljetuksesta. Perusopetuslain 8:42:1 määrittelee miten mm. hallintoviranomaisen esimerkiksi opetuksen järjestäjän tai koulumatkaetuudesta päättävän viranhaltijan päätöksiin voidaan hakea muutosta. Muutosta haetaan suoraan hallinto-oikeudelta ja sen jälkeen hallinto-oikeuden päätöksestä voi valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

4. Hallintolaki

Huoltajan valitessa oppilaalle toisen koulun tai hakiessa hänelle koulumatkaetuutta tietyillä perusteilla, esimerkiksi koulumatkaetuutta myös muusta kuin väestörekisterin

osoittamasta osoitteesta, pitää hallintoviranomaisen noudattaa hallintolain 434/2003 2 luvun 6 §. Sen mukaan hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti, viranomaisen pitää tehdä päätöksiä hallintoasioista tasapuolisesti, puolueettomasti ja ketään syrjimättä tai siten, että joku joutuu päätöksenteossa eriarvoiseen asemaan kuin toinen. Lisäksi myös viranomaisen on toimivaltaa käyttäessään toimittava lain puitteissa ja hyvien tapojen mukaisesti. Hakalehdon ym. (2015, 177) mukaan kyse on myös hallintolain lisäksi perustuslaillisesta yhdenvertaisuusperiaatteesta ja hallintoviranomaisen on siis otettava kyseiset asiat huomioon päätöksiä tehdessään. Hallintolain 6 §:ssä tarkoitettu tasapuolisuus päätöksenteossa on siten keskeisessä asemassa, koska viranhaltija käyttää harkintaa päätöksenteossa. Jos viranhaltija toimii vastoin näitä oikeusperiaatteita, on kyseessä harkintavallan väärinkäyttö. Päätettäessä etuutta koulukuljetukseen on kyseessä kirjallinen hallintopäätös, johon on kirjattava myös mitkä asiat ovat päätökseen vaikuttaneet ja myös perustelut miksi näin on päätetty.

Eduskunnan apulaisoikeusasiamiehen ratkaisussa 326/4/05 on otettu kantaa asiaan esiopetusoppilaan koulumatkaetuutta ratkaistaessa. Apulaisoikeusasiamies on todennut, että perusopetuslain 6 §, määrittelee yhdenvertaisuutta eli tasa-arvoa ja sen toteutumista. Yhdenvertaisuuden toteutumisessa ei automaattisesti ole kyse siitä, että jokaista tapauksista pitäisi aina kohdella ja tulkita samoin, vaan huomioida jokaisen yksittäisen tapauksen erityispiirteet. Hänen mielestään sellainen tapa toimia kunnissa, jossa niputetaan samanlaiset kuljetuskysymykset omiin lokeroihinsa huomioimatta näitä erityispiirteitä kussakin tapauksessa, ei edistä tasa-arvon toteutumista niin, kun sen on tarkoitus toteutua.

Hakalehto ym. (2015, 177 – 178) on kommentoinut hyvän hallintotavan ja harkintavallan osalta siten, että kyseessä on ns. rajoitusperiaate, jolloin hallintoviranomaisen kuuluu käyttää päätöksissään lakia siten, että ei voi tehdä päätöksiä omin päin ja ilman johtolankaa, vaan päätökset on aina perusteltava. Jokainen tapaus on käsiteltävä erikseen ja niiden erityispiirteet pitää ottaa huomioon.

5. KHO päätös koulukuljetusetuudesta ja vuoroasumisesta 2006:10

Korkein hallinto-oikeus on jo vuonna 2006 ottanut kantaa juuri vuoroasumisen ja koulukuljetuksen järjestämisvelvollisuuteen ja on siten osaltaan tehnyt ennakkoratkaisun siitä, miten kuljetuksia pitäisi vuoroasumistilanteessa järjestää: Lapsi oli aloittanut 1.

luokan lukuvuonna 2003 – 2004. Lapsen vanhemmat oli nimetty avioerossa yhteishuoltajiksi sosiaalilautakunnan vahvistaman sopimuksen mukaisesti. Molemmat vanhemmat asuivat saman kunnan alueella eri puolilla kuntaa siten, että toinen asui lähikoulun alueella ja toinen vanhemmista toisen koulun alueella. Sosiaalilautakunnan vahvistamassa sopimuksessa lapselle oli merkitty osoite äidin luokse. Lapsen huolto oli määritelty käräjäoikeuden päätöksen mukaisesti edelleen molemmille huoltajille ja samalla määrännyt, että lapsi mm. asuu tapaamis- ja luonapito-oikeuden mukaisesti isän luona jokaisena lukuvuonna joka 3. viikko 7 päivää yhtäjaksoisesti. Väestörekisteriin merkitty osoite eli asuinpaikka lapsella oli merkitty äidin luokse.

Tämän perusteella kunnan sivistystoimi on lapsen lähikouluksi perusopetuslain 6 § 2 mom mukaisesti määritellyt sen koulun, joka on lähinnä tätä väestörekisterin osoittamaan kotipaikkaa. Tästä osoitteesta eli äidin luota kouluun matkaa tuli kaikkiaan 2 km ja isän luota n. 19,5 km. Perusopetuslain 32 § mukaisesti lapsella ei ollut isän luota oikeutta maksuttomaan koulukuljetukseen eikä kuljettamista tai saattamista varten määriteltyyn riittävään avustukseen lapsen lähikouluun. Vaikka lapsella ei ollut vanhempien asumisjärjestelyn vuoksi oikeutta maksuttomaan koulukuljetukseen eikä saattoavustukseen isän luota, ei se loukannut hänen Suomen perustuslain 16 § 1 mom mukaista oikeuttaan maksuttomaan perusopetukseen. Sillä ei myöskään loukata oikeutta käydä sen vanhemman luona, jonka kanssa hän ei vakinaisesti asu.

6. KHO päätös koulukuljetusetuudesta 17.11.2016 Dno 3060/3/15

Tässä aika tuoreessa korkeimman hallinto-oikeuden päätöksessä on myös kyse vuoroasumisesta ja maksuttomasta koulukuljetuksesta oppilaalle, joka asuu vuoroviikoin molempien vanhempien luona. Huoltajat ovat hakeneet lapselle koulukuljetusta myös isän luota, jossa hän asuu vuoroviikoin. Oppilaan virallinen osoite on äidin luona, josta hän on perusopetuslain 32 § mukaisesti saanut maksuttoman kuljetuksen kouluun. Oppilas käy tässä tapauksessa koulua kehitysvammaisten erityisryhmässä. Kaupungin perusopetuksen palvelualuejohtaja on tehnyt kielteisen päätöksen maksuttomasta koulukuljetuksesta isän luota, koska kaupunki on päättänyt, että vuoroasumistilanteessa vain väestörekisterin osoittamasta osoitteesta saa perusopetuslain 6 § ja 32 § täytyessä maksuttoman koulukuljetuksen. Huoltajat ovat valittaneet Turun hallinto-oikeudelle päätöksestä perusteella, että oppilaan ollessa vammainen, lain tulkintaa pitäisi ulottua myös vammaispalvelulakiin oppilaan vammaisuuden perusteella. Hallinto-oikeus on

hylännyt valituksen, koska sen mielestä vammaispalvelulain alaiset päätökset kuuluvat eri osastolle ko. kaupungissa. Tämän perusteella ratkaisua ei voida tehdä, koska asia pitää käsitellä vammaispalveluista vastaavassa toimielimessä.

Huoltajat ovat pyytäneet valituslupaa hallinto-oikeuden päätökseen ja vaatineet sekä palvelualuejohtajan että hallinto-oikeuden päätösten kumoamista. Perusteena he ovat esittäneet, että hallinto-oikeus on tulkinnut lakia virheellisesti. Huoltajien mukaan hallinto-oikeus on jättänyt vammaispalvelulain – ja asetuksen toissijaiseen asemaan tulkinnassaan, kun koulukuljetusoikeutta on määritelty. Huoltajien mukaan vammaispalvelulaki olisi pitänyt olla ensisijainen koulukuljetusoikeudesta päätettäessä vammaisen henkilön ollessa kyseessä. Heidän mukaansa vammaispalvelulaki syrjäyttää muut lait, jos ne estävät tai viivästyttävät jonkin etuuden tai palvelun saamista. Vammaispalvelulaki on siis erityislaki verrattuna perusopetuslakiin, joka on yleisluonteisempi. Lisäksi huoltajat ottavat vaatimuksessaan perusteluiksi myös tasa-arvolain ja huoltajien tasa-arvoisen kohtelun kyseisessä asiassa. Huoltajien mielestä ei myöskään KHO 2006:10 ratkaisua voi verrata tähän tapaukseen, koska kyseessä on vammaisen lapsi.

KHO on tullut asiaa käsitellessään samaan tulokseen kuin hallinto-oikeus eli maksuttoman koulukuljetuksen voi saada ainoastaan väestörekisterin osoittamasta osoitteesta eli äidin luota. Mitä tulee siihen, että oppilas käy vammaisille tarkoitettua koulua ja on kehitysvammainen, ei kasvatus- ja opetuslautakunta pysty pätevästi tekemään vastoin lainsäädäntöä eikä viranhaltija voi ottaa päätöksissään kantaa eikä päättää eri hallintoalalle kuuluvia päätöksiä, koska se ei kuulu hänen toimivaltaansa. KHO:n mielestä vammaispalvelu on toimivaltainen tässä asiassa. Huoltajat ovat vammaispalvelusta saaneet vammaispalvelulain mukaisesti kuljetuskortin, joka oikeuttaa kuukauden aikana 18 matkaan (omavastuu 1/pvä) ja kaupunki on ollut sitä mieltä, että tätä voidaan käyttää isän luota kuljettaessa. Huoltajat taas puolestaan ovat olleet sitä mieltä, että se ei vastaa perusopetuslain mukaista koulukuljetusta. KHO on kuitenkin ratkaisussaan ollut sitä mieltä, että hallinto-oikeuden ja kaupungin päätökset ovat olleet oikeita ja hylänneet huoltajien valituksen.

4 MIELIPITEITÄ VUOROASUMISESTA JA RAPORTISTA

Viralliset tahot ja myös media ovat jo useita vuosia pohtineet lasten vuoroasumista eri näkökulmista. Pohtimisen aiheena ovat olleet sen vaikutukset perheissä sekä palveluiden järjestäjän näkökulma. Lasten vuoroasumista ovat pohtineet mm. Sosiaali- ja terveysministeriö v. 2018 raportillaan ja Oikeusministeriö v. 2017 mietinnöllään. Myös monet muut tahot ovat ottaneet kantaa kyseiseen asiaan ainakin epäsuorasti antamalla kuitenkin selkeää kantaansa asiaan. Lapsiasianvaltuutettu on kommentoinut työryhmän raporttia omasta näkökulmastaan, Sosiaali- ja Terveysministeriö puolestaan on taas pohtinut Oikeusministeriön mietintöä, Helsingin yliopisto on v. 2015 pohtinut aihetta katsauksessaan ja myös poliitikot ottavat kantaa asiaan. Media on myös tuonut vuoroasumista juuri koulukuljetusten näkökulmasta esiin.

4.1 Viralliset tahot vuoroasumisesta ja niihin liittyvistä eduista

Oikeusministeriön työryhmän mietinnössä (47/2017, 31) lapsenhuoltolain uudistamisen osalta työryhmä on päätenyt mm. koulukuljetusten osalta vuoroasumistilanteessa sellaiseen lopputulemaan, että vanhemmat kokevat lapsen osoitteen ja sen määräytymisen tärkeänä asiana, koska sillä määritellään myös etuuksien ja palveluiden saanti yhteiskunnassa sille vanhemmalle, jonka luona lapsi tosiasiallisesti asuu väestörekisterin mukaan. Arjessa tämä näyttäytyy mm. asumistuen, koulukuljetuksen, terveydenhuoltopalveluiden ja lapsilisän saamisessa, kun lapsi asuu molempien vanhempien luona määritellyn sopimuksen mukaisesti. Huoltajat ovat sitä mieltä, että kotikuntalaikiin perustuva asuinpaikka pitäisi selvittää samalla, kun määritellään tapaamisoikeus ja lapsen huolto. Siksi lakiehdotuksessa on, että sopimukseen pitäisi sisältyä kirjausperiaate, jonka mukaisesti siinä kerrotaan, myös lapsen virallinen asuinpaikka. Tuomioistuimen käsittelyssä asiaa käsiteltäessä se pitäisi automaattisesti huomioida päätöksessä ja tarpeen mukaan tuomioistuimen olisi määrättävä asiasta.

Myös oikeusministeriö on siis omassa mietinnössään ottanut kantaa vuoroasumiseen ja maininnut myös koulukuljetukseen liittyvän ongelman. Työryhmä pohtii juurikin kustannuksia ja muita vaikutuksia eri hallintokunnissa ja sitä, että niitä pitää arvioida jokaista erikseen. Työryhmän mielestä lakimuutokset eivät suoraan vaikuttaisi

perheiden oikeuksiin ja palveluiden laajenemiseen. Hekin toteavat lisäksi, että sopimuksissa pitää näkyä selvästi lapsen virallinen osoite ja siten vahvistettava lapsen asuinpaikka kunnassa.

Sosiaali- ja terveysministeriön mietinnössä Annika Parsons (2018, 3) on muistiossaan pohtinut työryhmän esityksiä ja ottanut omalta osaltaan kantaa siihen, miten työryhmän esityksiä tulisi arvioida ja jatkojalostaa eteenpäin. Muistiossa todetaan, että tilanteen arvioinnin ongelmakohtina ovat puutteellinen tietopohja siitä, miten laajaa vuoroasuminen käytännössä tällä hetkellä on ja missä muodoissa huoltajat sitä toteuttavat. Jotta saataisiin faktatietoa vuoroasumisen määrästä, tulisi se olla kirjattuna vuoroasumissopimukseen. Lisäksi se pitäisi myös olla vahvistettuna tuomioistuimessa ja sitä kautta merkintä tehtynä väestörekisteriin. Valtioneuvosto on aloittanut vuoden 2019 alusta hankkeen eli TEAS -selvityksen, jonka kautta kartoitetaan vuoroasumista ja sen vaikutuksia eri palveluihin. Hankkeen on tarkoitus kestää 31.5.2020 asti. Selvitys kartoittaa sopimuksenvaraisten ja tuomioistuinten määräämänä vuoroasumisen piirissä olevien lasten lukumäärää ja tilannetta yleensä. Hanke selvittää lisäksi lainsäädännön muuttamisen kustannusvaikutukset sosiaaliturvan ja palveluiden osalta sekä muiden maiden käytännöt vuoroasumisesta.

Lapsiasiavaltuutettu Tuomas Kurttila on ottanut Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän loppuraporttiin kantaa omalla lausunnollaan (2018, 4) siten, että lapsen huoltajien on ensisijaisesti kannettava vastuu hänen kasvattamisestaan ja kehityksestään. Tämä on merkitty lasten oikeuksien sopimuksen 18 artiklaan. Miettiessään vuoroasumista ja siihen liittyviä järjestelyjä kuten esimerkiksi asuinpaikka, vanhempien on otettava huomioon sitä valitessaan, että lapsen hyvinvointi ja arki toteutuvat lapsen kannalta laadukkaasti. Lainsäädäntöratkaisut, jotka valitaan vuoroasumiseen, on oltava lähtökohtaisesti vuoroasumistilanteessa lapsen edun mukaisia. Tämä edellyttää, että etuudet määritellään myös vuoroasumisen näkökulmasta sopiviksi. Kurttilan mielestä vanhempien tulisi saada jakaa edut ja palvelut, joihin lapsella on oikeus. lapsen ollessa oikeutettu johonkin etuuteen, sen pitäisi olla mahdollista jakaa vanhempien kesken. Osuuden määräytyminen vanhempien kesken olisi tehtävä niin, että se olisi mitoitettu oikein suhteessa lapsen elatuskykyyn. Jotta ratkaisu tähän olisi oikeudenmukainen, edellyttäisi se tarkkaa laskentaa ja vertailujen suorittamista. Asia vaatisi kattavan lapsivaikutusten arvioinnin. Parhaimmillaan vanhempien asuessa toisiaan

lähellä samalla asuinalueella, ei kuljetusjärjestelyjen tekeminen olisi kovinkaan työläs paletti toteuttaa. Jos vanhemmat siis valintoja tehdessään, asettavat vuoroasumisen palvelin osat hyvinkin huonosti sopiviksi toisiinsa, on myös koulukuljetuksen järjestämisen toteuttaminen käytännössä hyvin hankalaa.

Lakivaliokunta on (LaVM 12/2018 vp, 1 – 2, 7) kuullut asiassa eli Hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 88/2018 vp) yhteensä 29 eri alojen yhdistystä, ministeriöitä ja muuta asiantuntijaa sekä saanut kirjallisia lausuntoja yhteensä 7 eri yhdistykseltä. Lakivaliokunta on painottanut erityisesti, että vuoroasumistilanteessa kysymys on erittäin huomattavista ja tärkeistä eduista, joiden soveltuvuus kaikille lapsille ei ole itsestäänselvyys eivätkä välttämättä ole tarkoituksenmukaisia kaikille perheille. Asumisjärjestelyissä on otettava aina ensisijaisesti huomioon lapsen etu ja siksi jokainen tapaus pitää tarkastella erikseen yksityiskohtaisesti. Huomioon otettavia asioita lapsen osalta ovat mm. ikä, kehitystaso ja kahden kodin välinen matka. Lakivaliokunta korostaa vielä erikseen, että lasten etu menee aina vanhempien edun edelle eikä toisinpäin. Jotta vuoroasuminen yleensäkin onnistuisi lapsen näkökulmasta, olisi tärkeää, että vanhemmat asuisivat mahdollisimman lähellä toisiaan ja siten helpottamaan lapseen liittyvien asioiden hoitamista ja niiden järjestämisessä.

Lakivaliokunta (LaVM 12/2018 vp, 8) yhtyy **Sosiaali- ja terveysvaliokunnan** (StVL 6/2018 vp) lausuntoon, jossa pohditaan, että viikoittain vaihtuva asuminen eri vanhemman luona vuorotellen voi varsinkin pienten lasten osalta aiheuttaa kiintymyssuhteisiin, turvallisuudentunteeseen ja asioiden ennakointiin liittyviä ongelmia ja vaarantaa siten lapsen sitoutumista kumpaankaan kotiin. Lapsen tarve ennakoida tilanteita ja saada toistuvuutta omaan elämäänsä voi vaarantua myös ja aiheuttaa turvattomuutta. Isompien lasten osalta vuoroasuminen voi kuormittaa muutoksillaan lasta siten, että hänelle muodostuu liikaa erilaisia suojaumiskeinoja ja estää siten normaalia kasvamista ja kehittymistä. Vuoroasuminen voidaan valita ainoastaan silloin, kun todetaan sen olevan lapselle etu ja myös purkamiseen pitää olla mahdollisuus, jos todetaan ettei se ole enää lapsen edun mukaista.

Sosiaali- ja terveysvaliokunnan (StVL 6/2018 vp, 6) lausumaesitys esittää lakivaliokunnalle, että se ottaa omaan mietintöönsä ja esittää eduskunnalle seuraavia asioita:

Valtioneuvoston ohjeistuksessa on syytä mainita, että lapsen edun pitää olla ensisijaista, kun päätetään lapsen asioista ja tulkitaan toimintaa ohjaavia periaatteita. Ohjeistuksen tulee sisältää myös ohjeet, joissa huomioidaan etuun liittyvät olosuhdemuutokset. Lisäksi Valiokunta huomauttaa, että valtioneuvoston tulisi ajantasaistaa vuoroasumistilanteeseen liittyvien etuuskien ja palveluiden lainsäädäntö mahdollisimman pian niin, että se mahdollistaisi tasapuolisen vanhemmuuden silloin, kun vuoroasuminen katsotaan lapsen edun kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi. Lakivaliokunnan mietinnöstä ei kuitenkaan löydy kyseisiä lausumaesityksiä eduskunnalle, vaan lakivaliokunta on muotoillut oman lausumaehdotuksen siten, että eduskunta edellyttäisi hallituksen selvittämään ja arvioimaan mitä muutoksia lainsäädäntöön tarvitaan koskien vuoroasumiseen liittyviä palveluita ja etuuksia. Tämä selvitystyö pitäisi tehdä niin pian kuin mahdollista. Lisäksi hallituksen tulisi valmistella viipymättä nämä muutosehdotukset eduskunnalle. (LaVM 12/2018 vp, 38.)

4.2 Muut tahot vuoroasumisesta ja koulukuljetuksista

Häkkänen & Saarikko (2017) ovat Helsingin Sanomien Vieraskynä -palstalla ottaneet kantaa lain tuloon siten, että lakiin on määritelty mm. velvollisuudet molemmille huoltajille lapsen suojaamiseen väkivaltaisuukselta, pitää yllä ja turvata läheiset ihmissuhteet sekä edesauttaa lasta tapaamaan vanhempiaan. Lakiin määritellään lisäksi myös vuoroasuminen, joten yhteiskunta tällöin tuo julki sen asian, mikä on ollut jo tapana eli lapset asuvat erotilanteissa monesti kummankin vanhemman kanssa tasapuolisesti. Kirjoittajat ovat Antti Häkkänen, oikeusministeri ja Annika Saarikko, perhe- ja peruspalveluministeri. Hekään eivät kuitenkaan kommentoi sen enempää siitä, mitä etuuksia se toisi tullessaan, ainoastaan sen, että laki tunnustaa jatkossa vuoroasumisen ja lapsen asumisen kahdessa osoitteessa. He eivät ole lähteneet enempää avaamaan, mitä muita muutoksia tarvittaisiin ja etuuksia voi olla mahdollista saada lakimuutoksen jälkeen.

Demokraatti -verkkolehden artikkelissa Ijäs (2017) on haastatellut Perhe- ja peruspalveluministeri Saarikkoa ja hän ei myöskään halua suoranaisesti ottaa kantaa lakimuutokseen ja sen vaikutuksiin, esimerkiksi lapsilisän jakautumiseen vanhempien kesken ja varmasti muihinkin asioihin. Maksuperusteena on vain yksi pankkitili. Saarikon mielestä on katsottava ensimmäiseksi kokonaisuutta. Hänen mielestään

koulukuljetusetuus ja lapsilisä ovat ehkä kaikkein yleisemmät esimerkit. Koulukuljetukseen ja kahdesta kodista kulkemiseen hän ei halua sanoa omaa mielipidettään tois- taiseksi. Hänen mielestään lainsäädäntö ei kuitenkaan saisi olla esteenä hyvään van- hemmuuteen, hyvään lapsen arkeen ja sovinnolliseen eroon. Myös poliitikot tietävät, että asia on kunnille arka aihe ja voi vaikuttaa hyvinkin paljon siihen, miten lasten asioita käsitellään jatkossa, eivätkä halua ottaa varmastikaan siksi kantaa etuuksiin.

Helsingin yliopiston Sarasoja & Rantala (2015, 39) ovat omassa katsauksessaan ero- perheiden osalta myös ottaneet esiin perheiden ongelmat. Katsauksen mukaan ei ole olemassa minkäänlaista ohjetta siitä, miten lapsen asuinpaikka Suomessa kirjataan: Lapsen vanhemmat voivat näin ollen sopia ja päättää lapsen asuinpaikasta vapaasti. Asumisjärjestelyt ovat kytköksissä asuinpaikan kirjaamiseen suomalaisessa lainsäädännössä, jolloin kirjaamispaikalle ei ole silloin annettu omaa statusta, vaikka sillä on yksinään mittavat oikeudelliset merkitykset. Ensisijaisesti lapsilisät ja elatustuet maksetaan sille vanhemmalle, jonka luokse lapsi on virallisesti kirjattu ja lisäksi sekä lähi- koulu, koulukuljetusetuus ja päivähoidopaikka määräytyvät sen mukaan missä lapsen asuinkunta on. Vanhemmat voivat siis keskenään päättää asumisjärjestelyistä, mutta oikeudet lapseen määräytyvät tuon päätöksen mukaan. Se aiheuttaa yleensä toiselle vanhemmalle paljon enemmän huolta arjen pyrytyksestä. Toisaalta taas vanhempien on hyvä ottaa huomioon nämä asiat mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta he voisivat välttyä ikäviltä yllätyksiltä.

Verkkolehti Helsingin uutiset kirjoittaa omassa artikkelissaan (Miksi pitäisi ja- kaa... 2018), että etänä toimivan vanhemman luota ei koulukyytiä saa ja se pitäisi jär- jestää omalla kustannuksellaan, eikä se ole aina mahdollista. Vanhemmat kokevat tä- män asian hyvin haastavana ja pyrkivät löytämään ongelmaansa ratkaisun, jota ei kui- tenkaan monesti löydy. Helsingin uutisten toisessa artikkelissa (Koulukyytiä ei saa kahdesta... 2018) on haastateltu myös Helsingin kasvatus- ja koulutustoimialaa, jonka mukaan Helsingissä ei ole järjestetty eikä nykyäänkään järjestetä kahdesta osoitteesta kuljetusta kouluun ja että muutoksen myötä kustannukset olisivat isommat.

Kouvola sanomat otsikoi verkkoartikkelissaan Kimmo Puhakan toimesta (Kaupunki selvitti avioerolapsille koulukyytejä... 2018) Kouvolan kaupungin selvittävän koulu- kyytejä vuoroasumistapauksissa ja kertoo lasten ja nuorten lautakunnan esityslistan

sisällön toukokuussa 2018. Sanomalehti on ottanut esiin Kouvolan kaupungin tekemät selvitykset lautakunnan esityslistalta ja tuo esiin tällä tavalla faktat Kouvolan osalta vuoroasumisesta ja kuljetuskustannuksista, jos Kouvola jostain syystä päättäisi tarjota kyydin yhteishuollossa oleville lapsille kahdesta osoitteesta. Lehti on haastatellut myös palvelupäällikkö Strömmeriä asiasta ja hän sanoo lehden kirjoituksen mukaan, että yksikään suurempi kaupunki ei ole hänen tietääkseen vuoroasumisesta johtuvia kahden osoitteen kuljetuksia lähtenyt toteuttamaan, joskin jotkin pikkukunnat ovat sen voineet tehdä. Strömmer esittelee lautakunnalle asian. Tämä on yksi siis harvoja selvityksiä, joita mediasta voi suoraan löytää muiden kaupunkien ja kuntien osalta. Tätä kaupunkia voidaan hyvinkin käyttää vertailuna Salon kaupungin kuljetuksiin.

Myös **Salon seudun sanomien** toimittaja Filppu (2018) on käsitellyt Salon tilannetta verkkolehden artikkelissa, joka liittyi eroperheiden koulukuljetusetuuksiin. Artikkelissa on tehty vertailua Salon ja naapurikuntien kesken. Filppu on tehnyt havaintoja, että Salossa kysellään usein kyytiä myös toisesta osoitteesta, mutta tuloksetta. Toimittaja on myös huomionnut valtuustoaloitteen, joka on Salon kaupungissa tehty ja samoin myös naapurikaupungissa Paimiossa. Aloite ei kuitenkaan ole tuottanut kummassakaan tulosta. Heidän mukaansa Salon naapureista kuitenkin Somero, Raasepori ja Koski ovat päättäneet myöntää kuljetuksen molemmista osoitteista, poiketen yleisestä käytännöstä. Nämä kaupungit ja kunta ovat päättäneet myöntää kuljetuksen toisesta osoitteesta maksullisena eli silloin kun reitillä ja kuljetuksessa on tilaa. Toimittaja on myös selvittänyt vuoroasumisen määrää ja THL:n tilastojen mukaan jopa 2600 lasta on vuoroasumisen piirissä.

Someron kaupungin tilannetta tutkittaessa heidän tämänhetkisestä koulukuljetusoppaastaan (2015) ei vuoroasumisesta eli yhteishuollosta löydy mainintaa kuljetusten osalta lainkaan. Oppaassa on ainoastaan otettu huomioon omana kohtanaan muut kuljetettavat, jotka pitävät sisällään nimenomaan maksulliset kuljetukset. Someron kaupungin 1.8.2019 voimaan astuvassa koulukuljetusoppaassa (2019, 7) on huomioitu yhteishuoltajuus ja sen mukaan kuljetus järjestetään ainoastaan lähikouluun väestörekisterin osoittamasta osoitteesta. Jatkossa siis ei Someron kaupungillakaan ole tarkoitusta järjestää yhteishuollon mukaista kuljetusta. Lisäksi oli tarpeellista tutkia myös Raaseporin kaupungin osalta tilannetta. Kaupunki on määritellyt ainakin tällä hetkellä voimassa olevien omissa koulukuljetuseriaatteissaan (2019), että oppilaalla on

kuljetusoikeus ainoastaan väestörekisterin osoittamasta osoitteesta. Periaatteet ovat hyvin tuoreet eli huhtikuulta 2019 eli hekin ovat päätyneet samaan ratkaisuun kuin monet muutkin kaupungit ja kunnat, vaikka olisivat aikaisemmin tarjonneetkin vuoroasumisen yhteydessä kuljetusta.

Tärkeänä huomioon otettavana tutkimuksena vuoroasumisesta on **Heidi Kajavallan** tekemä opinnäytetyö vuoroasumisesta lapsen näkökulmasta. Kajavalta on tutkinut Raumalla lasten todellisia mielipiteitä kahden kodin välillä asumisesta ja miten se heihin vaikuttaa. Kajavalta (2014, 17) kirjoittaa työssään, että yhteishuoltajuus ja vuoroasuminen eivät kulje käsi kädessä eikä vuoroasumisen ole edellytys sille, että lapsi asuu kahdessa kodissa. Yhteishuoltajuudessa on kuitenkin se yksityiskohta, että huoltajat tekevät yhdessä päätöksiä lapseen liittyvissä asioissa. Tällaisia asioita ovat mm. huolto ja hoitaminen, kasvatukseen liittyvät asiat, asuinpaikka, päivähoito ja koulu. Se vanhempi, jonka luona lapsi asuu, hoitaa kaikki lapsen päivittäiset asiat, mutta molemmat vanhemmat saavat kuitenkin lapsesta tietoa eri tahoilta, mm. koulusta, ja osallistuvat siten lapsen arkeen. Vuoroasumisessa tämä jakaantuu hiukan eri tavalla. Tutkimuksessa on tehty teemahaastattelu raumalaisille vuoroasumistilanteessa oleville lapsille, joita osallistui haastatteluun 9.

Kajavalta (2014, 33 - 36) kertoo lisäksi, että lapset kokevat molempien kotien ydinasiat mukaviksi ja turvallisiksi ja ovat pienen viiveen jälkeen tottuneet siihen, että heillä on kaksi kotia. Esimerkiksi syntäreitä on kahdet samoin muita juhlia. Hän toteaa kuitenkin lapsilta huonoja puolia selvittäessään olevan ensiarvoisen tärkeää, että lapsen vanhempien kodit ovat niin lähellä toisiaan, että lapselle tärkeät asiat säilyvät samoina. Tällaisia ovat esimerkiksi kaverit, harrastustoiminnan mahdollisuus ja koulu tai päiväkotit. Haastatteluissa kävi tämä asia myös ilmi. Lapset kokivat huonoksi asiaksi, että vanhemmat asuivat niin kaukana toisistaan. Se aiheutti lapsille murhetta ja he toivoivat vanhempien asuvan lähempänä toisiaan. Huolta lapsille aiheutti myös se, että kahdessa kodissa oli kahdet eri säännöt ja toimintatavat. Isommat lapset myös olivat sitä mieltä, että vanhemmat eivät aina välttämättä ole ymmärtäneet kahden kodin välillä kulkeamista niin helpoksi lapselle. Osa lapsista halusi tuoda esiin, että säännönmukainen kodin vaihtaminen on väsyttävää lapselle.

Tästä voisi tehdä sen johtopäätöksen, että lapseltakin olisi hyvä asiasta kysyä ja ottaa myös huomioon, että jos lapsi kulkee kahden kodin välillä esimerkiksi vuoroviikoin ja molemmissa kodeissa olisi omanlaisensa kuljetusjärjestelyt, toisi se lapselle hyvinkin paljon muistettavaa lisää. Joka toinen viikko olisi esimerkiksi eri liikennöitsijä ja eri taksi tai eri linja-auto ym. Mitä pienemmästä lapsesta on kyse, sitä hankalampaa tällaisia asioita on muistaa ja varsinkin, jos niihin tulee muutoksia silloin tällöin, kuten usein tuleekin muun muassa aikatauluihin.

5 VUOROASUMISTILANTEEN KÄSITTELY KUNNISSA

Opetusministeriön kustantama Koulukuljetusopas (2007, 8; 2011, 7) ohjaa, miten koulukuljetuksia järjestetään ja mitä kunnan tulee ottaa huomioon järjestelyissä. Oppaassa on otettu asian kaksi puolta huomioon. Siinä kerrotaan, että koulukuljetusten haasteellinen pelikenttä syntyy, kun pitkien koulumatkojen määrä lisääntyy jatkuvasti erisyistä ja kuljetukset ovat yhä tärkeämmässä osassa kuntien tarpeita kartoitettaessa. Koulukuljetuksen järjestämisen reunaehdot löytyvät perusopetuslaista ja 32 § määrittelee, missä raameissa kunnan pitää pysyä. Tilanne on kuitenkin se, että niin monta kuin on kuntia, on myös erilaisia tapoja kunnissa järjestää koulukuljetukset. Kunnan järjestämisvelvoitteeseen vaikuttavat mm. kouluverkoston suuruus, kunnan sisäinen liikenne ja niiden toimivuus, kunnan pinta-ala sekä kuljetettavien määrä. Kun kunta pohtii periaatteita koulukuljetuksen järjestämiselle, olisi aiheellista muistaa sen olevan koulunkäynnin tukitoiminto eikä olevan este koulunkäynnin mielekkyydelle ja turvaliselle koulutielle. Jos kuljetukset suunnitellaan ja järjestetään toimiviksi, ne ovat silloin parhaimmillaan yksi niistä asioista, joilla arki saadaan sujuvaksi ja joustavaksi toiminnoksi. Kunnilla voi olla myös koulukuljetuksiin omia myöntämisperusteita, jotka täydentävät perusopetuslakia eli käytännössä kunnat ovat tehneet erikseen periaatteensa, joiden perusteella kuljetuksia myönnetään. Näin voidaan taata yhdenvertaisuus kuljetuksia myönnettäessä. Perusopetuslaki ja kunnan omat kuljetusperusteet muodostavat yhdessä yhdenvertaisen ja tasapuolisen kohtelun kaikille oppilaille.

5.1 Kuntien käytänteitä vuoroasumisesta

Salon kaupungissa, kuten monessa muussa kaupungissa ja kunnassa on koulukuljetusperiaatteissa otettu kantaa maksuttoman koulukuljetuksen saamiseen myös vuoroasumisen osalta. Salo määrittelee kuljetusperiaatteissaan (2017, 2), että yhteishuoltajuustapauksissa, oikeus koulukuljetukseen myönnetään ainoastaan väestörekisterin osoittamasta osoitteesta.

Kurikan kaupunki on omissa kuljetusperiaatteissaan (2016) määritellyt kahden osoitteen asumisen osalta siten, että oppilaalla voi olla siitä huolimatta, että hän asuu yhteishuollon seurauksena kahdessa kodissa, yksi väestörekisterin mukainen osoite. Oikeus kuljetukseen määräytyy kyseisen osoitteen mukaisesti, jollin huoltajien on itse huolehdittavasta kuljetuksesta kouluun toisesta osoitteesta.

Ylöjärven kaupunki on samoilla linjoilla vuoroasumisen suhteen omassa koulukuljetusperiaatteessaan (2016, 2) ja järjestää koulukuljetuksen ainoastaan osoitteesta, jossa oppilas väestörekisterin perusteella asuu. Monikaan kunta tai kaupunki ei virallisten verkkosivustojen ja kuljetusperiaatteita tutkimalla suoraan ota kantaa vuoroasumiseen ja yhteishuoltajuuteen, mutta yleisin lause on, että väestörekisterin osoittamasta osoitteesta saa kuljetuksen ehtojen täytyessä.

Kuopion kaupunki on puolestaan huoltajille tehdyssä ja Kasvun ja oppimisen lautakunnan hyväksymässä tiedotteessaan (2018, 2) ohjeistanut huoltajia siten, että oppilaille, joiden vanhemmilla on yhteishuoltajuus, korvaus koulumatkoista suoritetaan vain oppilaan vakituisesta kotiosoitteesta eli väestörekisterin mukaisesta osoitteesta heidän lähikouluunsa. Korvaus suoritetaan edellä mainituin ehdoin. Kyseisen ohjeen voi siis tulkita tarkoittavan, että Kuopio ei järjestä vuoroasumisen osalta muuta kuin väestörekisterin osoittamasta osoitteesta kuljetuksen oppilaalle. Kuopio ei ole julkaissut sivuillaan erillistä koulukuljetusperiaatetta, vaan ainoastaan lautakunnan hyväksymän tiedotteen.

Myös **Kajaanin kaupunki** on omissa koulukuljetusoppaassaan (2014) kirjannut vuoroasumistilanteen siten, että yhteishuoltajuustapauksissa matkat kouluun korvataan ainoastaan siihen oppilasalueen kouluun, jonka alueella oppilas vakituisesti asuu eli on

kirjoilla väestössä. Perusteet ovat samat kuin muillakin oppilailla. Kajaani siis kuljettaa yhteishuollossa eli vuoroasumisen piirissä olevia oppilaita, mutta vain silloin, jos oppilas asuu myös toisessa kodissa lähikoulunsa alueella.

Lisäksi vuosittaisen Henkilökuljetuspäivien yhteydessä 12. – 13.2.2019 keskustelussa muiden kuntien kuljetuskoordinaattorien kanssa, löytyi myös kunta, joka on jo ottanut kantaa kyseiseen asiaan myönteisesti omassa toiminnassaan. **Nurmijärven kunta** on Sivistyslautakunnan kokouksessa päättänyt seuraavasti: Jos oppilaalla on Nurmijärven kunnan alueella kaksi kotia, jossa hän asuu vuoroviikoin kokonaisia viikkoja ja jos koulukuljetusperiaatteiden mukaiset ehdot täyttyvät, saa hän maksuttoman kuljetuksen siitä kodista, josta maksuton kuljetus on mahdollista saada ehtojen mukaisesti. (Nurmijärven sivistyslautakunnan pöytäkirja 13.12.2018, §97). Lautakunta on siis ryhtynyt omalta osaltaan toimiin asian suhteen ennakoiden jo kyseistä lakimuutosta. Keskustelussa kuljetussuunnittelijan ja kuljetuskoordinaattorin kanssa käsi ilmi, että hakemuksia on tullut tähän mennessä ainoastaan noin kymmenen, joten suurta ryntäystä asian tiimoilta ei ole ollut.

Tornion kaupunki on ainakin vuonna 2014 kuljettanut vuoroasumistilanteessa oppilaita, joskin tämän hetken tiedon mukaan eivät enää myönnä tällaisia kuljetuksia. Lapin Kansan lukijan kirjoituksesta selviää, että kyse on ollut kokeilusta, jota on jatkettu ainakin jonkin aikaa (Lapin kansan verkkosivut 2018). Tornion kaupungin verkkosivuilla on kirjoitettu siten, että koulumatkaetuuden voi saada ainoastaan väestörekisterin mukaisesta osoitteesta eli kotipaikasta (Tornion kaupungin www-sivut 2019).

Voidaan siis todeta, että osa kunnista on jo päättänyt ottaa huomioon kuntalaistensa yhteishuoltajuuden ja vuoroasumisen myönteisesti, mutta toiset taas suhtautuvat asiaan kielteisesti. Koska perusopetuslaki 32 § ei varsinaisesti ota kantaa vuoroasumiseen, se antaa jo kunnille mahdollisuuden kuljettaa kahdesta osoitteesta oppilaita lähikouluunsa. Kunnat saavat näin ollen itsenäisesti tehdä päätöksiä mm. vuoroasumisen kuljetuksen järjestämisestä.

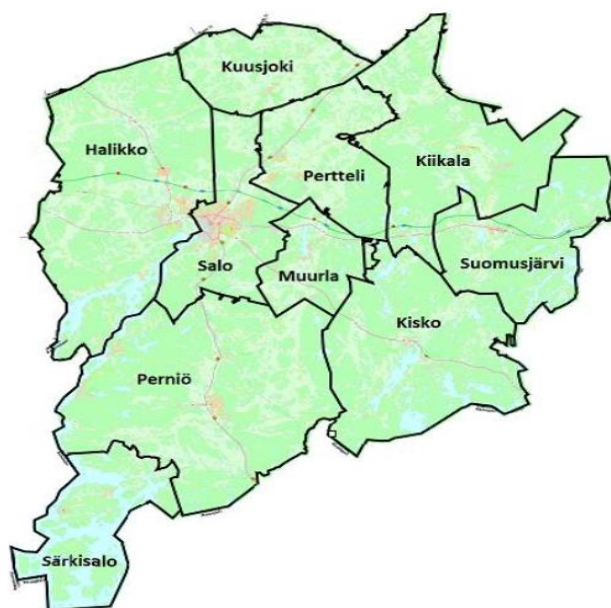
6 CASE SALON KAUPUNKI

Kuljetuskoordinaattorin työssä kohtaa melkein viikoittain vuoroasumistilanteessa olevia oppilaita, joiden vanhemmat kysyvät koulukuljetusta lapselleen myös toisesta osoitteesta. Lisäksi liikennöitsijöiden kertoman perusteella oppilaiden tiedetään olevan tiettyinä viikkoina mukana koulukuljetuksessa, ja joinain tiettyinä viikkoina taas ei. Yleisimmin perheiden tilanteet ovat sellaisia, joissa lapsi asuu vuoroviikkoina toisen vanhemman luona. Alkutilanne on yleensä se, että kuljetus on oppilaalle myönnetty väestörekisterin osoittamasta osoitteesta lain mukaisesti silloin, kun perusopetuslain 32 § ja koulukuljetusperiaatteiden kriteerit kuljetukseen täyttyvät.

Erotilanteessa toinen vanhempi muuttaa niin kauas, että tarvitaan myös kuljetusta toisen vanhemman luota. Toisena vaihtoehtona oppilas asuu niin lähellä lähikouluun, että kuljetusta ei ole väestörekisteriin merkitystä osoitteesta, mutta toinen vanhemmista asuu niin kaukana, että kuljetusta tarvittaisiin lähikouluun. Vanhemmat miettivät tässä tilanteessa, mikä on paras vaihtoehto viralliseksi osoitteeksi ja sillä on vaikutusta, kumpi saa sen jälkeen mm. lapsilisät ja muut edut. Ongelmaksi voi myös muodostua tilanne, jossa toinen osoite on toisen koulupiirin alueella.

6.1 Faktaa Salon kaupungin koulukuljetuksista

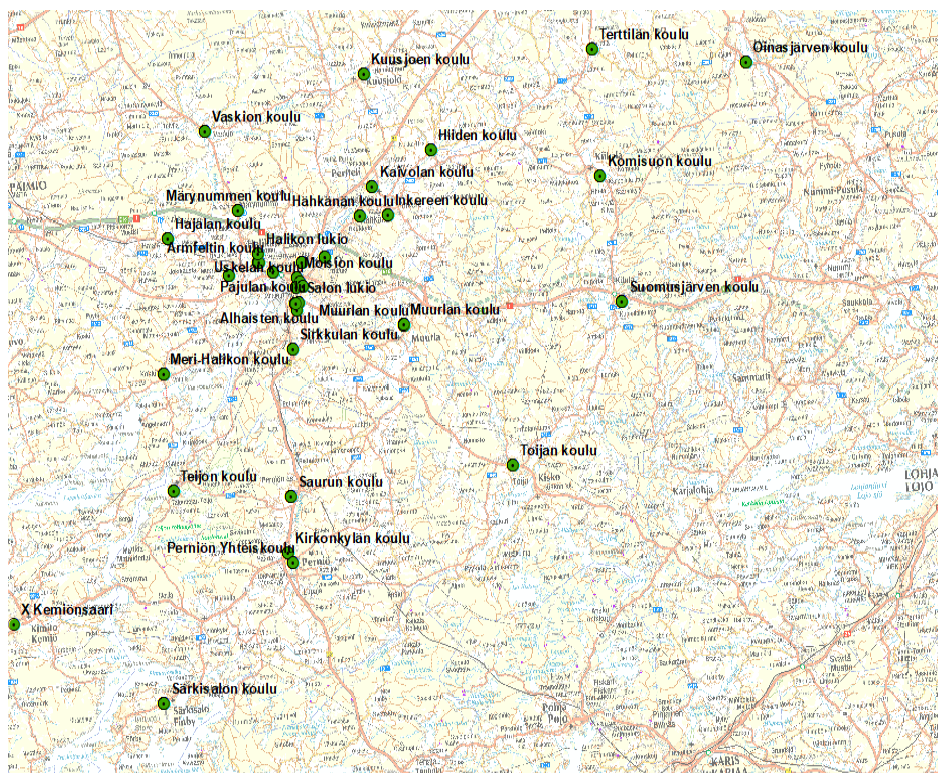
Salon kaupunki on pinta-alaltaan yksi suurimpia kaupunkeja Etelä-Suomessa (2 168 km²), joten oppilaisen sijainti kunnassa levittyy hyvin laajalle alueelle. Sen vuoksi myös kuljetusmatkat ovat paikoin pitkiä ja moniulotteisia. Salo muodostuu 1.1.2009 yhdistyneestä 10 kunnasta, jotka ovat Salo, Halikko, Perniö, Särkisalo, Muurla, Kiihkala, Kisko, Kuusjoki, Pertteli ja Suomensjärvi. Nämä vanhat kunnat määrittävät Salon kaupunginosiksi ja varsinainen Salo on kaupungin ydinkeskusta. Kaupungin halkaisija mm. Särkisalosta Kuusjoelle on matkaa n. 70km ja pohjoinen – etelä suunnassa koko kaupungin halkaisija on n. 100km. Kunnan asukasluku on 30.11.2018 ollut 52 389. Kuvassa 3 on nähtävissä yhdistyneiden kuntien sijainti uuden kunnan sisällä. Kuva on lainattu Liikennepalvelujen tilaamasta aikaisemmasta opinnäytetyöstä, joka liittyy koulukuljetusliikenteen turvallisuuteen, tekijänä oli Mikko Söderholm.



Kuva 3. Salo:1.1.2009 yhdistyneet 10 kuntaa yhdeksi kunnaksi (Söderholm 2010, 2.)

Kouluja on Salossa perusopetuksen piirissä kaikkiaan 30: alakouluja yhteensä 26, yläkouluja 3 ja yhtenäiskouluja 1, jossa sijaitsee sekä ylä- että alakoulu ja erityiskoulu. Lisäksi Salossa toimii myös 2 muuta erityiskoulua ja ruotsinkielinen koulu.

Halikon alueella sijaitsevat Armfeltin yhtenäiskoulu, Hajalan koulu, Mustamäen koulu, Meri-Halikon koulu, Vaskion koulu ja Märynummen koulu. Perniön alueella sijaitsee Teijon koulu, Saurun koulu, Kirkonkylän koulu ja yläkouluista Perniön yhteiskoulu. Kiskossa sijaitsee Toijan koulu, Suomusjärvellä Suomusjärven koulu, Kuusjoella Kuusjoen koulu, Kiikalassa Komisuon koulu, Särkisalossa Särkisalon koulu, Muurlassa Muurlan koulu sekä Perttelissä Inkereen koulu, Kaivolän koulu, Hiiden koulu ja Hähkänän koulu. Lisäksi Salon keskusta-alueella sijaitsevat Pajulan koulu, Sirkkulan koulu, Alhaisten koulu, Uskelan koulun Kavilankadun yksikkö, Uskelan koulun Anjalankadun yksikkö, Hakastaron koulu, Salo Svenska Skola sekä Hermannin ja Moision yläkoulut. (Kuva 4).



Kuva 4. Salon kaupungin koulujen sijainnit. (ReittiGis -paikkatieto-ohjelma 2019.)

6.1.1 Kuljetusten suunnittelu ja päätöksenteko

Kuljetusten suunnittelussa pitää ottaa huomioon kävelymatkojen pituudet, matka-ajat sekä olemassa olevien reittien jatkuva muuttuminen. Kaiken kaikkiaan Salossa on tak-silla ja linja-autolla kuljetettavia oppilaita tällä hetkellä n. 1750 (MultiPrimus-oppilas-hallintajärjestelmä 2019). Tämä luku sisältää myös esiopetuksen ja valmistavan ope-tuksen oppilaat (ns. maahanmuuttosyystä tai turvapaikanhakijan statuksella olevat op-pilaat). Näitä opetusryhmiä ei oteta huomioon tässä tutkimuksessa. Kun edellä maini-tut oppilasryhmät jätetään tutkimuksen ulkopuolelle, on kuljetusoppilaiden määrä Sa-lon kaupungissa 1674.

Kuljetusoppilaisiin lasketaan mukaan kaikki 1-2 lk oppilaat, joiden matka on yli 3 km, kaikki 3 – 10 lk oppilaat, joiden matkan pituus on yli 5km, kaikki oppilaat, joiden koulumatkan pituus ei ylitä 1-10 lk osalta, mutta on vaarallinen Koululiidun perus-teella sekä kaikki oppilaat, joilla on muu perusteltu syy eli terveys tai muu rasittavuus. Kuljetettavien määrän ollessa noinkin suuri, ovat sekä matkat, reitit että matka-ajat, paikoin hyvinkin pitkiä ja aikaa vieviä, jolloin tarvitaan vuoksi useampi liikennöitsijä

ja automäärä näitä kuljetuksia ajamaan päivittäin. Salo on jaettu koulupiireihin pääasiassa vanhojen kuntien mukaisesti ns. oppilaaksiottoalueisiin. Koulukuljetuspäätöksiä tehdään vuosittain noin 200 – 250, riippuen siitä, millä perusteilla kuljetusta haetaan. Pääasiassa sellaisen oppilaan huoltajan ei tarvitse kuljetusta hakea, jos oppilaalla on lain perusteella jo subjektiivinen oikeus koulukuljetukseen. Näin ollen päätökset koskevat terveydellisiä syitä, tien vaarallisuutta, noutopaikkoja, saattoavustuksia sekä maksullisia kuljetuksia. Korkein hallinto-oikeus on hallinnollisissa asioissa ylin tuomioistuin perustuslain säädöksen mukaisesti ja siten myös hallintolainkäyttöasioiden ylin tuomiovallan käyttäjä. Sen tehtävänä on valvoa lainkäytön oikeellisuutta. Korkeimman hallinto-oikeuden tehtävänä on olla oikeussuojan antajana, kun sille tuodaan asioita käsiteltäväksi. Sen tekemät ennakkopäätökset antavat hallinnollisissa käytännöissä ja oikeuskäytännössä ohjenuorat lain tulkinnalle. KHO tulkitsee lakeja ja käyttää tulkintaansa myös asioissa, joihin ei laista suoraan löydy vastausta. (Valtiolle.fi www-sivut 2019.)

6.1.2 Kuljetuskustannukset ja henkilöstö

Koulukuljetuksista aiheutuneet kulut vuonna 2016 olivat 2 915 897,00 euroa ja vuosikulut/oppilas olivat 1610,00 euroa. Vuonna 2017 olivat 3 031 546,00 euroa ja vuosikulut/oppilas olivat 1686,00 euroa. Vuoden 2017 osalta on merkitty talousarvioon myös se, että liikennepalveluissa on henkilökuntaa liian vähän, eikä olemassa olevalla resurssilla ole pystytty vastaamaan kaikkiin lainsäädännöstä ja liikennepalveluympäristöstä aiheutuviin muutoksiin. Vähäisen henkilöstöresurssin myötä, yksikkö on ollut haavoittuvainen jokaisen muutoksen vuoksi. Samana vuonna on myös henkilöstön rakenteessa tapahtunut suuria muutoksia, ja se on jo yksinään rampauttanut yksikön toimintaa rajusti. (Salon kaupungin tilinpäätös 2017, 197 - 198.) Tuolloin liikenneyksikössä oli 4 työntekijää: johtava liikennepalveluasiantuntija, ateriakuljetuskoordinaattori, oppilaskuljetuskoordinaattori sekä liikennepalvelusuunnittelija. Jokaisella henkilöstön jäsenellä on omat toimenkuvansa ja spesifioidut tehtäväkenttensä.

Vuoden 2018 talousarvioon on määritelty koulukuljetusten kuluiksi 3 311 369,00 euroa ja vuosikuluiksi/oppilas n. 1829,00 euroa (Salon kaupungin talousarvio 2018, 151). Vuoden 2018 tilinpäätös ei vielä opinnäytetyötä kirjoitettaessa ole valmistunut

(valmistuu vasta kesäkuussa 2019, jolloin myös tiedot tulevat julkisiksi), joten johtavan liikennepalveluasiantuntija laskelmien (2019) mukaan koulukuljetuskustannukset v. 2018 ovat olleet 3 053 050,00 euroa, joten nousu edellisvuodesta on 0,71 %. Tämä luku varmistuu tilinpäätöksen yhteydessä. Salon kaupungin talousarvioon (2018, 142) on liikennepalveluiden osalta tuotu esiin se, että joukkoliikenne on ollut murroksessa jo v. 2017 ja aiheuttanut liikennepalveluille tarpeen tehdä suuria muutoksia kuljetusten järjestämisessä itse, koska siirtymäajan liikennöintisopimukset tulivat tuolloin tiensä päähän ja jo silloin suuri osa, noin 2/3 osaa siirtyi kaupungin hoidettavaksi. Samalla vuonna 2018 henkilöstömuutokset aiheuttivat jonkin verran muutoksia liikennepalveluiden toiminnassa.

Vuodelle 2019 talousarvioon on varattu kulujen osalta rahaa kaikkiin kuljetuskustannuksiin 3 288 013,00 euroa ja oppilaiden kustannus/vuosi on laskettu keskimäärin 1890,00 euroa (Salon kaupungin talousarvio 2019, 154). Näiden lukujen perusteella siis kuluissa tapahtuu vuositasolla jatkuvaa nousua. Tänä vuonna on myös palkattu yksi vakituinen työntekijä lisää eli joukkoliikennekoordinaattori, joka vastaa linja-autoliikenteen päivittäisistä asioista. Johtava liikennepalveluasiantuntija (2019) on edellä mainittujen laskemien lisäksi laskenut helmikuussa 2019, että Salon kaupungille koululaiskuljetusten hintalappu/oppilas vuosittain on linja-autolla matkustavasta oppilaasta n. 794 euroa/vuosi ja taksissa matkustavasta oppilaasta puolestaan n. 2636 euroa/vuosi. Luvut on saatu laskemalla ja vertailemassa kuluja ja tuottoja usealta vuodelta Lukuihin sisältyvät esiopetuksen ja perusopetuksen kuljettamisesta aiheutuvat menot sekä tuotot, joita taas muodostuu joukkoliikenteen menoista ja lipputuloista ja tuista sekä valtion avustuksista.

6.1.3 Kuljetuskapasiteetti

Salon kaupungin alueella koulukuljetuksia ajavia liikennöitsijöitä on yhteensä 8, joista 4 liikennöitsijää ajaa tiettyjä alueita ja 5 liikennöitsijää ajaa oppilaita erityiskouluihin ja erityisopetukseen muihin kaupunginosiin. Koulukuljetusten hoitamiseen on ostopalveluna tehty sopimus liikennöitsijöiden kanssa kohteittain tietystä määrästä autoja. Autojen koot ja määrät on selvitetty Liikennepalveluiden hankinta-asiakirjoista eli tarjousasiakirjoista, joiden diaarinumerot ovat Dnro:403/02.08.00.00/2015,

Dnro:1717/02.08.00.00.00./2017 Dynasty -asiankirjanhallintaohjelmassa. Kohteet on kilpailutettu useassa osassa ja eriaikaisesti, riippuen siitä milloin palvelusopimusten optioiden käyttö on päättynyt (Taulukko 1).

Taulukko 1. Autojen määrä ja koot alueittain.

Alue	automäärä	paikkojen määrä
Salo keskusta-alue	5	12 - 16 paikkaa
Halikko	7	12 - 16 paikkaa
Suomusjärvi	2	12 - 16 paikkaa
Kiikala	1	12 - 16 paikkaa
Kisko	2	16 paikkaa
Pertteli	4	12 - 16 paikkaa
Perniö/Särkisalo/Teijo	7	12 - 18 paikkaa
Kuusjoki	2	8 ja 16 paikkaa
Muurla	1	16 paikkaa
Kuusjoki E	1	vähint. 9 + 1 paikkaa
Perniö E	1	vähint. 9 + 2 paikkaa
Pertteli E	1	vähint. 6 + 2 paikkaa
Kisko E	1	vähint. 6 + 1 paikkaa
Suomusjärvi E	1	vähint. 6 + 1 paikkaa
Suomusjärvi E	2	4 - 6 paikkaa

Syksyllä 8.8.2018 Salon kaupungissa käynnistyy uusi oma joukkoliikennelinjasto, jonka tarkoituksena on tuottaa parempia julkisia joukkoliikennepalveluja sekä kuntalaisille että myös koululaisille. Linjaston tarkoituksena on myös pidemmällä aikavälillä saada mm. koulukuljetuskuljetuskustannuksia pienemmäksi ja mahdollistaa koulukuljetusten sujuvampi toiminta siten, että oppilaiden koulumatkoihin käytettävä aika pienenesi ja mahdollistaisi myös reuna-alueiden kuljetusteknisten ongelmien vähentämisen.

Tällä hetkellä jopa yli 400 oppilasta eli 24 % kuljetuksista sisältää sekä taksi- että linja-autokuljetuksia. Tähän on syynä mm. se, että joukkoliikenteen aikataulut ja reitit ovat tähän asti olleet jonkin verran rajallisempia eli kaikkia vuoroja ei ole ollenkaan, ne eivät istu lukujärjestyksiin tai oppilaan päivittäinen matka-aika venyy liian pitkäksi (lain mukaan alakoulut 2,5 tuntia/yläkoulut 3 tuntia). Tällöin reuna-alueilla asuvat yläkoululaiset joudutaan ns. syöttämään takseilla linja-autoihin, jotka vievät heitä yläkouluhin keskusta. Lisäksi myöskään linja-autojen aikataulut eivät välttämättä ole täsmänneet oppilaiden lukujärjestyksiin niin että kaikkina ajankohtina pääsisi linja-autolla aamulla kouluun tai iltapäivällä kotiin, vaan oppilaat sijoitetaan takseihin silloin,

kun linja-auto ei kulje kotiinpäin tai odotusaika muodostuisi liian pitkäksi. Kaupungin oma joukkoliikenne myös mahdollistaa sen, että oppilas voi kulkea myös harrastuksiin entistä helpommin.

6.2 Salon kaupungin koulukuljetusperiaatteet

Salon kaupungin koulukuljetusperiaatteissa (2019, 4) ovat Opetuslautakunta 12.3.2019 § 20 ja Kaupunkikehityslautakunta 26.3.2019 § 61 määritelleet perusopetuslakia paremmat oikeudet esiopetuksen ja perusopetuksen oppilaille. Sen mukaan esiopetuksen ja 1 – 2 luokan oppilaiden osalta koulukuljetuksen saannin rajana on vähintään 3 km ja 3 – 10 luokan oppilailla on perusopetuksen osoittama vähintään 5 km. Tällöin siis esiopetuksen ja alkuopetuksen ajan oppilas saa koulukyydin, jo heti, kun 3 km raja täyttyy ja 3-10 lk oppilailla vastaava on 5 km raja. Kuljetusperiaatteet antavat siis paremman edun oppilaille tämän kautta. Koulukuljetuksen matka-ajan pituuteen eivät lautakunnat ole tehneet perusopetuslaista poikkeavia parannuksia.

Salon kaupungin koulukuljetusperiaatteissa (2019, 4) määritellään kuljetuksesta siten, että koulumatka tarkoittaa sitä matkaa, jonka oppilas kulkee joka päivä kodin ja koulun/esiopetuspaikan välillä. Kuljetus tai saattokorvaus on mahdollista saada ainoastaan kodin ja koulun/esiopetuspaikan välisiin matkoihin. Koulumatkan pituudella tarkoitetaan matkaa, joka mitataan kodin ja koulun välillä yhteen suuntaan.

Lisäksi siinä linjataan, että jos lasten vanhemmilla on yhteishuoltajuus, määritellään koulukuljetusoikeus ja pituuden mittaus väestörekisterin osoittamasta osoitteesta. Koulukuljetusperiaatteissa (2019, 4) määritellään myös koulumatkan pituuden määrittäminen ja kuljetusoikeuden omaavan oppilaan koulumatkan suorittamisen seuraavalla tavalla. Koulumatkan mittaus tehdään yleisesti käytössä olevaa kävelyyn soveltuvaa reittiä ja jota pitkin on lyhyin matka kulkea kouluun. Kyseiset tiet voivat olla jalankulkuväylät, autotiet sekä kevytliikenneväylät. Matka mitataan kotiportilta koulun portille. Siinä tapauksessa, että lyhyin reitti ei ole turvallinen, mutta olemassa on toinen turvallinen reitti, jonka kautta voi kulkea kouluun, käytetään sitä. Reitti ei voi kuitenkaan olla olennaisesti pidempi kuin lyhyin reitti kouluun tai hankalasti hahmotettava. Kunnalla ei ole velvollisuutta järjestää koulumatkaetuutta koko koulumatkalle, vaan

oppilas voidaan laittaa myös kävelemään taksin tai linja-auton noutopaikalle. Oppilas voidaan myös velvoittaa kävelemään noutopaikalle tai bussipysäkille jonkin matkaa vaarallista tietä ja myös ylittämään sen tarvittaessa. Kävelymatkan omavastuu voi perusopetuksen 1-2 lk oppilailla olla 3 km ja 3-10 lk 5 km.

Koulumatkan vaarallisuus, rasittavuus ja vaikeus määritellään Koulukuljetusperiaatteiden (2019, 5 - 6) mukaan Koululiitu -menetelmää ohjeena käyttäen, kuten pääasiallisesti kaikissa kunnissa. Lisäksi kaupunkikehityslautakunta on määrittänyt, ja voi määrittää myös lisäksi Koululiidusta poiketen, jotkin tiet vaarallisimmiksi koulumatkan suorittamiselle kuin mitä Koululiitu määrittää. Koulukuljetus järjestetään ainakin vähintään vaaralliselle osalle. Rasittavuuden ja vaikeuden osalta periaatteet määrittelevät kuljetuksen järjestämisen julkisen asiantuntijalausannon (koululääkäriin, psykologin, erikoissairaanhoidon lääkäriin, neuvolalääkäriin ym.) perusteella. Lisäksi huoltajalle voidaan maksaa ns. saattoavustusta tai muuta korvausta oppilaan kuljettamisesta vaikeuden tai rasittavuuden nojalla. Ja kuten periaatteissa määritellään erikseen, ovat asiantuntijalausannot suosituksia, joiden perusteella kuljetuskoordinaattori harkitsee kuljetuksen järjestämistä, silloin kun lain mukainen subjektiivinen oikeus kuljetukseen ei täyty. Kuljetuskoordinaattori päättää tapauskohtaisesti jokaisen hakemuksen kohdalla erikseen kuljetusoikeuden saamisesta. Uusien koulukuljetusperiaatteiden mukaan koulukuljetus järjestetään aina ensisijaisesti linja-autokuljetuksena. Jos reittiä ei ole olemassa, tällöin käytetään taksikuljetusta. Vaikka oppilas on saanut matkan vaarallisuuden perusteella koulukuljetuksen, voidaan hänet laittaa kävelemään vaarallisen tien yli ja kävelemään bussipysäkille tai noutopaikkaan.

Muussa kuin omassa lähikoulussaan tai toisessa kunnassa käyvien oppilaiden osalta Koulukuljetusperiaatteissa (2019, 7 - 8) määritellään niin, ettei koulukuljetusta tällaiselle oppilaalle järjestetä eikä niitä myöskään korvata. Erikoisluokan oppilaalla on kuitenkin mahdollisuus saada rajoitettu koulukuljetusoikeus eli saman suuruinen oikeus kuin hänellä olisi oikeus lähikouluunsa, matkan pituuden verran eikä siitä aiheudu muita kustannuksia eli mm. bussioppilaat. Taksireitin varrella olevien erikoisluokkien oppilaat voivat käyttää taksikuljetusta, jos kuljetusoikeus omaan lähikouluun on olemassa, reitti on olemassa eikä se aiheuta ylimääräisiä kustannuksia.

Kuljetusperiaatteissa (2019, 6) on myös erillisenä kohtana mainittu ns. saattoavustus eli koulumatkakuljetusavustus, joka voidaan myöntää huoltajalle vaihtoehtona koulukuljetuksen järjestämiselle. Tämä saattoavustus on asianmukainen järjestely tarpeen joissakin tapauksissa, kuten esimerkiksi kohtuuttoman kaukana taksi- tai bussireitiltä asuva oppilas tai terveydentilan vuoksi yksin kuljetettava oppilas, joka ei kykene lausunnon perusteella olemaan muiden oppilaiden kanssa samassa taksissa tai kykene itseksensä kulkemaan bussissa. Saattoavustus maksetaan huoltajalle oppilaan saattamisesta aiheutuviin kustannuksiin eli kodin ja koulun väliseltä matkalta, niin että siitä on laskettu pois huoltajan oma kulkeminen esimerkiksi työhön.

Lisäksi koulukuljetusperiaatteissa (2019, 11 - 12) on myös olemassa maksullinen koulukuljetus, jonka voi saada sellainen oppilas, jolla ei ole subjektiivista oikeutta koulukuljetukseen. Kuljetuksen saamisen ehtona on, että kuljetusreitti on jo ennestään olemassa ja kuljettavassa taksissa on tilaa tällaiselle oppilaalle. Maksullinen kuljetus ei siis saa luoda uutta reittiä eikä se saa viedä tilaa taksissa subjektiivisen oikeuden omaavalta oppilaalta. Tämän maksullisen kuljetuksen siis voi menettää, jos paikkaa tarvitaan oikeuden omaavalle oppilaalle.

Hakalehdon ym. (215, 178) mukaan kunta pystyy myös kuljetusperiaatteissaan päättämään asioista poiketen laista eli lakia paremmista ehdoista, siitäkkin huolimatta vaikka oppilaan subjektiivinen oikeus koulumatkaetuuteen ei toteutuisikaan. Lain vastaisesti kunta ei kuitenkaan voi asioista päättää. Ainoana erityishuomiona koulukuljetusperiaatteiden osalta todetaan ainoastaan, että jos kunta antaa kuljetusperiaatteissaan oppilaille paremmat ehdot saada koulumatkaetus, on silloin kohdeltava kaikkia yhdenvertaisesti ja tasapuolisesti. Joissain tapauksissa on mahdollista, että antaessaan lakia paremmat etuudet oppilaille, kunta voi asettaa joissain kohdin kuitenkin oppilaat toisiaan vastaan epäedullisempaan asemaan kuin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut.

6.3 Salon kaupungin valtuustoaloite

Salon kaupungin luottamushenkilö on tehnyt hallitusaloitteen (Salon kaupunginhallituksen pöytäkirja 21.5.2018, 234§), jossa hän esittää selvityksen tekemistä yhteishuoltajuuden piirissä olevien oppilaisen määrästä ja että samalla selvitetäisiin oppilaiden

määrä, joita vanhemmat kuljettavat kouluun. Yhteishuoltajuuden osalta selvitystyö koskisi sitä, paljonko oppilaita asuu vuoroviikoin kummankin vanhemman luona. Kaupunginhallitus on päättänyt tuolloin siirtää asian valmisteltavaksi. Asia on siirtynyt opetuslautakunnan alaisuuteen, jolloin lasten ja nuorten palveluiden johtaja on selvityksen tehtyään vienyt asian opetuslautakuntaan (Salon kaupungin opetuslautakunnan pöytäkirja 12.6.2018, 70§). Selvitystyössä on ilmennyt pöytäkirjan mukaan lukumäärä niiden oppilaiden osalta, joiden vanhemmilla on yhteishuoltajuus sekä samoin myös koulukuljetuksessa olevien oppilaiden määrä. Yhteensä tällaisia oppilaita oli tuolloin 973 ja heistä kuljetusoppilaita 282. Sosiaalitoimesta on saatu yhteishuoltajuussopimusten määrän eli 180 lasta. Näitä tietoja ei ole mahdollista EU:n tietosuojasetuksen (2016/679, 51) vuoksi yhdistää.

Kustannuksia ei myöskään ole ollut saatavissa mm. liikennöitsijöiden laskuista, koska ne eivät sisällä tietosuojasyistä kyseisen kaltaisia tietoja. Opetuslautakunta on tuolloin päättänyt, että selvitys on ollut riittävä ja vie tämän tiedoksi kaupunginhallitukselle ja ehdottaa asian loppuun käsitellyksi. Kaupunginhallitus on käsitellyt asian (Salon kaupunginhallituksen pöytäkirja 18.6.2018, 268§) ja hyväksynyt opetuslautakunnan ehdotuksen. Tästä tulee mieleeni vielä sellaiset seikat, että yhteishuoltajuusasiat eivät myöskään ole sellaisia asioita, joita liikennöitsijöiden kuulisikaan tietää. Liikennöitsijöiltä pystytään ainoastaan kysymään, onko kuljetuksessa sellaisia oppilaita, joita kuljetetaan ainoastaan tiettyinä ajankohtina. Ajolistoissa oppilaat ovat kuitenkin mukana joka viikko, vaikka eivät palvelua jatkuvasti käyttäisikään.

Tämän ratkaisun perusteella voidaan siis olettaa, että parhaillaan kunnissa toteutetaan juuri tätä kyseistä tapaa vuoroasumistilanteessa olevien oppilaiden osalta. Kunnalla ei toistaiseksi ole velvollisuutta järjestää vuoroasumistilanteissa oppilaiden kuljetusta kahdesta osoitteesta, mutta mitä sitten, jos laki edellyttäisikin tämän jatkossa? Tätä on tarkoitus lähteä selvittämään Salon kaupungin osalta.

6.4 Vertailukohde Kouvolan kaupunki

Kouvolan kaupungin lasten ja nuorten lautakunta (16.5.2018, 48§) on käsitellyt kouksessaan vuoroasumiskustannuksia yhteishuoltajuustapauksissa. Tuolloin

kaupungilla koulukuljetuksen piirissä on ollut 1594 oppilasta. Lisäksi kuljetusyksikkö on selvittänyt, että Kouvolan kaupungissa olisi enintään 330 oppilasta, joiden huoltajat asuvat Kouvolan alueella eri osoitteissa ja näin ollen voisivat tulla kuljetuksen piiriin. Kuljetusyksikkö käyttää reittien suunnittelussa ReittiGis -ohjelmaa ja reitit suunnitellaan kuljetusyksikössä. Kuljetusyksikön mukaan oppilaalle täytyy merkitä ReittiGis:iin kaksi kotia niille oppilaille, joilla olisi oikeus kulkea kahdesta osoitteesta. Lisäksi nämä oppilaat pitäisi ottaa huomioon kahdella eri reitillä vuoroviikoin. Tämä tarkoittaisi, että vuoroviikoin oppilas poistettaisiin jokaisen päivän osalta manuaalisesti reitiltä ja taas vastavuoroisesti lisättäisiin toiselle reitille. Tämä tuottaa hyvin paljon työtä reittien ajan tasalla pitämiseksi eikä muunlainen suunnittelu onnistu nykyisellä ohjelmalla. Lisäksi se lisäisi työvoiman tarvetta yksikössä, joka tarkoittaa noin 40 000 euroa lisäkustannusta vuodessa. Kuljetusyksikön mukaan paikkoja on kuitenkin aina tämän vuoksi myös varattava jokaisella reitillä kyseisille oppilaille eli tämä tarkoittaisi tyhjien paikkojen pitämistä avoinna vuoroasumisen takia.

Nykyisen kuljetuskaluston kanssa toimittaessa, pitäisivät kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden kuljetusajat. On myös mahdollista, että kalustoa pitää kilpailuttaa lisää ja tämä pitäisi tehdä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Käytännön mukaan kuljetusten suunnittelu tehdään heti juhannuksen jälkeen, kun koulujen lukujärjestykset ovat valmiit eikä tämä tilanne anna juurikaan mahdollisuuksia kilpailuttaa enää siinä vaiheessa uutta kalustoa. Kuljetusyksikkö on siis laskenut kustannuksien nousevan vähintään 400 000 euroon ellei jopa kaksinkertaisiksi, kun huomioon otetaan kilpailuttaminen, uuden ohjelman hankinta, henkilöstön lisäys sekä lisämäärärahan tarve kuljetusten maksamiseen. Kustannukset määräytyvät aika tarkkaan sen mukaan, paljonko lopulta tulisi kuljetettavia lisää vuoroasumisen vuoksi. (Kouvolan kaupungin lasten ja nuorten lautakunta 16.5.2018, 48§.)

Kaikkein tärkeimmäksi Kouvolan kuljetusyksikkö on nostanut kaksi seikkaa. Aikataulujen vaihtelu ja niiden toimittaminen liikennöitsijöille joka viikko uudelleen ja reittilistoissa jatkuvasti tapahtuvat muutokset tuovat haasteet. Tämä tuo mukanaan tietosuojaongelmia ja tietojen oikeellisuuden tarkistamistyön lisääntymisen. Lisäksi on otettava huomioon hakuajat ja päätöstenteot. Ilman näitä päätöksiä on harkinnanvaraisen päätösten määrä Kouvolassa jo suuri, noin 450 päätöstä vuosittain. Myös päätösten lisääntyminen aiheuttaa sen, että tarvitaan lisää henkilökuntaa niitä tekemään.

Lautakunta on tuolloin päättänyt merkitä asian tiedoksi ja todennut, että valmisteluja voidaan jatkaa vasta sitten, kun lainsäädäntö edellyttää koulumatkaetuuden myöntämistä vuoroasumistilanteessa oleville oppilaille. (Kouvolan kaupungin lasten ja nuorten lautakunta 16.5.2018, 48§.)

7 TUTKIMUS

Tulosten oletetaan olevan mahdollisimman oikeat, riippuen siitä, miten tiedot on syötetty ja tallennettu oppilaiden korteille. Jos tiedot eivät ole ajan tasalla tai ovat muuten virheelliset, myös tulokset voivat heittää todellisista jonkin verran. Kuljetettavien oppilaiden määrän ollessa suuri, voi virhemarginaalikin olla mittavampi. Tässä kohtaa olisi tarpeen myös pääkäyttäjän kanssa käydä keskustelua siitä, miten nuo tiedot saataisiin mahdollisimman oikeiksi. Tietojen ajantasaisuutta on alettu korjaamaan ja päivittämään jo useita kuukausia sitten käsin ja vuoden alusta ovat osoitetiedot ja huoltajuustiedot tulleet viikoittain väestötietojärjestelmästä, mutta ne ovat ainoastaan muuttuvia tietoja. Koko aineistoa ei ole päivitetty osoitteiden osalta ainakaan toistaiseksi. Huoltajat itse eivät ole enää pystyneet osoitetietojaan päivittämään, kuten aiemmin oli mahdollista tehdä. Jotta osoitteiden osalta saataisiin pääasiassa oikeaa tietoa, tulisi väestörekisterijärjestelmästä ajaa ajantasaiset osoitetiedot ja huoltajuustiedot jokaiselle oppilaalle.

Laki väestötietojärjestämisestä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista 2 luku 18 § siis määrittelee, että henkilötiedot, jotka järjestelmään tallennetaan, ajatellaan julkisesti luotettaviksi tiedoiksi, jollei muuta ilmene. Tämäkään toimintatapa ei kuitenkaan takaa täysin oikeita osoitteita oppilaille, koska huoltajien tekemät väestörekisteri-ilmoitukset päivittyvät huomattavan pitkän ajan jälkeen ja on myös mahdollista, etteivät huoltajat ole tehneet väestötietoihin osoitemuutosta. Lisäksi pitää huomioida, että kotikuntalain 3 luvun 7 § 1 mom määrittelee sen, että henkilön muuttaessa kotikuntaa tai asuinpaikkaa kunnan sisällä, voidaan muuttoilmoitus maistraatille tehdä aikaisintaan kuukautta ennen muuttoa tai viimeistään muuton jälkeen viikon sisällä. Sosiaalihuoltolain mukaiset perhehoito- ym. siirrot tulisi ilmoittaa maistraatille heti. Lain 7 §

3 mom määrittelee, että tilapäinen asuminen on ilmoitettavasta vasta sitten maistraatille, kun kesto on yli kolme kuukautta. Tiedot päivitetään maistraatissa käsin, joten tämäkin aiheuttaa inhimillistä viivästystä.

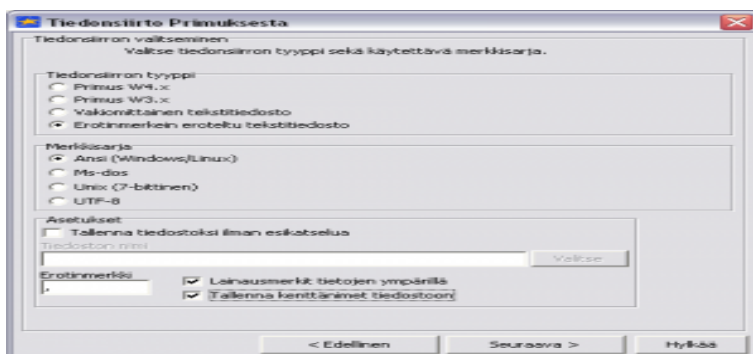
7.1 Tutkimustulosten kerääminen

Tutkimustulokset on kerätty Salon kaupungin MultiPrimus oppilashallintajärjestelmästä, joka sisältää oppilaiden perustietojen lisäksi erilaisia toimintoja: oppilaan arviointitiedot, lukuvuosisuunnittelu ja lukujärjestykset, koulukuljetusten suunnittelu, opettajien palkkatietojen käsittely, koulukäynnin tuki, päätöksenteko ym. MultiPrimuksesta on mahdollista saada koulukuljetuksiin liittyvistä asioista mm. oppilasmäärät, kotikuntatiedot, kuljetustiedot, huoltajatiedot, osoitetietoja ja monia yhdistelmiä niistä. Visma Oy (ent. Starsoft) ohjeistaa Visma InSchool verkkosivuillaan (2019) miten Primuksen tietoja siirretään csv -tiedonsiirtona taulukkolaskentaohjemaan eli Exceliin tai vaihtoehtoisesti tekstin muodossa tekstinkäsittelyohjelmiin. Tämä toimintatapa on kuljetuskoordinaattorin käytössä mm. silloin, kun kuljetusoppilaiden tietoja siirretään Exceliin ja suodatetaan annettujen tietojen perusteella eri liikennöitsijöille. Kyseiset taulukot jaetaan siitä eteenpäin joka kesä seuraavan vuoden kuljetuslistoiksi.

Mitä on tiedonsiirto? Primuksen ohjeessa on avattu sitä seuraavasti siten, että määri-tykset sisältävät tarpeellisia merkkisarjoja, siirrossa käytettävää tyyppiä ja kenttäluet- telon, josta tiedot on valittu. Määri-tykset voi tallentaa Loaderiksi jatkokäyttöä ajatel- len, mutta tallennettu määri-tystiedosto ei pidä sisällään tietoja opiskelijoista vaan ai- noastaan tiedonsiirrossa tarvittavia määri-tyksiä. (Visma InSchool www-sivut 2019.)

Riippuen siis siitä, mitä tietoja Primuksesta tuodaan taulukkomuotoon, valitaan rekis- teri, josta tiedot halutaan (Primuksessa on useita eri rekisterejä eri tarkoitusta varten). Tässä tapauksessa on kyse Opiskelijat -rekisteristä. Rekisteristä valitaan se oppilas- joukko, joka halutaan tulevan kyseiseen taulukkoon. Siirrettäviksi tiedoiksi on valittu 21.3.2019 kaikki Salon kaupungin perusopetuksen oppilaat, jotta aineistosta saataisiin mahdollisimman kattava (tämä vaihe on tehtävissä myös myöhemmin tiedonsiirron loppuvaiheessa). Seuraavaksi valitaan Tiedonsiirto Primuksesta, jolloin päästään muo- dostamaan tiedonsiirtoaineistoa ja valitaan, miten halutaan tietoa siirrettävän.

Tiedonsiirron tyyppi -taulu määrittelee sen, minkälaisena tieto halutaan siirtää eteenpäin käsiteltäväksi ja missä muodossa se halutaan ottaa. Listasta voidaan valita joko aivan uuden siirtoaineiston tekeminen tai käyttää jotain aiemmin luotua tiedonsiirtoaineiston pohjaa, josta voidaan muokata sellainen kuin tarvitaan (Kuva 5).

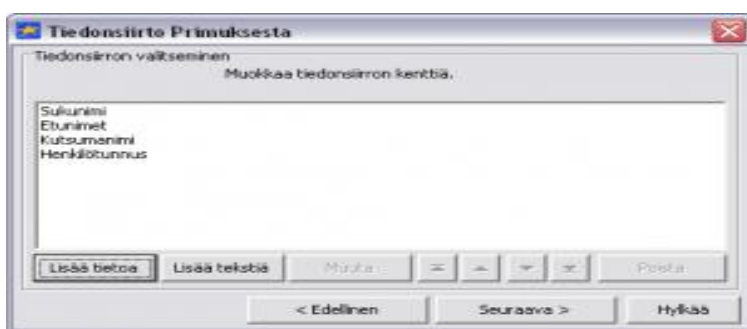


Kuva 5. Tiedonsiirron tyyppi. (Visma InSchool -www-sivut 2019.)

Tässä kohtaa myös määritellään verkkokansio, johon tiedosto tallennetaan ja tiedostonimi, joka kertoo mikä tiedonsiirto on kyseessä. Yleensä tässä käytetään myös päivämäärää, jolloin tiedetään tarkalleen, milloin se on tehty. Ajoittain aineisto joudutaan ajamaan uudelleen, koska sieltä on puuttunut jotain oleellista tietoa tai oppilaita, jolloin aineisto voidaan ajaa yhä uudelleen ja uudelleen. Uusin tieto on aina yleensä se tieto, jota tässäkin kohtaa käytetään. Koska kyse on liikennepalveluiden omistamasta koulukuljetukset verkkokansioista, saatu aineisto tallennettiin sinne. Nimeksi laitettiin vuoroasuminen kaikki oppilaat 21.3.2019.

Jotta tiedonsiirto saadaan sellaisena kuin halutaan eli aineisto on käsiteltävissä Excel -muotoisena, on valittava tyypiksi erotinmerkein erotettu tekstitiedosto. Tästä määrittäyksestä CSV -muotoinen tiedosto pystytään muuttamaan Excel -muotoon. Erotinmerkkiksi voidaan laittaa joko pilkku tai puolipilkku, josta ohjelma osaa erottaa tiedot, jotka täytyy laittaa eri kenttiin Excelissä. Lisäksi huomioitavia seikkoja on mm., että kentänimet eli Primuksesta siirrettävien kenttien nimet pitää olla myös siirrossa mukana, jotta Excelissä tehtävä suodatus olisi mahdollista. Seuraavaksi päästään valitsemaan ne kentät ja tiedot, jotka siirtoon on tarkoitus kerätä ja joista opinnäytetyön aiheen mukaiset asiat eli vuoroasumisessa olevien oppilaiden mahdollinen kuljetusmäärä selviää. Tiedonsiirtoon valitaan/määritetään seuraavat kentät Lisää tietoa -painikkeen takaa Primuksesta: Koulu, kotipaikan lähiosoite, kotipaikan postiosoite, tarkistettu

koulumatkan pituus, koulukuljetuksessa, linja-autokuljetuksessa, taksikuljetuksessa, liikennöitsijä 1, liikennöitsijä 2, huoltajan lähiosoite 1, huoltajan postiosoite 1, huoltajan lähiosoite 2, huoltajan postiosoite 2, huoltajan lähiosoite 3, huoltajan postiosoite 3 ja huoltajuuden selite (Kuva 6). Kyseiset kentät tulevat Opiskelija -rekisterin eri välehdiltä ja niiden kentätiedoista: opiskelijan perustiedot, koulumatka, koulunkäynti ja huoltajat. Tässä tapauksessa ei siis oteta tietosuojasyiden vuoksi mukaan nimiä eikä henkilötunnuksia, koska ne ovat yksilöiviä tietoja ja niiden yhdistäminen oppilaan muihin tietoihin muodostavat niistä arkaluonteisia tietoja. (EU:n tietosuojasetus 2016/679, 51.)

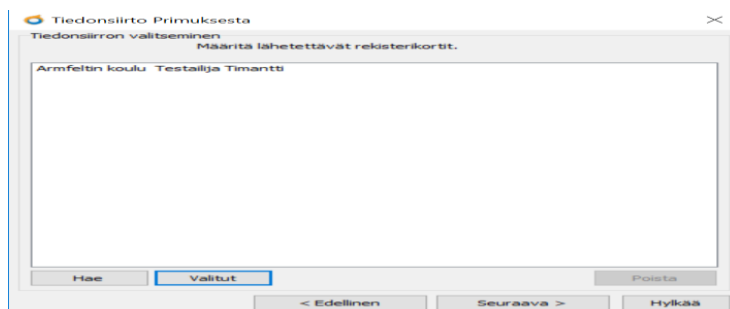


Kuva 6. Tiedonsiirrossa käytettävät kentät. ((Visma InSchool -www-sivut 2019.)

Koska hyvä tiedonsiirto pohja on olemassa, sitä on voitu käyttää tämän siirtoaineiston pohjaksi. Kyseisessä pohjassa ovat pääasiassa nämä tiedot jo olemassa, mutta tästä poistetaan sellaiset kentät, joita ei tarvita tässä tiedonsiirrossa (mm. oppilaan ja huoltajien nimet) ja lisätään ne, joita ei siellä ennestään ole eli yhteishuoltajuustieto. Tiedonsiirtoon tulevien kenttien valinnan jälkeen voidaan muokata kenttien siirtojärjestystä sellaiseksi kuin haluaa. Valmiissa pohjassa tiedot yleensä pääasiassa jo ovatkin hyvässä järjestyksessä. Seuraavaksi voidaan joko valita oppilaat, jotka halutaan siirtoaineistoon mukaan tai sitten painaa Valitut -painiketta, jolloin ohjelma huomio tässä kohtaa, että oppilaat on valittu jo heti alussa (Kuva 7 ja Kuva 8).

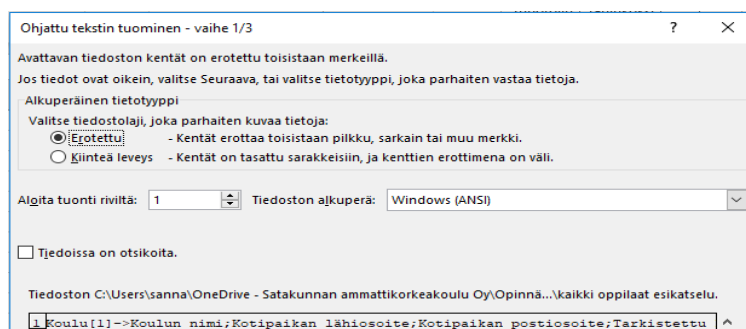


Kuva 7. Kenttien muokkaus ja siirrettävien oppilaiden valitseminen. (Visma In-School -www-sivut 2019.)

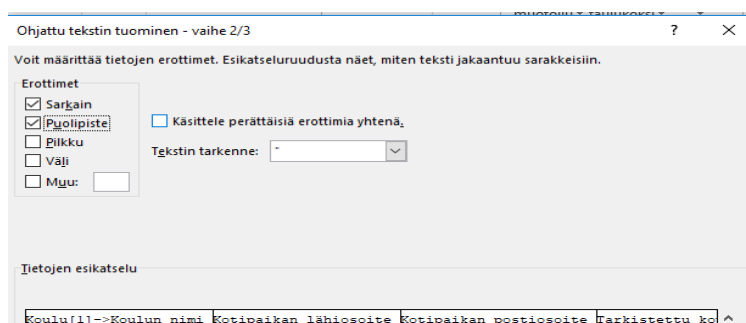


Kuva 8. Valitut henkilöt tiedonsiirto. (Primus -oppilashallintajärjestelmä 2019.)

Kun halutut oppilaat on valittu, viimeisenä voi päättää haluaako tiedonsiirron tallentaa vielä omaksi hakuseen myöhemmin käytettäväksi. Tämän jälkeen verkkokansioista löytyy tietyn niminen csv-tiedosto, joka voidaan muuttaa Excelissä taulukkomuotoon. csv-tiedoston muuttaminen .xls-muotoon käy nopeasti. Excel avataan tyhjiin työkirjaan ja sen jälkeen tuodaan csv-tiedosto joko Avaa – tai tuo -toiminnon avulla Exceliin. Avaa -toiminnon kautta haetaan kyseinen csv-tiedosto ja pyydetään Exceliä sen avaamaan. Ohjelma kysyy tässä kohtaa erotinmerkkejä ja ne on määriteltävä jo Primus -oppilashallintajärjestelmän tiedonsiirrossa eli puolipilkku (Kuva 9 ja Kuva 10).



Kuva 9. CSV-tiedoston tuominen Exceliin.



Kuva 10. Erotinmerkin määrittäminen.

Ohjelma kysyy vielä muita tietoja, joihin ei tarvitse reagoida, vaan painaa painiketta Valmis. Valinnan jälkeen ohjelma tuo tiedonsiirron tiedot näkyviin taulukkomuodossa ja tietoja voi alkaa käsitellä. Suodatustoiminnan valitsemalla voi aloittaa tietojen tutkimisen. Alla kuvakaappaus Excelin muodostamasta valmiista tiedostosta/taulukosta (Kuva 11), joka sisältää kaikki tarvittavat tiedot tutkimuksen tekemiseen.

C	D	E	F	G	H	I	J	
Kotipaikan pos	Tarkistett	Koulu	Linja-a	Taksik	Liikennöit	Liike	lähih	Huc
24240 SALO	5461	Kyllä	Kyllä	Kyllä	HaLi Halikko		0	Kuu
24800 HALIKKO	2672	Kyllä	Ei	Kyllä	HaLi Halikko			Vou
25250 MÄRYNUM	5924	Kyllä	Ei	Kyllä	HaLi Halikko			Ker:
24800 HALIKKO	3475	Kyllä	Ei	Kyllä	HaLi Halikko			Haa
25250 MÄRYNUM	5000	Kyllä	Ei	Kyllä	HaLi Halikko			Nur
25260 VASKIO	11,5	Kyllä	Ei	Kyllä	HaLi Halikko		1	Sarr
24240 SALO	7238	Kyllä	Ei	Kyllä	HaLi Halikko			Kirji
24240 SALO	3563	Kyllä	Ei	Kyllä	HaLi Halikko			Sala
25250 MÄRYNUM	0	Kyllä	Kyllä	Ei				Mär

Kuva 11. Excel -aineiston muoto.

7.2 Tutkimus vuoroasumisesta

Tutkittava aineisto ajettiin Primuksesta 21.3.2019, jolloin tietokannassa oli tuona hetkenä perusopetuksen oppilaita kaiken kaikkiaan 5 346. Tästä määrästä oli tarkoitus selvittää, kuinka paljon tuossa oppilasmäärässä on sellaisia oppilaita, joilla on yhteishuoltajuus merkittynä korttiinsa ja mahdollisen lakimuutoksen tultua olisi kuljetettava väestörekisterin osoittaman osoitteen lisäksi myös toisen vanhemman osoitteesta.

Kysymykset, joihin on tarkoitus saada vastauksia:

- Kuinka paljon tulisi lisää kuljetettavia?
- Kuinka monen ei kuljetuksessa olevan oppilaan vanhemmat asuvat eri osoitteissa, kun kyse on yhteishuoltajuudesta?
- Kuinka monen kuljetusoppilaan vanhemmat asuvat eri osoitteissa, kun kyse on yhteishuoltajuudesta?
- Mikä tilanne on esimerkkikoulujen osalta, 2 koulua?

7.2.1 Oppilasmäärä ja kuljetettavat oppilaat

Tämä tieto on aineistosta otettava ensisijainen tieto, johon kaikki muu tieto perustuu ja jonka mainitsin jo aiemmin Salosta kerrottavassa osiossa. Ensimmäiseksi suodatettiin tieto oppilaista, jotka eivät ole koulukuljetuksessa. Heitä oli kaikkiaan 3671, joka on 68,68% oppilaista ja koulukuljetuksessa olevia oppilaita oli 1674 eli 31,32% oppilaista (Taulukko 2). Tiedot suodatettiin Excelistä Koulukuljetuksessa -kentän avulla siten, että Koulukuljetuksessa -kentässä niillä oppilailla, jotka eivät ole koulukuljetuksessa lukee Ei ja vastaavasti niillä, jotka ovat koulukuljetuksessa lukee kyseisessä kentässä Kyllä.

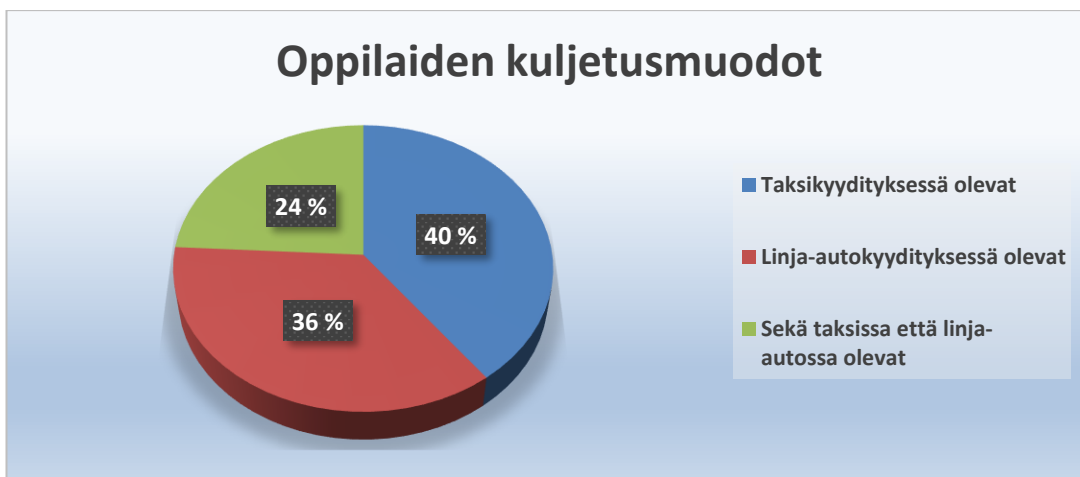
Taulukko 2. Koko oppilasmäärä verrattuna kuljetettavien määrään.

Tiedot 21.3.2019	oppilasmäärä	%
oppilasmäärä	5345	100,00
Ei koulukuljetuksessa	3671	68,68
koulukuljetuksessa olevat oppilaat	1674	31,32

Seuraavaksi tutkittiin taksikyydityksessä, linja-autokyydityksessä sekä molemmissa yhtä aikaa olevat oppilaat. Taksikyydityksessä olevia oli kaikkiaan 665 oppilasta eli 39,73 % kyyditysoppilaista, linja-autokyydityksessä 605 oppilasta eli 36,14 % kyyditysoppilaista ja lisäksi sekä taksissa että linja-autossa kulkevia oppilaita oli yhteensä 404 oppilasta eli 24,13 % kyyditysoppilaista (Taulukko 3 ja kuvio 1).

Taulukko 3. Oppilasmäärä ja kuljetettavien oppilaiden määrä

Oppilasmäärä 21.3.2019	5345	%
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	1674	31,32
Taksikyydityksessä olevat	665	39,73
Linja-autokyydityksessä olevat	605	36,14
Sekä taksissa että linja-autossa olevat	404	24,13



Kuvio 1. Kuljetusoppilaiden jakaantuminen eri kuljetusmuotoihin.

Nämä tiedot saatiin suodattamalla ensin koulukuljetuksessa olevat oppilaat eli kentässä Koulukuljetuksessa oli Kyllä ja sen jälkeen haettiin tieto kahdesta kentästä eli taksikuljetuksessa kyllä/ei ja linja-autokuljetuksessa kyllä/ei. Taksioppilaiden määrä saatiin siten, että taksikuljetuksessa kentässä oli tieto Kyllä ja linja-autokentässä tieto Ei suodatettuna. Vastaavasti linja-autoa käyttävät saatiin suodattamalla linja-autokuljetuksessa Kyllä ja taksikuljetuksessa Ei. Niiden oppilaiden, jotka kulkevat sekä taksissa että linja-autossa saatiin tieto suodattamalla ensin koulukuljetuksessa kenttään Kyllä ja sen jälkeen sekä taksikuljetuksessa että linja-autokuljetuksessa kentissä molemmissa on Kyllä.

7.2.2 Yhteishuoltajuus ja eri osoitteet

Seuraavaksi tutkittiin, kuinka monella oppilaalla näistä kaikista yllä olevista oppilasmääristä merkitty Huoltajuus -kenttään, että huoltajat asuvat eri osoitteissa. Jokaisella oppilaalla on merkittynä tieto huoltajuudesta yhteishuoltajuus -kentässä. Kenttään on merkitty seuraavat vaihtoehdot: yhteishuoltajuus, huoltajat asuvat samassa osoitteessa, yhteishuoltajuus, huoltajat asuvat eri osoitteissa, yksinhuoltaja, äiti, yksinhuoltaja, isä, sijaisvanhemmuus ja muu huoltaja. Ne oppilaat, joilla Huoltajuus -kenttään oli merkitty yhteishuoltajuus, huoltajat asuvat eri osoitteissa, valitaan tutkinnan kohteeksi. Kuten taulukosta 2 voidaan todeta, yhteishuoltajuus on merkitty kaikkiaan 1105 oppilaalle, joka on 20,67% koko oppilasmäärästä. Sellaisia, jotka eivät ole kuljetuksessa mukana, koska matkan pituus ei riitä, on 818 oppilasta. Koulukuljetuksissa oli tutkimushetkellä yhteensä lähes 26 % eli 287 sellaista oppilasta, joiden vanhemmilla on

yhteishuoltajuus eli olisivat mahdollisesti myös sellaisia, joille voitaisiin osoittaa kuljetus kahdesta kodista (Taulukko 4). Mietittäväksi jää, onko myös tuo toinen koti niin kaukana, että se täyttää perusopetuslain määritelmät koulukuljetusetuuden saamisesta.

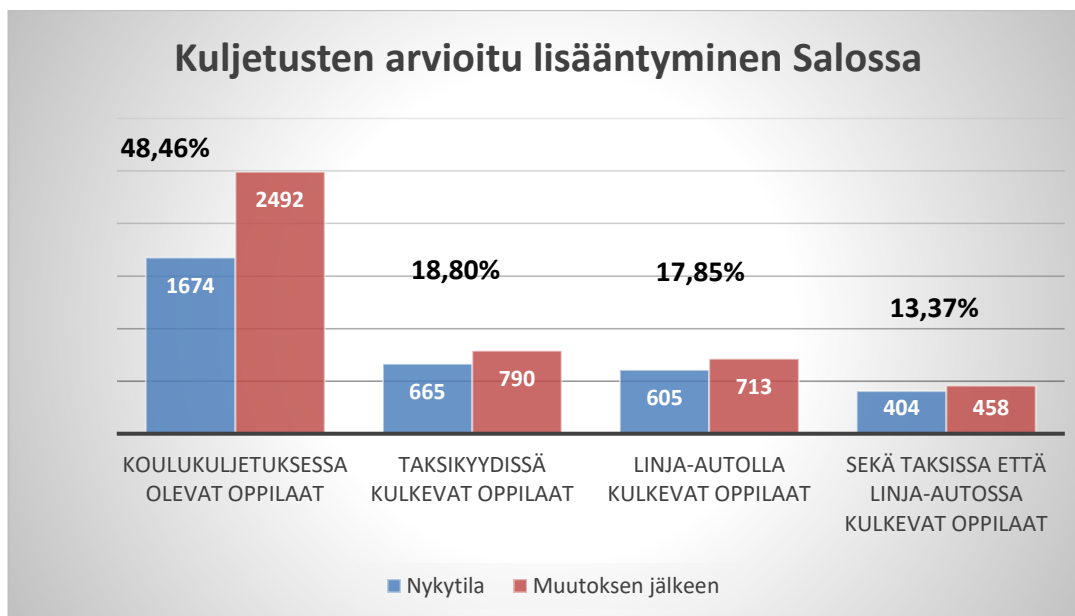
Taulukko 4. Yhteishuoltajuus ja eri osoitteet huoltajilla.

Tiedot 21.3.2019	oppilasmäärä	%
Kokonaisoppilasmäärä Salon kaupungissa	5345	
Oppilaat, joiden huoltajilla yht.huolt. ja asuvat eri osoitteissa	1105	20,67
Oppilaat, jotka eivät ole kuljetuksessa	818	74,03
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	287	25,97
Taksikyydissä kulkevat oppilaat	125	43,55
Linja-autolla kulkevat oppilaat	108	37,63
Sekä taksissa että linja-autossa kulkevat oppilaat	54	18,82

Taulukko 5 ja Kuvio 2 osoittavat, miten paljon kuljetettavien määrä lisääntyisi, jos yhteishuoltajuus eli vuoroasuminen otettaisiin lainsäädännössä huomioon siten, että kahdesta kodista olisi mahdollista saada kuljetus kouluun. Taulukosta 5 näkyy selvästi se, millaisesta määrästä koko kaupungin osalta on kyse pelkästään niiden oppilaiden kohdalla, jotka jo ovat koulukuljetuksessa. Koulukuljetuksessa olevien oppilaiden voidaan todeta, että 287 oppilaalla on yhteishuoltajuus ja huoltajat asuvat eri osoitteissa. Tällöin kuljetettavien oppilaiden määrä lisääntyisi 17,14% pelkästään niiden oppilaiden osalta, jotka jo ovat kuljetuksessa. Tämä edellyttäisi, että kaikkien toinen koti olisi niin kaukana, 3km/5km matka täyttyy. Tämä lisäys toteutuisi sen vuoksi, että oppilaan asuessa vuoroviikoin molempien vanhempien luona, oppilaan paikka taksissa säilytetään siitakin huolimatta, että hän käyttää kyseistä taksia vain vuoroviikoin.

Taulukko 5. Koko kaupungin osalta kuljetusten lisääntyminen.

Vertailu	koulukulj.	yht.huolt.	lisäys
Oppilaat, jotka eivät ole kuljetuksessa	3671	818	48,86 %
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	1674	287	17,14 %
Taksikyydissä kulkevat oppilaat	665	125	18,80 %
Linja-autolla kulkevat oppilaat	605	108	17,85 %
Sekä taksissa että linja-autossa kulkevat oppilaat	404	54	13,37 %
Koulukuljetuksessa olevien määrä lisäyksen jälkeen	2779	1105	66,01 %



Kuvio 2. Salon kaupungin koulukuljetusoppilaiden arvioitu määrän lisääntyminen.

Vaihtoehtoina kulkemiseen voisi olla, että vuoroviikkoina oppilas käyttäisi yhtä taksia ja eri reittiä ja toisella viikolla taas toista taksia, joka kulkee eri reitillä. Näin ollen oppilas käyttää silloin kahta paikkaa eli lasketaan kuljetuksiin mukaan kahteen kertaan. Tosin oppilas voisi kulkea toisesta osoitteesta taksilla ja toisesta osoitteesta linja-autolla, jolloin suhde on toinen, mutta paikka olisi silti olemassa. Linja-autossa kulkeviin se ei välttämättä vaikuta, mutta jos toinen koti sijaitseekin sellaisessa paikassa, ettei linja-autoreittiä ole olemassa hänen ns. lähikouluunsa, joudutaan hänet kuljetamaan taksilla. Vastaavasti voi käydä niin, että ainoastaan taksissa kulkeva oppilas voi vuoroasumistapauksessa muuttua sekä taksilla, että linja-autolla kulkeväksi oppilaaksi. Joka tapauksessa taksipaikka säilytetään hänelle kaikissa tapauksissa.

Johtavan liikennepalveluasiantuntijan tekemän tutkimuksen perusteella (henkilökohmainen tiedonanto 10.2.2019) v. 2018 tilinpäätöksen lukujen ja laskelmien mukaan yksi taksioppilas maksaa vuositasolla kaupungille 2636 euroa ja linja-autolla kulkeva oppilas 794 euroa vuodessa. Riippuen siitä, millä yhteishuoltajuuden mukaisia oppilaita vuoroasumistilanteessa kuljetettaisiin, lisääntyisivät kustannukset valtavasti. Jos esimerkiksi taksikuljetukseen tulisi yhteensä 125 oppilasta lisää, kustannusnousu olisi 329 500 euroa.

Tämä tutkimus on suoritettu siten, että ensin koko oppilasmäärästä on suodatettu ne oppilaat, joille on merkitty yhteishuoltajuus, huoltajat asuvat eri osoitteessa. Tämän jälkeen on suodatettu näkyviin tieto niistä oppilaista, joilla ei ole koulukuljetusta eli kentässä merkintä Ei ja vastaavasti taas koulukuljetuksessa olevat saatiin selville valitsemalla suodatus siten, että kentässä Koulukuljetuksessa on Kyllä. Tämän jälkeen suodatusta jatkettiin valitsemalla ensin lisäksi Taksikyydityksessä -kenttään Kyllä ja linja-autokyydityksessä -kenttään on Ei, jolloin saatiin taksikyydityksessä olevat oppilaat. Tämän jälkeen suodatus vaihdettiin toisinpäin, jotta linja-autokuljetuksessa olevat oppilaat saatiin selville. Kun sekä taksikuljetuksessa -kenttiin ja linja-autokuljetuksessa -kenttiin valittiin molempiin Kyllä, saatiin sekä taksi- että linja-autokuljetuksessa olevien oppilaiden määrä yhteishuoltajuuden osalta.

Taulukon 5 osalta on otettava myös huomioon, että etäyhteishuoltajan osoite voi olla joko Salossa tai jossain muussa kunnassa. Jos tämä asia halutaan tuoda esille, pitää suodatusta vielä tarkentaa. Huoltajat ovat taulukossa kahdessa eri sarakkeessa. Huoltajille on merkitty omat sarakkeensa, josta löytyvät osoite- ja muut yhteystiedot sekä huoltajan tai muun kasvattajan laatu. Huoltaja 1 on pääsääntöisesti isä ja huoltaja 2 on äiti. Joissain tapauksissa huoltajia on vain yksi, jolloin kyse on yksinhuoltajasta. Yhteishuoltajuudessa oppilaan lähihuoltaja voi olla kumpi tahansa, joten tiedon etsiminen suoraan ei onnistu, vaan pitää etsiä kumpi huoltajista asuu oppilaan kanssa samassa osoitteessa. Etsimisen helpottamiseksi taulukkoon on lisätty molemmille vanhemmille kentät, johon on merkitty 1, kun on kyseessä lähihuoltaja ja 0, kun kyseessä on etävanhempi. Huoltajan 1 ja huoltajan 2 postiosoitetietoja (esim. 24100 Salo) vuorotellen suodattamalla, löydetään niiden huoltajien määrä, jotka todellisuudessa asuvat samassa kunnassa. Suodatus aloitetaan kentästä Huoltajuus, johon on valittu suodattamalla Yhteishuoltajuus, huoltajat asuvat eri osoitteissa ja tämän jälkeen suodatetaan vuorotellen huoltajat 1 ja huoltajat 2. Huoltajan 1 ollessa valittuna, tarkastellaan huoltajan 2 kenttiä ja lasketaan suodattamalla pois Salon ulkopuolella olevat huoltajat, jolloin saadaan se huoltajien määrä joka todellisuudessa voisi olla kuljetusten todellinen määrä.

Tutkimuksen perusteella siis 76 etähuoltajaa ei asu Salon kaupungin sisäpuolella, joten koulukuljetuksessa olevien oppilaiden osalta kahdesta osoitteesta voisi olla mahdollista, että kuljetus olisi järjestettävä Salon kaupungissa 202 osoitteesta. Ja tässäkin on

huomioitava, että jos kuljetusehdot täyttyvät. Suurin osa, siis 72,66 % etävanhemmista asuu Salossa Niiden oppilaiden osalta, jotka eivät ole koulukuljetuksessa, on yhteensä 196 etähuoltajaa, jotka eivät asu Salossa. Kuljetus voitaisiin siis joutua järjestämään 573 osoitteesta, jos ehdot täyttyvät eli 74,51 % yhteishuoltajuuksista on Salossa eri osoitteessa sellaisia, joiden lapsi/lapset eivät ole koulukuljetuksessa (Taulukko 6 ja 7).

Taulukko 6. Salossa asuvien etähuoltajien määrä, koulukuljetuksessa.

Koulukuljetuksessa olevat	lähihuoltajat	etähuoltajat	ei asu salossa
Huoltaja 1	59	59	12
Huoltaja 2	228	219	64
Yhteensä	287	278	76

Taulukko 7. Salossa asuvien etähuoltajien määrä, ei koulukuljetuksessa.

Ei ole koulukuljetuksessa	lähihuoltajat	etähuoltajat	ei asu salossa
Huoltaja 1	104	102	29
Huoltaja 2	713	667	167
Yhteensä	818	769	196

Huomionarvoista on myös, että Salossa on tällä hetkellä 818 oppilasta, joilla ei ole oikeutta maksuttomaan koulukuljetukseen, mutta vanhemmilla on yhteishuoltajuus ja he asuvat eri osoitteissa. Jos matkan pituus on vähintään 3 tai 5 km, pahimmillaan tulisi kuljetukseen 48,86 % lisää oppilaita. Kokonaisuudessaan lisäys koulukuljetettaviin oppilaisiin olisi 1105 oppilasta eli 66,01 %. Kuljetusoppilaiden arvioitu lisääntymismäärä on hurja, jos miettii nykyistä kuljetuskapasiteettia. Liikennöitsijöitä ja takseja tarvittaisiin puolet lisää.

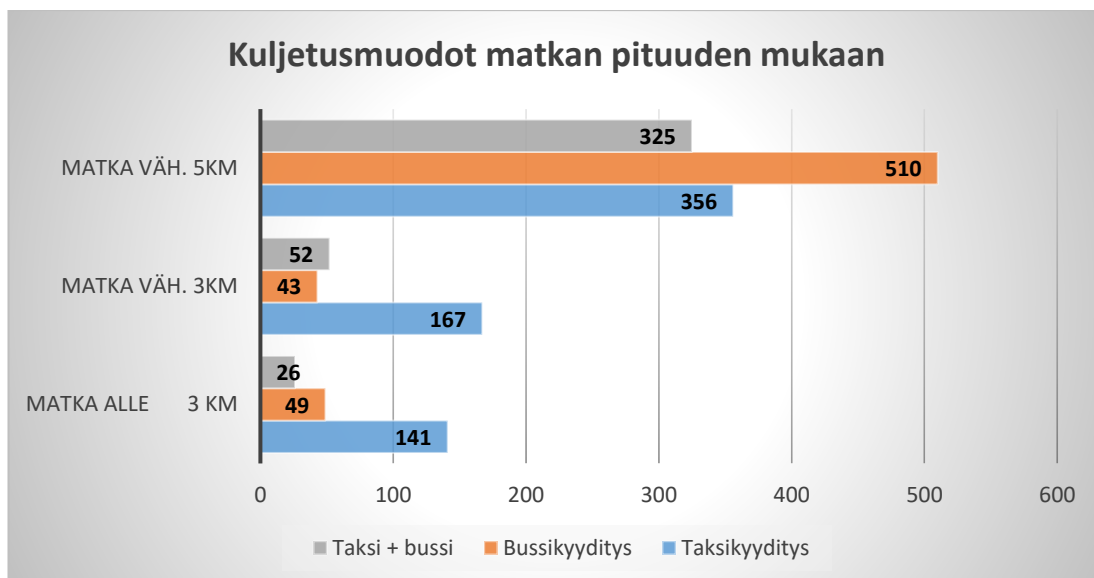
Viimeiseksi tutkimuksen kohteeksi on otettu oppilaiden määrä matkojen perusteella, jolloin saadaan tietoa, kuinka paljon on oppilaita, joilla matkan pituus ylittyy ja kuinka paljon on oppilaita, joilla vanhemmilla on yhteishuoltajuus, mutta asuvat eri osoitteissa. Tällä tutkitaan paljonko oppilaita voisi tulla kouluun kahdesta osoitteesta. Taulukkoon 3 on kerätty tietoa matkan pituuksista kuljetusmuodoittain ja yhteishuoltajuiden perusteella. Kuten taulukosta voidaan todeta, suurin osa oppilaista eli 698 kpl, joiden huoltajilla on yhteishuoltajuus, mutta asuvat eri osoitteissa, ei ole olemassa koulukuljetusta, koska matkan pituus ei riitä. Jonkin verran on myös sellaisia oppilaita,

joilla matkan pituus on 3 – 5 km ja yli 5km. Tällä on myös toinen selitys eli se, että oppilas käy toissijaista koulua/ei lähikoulua eli hänellä ei ole sen perusteella oikeus koulukuljetukseen. Tämä perustuu perusopetuslain 32 § 3 mom.

Taulukosta 8 ja Kuviosta 3 voidaan myös nähdä, että ne alle 3 km päässä koulusta asuvat oppilaat eli joilla matkan pituus ei riitä, ovat koulukuljetuksessa kuitenkin joko vaarallisuuden tai muun syyn perusteella. Sen vuoksi myös voisi osa oppilaista olla sellaisia, jolloin lakimuutos mahdollistaisi kahdesta kodista kuljetuksen. Kuljetuksessa olevia alle 3km:n koulumatkoja omaavia oppilaita on siis 217, joista 48 oppilaalla on huoltajilla eri osoitteet. Taksikuljetuksessa 141 oppilasta, joilla on 28 oppilaan huoltajalla eri osoitteet sekä linja-autokuljetuksessa 49 oppilasta, joista huoltajilla on eri osoitteet. Lisäksi voidaan todeta, että koulukuljetuksessa olevia oppilaita, joilla on yli 5 km matka kouluun, on 1193 oppilasta ja jopa 187 oppilaan huoltajilla on eri osoitteet. Lievästi suurempi osa on niitä oppilaita, jotka kulkevat koulumatkansa linja-autolla eli 83 oppilasta, mutta taksioppilaiden määräkään ei ole kaukana linja-autolla kulkemista eli 63 oppilasta. Tästä voi tehdä siis sellainen johtopäätös, että mitä pidempi matka, sen enemmän on sellaisia oppilaita, sen enemmän on huoltajia, jotka asuvat eri osoitteissa ja sen myötä voi mahdollisen lakimuutoksen jälkeen olla pitkienkin matkojen päästä haettavia oppilaita kahdesta osoitteesta. Oletuksena taulukossa on, että etähuoltajan koti sijaitsee myös niin kaukana, että matkan pituus riittää koulukuljetusetuuteen.

Taulukko 8. Koulumatkojen pituudet kuljetusmuodoittain/yhteishuoltajuus.

Koulumatkan pituus	matka alle 3 km	matka väh. 3km	matka väh. 5km
oppilasmäärä	3324	732	1290
Ei koulukuljetuksessa	3105	469	97
- yhteishuoltajilla eri osoitteet	698	90	30
koulukuljetuksessa olevat oppilaat	217	264	1193
- yhteishuoltajuus, eri osoite	48	52	187
Taksikyydityksessä olevat	141	167	356
- yhteishuoltajuus, eri osoite	28	34	63
Linja-autokyydityksessä olevat	49	43	510
- yhteishuoltajuus, eri osoite	12	13	83
Sekä taksissa että linja-autossa olevat	26	52	325
- yhteishuoltajuus, eri osoite	8	5	41



Kuvio 3. Kuljetusmuodot ja matkan pituudet.

Kyseisen tutkimuksen tulokset on saatu siten, että oppilaat on esiin suodatettu yhteis- huoltajuus -kentän avulla esiin ja sen jälkeen on ensin suodatettu ne oppilaat esiin, joilla on alle 3 km kouluun. Suodatus on toteutettu siten, että kentässä Tarkistettu koulumatkan pituus on suodatettu tarkennuksena numerosuodattimella Pienempi tai yhtä suuri kuin 2999. Koulumatkan pituudet on merkitty ohjelmaan metreinä eli 1 km on 1000 metriä. Kun koulumatkan pituus on vähintään 3 km, mutta ei kuitenkaan 5 km, on numerosuodattimella valittu lausekkeet suurempi tai yhtä suuri kuin 3000, mutta pienempi tai yhtä suuri kuin 4999. Vastaavasti 5 km ja yli menevät koulumatkan on suodatettu numerosuodattimella suurempi tai yhtä suuri kuin 5000. Eri kuljetusmuodot ja koulukuljetuksessa olevat kentät on suodatettu samoin kuin aiemmin.

7.2.3 Tarkempi tutkimus: Koulu A ja Koulu B

Tarkemmiksi tutkimuskohteiksi on valittu 30 koulun joukosta kaksi sellaista koulua, joiden oppilasmäärät ovat tarpeeksi suuria tietosuojasetuksen näkökulmasta siten, ettei tunnistamista voi tapahtua ja lisäksi sen vuoksi, että toinen on suuri koulu ja toinen pienempi keskikokoinen koulu. Molemmissa kuljetusmatkat ovat pidempiä ja oppilaiden asuinpaikat sijaitsevat hyvin hajallaan eri puolilla kaupunginosia.

KOULU A

Ensimmäiseksi kohteeksi valittiin koulu suurimmasta kaupunginosasta, jossa on myös määrällisesti paljon kouluja eli 5 alakoulua (1-6lk) ja 1 ala-/yläkoulu (1-9lk). Näistä suurin on Koulu A, jossa on sekä ala- että yläkoulu, erityis- ja erikoisluokat ja erityistarpeisten lasten koulu. Koulu A:n alakouluun sijoitetaan oppilaita keskusta-alueelta ja yläkouluun sijoitetaan oppilaita vanhan kunnan alueelta sekä muista kaupunginosista. Erikoisluokat ovat luokkia, joissa painotetaan jotain tiettyä ainetta opinnoissa, mm. tietotekniikkaa.

Aluksi tarkastellaan Koulun A yhtenäiskoulun oppilasmääriä (Taulukko 9 ja Kuvio 4). Oppilaita Koulussa A on kaikkiaan 881, kun sieltä jätetään pois valmistavan opetuksen oppilaat. Sellaisia oppilaita, joita ei ole koulukuljetuksessa, on kaikkiaan 582 oppilasta. Koulukuljetuksessa Koulussa A on kaikkiaan 299 oppilasta, joka on melkein 34% eli yli kolmasosa koko oppilasmäärästä. Linja-autossa kulkevia oppilaita on selvästi enemmän, jopa melkein puolet eli 132 oppilasta/44,15%. Taksikuljetuksessa olevia oppilaita aika paljon vähemmän eli 19,4%. Oppilasmäärä, joka on sekä taksikuljetuksessa että linja-autokuljetuksessa, on yhteensä 109 oppilasta eli 36,45%. Suuri osa oppilaita kulkee siis linja-autolla kouluun, mutta takseja tarvitaan myös oppilaiden kuljettamiseen. Koulun A kuljetusoppilaita kuljettaa 7 eri taksia ja 3 taksia kuljettaa oppilaita kouluun muista kaupunginosista. Taksit on jaettu kaupunginosan eri alueille, mutta ne tuovat oppilaita kouluun pääasiassa muilta kaupunginosan alueilta, ei niinkään keskustasta.

Taulukko 9. Koulun A koulun oppilasmäärä ja kuljetusmuodot.

Koulu A 21.3.2019	kpl	%
oppilasmäärä	881	100,00 %
Ei kuljetuksessa olevat oppilaat	582	66,06 %
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	299	33,94 %
Taksikuljetuksessa olevat oppilaat	58	19,40 %
Linja-autokuljetuksessa olevat oppilaat	132	44,15 %
Sekä linja-autossa että taksissa olevat oppilaat	109	36,45 %



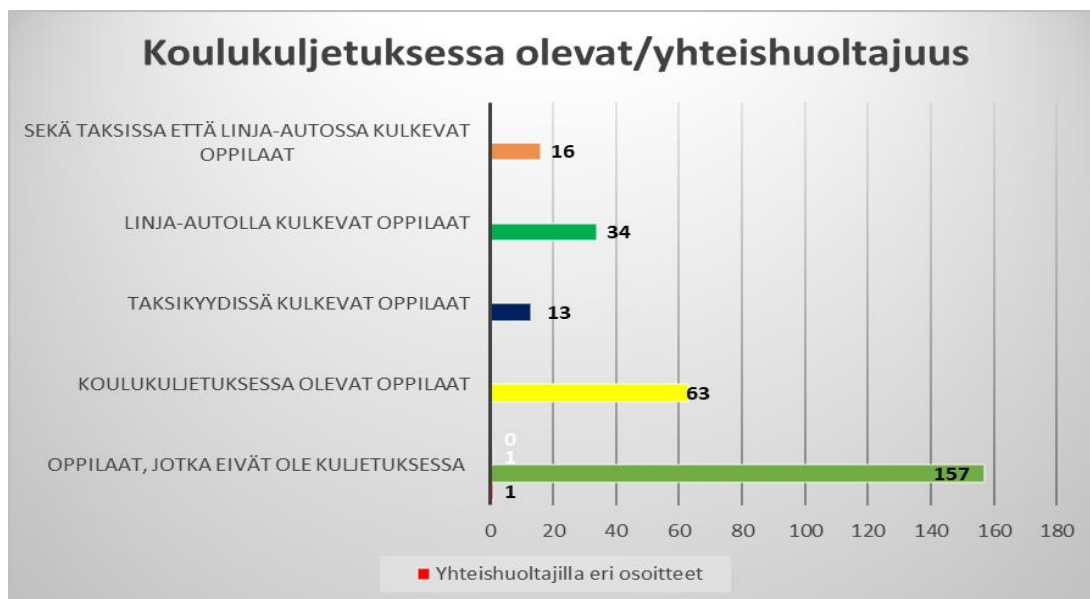
Kuvio 4. Kuljetusoppilaiden määrä % eri kulkumuodoissa.

Koulun A oppilasmäärät on saatu siten, että ensin on suodatettu Koulun nimi eli Koulu A ja sen jälkeen on käytetty samaa menetelmää kuin koko kaupungin osalta on selvitetty kuljetusoppilaiden sekä kulkumuotojen määrää oppilaiden osalta eri kentiä suodattamalla.

Seuraavaksi tutkittiin Koulun A oppilasmäärä yhteishuoltajuusnäkökulmasta siten, että kuinka paljon koulussa on sellaisia oppilaita, joilla on yhteishuoltajuus ja vanhemmat asuvat eri osoitteissa. Oppilaita on kaikkiaan 220 eli melkein 25 % oppilasmäärästä. Valtaosa eli 157 näistä oppilaista on sellaisia, jotka eivät ole koulukuljetuksessa mukana eli joille maksutonta koulukuljetusta ei kuulu. Sellaisia, joilla on koulukuljetusoikeus ja huoltajat asuvat eri osoitteissa on yhteensä 63 oppilasta (Taulukko 10 ja Kuvio 5). Kyseiset luvut on saatu suodattamalla halutut tiedot esiin samalla tavalla kuin koko kaupungin osalta on suodatettu.

Taulukko 10. Koulun A yhteishuoltajuus, eri osoitteet.

Koulun A yhteishuoltajuus, eri osoitteet	oppilasm.	%
Oppilasmäärä koulussa	881	
Oppilaat, joiden huoltajilla on yhteishuoltajuus/eri osoitteissa	220	24,97
Oppilaat, jotka eivät ole kuljetuksessa	157	71,36
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	63	28,64
Taksikydyissä kulkevat oppilaat	13	20,63
Linja-autolla kulkevat oppilaat	34	53,97
Sekä taksissa että linja-autossa kulkevat oppilaat	16	25,40



Kuvio 5. Yhteishuoltajuudessa olevien oppilaiden suhde toisiinsa.

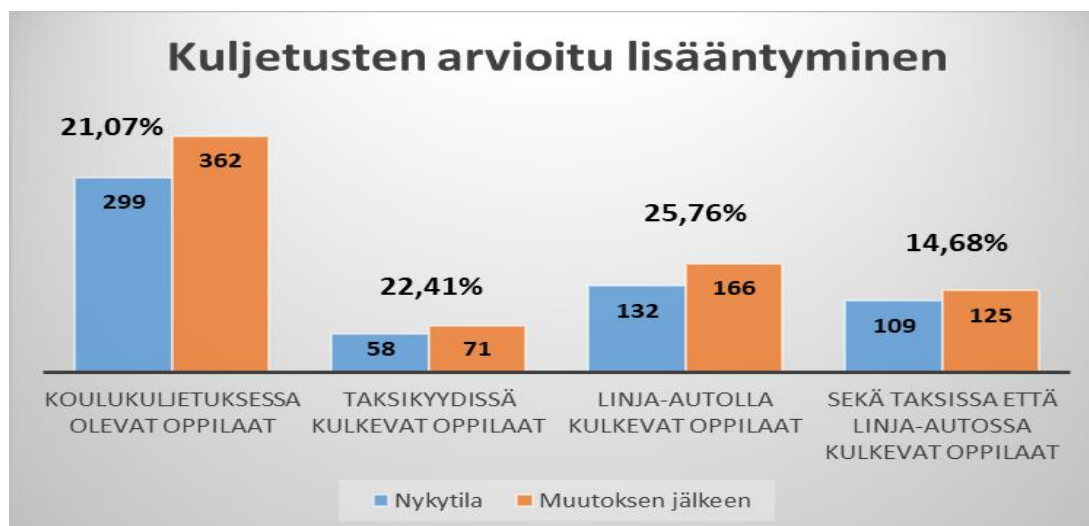
Kun edellisten taulukoiden lukuja verrataan toisiinsa, saadaan selville, kuinka paljon voisi muutosta/lisäystä koulukuljetukseen Koulussa A. Taulukossa 9 näkyy selvästi se, millaisesta määrästä on kyse pelkästään niiden osalta, jotka jo ovat koulukuljetuksessa. Koulukuljetuksessa olevien oppilaiden osalta huomioitavaa on se, että 63 oppilaalla eli 21,07 % kuljetusoppilaista voisi olla kaksi kotia, joista heidät myös kuljetettaisiin kouluun (jos 3km/5km matka täyttyy). Pelkästään taksioppilaiden määrä mahdollisesti lisääntyisi 22,41 % eli 13 oppilaalla. Tämä lisäys tapahtuu siitä syystä, että vuoroviikoin molempien luona asuessa, oppilaan paikka taksissa säilytetään siitäkin huolimatta, että hän käyttää kyseistä taksia vain vuoroviikoin. Linja-autossa kulkeviin se ei välttämättä vaikuta, mutta jos toinen koti sijaitseekin sellaisessa paikkaa, ettei linja-autoreittiä ole olemassa hänen ns. lähikouluunsa, joudutaan hänet kuljettamaan taksilla. Vastaavasti voi käydä niin, että ainoastaan taksissa kulkeva oppilas voi vuoroasumistapauksessa muuttua sekä taksilla, että linja-autolla kulkevaksi oppilaaksi. Joka tapauksessa taksipaikka säilytetään hänelle kaikissa tapauksissa.

Huomioitavaa on lisäksi, että oppilaita, joilla ei ole tällä hetkellä oikeutta maksuttomaan koulukuljetukseen, mutta heidän vanhemmillaan on yhteishuoltajuus ja he asuvat eri osoitteissa, on kaikkiaan 582 oppilasta. Jos matkan pituus ylittyy 3 km tai 5 km, niin pahimmillaan se toisi Koulussa A kuljetukseen 157 oppilasta lisää eli kuljetusoppilaiden lisäys olisi 52,51% uusi oppilaita kuljetukseen. Taksikuljetuksen osuus lisääntyisi 13 oppilaalla eli 22,41 % ja linja-autolla kulkemien oppilaiden määrä nousisi

25,76 %. Niiden oppilaiden, jotka ovat sekä linja-autokuljetuksessa että taksikuljetuksessa, määrä lisääntyisi 16 oppilaalla eli 14,68 %. Kokonaisuudessaan lisäys koulukuljetuksiin olisi 220 oppilasta eli 73,58% (Taulukko 11 ja Kuvio 6). Tämän tutkimuksen perusteella kuljetusoppilaiden määrä voisi lisääntyä huomasti Koulussa A.

Taulukko 11. Vertailu koulukuljetuksessa olevat/vanhemmilla eri osoitteet.

Vertailu	Koulukulj.	Yht.huolt.	Lisäys
Oppilaat, jotka eivät ole kuljetuksessa	582	157	52,51 %
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	299	63	21,07 %
Taksikyydissä kulkevat oppilaat	58	13	22,41 %
Linja-autolla kulkevat oppilaat	132	34	25,76 %
Sekä taksissa että linja-autossa kulkevat oppilaat	109	16	14,68 %
Koulukuljetuksessa olevien määrä lisäyksen jälkeen	519	220	73,58 %



Kuvio 6. Kuljetusoppilaiden arvioitu lisäys Koulussa A.

Samoin kuin koko kaupungin alueella luvuissa pitää ottaa vielä huomioon, että toisen huoltajan osoite voi olla joko Salon kaupungissa tai muussa kunnassa. Tiedon esiin suodattaminen on tehty samalla periaatteella kuin koko kaupungin alueella olevien tietojen etsintä. Tutkimuksen perusteella siis koulukuljetuksessa olevien oppilaiden 12 etähuoltajaa ei asu Salon kaupungin sisäpuolella, joten koulukuljetuksessa olevien oppilaiden osalta kahdesta osoitteesta voisi olla mahdollista, että kuljetus olisi järjestettävä Koulussa A 51 osoitteesta. Ja tässäkin on huomioitava, että jos kuljetusehdot täyttyvät. Suurin osa, siis 80,95 % etävanhemmista asuu Salossa (Taulukko 12).

Taulukko 12. Salon sisällä asuvien etähuoltajien määrä, koulukuljetuksessa.

Koulukuljetuksessa olevat	lähihuoltajat	etähuoltajat	ei asu salossa
Huoltaja 1	11	11	1
Huoltaja 2	52	50	11
Yhteensä	63	61	12

Taulukosta 13 voidaan todeta lisäksi, että sellaisten oppilaiden määrä, jotka eivät ole koulukuljetuksessa, Salossa asuvien, ei koulukuljetuksessa olevien oppilaiden, etähuoltajien määrä on yhteensä 112 huoltajaa, joiden osoitteesta kuljetus olisi mahdollisesti järjestettävä. Edellyttäen tietysti, että koulukuljetukseen oikeuttavat ehdot täyttyvät. Taulukoiden 12 ja 13 tiedot on saatu samalla tavoin kuin koko kaupungin etävanhempien selvittäminen, 1 on lähivanhempi ja 0 etävanhempi. Rajauksena on ollut Koulu A.

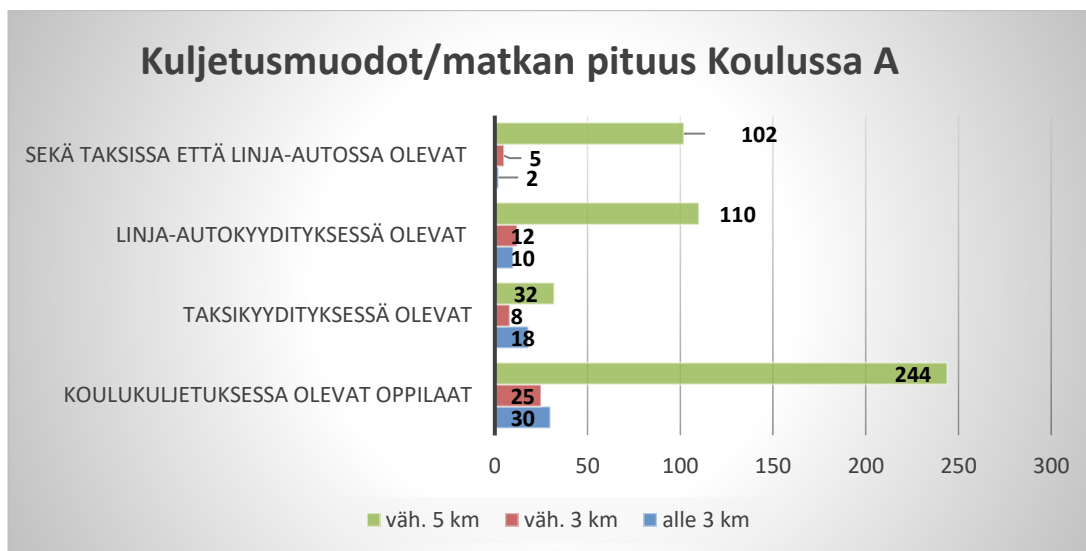
Taulukko 13. Salon sisällä asuvien etähuoltajien määrä, ei koulukuljetuksessa.

Ei ole koulukuljetuksessa	lähihuoltajat	etähuoltajat	ei asu salossa
Huoltaja 1	17	17	2
Huoltaja 2	140	120	43
Yhteensä	157	137	45

Viimeiseksi tutkittiin matkojen pituuksia Koulun A oppilaiden osalta. Koulun A osalta suurin osa kuljetettavista oppilaista eli 244 tulee yli 5km päästä ja tästä määrästä suurin osa on myös linja-autolla koulumatkansa kulkevia oppilaita eli 110 oppilasta. Lisäksi myös sekä linja-autolla että taksilla kuljetettavia on paljon eli 102 oppilasta. Hyvin pieni osa kuljetetaan pelkästään taksilla (Taulukko 14 ja Kuvio 7).

Taulukko 14. Matkojen pituudet Koulun A oppilailla/yhteishuoltajuus.

Koulumatkan pituus	matkaa alle 3km	matka väh. 3km	matka väh. 5km
oppilasmäärä	521	97	263
Ei koulukuljetuksessa	491	72	19
- yhteishuoltajilla eri osoitteet	142	12	3
koulukuljetuksessa olevat oppilaat	30	25	244
- yhteishuoltajuus, eri osoite	10	5	48
Taksikyydityksessä olevat	18	8	32
- yhteishuoltajuus, eri osoite	6	0	7
Linja-autokyydityksessä olevat	10	12	110
- yhteishuoltajuus, eri osoite	2	5	27
Sekä taksissa että linja-autossa olevat	2	5	102
- yhteishuoltajuus, eri osoite	2	0	14



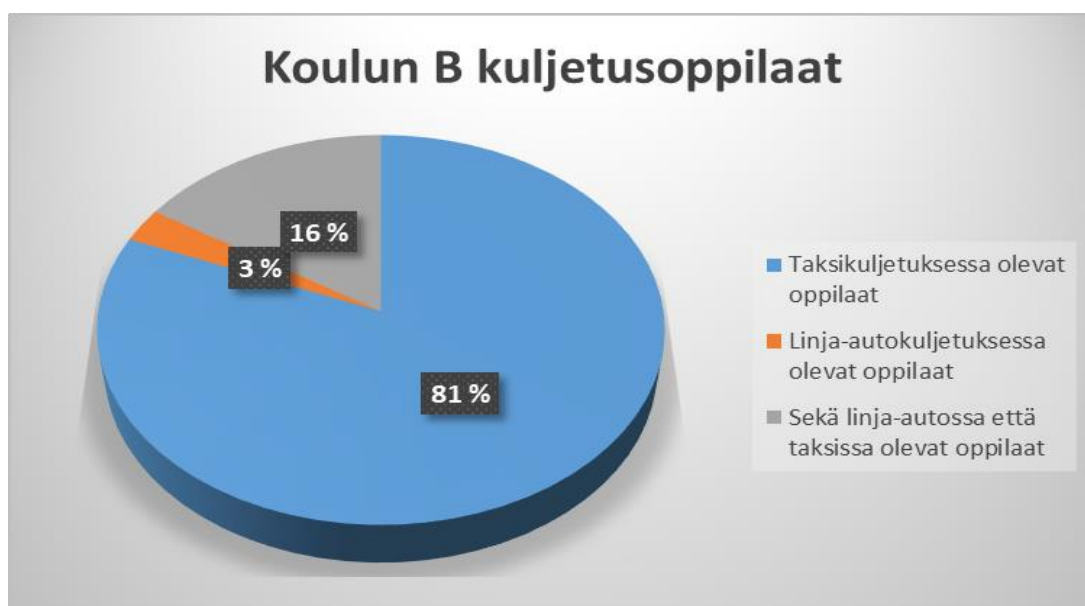
Kuvio 7. Kuljetusmuodot matkan pituuden mukaan Koulussa A.

KOULU B

Koulu B sijaitsee toisella puolella Salon kaupunkia. Alue, jossa Koulu B sijaitsee, on yhteensä 4 koulua, joista 3 on alakouluja (1-6lk ja pienryhmäopetus) ja 1 yläkoulu (7-9lk). Koulu B on alakouluista kaikkein suurin. Kouluun B tulee pienryhmiin muista kaupunginosan alueista, muut erityistarpeiset kuljetetaan ko. kaupunginosasta Salon muihin kouluihin. Koulussa B on tietojen keräämishetkellä yhteensä 252 oppilasta. Kuljetusoppilaita heistä on yhteensä 107 eli 42,46 % oppilaista. Taksikuljetuksessa on valtaosa eli 87 oppilasta. Tämä on 81,31 % koko kuljetusoppilasmäärästä. (Taulukko 15 ja Kuvio 8.) Tämä osoittaa, että vuoroasumistilanteessa taksikapasiteetti voisi lisääntyä huomasti, koska taksit näyttelevät suurta osaa Koulun B kuljetuksissa. Tämä tutkimus on suoritettu vastaavalla tavalla kuin aiemmat tutkimukset samasta asiasta koko kaupungin ja Koulun A osalta. Suodatus on aloitettu valitsemalla vain ensin kohteeksi Koulu B.

Taulukko 15. Koulun B koulun kuljetusoppilaat.

Koulu B 21.3.2019	kpl	%
oppilasmäärä	252	100,00 %
Ei kuljetuksessa olevat oppilaat	145	57,54 %
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	107	42,46 %
Taksikuljetuksessa olevat oppilaat	87	81,31 %
Linja-autokuljetuksessa olevat oppilaat	3	2,80 %
Sekä linja-autossa että taksissa olevat oppilaat	17	15,89 %

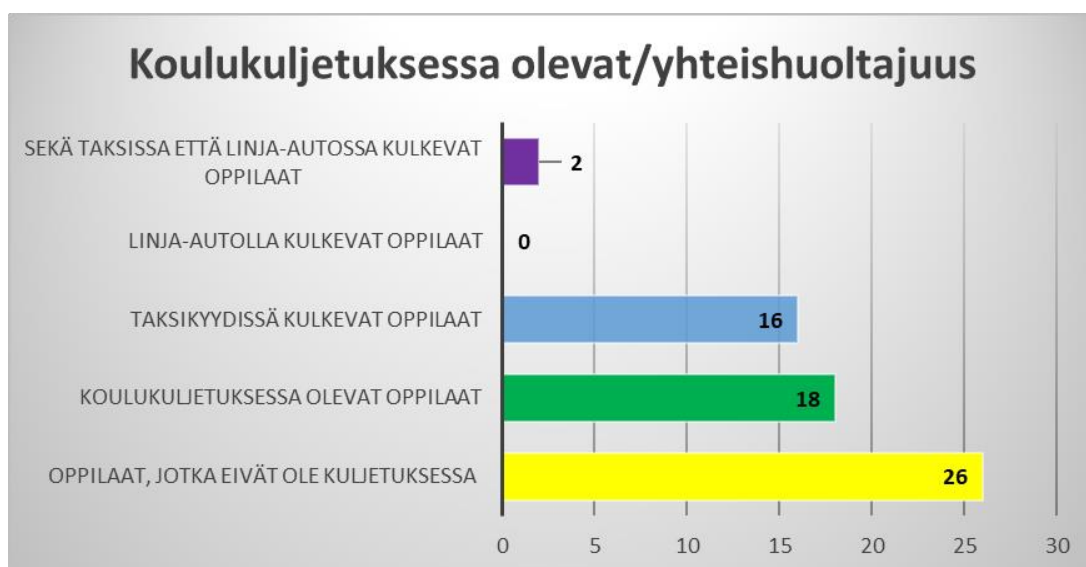


Kuvio 8. Kuljetusoppilaiden jakautuminen.

Seuraavaksi tutkitaan Koulun B yhteishuoltajuustilannetta. Tutkimus suoritettiin samoin kuin aiemmissa samanlaisissa tutkimuksissa. Taulukosta 15 voidaan todeta, että oppilailla, joiden vanhemmilla on yhteishuoltajuus ja asuvat eri osoitteessa, on suhteellisen vähän. Tällaisia oppilaita on 44 eli 17 % oppilasmäärästä. Oppilaat, jotka eivät ole koulukuljetuksessa on määrältään suurempi kuin ne, jotka ovat koulukuljetuksessa. Koulukuljetuksessa olevien osuus on 41 % oppilaista. Tutkimuksesta tekee mielenkiintoisen seikka, joka ilmenee taksikuljetuksesta. Oppilaita, jotka ovat yhteishuoltajuuden alaisia ja kulkevat taksilla kouluun, on suhteessa paljon suurempi osuus kuin muilla kuljetusmuodon omaavilla oppilailla eli 88,89 % (Taulukko 16 ja Kuvio 9).

Taulukko 16. Koulun B yhteishuoltajuus, eri osoitteet.

Koulu B yhteishuoltajuus, eri osoitteet	oppilasmäärä	%
Oppilasmäärä koulussa	252	
Oppilaat, joiden huoltajilla on yhteishuoltajuus/eri osoitteissa	44	17,46
Oppilaat, jotka eivät ole kuljetuksessa	26	59,09
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	18	0,41
Taksikyydissä kulkevat oppilaat	16	88,89
Linja-autolla kulkevat oppilaat	0	0,00
Sekä taksissa että linja-autossa kulkevat oppilaat	2	11,11

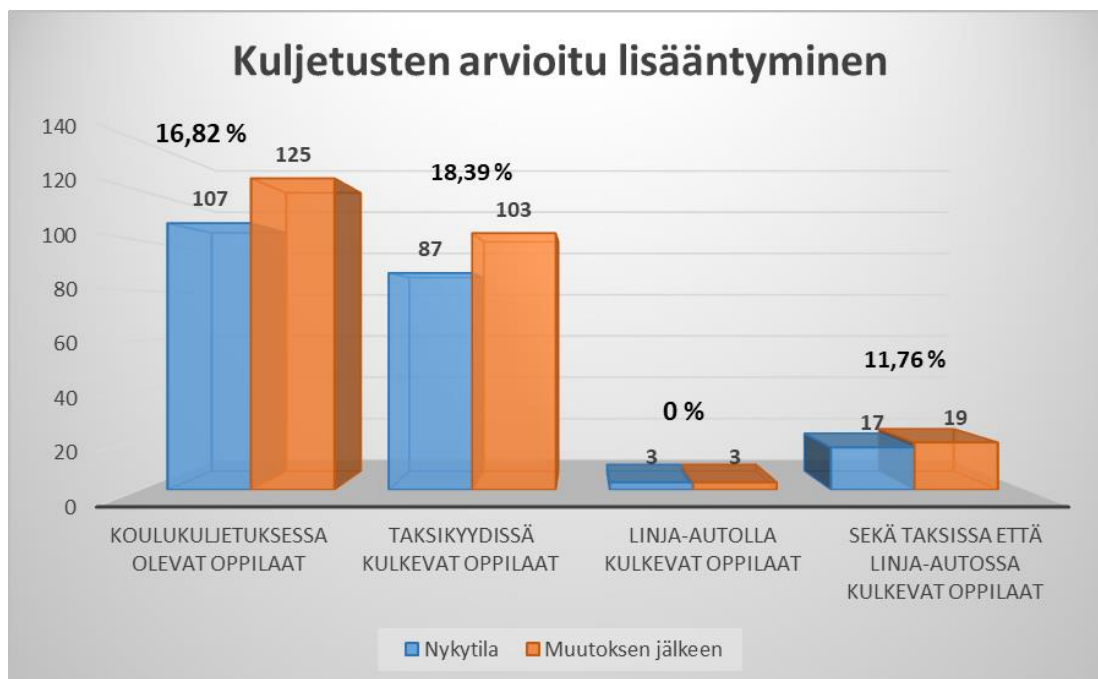


Kuvio 9. Yhteishuoltajuudessa olevien oppilaiden suhde toisiinsa.

Seuraavaksi tutkittiin Koulun B osalta, kuinka paljon voisi muutosta ja/tai lisäystä koulukuljetuksiin tulla lakimuutoksen vuoksi vertailemalla nykytilaa lukuun, johon on lisätty sellaiset oppilaat, joiden vanhemmilla on yhteishuoltajuus. Taulukosta 17 ja kuvioista 10 voidaan todeta, että sellaisia oppilaita, jotka eivät ole vielä kuljetuksessa ja joiden vanhemmilla on yhteishuoltajuus, mutta asuvat eri osoitteissa, on yhteensä 26 eli kuljetettavien määrä voisi lisääntyä 24,3 %. Lisäksi tutkittiin jo koulukuljetuksen piirissä olevien oppilaitten osuutta samasta asiasta ja yhteensä 18 oppilasta voisi olla sellaista, joita kuljetetaan kahdesta osoitteesta eli lisäystä tulisi silloin 16,82 %. Taksikuljetuksessa olevien määrä lisääntyisi 18,39 %. Linja-autolla kulkevien määrä ei välttämättä lisääntyisi ollenkaan, mutta sekä linja-autolla että taksilla kulkevien määrä lisääntyisi mahdollisesti 11,76 %. Kokonaislisäys, jos kaikki lasketaan yhteen eikä huomioon oteta mahdollisuutta, että kaikkien matkan pituus ei riitä, olisi yhteensä 44 oppilasta eli 41,12 %.

Taulukko 17. Vertailu koulukuljetuksessa olevat/vanhemmilla on eri osoitteet.

Vertailu	koulukulj.	yht.huolt.	lisäys
Oppilaat, jotka eivät ole kuljetuksessa	145	26	24,30 %
Koulukuljetuksessa olevat oppilaat	107	18	16,82 %
Taksikyydissä kulkevat oppilaat	87	16	18,39 %
Linja-autolla kulkevat oppilaat	3	0	0,00 %
Sekä taksissa että linja-autossa kulkevat oppilaat	17	2	11,76 %
Koulukuljetuksessa olevien määrä lisäyksen jälkeen	151	44	41,12 %



Kuvio 10. Kuljetusten arvioi lisääntyminen Koulussa B.

Viimeiseksi tutkittiin mikä on Koulun B oppilaiden todellisen määrä silloin, kun tarkastellaan niiden huoltajien määrää, joka asuu Salossa ja mikä on muualla asuvien eli etähuoltajien määrää. Taulukon 18 mukaan yhteishuoltajissa olevia ns. etähuoltajia on yhteensä 17 sellaista vanhempaa, joka asuu Salon kaupungissa ja jonka lapsi tai lapset ovat jo koulukuljetuksessa tällä hetkellä. Taulukon 19 mukaan Salossa asuvia etähuoltajia, joiden lapsi tai lapset eivät ole koulukuljetuksessa, on yhteensä 25. Hyvin pieni osa siis Koulun B oppilaista on sellaisia, joilla toinen vanhemmista asuu muualla kuin Salossa.

Taulukko 18. Salon sisällä asuvien etähuoltajien määrä, koulukuljetuksessa.

Koulukuljetuksessa olevat	lähihuoltajat	etähuoltajat	ei asu salossa
Huoltaja 1	3	3	1
Huoltaja 2	15	14	3
Yhteensä	18	17	4

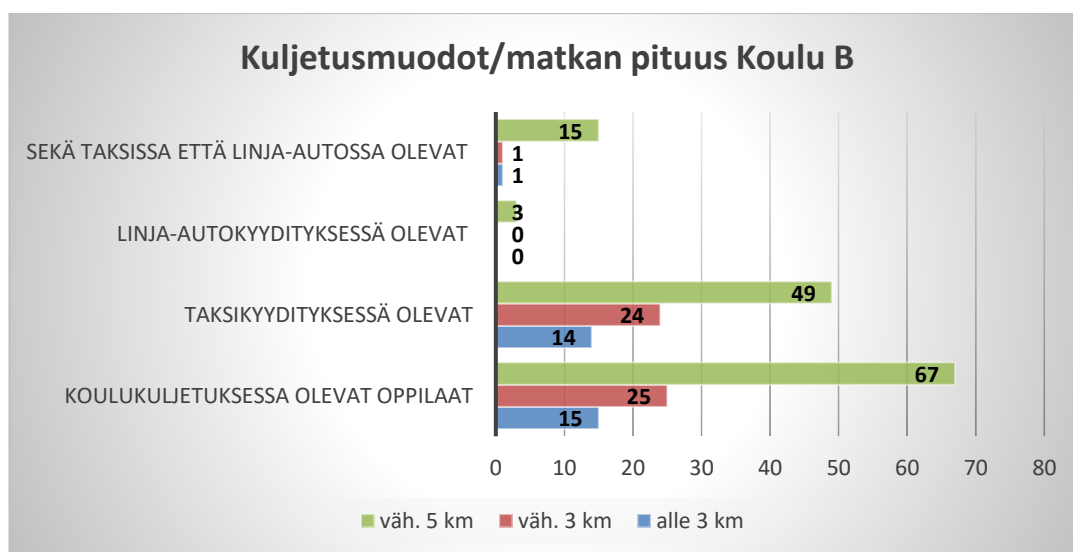
Taulukko 19. Salon sisällä asuvien etähuoltajien määrä, ei koulukuljetuksessa.

Ei ole koulukuljetuksessa	lähihuoltajat	etähuoltajat	ei asu salossa
Huoltaja 1	5	5	1
Huoltaja 2	21	20	1
Yhteensä	26	25	2

Viimeiseksi tutkittiin, kuinka pitkiä matkoja oppilailla on Kouluun B omasta osoitteestaan ja kuinka monella on merkittynä yhteishuoltajuus, huoltajat asuvat eri osoitteissa, Taulukossa 20 ja Kuviossa 11 on nähtävissä, että kun matkaa on vähintään 5 km kouluun, on oppilas pääsääntöisesti silloin koulukuljetuksen piirissä eli 67 oppilasta. Sellaisia oppilaita, joilla huoltajat asuvat eri osoitteissa on yhteensä 14. Taksikyvydyksen osuus on tässäkin taulukossa se, jolla oppilaita kyyditettäisiin myös toisesta osoitteesta. Taulukon tiedot on kerätty samoin kuin koko kaupungin alueella ja Koulussa A. Suodatuksen keskeisin kenttä oli Tarkistettu koulumatkan pituus ja apuna on käytetty numerosuodattimen mukautettua suodatinta, jossa voidaan määrittää haarukat, joiden sisällä jokin asia pitää olla.

Taulukko 20. Matkojen pituudet ja yhteishuoltajuus Koulussa B.

Koulumatkan pituus	matka alle 3 km	matka väh. 3km	matka väh. 5km
oppilasmäärä	137	43	72
Ei koulukuljetuksessa	122	18	5
- yhteishuoltajilla eri osoitteet	20	3	3
koulukuljetuksessa olevat oppilaat	15	25	67
- yhteishuoltajuus, eri osoite	2	2	14
Taksikyvydyksessä olevat	14	24	49
- yhteishuoltajuus, eri osoite	2	2	12
Linja-autokyydyksessä olevat	0	0	3
- yhteishuoltajuus, eri osoite	0	0	0
Sekä taksissa että linja-autossa olevat	1	1	15
- yhteishuoltajuus, eri osoite	0	0	2



Kuvio 11. Kuljetusmuodot matkan pituuden perusteella Koulussa B.

8 YHTEENVETO

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön 20.12.2017 asettama erillinen työryhmä on tehnyt selvityksen vuoroasumisesta ja sen merkityksestä olemassa olevaan lainsäädäntöön. Yksi osa selvityksestä kohdistui vuoroasumiseen liittyviin palveluihin ja etuuksiin. Työryhmän esitysten perusteella asia eteni hallituksen esitykseksi HE 88/2018 vp, jossa ehdotettiin muutoksia mm. lakiin lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta sekä eräisiin muihin lakeihin. Kunnissa on ollut huolenaiheena esityksen jälkeen näiden seuraukset joihinkin vuoroasumisesta aiheutuviin lainsäädännön muutoksiin sekä palveluiden ja etuuksien saamiseen. Salon kaupungissa suuren huolenaiheen aiheutti tästä syystä koulukuljetusten järjestäminen esi- ja perusopetuksessa. Tästä syystä asiaa pyydettiin tutkimaan tarkemmin siltä varalta, että erityislakeihin tulisi jossain vaiheessa muutoksia. Tutkimuksen tuloksena syntyi nykytilanne lainsäädännön osalta sekä tutkimusaineisto, joka on kerätty MultiPrimus -oppilashallintajärjestelmän tiedoista.

8.1 Nykytilanne lakimuutosten etenemisessä

Lakivaliokunnan mietinnön (LaMV 12/2018 vp, 16 - 38) päätösehdotuksessa on määriteltävä, että eduskunta hyväksyisi HE 88/2018 vp lakiehdotukset 2. – 12, muutosehdotukset, jotka lakivaliokunta on tehnyt 1. lakiehdotukseen ja lisäksi viisi erilaista lausumaa. Edellä mainituista hyväksyttävät ja muutosehdotuksen sisältävät kohdat käsittelevät eri lakeja, jotka vaikuttavat lapsen huoltoon. Kuten jo aikaisemmin toin esiin, lausumista huomioon otettava lausuma on nro 2, jossa eduskuntaa pyydetään edellyttämään, että selvitystyöt hallituksen toimesta tarvittavien erityislainsäädäntöjen muutostarpeista vuoroasumisen etuuksien ja palveluiden osalta olisi aloitettava mahdollisimman pikaisesti ja valmisteltava tarvittavat muutokset eduskunnalle. Tällä edellytyksellä ja lopputuloksella on suoranaista vaikutusta vuoroasumisen etuuksiin ja palveluihin sekä niiden saamiseen.

HE 88/2018 vp eli Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi on eduskuntakäsittelyssä ollut viimeksi 8.2.2019. Tuolloin eduskunta on vahvistanut 11 lakia, joita ovat mm. laki lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta annetun lain muuttamisesta 190/2019, laki lapsen huoltoa ja tapaamisoikeutta koskevan päätöksen

täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta 191/2019 ja Laki lapsen elatuksesta annetun lain muuttamisesta 192/2019. Ehdotukset eivät vielä sisällä kotikuntalain tai väestörekisterilain muuttamista, joten lapselle ei edelleenkään ole kirjattavissa virallisesti kahta kotia. Eivätkä ne myöskään sisällä muutosehdotuksia sellaisiin lainsäädäntöihin, joilla olisi suoranaisia vaikutuksia vuoroasumiseen liittyviin palveluihin, etuuksiin ja niiden saamiseen eikä aiheuta toimintatapamuutoksia vuoroasumista koskeviin päätöksiin tai sopimuksiin, jotka on tehty nykyisen lainsäädännön aikana. (HE 88/2018 vp, 20.) Tehtävillä lakimuutoksilla on ainoastaan tarkoitus parantaa lapsen asemaa vuoroasumisessa ja keskittyä huolehtimaan siitä, että lapsen etu toteutuu avioerotilanteessa. Eduskunta ei siis ole käsitellyt sellaisia lakeja, joilla olisi vaikutusta vuoroasumisen palveluihin tai etuuksiin. Eduskunnan vastauksessa (EV 175/2018 vp, 1) HE 88/2018 vp:n ja LaMV 12/2018 vp ehdotuksiin, on eduskunta hyväksynyt ehdotetut lait ja lisäksi sen on myös hyväksynyt ehdotuksen, jonka perusteella aloitetaan tarkempi selvitystyö vuoroasumisen vaikutuksista ja muutostarpeista. Ehdotus ja selvityspyyntö muutostarpeen ja vaikutusten arvioinnista koskee nimenomaan vuoroasumiseen liittyvien palvelujen ja etuuksien lainsäädäntöä. Eduskunnan päätöksen mukaisesti osa laeista on astunut jo voimaan 1.4.2019 ja osa on vielä kesken, koska päätös on kytköksissä talousarvioesitykseen ja käsittely tehdään vasta sen yhteydessä. Osa laeista on päätetty astuvan voimaan vasta 1.12.2019. Esitykseen ei ole merkitty muutettavaksi mitään erityislainsäädäntöä, joka koskisi palveluja ja etuuksia. Toistaiseksi siis vuoroasumisen etuihin ja palveluihin ei ole tulossa nyt muutoksia eikä näin ollen kunnilla ole vielä toistaiseksi velvollisuutta kahdesta kodista oppilaita kuljettaa kouluun.

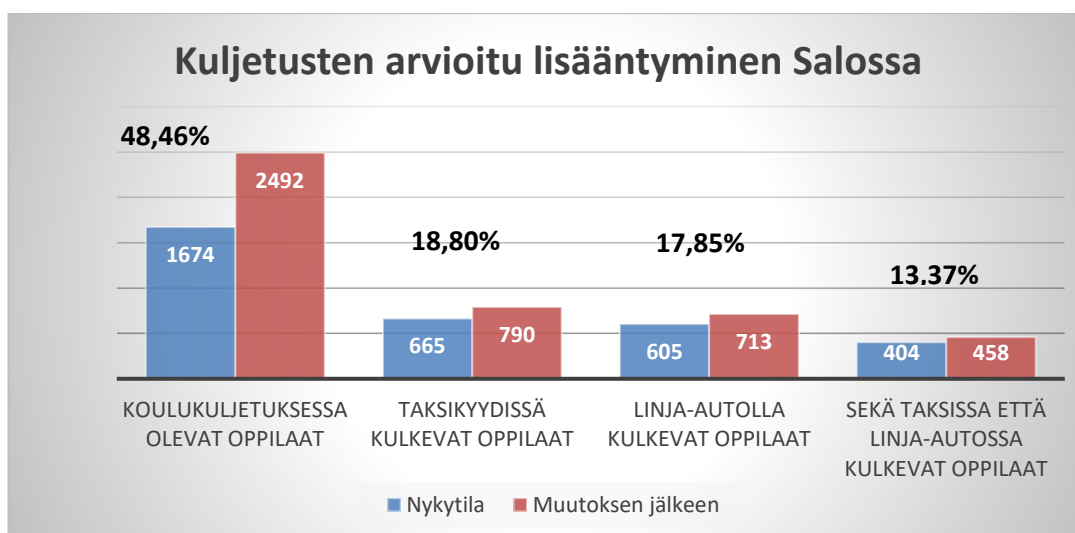
Suomen hallitus kaatui 8.3.2019 pääministerin jättämällä erokirjeellä. Tästä tiedottivat useat mediat verkossa (Ylen verkkosivut 2018). Näin ollen hallitus jatkoi tuosta eteenpäin toimitusministeristönä. Hallituksen kaatumisen seurauksena voidaan olettaa, että myös lakiehdotukset ja niiden eteneminen pysähtyvät ja siksi on ollut syytä etsiä tähän vastaus. Oikeuskanslerinvirasto on omilla verkkosivuillaan (2019) antanut lausunnon hallituksen kaatumisesta ja sen seurauksista. Vaikka hallitus on tuolloin jättänyt eronpyyntönsä, se jatkaa olemassaoloa toimitusministeriön muodossa, mutta sillä ei ole vaikutusta eduskunnan toimivaltaan ja sen kykyyn vireillä olevien lakien hyväksymiseen. Vaalikauden päättymisen vuoksi raukeavia lakeja ovat sellaiset lakiehdotukset, jotka ovat olleet keskeneräisiä eduskunnan käsittelyn aikana. Kansainvälisten asioiden

käsittely ei kuitenkaan keskeydy tästä syystä. Seuraavan hallituksen tehtävänä on tehdä päätös, viekö se asian uudelleen eduskunnalle esiteltäväksi. Tämän perusteella siis osa lakiehdotuksista on jo säädetty ja saaneet lainvoiman, ja osa on astumassa voimaan myöhemmässä vaiheessa. Hallituksen kaatuminen ei ole este niiden voimaantumiselle.

8.2 Tutkimustulokset

Tutkimuksessa kävi ilmi, että koko Salon kaupungin alueella oli tutkimushetkellä oppilaita yhteensä 5345 ja tästä määrästä oli yhteensä 1105 eli 20,67 % sellaista oppilasta, joiden huoltajilla on yhteishuoltajuus ja huoltajat asuvat eri osoitteessa. Kuljetusoppilaita oli tutkimushetkellä kaikkiaan 1674 oppilasta, joka 31,32 % koko oppilasmäärästä. Kuljetusoppilaista 287:llä eli 17,14 %:lla on vanhemmilla yhteishuoltajuus ja jotka asuvat eri osoitteessa ja joita lakimuutoksen jälkeen voitaisiin joutua kuljettamaan kahdesta kodista. Kuljetusoppilaista 125 eli 43,55 % kulkee taksilla, 108 eli 37,63 % kulkee linja-autolla ja loput 54 oppilasta eli 18,82 % sekä linja-autolla että taksilla. Lisäksi pitää ottaa myös huomioon tuo jäljelle jäävä osuus 818 oppilasta, joilla ei ole koulukuljetusetuutta, mutta yhteishuoltajuuden perusteella voisi olla oikeus kuljetukseen lakimuutoksen jälkeen tuosta toisesta osoitteesta.

Kun nykyistä tilannetta vertailtiin tilanteeseen, jossa kaikki oppilaat, jotka olisivat oikeutettu kahdesta kodista saamaan kyydin kouluun, olisi Salon kaupungin kuljetusten lisääntyminen huippuluokkaa. **Koulukuljetuksessa olevien määrä nousisi 48,46 %, joista taksikuljetusten osuus olisi 18,8 %.** Tutkimus sisälsi siis kaikki oppilaat, joiden huoltajilla on yhteishuoltajuus ja he asuvat eri osoitteissa (Kuvio 2). Vertailua ei lähdetty suorittamaan ilman koulukuljetusta olevien oppilaiden osalta tarkemmin, koska määrän oletettiin nousevan vielä rajummin.



Kuvio 2. Salon kaupungin koulukuljetusoppilaiden arvioitu määrän lisääntyminen.

Hieman tarkemmin tutkittaessa päästiin vielä lähemmäs oikeampia lukuja ja totuutta sekä kuljetusoppilaiden että ei kuljetuksessa olevien osalta. Tarkemmassa tutkimuksessa selvitettiin lisäksi huoltajien sijainteja Salossa ja Salon ulkopuolella, ja sen avulla rajattiin kuljetukseen mahdollisesti tulevia oppilaita. Lisäksi tutkittiin vielä, kuinka monta oppilasta jäisi jäljelle, kun rajataan asiaa matkan pituudella. Oletuksena tässä oli, että jos matkan pituus ei riittäisi, putoaisi kuljetustarpeiden määrä. Tutkimuksessa selvisi, että oppilaita, joilla ei ole koulukuljetusetuutta, mutta matkan pituus ylittyisi väheni huomattavasti tarkemman tutkimuksen yhteydessä. Koulukuljetuksessa olevien osalta päästiin myös tarkempaan määrään. Lisäksi voidaan todeta, että jos kaksi edellä mainittua tutkimusta yhdistettäisiin eli molemmat suodatukset tehtäisiin yhtä aikaa, saataisiin vielä pienempi tulos aikaiseksi.

Vertailuna suoritettiin myös tutkimus kahdesta erikokoisesta ja eri ympäristössä sijaitsevasta koulusta. Ensimmäisenä tutkimuskohteena oli Koulu A, jossa oppilasmäärä oli tutkimushetkellä 881 ja tästä määrästä kuljetusoppilaita oli 299 eli 33,94 % oppilaista sekä Koulu B, jossa oppilasmäärä oli tutkimushetkellä 252 ja tästä määrästä kuljetusoppilaita 107 eli 42,43 % oppilaista. Kuljetustarve oli siis Koulussa B suhteessa suurempi kuin Koulussa A, joka on paljon isompi koulu. Koulun A ja B osalta tehtiin samanlainen tutkimus kuin koko kaupungin osalta ja päästiin seuraaviin tuloksiin.

Koulussa A oli yhteensä 220 eli 24,97 % sellaisia oppilaita, joilla on yhteishuoltajuus ja he asuvat eri osoitteissa. Koulukuljetuksessa olevien määrä yhteismäärästä oli

kaikkiaan 63 oppilasta ja sellaisia, jotka eivät ole kuljetuksessa, oli 157 oppilasta. Nousua olisi tällöin kaikkiaan Koulun A koulukuljetusmäärässä yhteensä 73,58 % eli valtavan suuri nousu. Tämä selittyy ainoastaan sillä, että koulussa suhteessa määrään on paljon oppilaita, joiden vanhemmilla on yhteishuoltajuus ja he asuvat eri osoitteissa. Myös Koulun A osalta tehtiin vertailu nykytilanteen osalta suhteessa tutkimustuloksiin. Vertailussa selvisi, että pelkästään koulukuljetuksessa olevien oppilaiden kuljetusmäärä nousisi peräti 362 oppilaaseen eli 21,07 % nykyisestä määrästä ja suurin nousu olisi linja-autolla kulkevien oppilaiden määrässä. Nousu olisi tällöin 166 oppilaaseen eli 25,76 %. Vaikka taksikyyditettävien määrä olikin pieni Koulussa A, nousisi senkin kuljetusmuodon omaavien oppilaiden määrä 71 oppilaaseen eli 22,41 % (Kuvio 6).

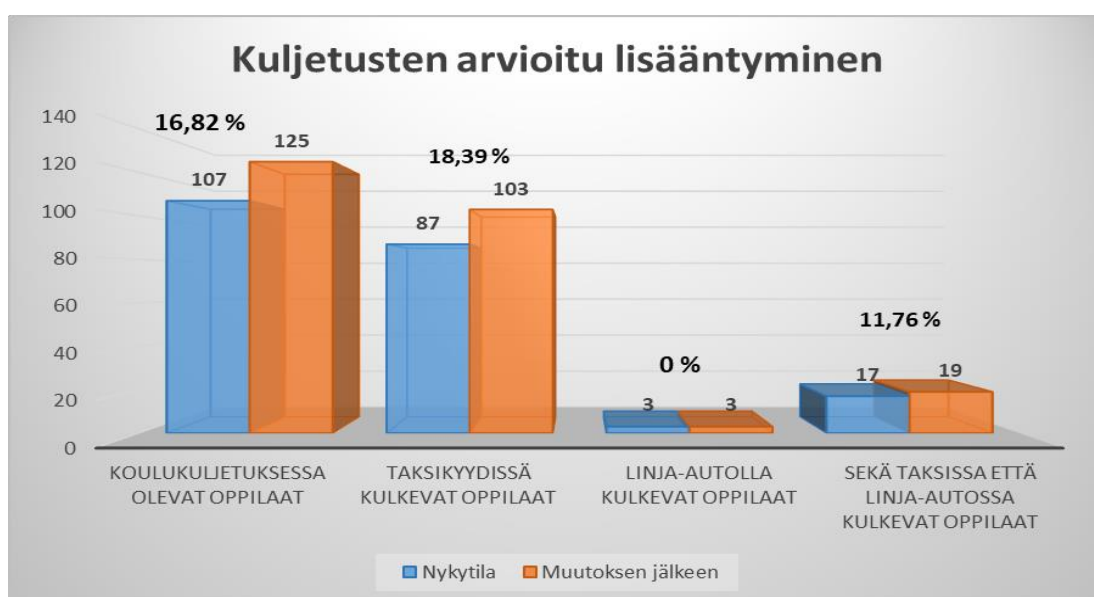


Kuvio 6. Kuljetusoppilaiden arvioitu lisäys Koulussa A

Tarkempia tutkimuksia tehdessä tarkistettiin vielä, paljonko huoltajia asuu muualla kuin Salossa. Lisäksi tarkistettiin vielä matkan pituudet eli esimerkiksi koulukuljetuksessa olevien oppilaiden osalta suhde, miten matkan pituus vaikuttaisi oppilasmäärän lisääntymiseen. Koulun A osalta ilmeni, että suurin osa kuljetettavista on linja-autolla matkustavia oppilaita. Tällöin myös mahdollisesti kyseinen kuljetusmuoto onnistuisi helpommin ko. koulun kohdalla, riippuen tietysti missä toinen huoltajista asuu.

Koulussa B oli tutkimushetkellä kaikkiaan 252 oppilasta. Koulukuljetuksessa heistä oli 107 oppilasta eli 42,43 % oppilasmäärästä. Yhteishuoltajuuden omaavia (huoltajat eri osoitteissa) oppilaita oli kaikkiaan 44 oppilasta eli 17,46% oppilasmäärästä. Kuljetuksessa tästä 44 oppilaasta oli ainoastaan 18 ja niitä, jotka eivät ole kuljetuksessa oli

yhteensä 26 oppilasta. Taksikydyissä koulukuljetettavien määrästä oli kaikkiaan 16 eli 88,89 %, siis suurin osa. Kun vertailtiin saatuja tuloksia koulukuljetuksessa olevien kuljetettavien nykytilaan, kuljetettavien määrä nousisi 125 oppilaaseen eli nousu olisi 16,82 %. Tässä tutkittavassa koulussa painopiste löytyi taksikuljetuksista, joiden määrä nousisi nykyisestä 103 oppilaaseen eli 18,39 %. Linja-autolla kulkevien oppilaiden määrä ei muuttuisi mihinkään, mutta sekä linja-autossa että taksissa kulkevien osuus nousisi parilla oppilaalla eli 11,76 %. Tutkimustuloksissa selvisi, että kyseisessä koulussa oli kokonaisvaltaisesti suhteessa paljon vähemmän sellaisia oppilaita, joilla on yhteishuoltajuus ja vanhemmat asuvat eri osoitteissa.



Kuvio 10. Kuljetusten arvioitu lisääntyminen Koulussa B.

Koulun B osalta tutkittiin myös etävanhempien asumispaikkakuntaa ja lisäksi samoin kuin koko kaupungin ja matkojen pituuksia sekä niiden vaikutusta todellisiin kuljetusmääriin.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Eduskunta on siis tehnyt HE 882018 vp: pohjalta tehnyt omat ratkaisunsa ja tietyt lapsen huoltoa ja tapaamista käsittelevät lait sekä muita asian liittyviä lakeja on jo

muutettu, jotta perheiden tilanne paranisi tietyiltä osin. On hyväksyttävää, että lasten oikeuksia pyritään kaikin tavoin parantamaan ja pitämään yllä, mutta tiettyjen etuuksien ja palveluiden parantaminen toisi tullessaan selvästi haasteita kunnille ja kaupungeille. Kuntien kuljetuskustannukset ovat valtakunnan tasolla merkittävä asia tämän etuuden myöntämisessä. Monessa kunnassa/kaupungissa kuljetusoppilaiden määrä on suuri suhteessa kokonaisoppilasmäärään ja kuntien lakkauttaessa kouluja oppimisympäristöselvitysten yhteydessä ja säästösyistä, lisääntyy myös kuljetusoppilaiden määrä ja kuljetettavat matkat. Kun tähän kuljetettavien oppilaiden määrään lisättäisiin vielä vuoroasumisen vuoksi kahdesta kodista kuljetettavien oppilaiden määrä, kuljetuskustannukset nousisivat räjähdysmäisesti ylös useassa kunnassa. Jos vuoroasumiseen liittyvien etuuksien ja palveluiden saamista ei rajoitettaisi lainkaan, myös lähikouluperiaatteen käsite muuttuisi.

Tätä opinnäytetyötä kirjoitettaessa moni asia on muuttunut. Kuljetusperiaatteet olivat vuodelta 2017, joten niitä uudistettiin maaliskuussa ja periaatteissa on nyt aiemman sijaan määritelty, että ensisijainen kuljetusmuoto ehtojen täytyessä on linja-auto. Kaupungissa käynnistyy 8.8.2019 alkaen uusi oma laajennettu joukkoliikennelinjasto, jolla parannetaan jonkin verran jo olemassa olevien kuljetusoppilaiden kulkemista mm. matka-aikojen suhteen. Oppilaille, jotka sijoitetaan joukkoliikenteeseen, annetaan matkakortti, joka sisältää 2 matkaa/päivä ja sillä voi matkustaa kouluun ja kotiin. Kortissa on myös vaihto-oikeus, jonka kanssa pystyy vaihtamaan linjalta toiseen matkan aikana, jos se on tarpeen. Kortti leimataan jokaisen linja-autoon nousun yhteydessä. ” (Salon kaupungin www-sivut 2019.) Vielä nyt keväällä taksikuljetuksessa olevien oppilaiden määrä (665) oli suurempi kuin linja-autokuljetuksessa olevien oppilaiden määrä (605) ja lisäksi oli vielä sellaisia oppilaita, joita kuljetettiin sekä linja-autolla että taksilla kouluun (404). Periaatteiden muuttuessa syksystä alkaen, myös kuljetusmuotojen painopiste muuttuu eli mahdollisimman moni oppilaista saa käyttöönsä matkakortin koulumatkojen kulkemiseen.

Linja-autokuljetus tuo kustannussäästöä vuoroasumistilanteessa olevien lasten koulukuljetuksiin, mutta myös sujuvuutta kuljetusten järjestämiseen paremmin kuin taksikuljetus. Johtavan liikennepalveluasiantuntijan laskemien mukaan (2019) taksioppilaan vuotuinen kustannus on keskimäärin 2636,00 euroa vuodessa, kun taas linja-autolla kulkevan oppilaan kustannus vuodessa on ainoastaan 1/3 osaa taksioppilaan

kustannuksista eli 794,00 euroa. Kuten tutkimustulokset osoittavat, on Salon kaupungin osalta saadut tutkimustulokset varsin merkittäviä vuoroasumisen ja kuljetusten osalta. Valtakunnallisesti voidaan todeta, että yli 48 % nousu kuljetusoppilaiden määrässä nostaisi kuljetuskustannukset samalla tavalla ylös. Jos mietitään pelkästään, että kaikki 297 jo koulukuljetuksessa olevat oppilasta, joilla on yhteishuoltajuus, tarvitsisivat kyydin kouluun myös toisesta osoitteesta. Taksioppilaiden määrä oli tutkimuksen perusteella 125, joten vuotuinen kustannusnousu olisi tällöin johtavan liikennepalveluasiantuntijan laskelmien perusteella olisi noin 329 500,00 euroa. Linja-autolla matkustavien oppilaiden määrä oli tutkimuksen perusteella 108, jolloin vuotuinen kustannusten korotus olisi mahdollisesti noin 85 700,00 euroa. Lisäksi on vielä sekä linja-autolla että taksilla kulkevat oppilaat, joita oli 54, joiden matka taittuu noin puolet viikosta linja-autolla ja toinen puoli on taksimatkoja, joten kustannukset nousisivat noin 192 00 euroa. Lisäksi matkustuksen hinta linja-autokuljetuksessa on aina tasahintainen eli tasa-taksa. Tämä tarkoittaa sitä, että kulkee sitten mistä tahansa kaupungin alueelta toiselle, hinta on aina sama. Toisena vaihtoehtona vuoroasumistilanteessa kuljetuksen järjestämiseen on saattokorvauksen maksaminen etähuoltajalle, joka kuljettaa oppilaan väestön mukaiseen lähikouluunsa. Huoltajalle maksetaan vuosittaisen verottajan mukaisen määrittelemän kilometrikorvauksen hinta/km. Tämä vaihtoehto olisi kaupungille halvempi kuin taksikuljetuksen järjestäminen.

Tämän perusteella voidaan siis sanoa, että taksikuljetus on joukkoliikennettä paljon kalliimpi kuljetusvaihtoehto. Tähän on myös lisättävä se tosiasia, että liikennepalveluissa joutuu vuosittain myös suorittamaan niin sanottua minikilpailutusta. Kilpailutukset johtuvat siitä, että olemassa oleva kuljetuskapasiteetti ei aina riitä kattamaan joillain alueilla kesken vuotta kunnassa ja kuntaan muuttavien oppilaiden kuljetustarvetta taksilla eikä myöskään silloin, kun oppilaalle tarvitaan yksityiskyytejä kouluun ja takaisin kotiin. Tällaisen yksittäisen kuljetettavan oppilaan kilpailutettu hinta voi olla tällöin, riippuen kuljetettavasta matkasta ja kuljetustarpeen laadusta, esim. kevätlukuvuoden ajalta n. 9 900,00 - 14 000,00 euroa/5 kk.

Tällä hetkelläkin kuljetuksessa on mukana muutamia oppilaita, joilla on vuoroasumistilanne ja he ovat vain niinä viikkoina kyydissä mukana, kun heillä on oikeus käyttää kuljetusta eli väestörekisterin osoittamasta osoitteesta ja vuoroviikkoina heille varattu paikka on tyhjillään, mutta siihen ei voida ottaa ketään muutakaan kyytiin. Jos kuljetus

järjestettäisiin myös toisesta osoitteesta, pahimmassa tapauksessa oppilas olisi siis myös jossain toisessa taksissa ja ehkäpä vielä eri liikennöitsijän kyydissä. Tämä tuotaisi hankaluuksia muistamisessa liikennepalveluissa ja myös liikennöitsijän olisi hankala muistaa milloin kuuluu missäkin taksissa oppilaan olla. Sairaustapaukset vielä sekoittaisivat asiaa entisestään. Jos vuoroasumisen kuljetus mahdollistettaisiin kahdesta kodista, kustannukset nousisivat myös siitä syystä, että tarvittavaa henkilöstökapasiteettia ei olisi monessakaan kunnassa kuljetusten hoitamiseen ja ohjelmamuutokset olisivat tarpeellisia. Kaikkia tarvittavia asioita ohjelmat eivät kykene suorittamaan ja voi kestää hyvinkin kauan, ennen kuin sellaista ohjelmaa pystytään kehittämään.

Tutkimustulokset, jotka tutkimuksessa saatiin selville, eivät kuitenkaan ole koko totuus. Etuutta myönnettäessä huomioon otetaan mm. perusopetuslain 32 § mukaiset säädökset sekä Salon kaupungin koulukuljetuseriaatteen. Lisäksi on myös huomiotava, että erotilanteissa huoltajien on tehtävä kirjallinen sopimus vuoroasumisesta ja yhteishuoltajuudesta joko sosiaalilautakunnan tai tuomioistuimen vahvistamana, eivätkä läheskään kaikki sitä tee. Myös huoltajien elämäntilanteet vaikuttavat asiaan ja samoin myös lasten yhteishuoltajuudesta tehty sopimuksen sisältö, joka ei välttämättä ole edes vuoroviikoiksi tehty, vaan voi vaihdella hyvinkin paljon.

Tutkimusta voitaisiin myös taulukon ja paikkatiedon hallintaohjelman avulla jatkaa vielä eteenpäin, jolloin saataisiin vieläkin tarkempia lukuja selville. Jos taulukkoon olisi otettu mukaan vielä oppilaan luokka-aste, olisi voitu vertailla matkan pituuksia, luokkia sekä huoltajien osoitteita keskenään, jolloin olisi saatu selville matkan pituudesta vielä tieto siitä, kuuluuko koulukuljetus tietystä osoitteesta. Tässä olisi apuna tarvittu matkojen mittausta sekä paikkatiedon hallintaohjelmaa. Viemällä ohjelmaan osoitteita absoluuttiseksi pisteeksi, niitä olisi verrattu ns. oppilaaksiottoalueeseen ja saatu tarkkoja määriä miten pitkistä matkoista ja mistä suunnasta oppilas kulkisi kouluun toisesta kodista. Tällä menetelmällä voitaisiin tarkistaa koulukuljetusoikeutta matkan pituuteen verrattuna.

Toimeksiantajan mielestä tutkimus osoittautui hyväksi keinoksi löytää vastauksia askarruttaviin kysymyksiin ja se toi selvyyttä myös lakimuutoksen ongelmiin. Lisäksi tutkimuksella voitiin osoittaa vaikutukset kuljetusten kasvuun ja sitä kautta kustannusten nousuun. Tutkimus tuotti Salon kaupungin liikennepalveluille tärkeää tietoa

oppilaskuljetusten merkityksestä, nykytilanteesta ja järjestelmien käytettävyydestä. Samalla todetaan, että tutkimuksella on merkitystä myös muille kunnille ja kaupungeille, jotka painivat samojen haasteiden kanssa. Tutkimus on sen vuoksi merkittävä myös valtakunnallisella tasolla mitattuna.

LÄHTEET

Ahola, T. 2019. Johtava liikennepalveluasiantuntija, Salon kaupunki. Henkilökohtainen tiedonanto 10.2.2019.

Alasuutari, Pertti. 2011. Laadullinen tutkimus 2.0. 4. uud. p. Riika: InPrint.

Anttila, P. 2006. Tutkiva toiminta ja ilmaisu, teos, tekeminen. Hamina: Akatiimi Oy.

Anttila, P. 2009. Tutkiva toiminta ja ilmaisu, teos, tekeminen. Hamina: Akatiimi Oy.

Eduskunnan apulaisoikeusasiamiehen ratkaisu. 2006. Dnro 326/4/05. 23.11.2006. Viitattu 4.3.2019. <https://www.oikeusasiamies.fi/fi/ratkaisut/-/eoar/326/2005>.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta, 26.4.2016, 2016/679, EUVL L 119, 4.5.2016, 1.

EV 175/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi lapsen huollosta ja tapaamis-oikeudesta annetun lainmuuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Filppu, M. 2018. Eroperheiden lasten koulukyytitarve kasvaa vuoroasumisen yleistyessä. Salon seudun sanomat. Viitattu 9.4.2019. <https://www.sss.fi/2018/10/eroperheiden-lasten-koulukyytitarve-kasvaa-vuoroasumisen-lisaantymisen-myota/>.

Ijäs, J. 2017. Lapsilisä jatkossa eroperheiden lasten molemmille vanhemmille? – Saarikko: ”Lainsäädäntö ei saisi asettua hyvän vanhemmuuden esteeksi”. Demokraatti 21.12.2017. Viitattu 19.12.2019. <https://demokraatti.fi/kategoria/uutiset/politiikka>.

Hallintolaki 6.6.2003/434 muutoksineen.

Hakalehto, S. 2015. Lapsen oikeudet koulussa. Helsinki: Kauppakamari. <https://samk.finna.fi/Record/tyrni.124253>.

HE 88/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi lapsen huollosta ja tapaamis-oikeudesta annetun lainmuuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009, Tutki ja kirjoita. 15. uud. p. Helsinki: Tammi.

Häkkänen, A. & Saarikko, A. 2017. Lapsen etu painottuu lainuudistuksessa. Helsingin Sanomat 18.12.2017. Viitattu 19.2.2019. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000005494031.html>.

Ilmonen, K., Kaikko, K., Lamberg, K., Määttänen, L., Mäenpää, E., Paju, P. & Juurikko, A. 2018. Etuudet ja palvelut lasten vuoroasumistilanteissa - lasten vuoroasumista selvittäneen työryhmän loppuraportti. Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus. Viitattu 21.1.2019. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160840/STM_rap_18_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Kajaanin kaupungin koulukuljetusopas 2014. Viitattu 17.2.2019. http://www.kajaani.fi/sites/default/files/koulukuljetusopas_uusi_2.1.2014.pdf.

Kajavalta, H. 2014. Kaksi kotia: Vuoroasuminen lapsen näkökulmasta. AMK-opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Viitattu 13.5.2019. <https://www.theseus.fi/handle/10024/84278>.

KHO 2006:10.

KHO 17.11.2016 Dno 3060/3/15.

Kotikuntalaki 11.3.1994/201 muutoksineen.

Koulukyytiä ei saa kahdesta kodista, vaikka lapsi asuisi vanhemmillaan vuoroviikoin – "Asian selvittäminen aloitettu". 2018. Helsingin uutiset. 23.8.2018. Viitattu 28.11.2018. <https://www.helsinginuutiset.fi>.

Kouvolan kaupungin lasten ja nuorten lautakunnan pöytäkirja 16.5.2018. Viitattu 10.4.2019. <http://ep.kouvola.fi/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetings&id=161623>.

Kuopion kaupungin Kasvun ja oppimisen palvelualueen tiedot huoltajille 2018. Viitattu 17.2.2019. https://www.kuopio.fi/documents/7369547/7447543/Koulukuljetusohje_huoltajille/0d6a4e41-9d66-4e47-a396-6bf4ad9daa78.

Kurikan kaupungin koulukuljetusperiaatteet 2016. Viitattu 17.2.2019. <http://www.kurikka.fi/files/Tiedostot/Koulukuljetusperiaatteet.pdf>.

Kurttila, T. 2018. Lapsiasiavaltuutetun lausunto lasten vuoroasumisesta. LAPS/8/2016. Viitattu 23.2.2019. http://lapsiasia.fi/wp-content/uploads/2018/02/LAPS_lausunto_vuoroasuminen_15022018.pdf.

Laki lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta 8.3.1983/361 muutoksineen.

Laki väestötietojärjestelmästä ja väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista 21.8.2009/661 muutoksineen.

Lapin kansan verkkosivut 2018. Koulukuljetus molemmista kodeista. Viitattu 29.3.2019. <https://www.lapinkansa.fi/uusirovaniemi/lukijalta-koulukuljetus-molemmista-kodeista-15675850/>.

LaVM 12/2018 vp. Lakivaliokunnan mietintö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

"Miksi pitää jakaa vanhemmat kahteen kastiin?" – lakiesitys antaa erolapsille viimein kaksi eri osoitetta, mutta saa silti kipakkaa kritiikkiä. 2018. Helsingin uutiset. 17.8.2018. Viitattu 28.11.2018. www.helsinginuutiset.fi.

MultiPrimus (versio W4.59.5). 2019. Helsinki: Visma InSchool.

Nurmijärven kunnan Sivistyslautakunnan pöytäkirja 13.12.2018. Viitattu 17.2.2019. https://www.nurmijarvi.fi/kuntatieto_ja_paatoksenteko/paatoksenteko/esityslis-tat_ja_poytakirjat.

Oikeusministeriön työryhmän raportti 47/2017. Lapsenhuoltolain uudistaminen. Työryhmän mietintö. Viitattu 17.1.2019. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/80751/OMML_47_2017_Lapsenhuolto.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Opetushallitus. 2007. Koulukuljetusopas. Viitattu 30.1.2019. https://www.oph.fi/download/46661_koulukuljetusopas.pdf.

Opetushallitus. 2011. Koulukuljetusopas 2011. Viitattu 30.1.2019. https://www.oph.fi/download/136702_Koulukuljetus_opas_2011.pdf.

Parsons, A. 2018. Sosiaali- ja terveysministeriön muistio – Vuoroasuminen ja sosiaaliturvaetuudet. Viitattu 3.2.2019. <https://www.edus-kunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2018-AK-222894.pdf>.

Perusopetuslaki 21.8.1998/628 muutoksineen.

Pitkäranta, A. 2009. Työkirja laadullisen tutkimuksen tekijälle. Satakunnan ammattikorkeakoulu.

Puhakka, K. 2018. Kaupunki selvitti avioerolapsille koulukyytejä kahteen eri osoitukseen – Lautakunnassa ei esitetä uuteen järjestelmään siirtymistä. Kouvolan sanomat. Viitattu 10.4.2019. <https://kouvolangsanomat.fi/uutiset/lahella/80ef6b37-9492-424f-8f7c-ab9c0e9591b1>.

Raaseporin kaupungin koulukuljetusperiaatteet. 2019. Viitattu 10.4.2019. <https://www.raseborg.fi/wp-content/uploads/2019/03/Koulukuljetusperiaatteet-1.4.2019.pdf>.

Rantala, K & Sarasoja, L. 2015. Katsauksia 2/2015. Ero lapsiperheessä: Elatus, sopiminen ja vuoroasuminen. Helsingin Yliopisto: Kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutti.

Salon kaupungin kaupunginhallituksen pöytäkirja 21.5.2018.

Salon kaupungin kaupunginhallituksen pöytäkirja 18.6.2018.

Salon kaupungin koulukuljetusperiaatteet. 2019. Viitattu 12.5.2019. <http://www.salo.fi/attachements/2017-05-10T13-18-31446.pdf>.

Salon kaupungin opetuslautakunnan pöytäkirja 12.6.2018.

Salon kaupungin talousarvio 2018, taloussuunnitelma 2018-2020 sekä investointiohjelma 2018-2021. Viitattu 26.5.2019. <https://www.salo.fi/kaupunkijahallinto/strategiajatalous/talousarviotjasuunnitelmat/>.

Salon kaupungin talousarvio 2019, taloussuunnitelma 2019 – 2021 sekä investointiohjelma 2019-2023. Viitattu 26.5.2019. <https://www.salo.fi/kaupunkijahallinto/strategiajatalous/talousarviotjasuunnitelmat/>.

- Salon kaupungin tilinpäätös vuodelta 2017. Viitattu 9.5.2019.
<https://www.salo.fi/kaupunkijahallinto/strategiajatalous/tilinpaatokset/>.
- Salon kaupungin www-sivut. 2019. Waltti -korttijärjestelmä. Viitattu 19.5.2019.
<https://www.salo.fi/liikennejakartat/liikennepalvelut/koulukuljetukset/52706.aspx>.
- Someron kaupungin koulukuljetusopas. 2015. Viitattu 10.4.2019. <https://www.somero.fi/client/somero/userfiles/-34-koulukuljetusopas-2015.pdf>.
- Someron kaupungin koulukuljetusopas. 2019. Viitattu 10.4.2019. <https://somero.fi/client/somero/userfiles/koulukuljetusopas-2019.pdf>.
- Sosiaali- ja terveysministeriön työryhmän raportti 2018. Viitattu 21.9.2018.
http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160840/STM_rap_18_2018.pdf.
- StVL 6/2018 vp. Sosiaali- ja terveystieteiden valtiokunnan lausunto Lakivaliokunnalle Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi lapsen huollosta ja tapaamisoikeudesta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.
- Suomen perustuslaki 11.6.1999/731 muutoksineen.
- Söderholm, M. 2016. Liikenneturvallisuuskartoitus koulukuljetettävien reiteistä Salon kaupungissa. AMK-opinnäytetyö. Hämeen ammattikorkeakoulu. Viitattu XXX.
<https://www.theseus.fi/handle/10024/105656>.
- Tornion kaupungin verkkosivut 2019. Koulukuljetusten järjestäminen. Viitattu 26.5.2019. <https://www.tornio.fi/kasvatus-ja-opetus/opetuspalvelut/perusopetus/koulumatkat-ja-kuljetukset/>.
- Valtiolle.fi www-sivut. 2019. Korkein hallinto-oikeus. Viitattu 9.5.2019.
https://www.valtiolle.fi/fi-FI/Tyonantajat_ja_tyontekijat/Oikeusministerio/Tuomioistuimet.
- Visma InSchool www-sivut. 2019. MultiPrimuksen, Kurren ja Wilman ohjesivut. Viitattu 3.5.2019. <http://help.starsoft.fi/indexcbe0.html?q=node/14365>.
- YK:n yleissopimus lapsen oikeuksista 60/1991. Viitattu 3.3.2019. https://unicef.studio.crasman.fi/pub/public/pdf/LOS_A5fi.pdf.
- Ylen verkkosivut 2018. Hallitus kaatui – katso päivän tapahtumat kahdessa minuutissa. Viitattu 11.4.2019. <https://yle.fi/uutiset/3-10680389>.
- Ylöjärven kaupungin koulukuljetusperiaatteet 2016. Viitattu 17.2.2019.
https://www.ylojarvi.fi/site/assets/files/12572/yl_j_rven_kaupungin_esi-ja_perusopetuksen_koulukuljetusperiaatteet.pdf.