



**LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU**  
*Lahti University of Applied Sciences*

# OPPILASKULJETUSPERUSTEIDEN KEHITTÄMINEN JA OHJEISTUS SIDOSRYHMILLE

Case: Oriveden kaupunki kasvatus- ja opetuspalvelut

LAHDEN  
AMMATTIKORKEAKOULU  
Liiketalouden ala  
Liiketoimen logistiikan koulutusohjelma  
Opinnäytetyö  
Kevät 2012  
Minna Lehti

Lahden ammattikorkeakoulu  
Liiketoimen logistiikan koulutusohjelma

LETHI MINNA

Oppilaskuljetusperusteiden kehittäminen  
ja ohjeistus sidosryhmille  
Case: Oriveden kaupunki kasvatus- ja  
opetuspalvelut

Liiketoiminnan logistiikan opinnäytetyö, 76 sivua, 17 liitesivua

Kevät/ 2012

TIIVISTELMÄ

---

Tässä opinnäytetyössä perehdyn Oriveden kaupungin oppilaskuljetuksiin. Työn tarkoituksena on selkeyttää oppilaiden koulukuljetusten perusteita Oriveden kaupungin kasvatus- ja opetuspalveluille. Perusteiden avulla luon yhdenmukaiset käytännöt sekä tasapuolisen kohtelun oppilaiden oppilaskuljetuksista päätettäessä. Lisäksi tarkoitukseni on saada uusi ohjeistus kouluille, kuljetusoppilaiden huoltajille, kuljetusoppilaille sekä kuljettajille.

Työn teoriaosuudessa avaan perusopetuslain määräämät velvollisuudet kunnille oppilaskuljetuksia järjestettäessä. Lisäksi selvitän Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksia oppilaskuljetusten kuormausmääräyksistä sekä alkolukosta. Tässä osuudessa tuon esille vielä muitakin lakeja, asetuksia sekä perusteita, joita on otettava huomioon kuljetuksia järjestettäessä. Oriveden lähikuntien oppilaskuljetusperusteita vertailemalla ja Oriveden tilannetta selvittämällä kokoaan Oriveden kaupungille sopivat oppilaskuljetusperusteet. Kvalitatiivisen opinnäytetyön menetelmänä käytän kyselyä Oriveden kouluilta ja oppilaskuljetuksia hoitavilta autoilijoilta sekä haastattelua Oriveden kaupungin kasvatus- ja opetusjohtajalta. Osallistuvalla havainnoinnilla on suuri merkitys tässä työssä.

Tutkimuksen tuloksena Oriveden kasvatus- ja opetuspalveluille laaditaan alueelle sopivat oppilaskuljetusperusteet, joiden pohjalta oppilaiden maksuton koulukuljetus määräytyy. Oppilaskuljetusperusteissa on määritelty oppilaiden maksuttoman kuljetuksen kilometrirajat, teiden vaarallisuuden mittaamiseen käytettävät perusteet sekä seikat, jotka tekevät oppilaan matkasta liian rasittavan tai vaarallisen. Tämän lisäksi oppilaskuljetusten sidosryhmät, huoltajat, oppilaat, koulut, kuljettajat ja kasvatus- ja opetuspalvelutoimisto saavat ohjeistuksen, jossa määritellään kunkin sidosryhmän oikeudet ja velvollisuudet. Kaikkien sidosryhmien yhteisenä velvollisuutena on tehdä oppilaan kuljetuksesta miellyttävä ja turvallinen osa koulupäivää. Tämä toteutetaan ohjeistuksen avulla.

Avainsanat: koulukuljetus, oppilaskuljetus, perusopetus, Oriveden kaupunki, oppilaskuljetusperusteet, koulukuljetusperusteet, kasvatus- ja opetuspalvelut

Lahti University of Applied Sciences  
Degree Programme in Business Logistics

LEHTI, MINNA:

The developing and instructing of school transportation premises to the concerned interest groups

Case: the City of Orivesi Department of Education

Bachelor's Thesis in Business Logistics 76 pages, 17 appendices

Spring 2012

ABSTRACT

---

This thesis looks into student transportation within the City of Orivesi. The purpose of the study is to clarify the basics of student transportation for the educational service of the City of Orivesi. At the same time, the study aims to create a uniform practice of student transportation, one that guarantees equal treatment for all students, which the Orivesi Department of Education can utilize when making decisions regarding student transportation. In addition, the aim of this thesis is to give the schools, parents, students and bus and taxi driver's instructions for the practice.

The theoretical part of the study specifies more clearly the duties stipulated by law that municipalities have concerning student transportation. Furthermore, regulations about alcohol ignition interlocks and loading regulations concerning student transportation set by the Ministry of Transportation and Communications are researched. This part also deals with regulations and premises that must be taken into consideration when handling the transportation arrangements. In comparing the similar premises of the school transportation system in the municipalities in the immediate surrounding area of Orivesi, it is possible to prepare a suitable student transportation model for the specific needs of Orivesi. The method used to collect data was to send a questionnaire to the drivers involved in student transportation to and from the schools as well as to interview the Head of Education services in Orivesi.

As a result of this study, a suitable model for student transportation is drawn for Orivesi Department of Education. Specific criteria concerning specific boundaries of distances, regulations measuring the danger factors on the roads as well as other concerns which may make the journey to school too dangerous or arduous are defined in the premise of school transportation. Moreover, interest groups working in student transportation are also given instructions which clarify the rights and the responsibilities of each interest group. It is a joint responsibility of all the interest groups involved is to make the student transportation a pleasant and safe part of a school day.

Key words: school transportation, student transportation, primary and secondary education, the city of Orivesi, the premises of student transportation, the premises of school transportation, Department of Education

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen tausta	1
1.2	Tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset	3
1.3	Tutkimusmenetelmät	5
1.4	Opinnäytetyön rakenne	8
2	OPPILASKULJETUSTEN HISTORIAA	10
2.1	Kansakoululaki	10
2.2	Täydentävät asetukset	10
2.3	Koululaisautonkuljettajan käsikirja vuodelta 1971	14
2.4	Koululaisautonkuljettajan käsikirja vuodelta 1978	15
2.5	Koulukuljetusopas vuodelta 2007 sekä 2011	16
3	OPPILASKULJETUKSIA SÄÄTELEVÄT LAIT JA ASETUKSET	18
3.1	Perusopetuslaki	18
3.2	Joukkoliikennelaki	20
3.3	Liikenne- ja viestintäministeriön asetus	20
3.4	Tieliikennelaki	21
4	ORIVEDEN YMPÄRISTÖKUNTIEN OPPILASKUJETUSPERUSTEET	22
4.1	Jämsän kaupunki	23
4.2	Tampereen kaupunki	26
4.3	Juupajoen kunta	27
4.4	Mänttä-Vilppulan kaupunki	27
4.5	Kangasalan kunta	30
4.6	Yhteenvedo kuntien oppilaskuljetusperusteista	32
5	CASE ORIVEDEN KAUPUNKI	35
5.1	Koulukuljetusten järjestämistavat	36
5.2	Orivedellä käytetyt kuljetusperiaatteet	38
6	ORIVEDEN KAUPUNGIN OPPILASKULJETUSPERUSTEET	39
6.1	Oppilaan vakituinen osoite ja lähikoulu	39
6.2	Koulumatkan mittaaminen	41
6.3	Maksuttoman oppilaskuljetuksen kilometrirajat	43
6.4	Koulumatkan vaarallisuusluokitus	45

6.4.1	Petoeläinhavainnot	45
6.4.2	Koulumatkan vaarallisuus	47
6.4.3	Muut syyt	52
7	ORIVEDEN KAUPUNGIN OPPILASKULJETUSOHJEISTUS SIDOSRYHMILLE	55
7.1	Vuoden 2010 kysely kuljetusoppilaiden huoltajille	55
7.2	Kysely 2011 kouluille ja kuljettajille oppilaskuljetusohjeistuksesta	58
7.2.1	Ohjeistus kouluille	59
7.2.2	Ohjeistus kuljettajille	62
7.2.3	Ohjeistus huoltajille	64
7.2.4	Kuljetusoppilaan ohjeistaminen	65
7.2.5	Kasvatus- ja opetuspalvelutoimiston ohjeistus	68
7.2.6	Kuljetusperusteiden ja ohjeiden hyödyt sekä vapaa sana	69
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	70
9	YHTEENVETO	72
	LIITTEET	79

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen tausta

Julkisen sektorin, kuntien ja kaupunkien kuljetuksia säädellään useilla eri laeilla, esimerkiksi Joukkoliikenne-, Perusopetus- ja Tieliikennelaki. Lakeja täydennetään erilaisilla asetuksilla. Esimerkiksi Tieliikennelakia täydennetään Tie ja liikenne-ministeriön asetuksella oppilaskuljetuksia käyttävien autojen kuormituksesta. Osa kuljetuspalveluiden järjestämisestä on niin kutsuttua ensisijaisesti järjestettäviä, eli palvelun käyttäjällä on subjektiivinen oikeus kyseiseen palveluun. Tällaisia pakollisia kuljetuspalveluita ovat esimerkiksi koulukuljetukset sekä vammaispalvelukuljetukset. Lisäksi kunnat järjestävät itsenäisesti sisäistä joukkoliikennettä. Henkilökuljetusten lisäksi kunnissa kuljetetaan ruokaa sekä tavaroita. Näiden kuljetusten tarve vaihtelee kunnittain.

Kuntaliiton koulukuljetuskyselyn mukaan kunnat käyttävät Suomessa noin 121 miljoonaa euroa koulukuljetusten järjestämiseen vuonna 2010 (Karvonen 2012). Tällaisten kustannusten tehokas seuranta ja suunnittelu ovat jokaiselle kunnalle tärkeitä. Tämän takia tarkkaan harkitut oppilaskuljetusperusteet Perusopetuslain § 32 tarkennuksena voivat säästää kunnissa rahaa, mutta myös helpottaa oppilaiden, huoltajien sekä koulujen ja kuljettajien työtä (Saavola 2011).

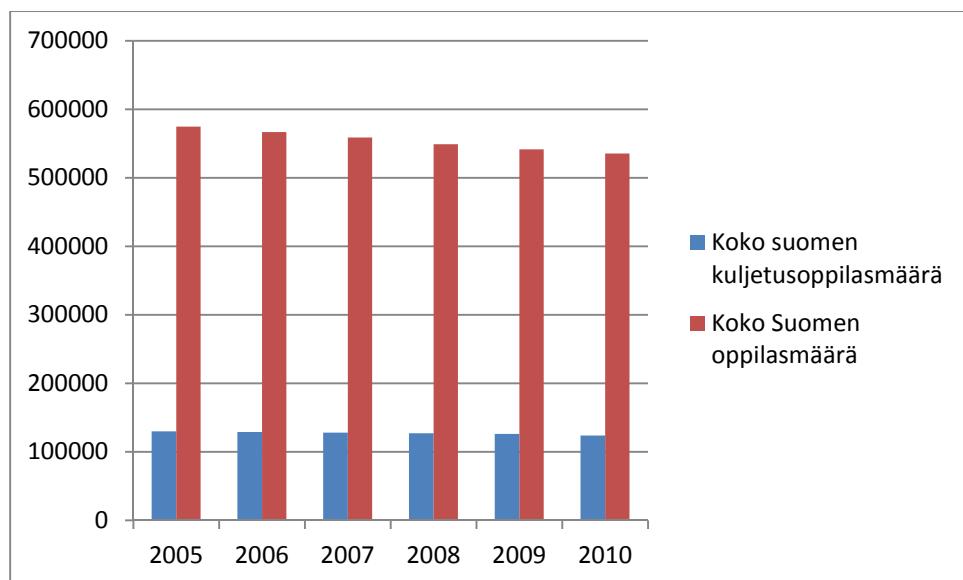
Koulukuljetusseminaarissa Tampereella 9. – 10.2.2012 oli koolla joukko oppilaskuljetukseen erikoistuneita luennoitsijoita sekä oppilaskuljetusten parissa työskenteleviä julkisen sektorin työntekijöitä. Seminaarissa käytiin läpi oppilaskuljetusten lainsäädäntöä, oikeustapauksia sekä esiteltiin ja etsittiin ratkaisuja oppilaskuljetusten ongelmiin.

Tampereen seminaarissa Juha Karvonen Kuntaliitosta avasi kunnille joulukuussa 2011 tehdyn kyselyn tuloksia. Kysely oli lähetetty 319 kunnalle ja siihen vastasi 218 kuntaa, vastausprosentti oli 68 %. Kyselyssä kartoitettiin kunten koulukuljetusmenojen suuruutta, joka oli vuonna 2010 keskimäärin 565 485 € / kunta. Tämä on oppilasta kohden vuodessa 1653 €. Kunnittain kustannuksissa per oppilas

on suuria vaihteluita, halvimmissa kunnassa Oulunsalossa käytetään kuljetuksiin 681 € ja kalleimmassa kunnassa tämä summa oli peräti 18 000 €. Kalleimman kunnan nimeä ei mainittu. Kustannuksissa on suuria eroja, joita voidaan selittää kunnan koolla ja asukastiheydellä sekä kouluverkon laajuudella. (Karvonen 2012.)

Kustannusten nousu on monen eri tekijän summa. Esimerkiksi koko Suomen linja-autokustannukset ovat 669,5 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä luvusta 55,2 % menee linja-autoliikenteen henkilöstökuluihin. Polttoainekustannukset ovat viimeisen vuoden aikana nousseet noin 10 %. (Saavola 2012.)

Karvonen toi esille seminaarissa Tampereella kustannusten nousun, johon kunnat ovat palvelua järjestäessään varoittamatta joutuneet. Linja-autoliikenteen kustannusten nousun lisäksi tähän on vaikuttanut 2007 poistunut taksien taksataulukko, joka vapautti taksien hinnoittelun. Lisäksi palkka- ja polttoainekustannusten nousu on tuonut oman lisänsä näihin kustannuksiin. Kustannukset ovat nousseet noin 14 % vuodesta 2005 vuoteen 2007. (Karvonen 2012.)



KUVIO 1. Suomen oppilasmäärät sekä kuljetusoppilaiden määrät 2005 – 2010 (Karvonen 2012).

Oppilasmäärien kehitys Suomessa on ollut laskeva, kuvio 1. Kuitenkaan oppilaskuljetusten parissa olevien oppilaiden määrä ei ole laskenut samaa tahtia (Karvonen 2012).

Esimieheni, kasvatus- ja opetusjohtaja Pauliina Pikan aloittaessa työt Oriveden kaupungilla alkuvuonna 2011, kohtasimme haasteellisena päätöksenteon maksuttomien oppilaskuljetuspäätösten tekemisessä. Oriveden kaupungin oppilaskuljetusperusteet ovat varsin suppeat, sisältäen pääasiassa Perusopetuslaista poiketen oppilaiden maksuttoman kuljetuksen kilometrirajat. Tällä hetkellä päätökset maksuttomista oppilaskuljetuksista tehdään pohjautuen vanhaan totuttuun tapaan.

Oppilaskuljetusten järjestäminen Oriveden kaltaisessa harvaanasutussa maaseutu-kaupungissa on haastavaa. Haastavaksi kuljetusten järjestämisen tekee kunnan suuri pinta-ala ja vesistöjen runsaus. Lisäksi oppilaat asuvat hajallaan eri puolilla kuntaa, mistä johtuvat pitkät kuljetusmatkat. Koulumatkojen piteneminen niin ajallisesti kuin kilometrimääräisestikin aiheuttaa huoltajien keskuudessa suurta huolta.

## 1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset

Oriveden kasvatus- ja opetuspalveluissa on useaan otteeseen tullut ilmi oppilaskuljetusperusteiden puutteellisuus. Tämänhetkiset oppilaskuljetusperusteet ovat Oriveden Lasten ja nuorten lautakunnan hyväksymät (Liite 1). Oppilaiden tasapuolinen kohtelu tehtäessä päätöksiä maksuttomasta oppilaskuljetuksesta, on ollut hankalaa ilman kattavia oman kunnan oppilaskuljetusperusteita. Päätöksissä on koettu haasteellisena yhdenmukaisuus ja tasapuolisuus sekä päätösten läpinäkyvyys. Huoltajien tietämättömyys, millä perusteella maksuton oppilaskuljetus Orivedellä järjestetään, aiheuttaa sekä turhia hakemuksia että maksuttoman oppilaskuljetuksen hakematta jättämistä, koska huoltaja ei tiedä onko oppilas mahdollisesti oikeutettu saamaan kuljetuksen.

Tavoitteenani on tehdä selkeät ja yhdenmukaiset oppilaskuljetusperusteet Oriveden kaupungin kasvatus- ja opetuspalveluille. Perusteiden avulla päätökset mak-



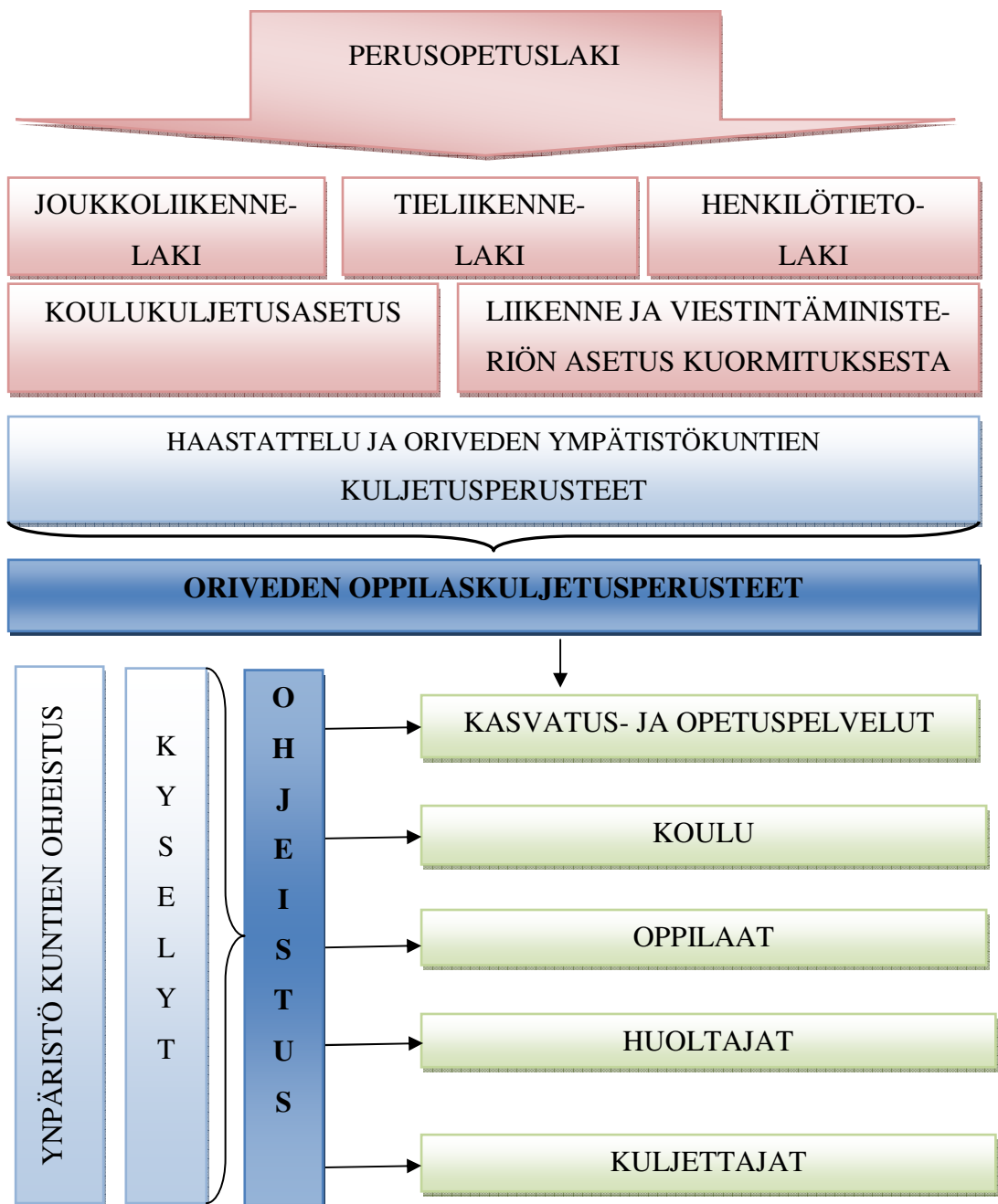
suttomasta oppilaskuljetuksesta yhdenmukaistuvat ja päätöksen teko on avointa sekä tasapuolista. Oppilaskuljetusperusteiden avulla myös huoltajat saavat tarvitsemansa informaation.

Oppilaskuljetusperusteiden lisäksi tavoitteena on saada oppilaskuljetusten ohjeistus eri sidosryhmille oppilaskuljetuksiin liittyen. Sidosryhmiä ovat kasvatus- ja opetuspalvelut, huoltajat, oppilaat, koulut sekä kuljettajat. Koulujen ja kuljettajien mielipiteitä ohjeistuksista kerättiin kyselyn avulla. Huoltajien mielipidettä oppilaskuljetuksista on kyselty jo aikaisemmin. Olen perehtynyt myös Oriveden ympäristökuntien oppilaskuljetusperusteisiin sekä -ohjeistuksiin, joita vertailen Oriveden perusteisiin. Vertailtavia naapurikuntia ovat Tampere, Kangasala, Jämsä, Juupajoki ja Mänttä-Vilppula.

Tämä opinnäytetyö rajataan koskemaan ainoastaan Oriveden kaupungin esiopetuksen ja perusopetuksen piirissä olevia oppilaita. Rajauksen ulkopuolelle jäävät päivähoitokuljetukset sekä toisen asteen oppilaiden kuljetukset. Oppilaskuljetusperusteet sekä ohjeistus koskevat niin Oriveden tilausliikenteellä kuin joukkoliikenteellä hoidettavia kuljetuksia.

Kuviossa 2 on kuvattu tutkimuksen pääkohdat ja tavoitteet, ylimmäisenä Perusopetuslaki, joka antaa minimiehdot oppilaskuljetuksille. Joukkoliikenne-, tieliikenne- ja henkilötietolaki sekä kulukuljetusasetus ja Liikenne ja vientitöihinministeriön asetus kuormituksesta antavat omat määräyksensä oppilaskuljetusautojen liikennöintiin. Oriveden naapurikuntien perusteet luovat vertailukohdan tehdessäni Oriveden kaupungin omia oppilaskuljetusperusteita. Oppilaskuljetusperusteet ovat Kasvatus- ja opetuspalveluiden kuljetuspäätösten pohjana ja myös informaationa huoltajille.

Oppilaskuljetusohjeiden valmistelu aloitettiin kyselytutkimuksella autoilijoille sekä kouluille Orivedellä. Oriveden naapurikuntien oppilaskuljetusohjeet antavat myös hyvän vertailukohdan ja esimerkin miten oppilaskuljetusohjeistus tulee rakentaa. Oppilaskuljetusohjeet ovat kaikkien sidosryhmien käsikirja oikeuksista ja velvollisuuksista. Sidosryhmiin kuuluvat kasvatus- ja opetuspalveluiden lisäksi huoltajat, autoilijat, oppilaat ja koulut.



KUVIO 2. Tutkimuksen pääkohdat ja tavoitteet

### 1.3 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyö tehdään case-tutkimuksena. Case-tutkimuksessa tiedot kerätään rajatussa ympäristössä, niiden tutkinta ja kuvaus on ajankohtaista ja rajattua (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2009,134 – 135). Tutkimuksen luonteesta johtuen menetelmänä on käytetty kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Kvalitatiiv-

visessa tutkimuksessa tiedot hankitaan kokonaisvaltaisesti, käyttäen tiedonlähteinä ihmisiä ja todellisia tilanteita (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2009, 164).

Aineiston keräämisessä osallistuva havainnointi on tärkeässä roolissa. Osallistuva havainnointi on luonnollista, koska työskentelen itse tutkijana yrityksessä, jolle tutkimus tehdään. Lisäksi tutkimuksen tulos vaikuttaa omaan työhöni. Osallistuvan havainnoinnin avulla olen saanut välitöntä ja suoraa tietoa tapaukseen liittyen. Näin pystyn arvioimaan mitä tutkimusympäristössä todella tapahtuu. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2009, 212 – 216)

Työ jakautuu kahteen erilliseen osaan: oppilaskuljetusperusteiden uusiminen Oriveden kaupungille ja oppilaskuljetusohjeistus eri sidosryhmille Orivedellä. Oppilaskuljetusperusteiden tutkimisessa käytän tutkimusmuotoina vertailevaa tutkimusta sekä haastattelua.

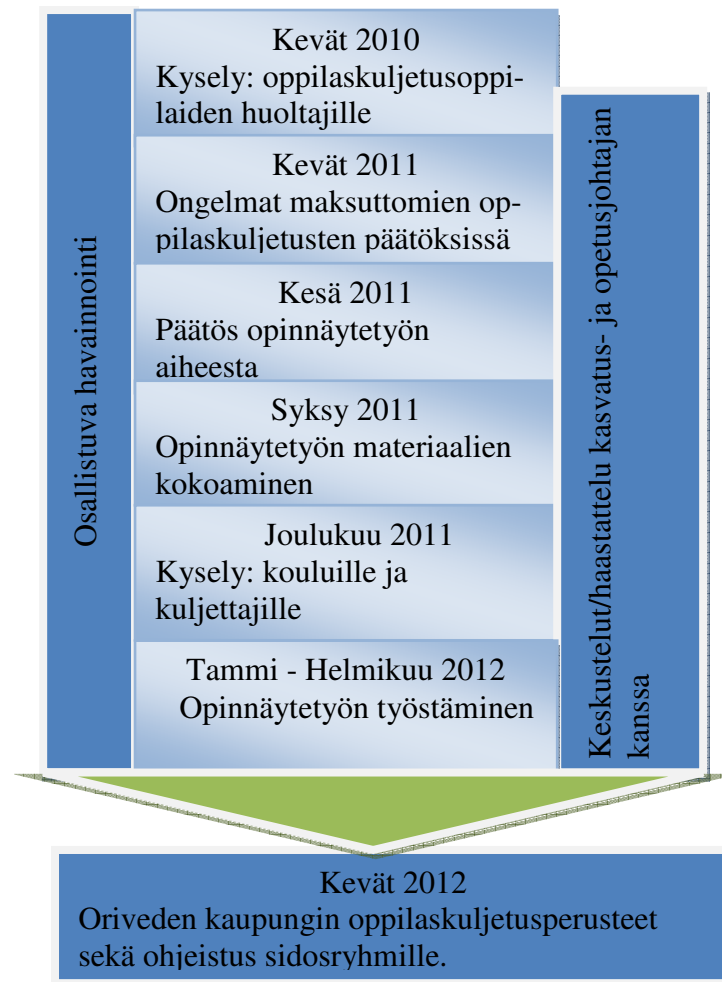
Oppilaskuljetusperusteiden lähtökohtana ovat lait ja asetukset. Oppilaiden kuljetusoikeus määräytyy Perusopetuslain perusteella, jota täydentää Kuljetusasetus. Näiden lisäksi on otettava huomioon Joukkoliikenne-, Tieliikenne- sekä Alkolukolaki sekä Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä sekä Henkilötietolaki. Oppilaskuljetusperusteiden pohjana käytän myös vertailevaa tutkimusta. Vertailevalla tutkimuksella hankittiin tietoa Oriveden ympäristökuntien oppilaskuljetusperusteista. Vertailevina kuntina ovat Tampere, Kangasala, Jämsä, Juupajoki sekä Mänttä-Vilppula. Vertaileva tutkimus on tutkimusstrategia, jonka avulla etsitään valittujen tapauksien yhtäläisyyksiä sekä eroja (Luoma 2006).

Tietoa koottiin lisäksi haastattelemalla kasvatus- ja opetusjohtaja Pauliina Pikkaa syksyn 2011 sekä alkuvuoden 2012 aikana. Haastattelun luonne oli avoin ja toteutui työpäivien aikana keskusteluiden ja ongelmatilanteiden pohdinnan muodossa. Tarkentavia kysymyksiä lähetin hänelle sähköpostilla.

Tutkimustapoja, joita käytin tutkiessani ohjeistusta sidosryhmille oli vertaileva tutkimus sekä osallistuva havainnointi ja kyselyt. Käytän tutkimuksessa hyväkseni keväällä 2010 tekemääni kyselyä kuljetusoppilaiden huoltajille. Kyselytutkimuk-

sen tuloksista hyödynnetään vain osa tässä tutkimuksessa. Tämä kysely tehtiin paperilomakkeella, joka jaettiin koulujen kautta oppilaiden kotiin vietäväksi. Osa kyselyn kysymyksistä oli vaihtoehtokysymyksiä, osaan vastaaja saattoi vasta omin sanoin.

Varsinaisesti tätä tutkimusta varten tehtiin kysely Oriveden oppilaskuljetuksia hoitaville kuljettajille sekä Oriveden alakouluille. Kysely lähetettiin kuljettajille heidän työnantajansa kautta sähköpostilla, koulujen rehtorit saivat paperisen kyselylomakkeen kokouksessa. Kyselyn kysymykset olivat kaikille samoja, kuitenkin niin, että vastaaja vastasi jokaiseen kysymykseen omin sanoin. Kyselyä voitaisiin kuvata lomakehaastatteluksi eli puolistrukturoiduksi haastatteluksi (Koivula, Suihko, Tyrväinen 2002, 47).



KUVIO 3. Opinnäytetyön aikataulu sekä käytetyt menetelmät

Kuvio 3 kuvaa pelkistetysti työn aikataulua sekä työhön käytettyjen tutkimustapojen jakautumista aikajanelle. Vasemmalla puolella näkyy koko tutkimusajan kestänyt osallistuva havainnointi. Oikealla on yhteistyö esimieheni kasvatus- ja opetusjohtajan kanssa. Keskellä on vaihe vaiheelta kuvattuna työn eteneminen. Toivon aikajanan jatkuvan Lasten- ja nuorten lautakunnan käsittelyllä kevään 2012 aikana. Tästä eteenpäin on kuljetusperusteita ja ohjeistusta kehitettävä vuosittaisilla tarkastuksilla

#### 1.4 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö alkaa johdanto-osalla, joka sisältää tutkimuksen tavoitteet sekä rajaukset, tutkimusmenetelmät ja opinnäytetyön rakenteen. Tästä työ jatkuu oppilaskuljetusten historialla, kappale kaksi. Tämä osuus antaa taustatietoa oppilaskuljetusten laeista ja asetuksista vuodesta 1957 lähtien. Samoin historia-osuudessa on oppilaskuljetuskuljettajille tehtyjen oppaiden tietojen avaaminen.

Kappaleessa kolme Oppilaskuljetuksia säätelevät lait ja asetukset, on avattu Suomen oppilaskuljetuksia koskevat lait ja asetukset. Tässä en puutu vielä haasteisiin, joita tämän kappaleen sisältö kunnissa tuo tullessaan. Tämä kappale antaa perusviitekehyksen tutkimukselle. Kappaleessa neljä avataan Oriveden naapurikuntien oppilaskuljetusperusteita. Näitä kuljetusperusteita verrataan kappaleessa kuusi ja seitsemän Oriveden haasteelliseen oppilaskuljetustilanteeseen.

Kappaleessa viisi esitellään case-yritys, eli Oriveden kaupunki ja käydään läpi Oriveden perustietoja kaupunkina. Tässä myös annetaan taustatietoa Oriveden koulujen sijainnista sekä siitä, millä tavalla oppilaskuljetukset on tällä hetkellä Orivedellä järjestetty.

Kappale kuusi Oppilaskuljetusperusteet sekä kappale seitsemän Ohjeistus sidosryhmille sisältää kyselyiden tulokset sekä vertailut Oriveden ja naapurikuntien oppilaskuljetusperusteissa ja ohjeissa. Lisäksi Hallinto-oikeuden ja Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisuja tuodaan tukemaan tehtyjä havaintoja.

Johtopäätökset-kappaleessa tehdään yhteenveto Orivedelle parhaiten sopivista perusteista sekä ohjeista. Kappaleen liitteenä on ehdotus Oriveden kaupungin tulevasta oppilaskuljetusperusteista sekä oppilaskuljetusohjeistus sidosryhmille.

Viimeisenä on yhteenveto opinnäytetyöprosessista sekä tutkimuksen tuloksista. Kappale sisältää myös ehdotuksia jatkotutkimuksia silmällä pitäen.

## 2 OPPILASKULJETUSTEN HISTORIAA

Oppilaskuljetuksista on säädetty lailla jo vuonna 1957 annetussa Kansakoululaissa. Lakia on päivitetty Kouluhallituksen yleiskirjeillä. Ensimmäinen koulukuljetusopas ilmestyi vuonna 1971. Oppilaskuljetukset ovat olleet tärkeä osa, jotta jokainen oppivelvollinen, Suomen kansalainen, saavuttaa Kansakoululaissa määritellyn tieto- ja taitomäärän. Vaikka kouluja on ollut Orivedelläkin viiden kilometrin välein, on silti harvaanasutuimmilla alueilla tarvittu oppilaskuljetuksia.

### 2.1 Kansakoululaki

Vuodesta 1957 Suomessa on ollut maksuton kuljetus kouluihin. Tuolloin meillä oli kansakoulut ja näin ollen Kansakoululaki määritteli oppilaan oppilaaksiottoalueen. Tuolloin kouluja oli huomattavasti taajemmassa kuin tänä päivänä, viiden kilometrin välein. Tällä perusteella saatiin oppilaat kouluun ilman kuljetusta. Saaristossa ja harvaan asutuilla alueilla tätä ei kuitenkaan voitu toteuttaa ja näin ollen maksuttoman oppilaskuljetuksen minimikilometkirajaksi määriteltiin viisi kilometriä. (Kansakoululaki 247/1957, 27 §, 16 §.)

Laissa määritellään myös, että lapsen ikä ja terveydentila tulee ottaa huomioon. Lasta, jonka terveydentila tai ikä edellyttää kuljettamista, on avustettava vaikka matka ei ylittäisi viittä kilometriä, jos koulumatka muodostuu edellä mainittujen seikkojen perusteella liian vaativaksi tai rasittavaksi. (Kansakoululaki 247/1957, 27 §.)

### 2.2 Täydentävät asetukset

Kouluhallituksen, yleiskirjeissä vuonna 1970 ja 1971 annettiin tarkempia ohjeita kunnanhallituksille ja kansakoululautakunnille koulukuljetusten järjestämisessä. Asetuksessa täsmennettiin mitä tarkoitetaan kansakoululaissa mainitulla kuljettamisen tarkoituksenmukaisuudella. Kouluhallitus määritteli tarkoituksenmukaisuuden oppilaan koulumatkaan kuluvalle ajalle. Kuljettamista ei pidetty tarkoituk-

senmukaisena, jos koulumatkaan kulunut aika ylitti kansakoulun 1-6 luokkalaisella 2 ½ tunnin rajan, kansakoulun 7-9 luokkalaisella ja keskikoulun 1-5 luokkalaisella 3 tuntia. Apukoulun 1-8 luokkalaisella oppilaalla koulumatkaan sai kulua kolme tuntia. Koulumatka-aikojen ylittyessä kunnan oli järjestettävä oppilaille asuntola. (Kouluhallitus yleiskirje 1762/1970.)

Säädöksessä määriteltiin myös aikataulu, jolla oppilaiden kyydityksen suunnittelu oli toteutettava. Tässä asetuksessa huomiotani herätti juuri aikataulu, jota tänäkään päivänä ei voida koulumaailmassa toteuttaa. Kuljetusten suunnittelu aloitettiin jo hyvissä ajoin kevätlukukaudella. Viimeistään huhtikuussa piti suunnitella tulevan lukuvuoden runko kuljetuksille. Toukokuun alussa tehtiin alustava kyyditysjärjestelmä ja saman kuukauden lopussa kunnan ja kyyditsijän kesken järjestettiin lopulliset neuvottelut. Kyydityspäätökset saivat kunnanhallituksen lopullisen suostumuksen heinäkuun lopussa. (Kouluhallitus 1762/1970b).

Orivedellä koulukuljetusreittien suunnittelu alkaa kun koulujen lukujärjestyksistä on tehty ensimmäinen versio. Tämän lukujärjestyksen saaminen vaihtelee eri koulujen välillä. Ensimmäisen lukujärjestyksen saan huhti-toukokuussa ja viimeisen kesäkuussa. On huomioitava, että nämä lukujärjestykset ovat alustavia ja niihin saattaa tulla muutoksia. Yleensä näillä lukujärjestyksillä tehdään tulevan lukuvuoden suunnitelmat ja lähdetään elokuussa koulujen alettua ajamaan. Ensimmäisten kahden kouluviikon aikana lukujärjestykset saavat oikean muotonsa. Tämän jälkeen voimme kuljettajien kanssa tehdä lopulliset reitit sekä aikataulut.

Kansakoululaki on hyvin samankaltainen kuin nykypäivän Perusopetuslaki. Kouluhallitus on antanut erilaisia yleiskirjeitä täydentämään ja tarkentamaan kansakoululakia. Esimerkiksi Kouluhallituksen yleiskirjeessä numero 1762/1 vuonna 1970 on asetettu koulukuljetuksen järjestämiselle vaatimukset kuten tarkoituksenmukaisuus, turvallisuus ja taloudellisuus (Kouluhallituksen yleiskirje 1970). Vaikka nykyisessä Perusopetuslaissa ei edellä mainittuja asioita käydä läpi, tulevat nämä esille esimerkiksi julkisten hankintojen kilpailuttamisesta säädetyssä laissa ja tieliikennelaissa. Nämä lait ja asetukset käydään läpi myöhemmin.



Yhteenvedona Kouluhallitus antoi yhdeksän kohtaa, miten kouluksyyditykset tuli järjestää.

1. Oppilaan koulumatka ei määräydy vain kilometrimäärän perusteella vaan huomioon on otettava myös matkaan käytettävä aika.
2. Joukkokyyditykset ovat hoidettava mahdollisuuksien mukaan joko linja-autolla tai junalla.
3. Henkilövuokra-autoilla hoidetaan kokoamiskyydit alueilta, joilta linjaliikennevuorot puuttuvat tai oppilasmäärät ovat pieniä.
4. Ellei kyytejä pystytä järjestämään edellä mainitulla tavalla, tulee liikennöitsijää pyytää täydentämään vuorojaan.
5. Eri koulujen alkamis- ja päättymisajankohtien porrastamisella on pyrittävä tarkoituksenmukaisiin ja taloudellisiin kyydityksiin.
6. Kaupunginhallituksen on toimillaan pyrittävä järkevään linja-autojen ja taksiautojen käyttämiseen, niin ettei niitä jouduta tarpeettomasti lisäämään ja päättää kumpaa kuljetusmuotoa on edullisinta kulloinkin käyttää.
7. Hyvin suunniteltuna ja toteutettuna kyyditykset ovat taloudellisia, tarkoituksenmukaisia ja turvallisia vaikuttaen suotuisasti muunkin väestön liikenneoloihin.
8. Kyydityskäytäntöön vaikuttavat kyyditysjohtosäännön valmistuminen ja käyttöön ottaminen.
9. Kuntien ja kuljetuksista huolehtivien yhteistyö vaikuttaa suotuisasti kouluksyyditysten hoitamiseen ja tyydyttää kaikkia osapuolia.  
(Kouluhallitus yleiskirje 1779/1971.)

Kouluhallituksen yleiskirjeessä vuodelta 1971 annettiin ohjeita kyyditysjohtosäännön käyttöön ottamiseen. Johtosääntöä sovellettiin silloin, kun kunta oli varannut auton vain koulukyydityksiin. Johtosäännössä määritellään, kuinka kauan ennen koulun alkamista oppilaat voidaan tuoda kouluun. Turvalliset kuljetusautojen pysähtymispaikat määriteltiin aivan samoin kuin tänäkin päivänä Perusopetuslaissa. Kuljettajan velvollisuuksiksi lueteltiin esimerkiksi oppilaiden käyttäytymisen valvonta. Kuljettajan tuli antaa varoitus oppilaalle, joka käyttäytyi kuljetuksen aikana huonosti sekä ilmoittaa asiasta koululle. (Kouluhallitus yleiskirje 1779/1971.)

Vuoden 1972 – 1978 välisenä aikana Suomessa siirryttiin porrastetusti uuteen peruskoulujärjestelmään. Muutos aloitettiin Pohjois-Suomen kouluista ja viimeisenä alueena peruskoulu-uudistuksen piiriin siirryttiin Helsingissä. Tästä eteenpäin tässä työssä puhutaan siis perusopetuksen oppivelvollisista oppilaista. (Peruskoulun puitelaki 467/1968.)

Kouluhallitus antoi yleiskirjeessään vuonna 1985 kumoavat ohjeet. Ohjeet kumosivat vuosina 1966 - 1983 yleiskirjeissä annetut ohjeet. Yleiskirjeessä vuonna 1985, annettiin ohjeet nykyäänkin oppilaskuljetuksissa hankalaksi koettuihin asioihin. Vuonna 1985 oppilaan koulumatkat luettiin varsinaisiin ja muihin koulumatkoihin. Varsinaisia koulumatkoja olivat kodin ja koulun väliset matkat, muut matkat pitivät sisältää esimerkiksi liikuntapaikoille siirtymisen. (Kouluhallitus yleiskirje 37/1985.)

Kyseisen yleiskirjeen kohta 2.2 Koulumatkan vaikeuden, rasittavuuden ja vaarallisuuden selvittäminen, on mielenkiilloista luettavaa. Nyt vuonna 2011 ei tällaista kohtaa löydy, koska jokainen oppilas nähdään yksilönä ja nämä asiat on arvioitava aina oppilaskohtaisesti. Kohdan tekstissä luetellaan mitkä tekijät tekivät koulumatkasta oppilaalle liian vaikean, rasittavan tai vaarallisen. Näitä syitä olivat esimerkiksi luonnonolouhteet, kelirikko, sääolot, tiestön huono kunto ym. Kuitenkin tekstissä painotetaan, että kunnan tuli hankkia asiasta riittävät selvitykset ja näiden selvitettyjen reititysten perusteella ratkaista onko oppilas oikeutettu maksuttomaan oppilaskuljetukseen. (Kouluhallitus yleiskirje 37/1985.)

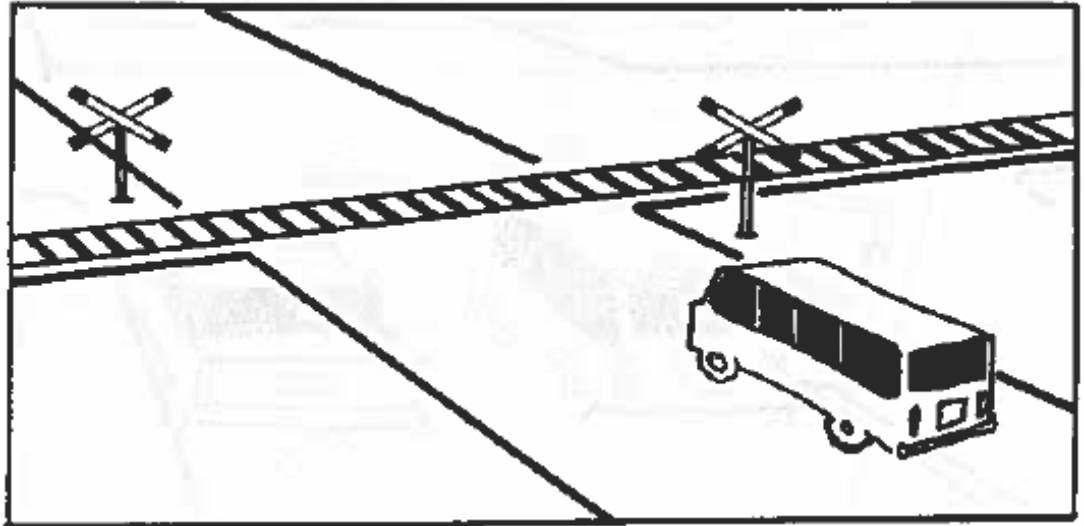
### 2.3 Koululaisautonkuljettajan käsikirja vuodelta 1971

Käsikirjan on tehnyt Koululaiskyyditystä tutkiva toimikunta ja kirjanen on julkaistu huhtikuun lopussa 1971. Alkusanoissa todetaan koulukuljetusten lisääntyneen koulupiirien yhdistymisten johdosta. Koulupiirejä jouduttiin Kansakoululain aikaan yhdistämään, koska ikäluokat olivat pienentyneet huomattavasti. (Kouluhallitus 1971.)

Opas on suunnattu suoraan koulukuljetuksia ajavalle henkilölle. Kappaleessa Kuljettaja – koulukyydityksen avainhenkilö ihannekuljettajaa kuvataan seuraavin sanoin:

*”Ihannekuljettaja on ajoneuvonsa hallitseva ja palveluun altis kuljettaja, jossa rauhallisuus yhdistyy harkitsevaan sekä elämäntavoiltaan säännölliseen ammattihenkilöön.”*(Kouluhallitus 1971, 6.)

Oppaassa kerrataan sen hetkinen oppilaskuljetuslainsäädäntö. Tämän lisäksi oppaassa on monia hyviä kohtia, joita voitaisiin soveltaa tämänkin päivän oppilaskuljetusperusteisiin. Esimerkiksi yleisösuhteissa otetaan esiin henkilöryhmät, joiden kanssa oppilaskuljetuksia ajavan henkilön tulee tehdä yhteistyötä. Vanhemmat ovat olleet jo 70 –luvun alussa ja ovat tänäkin päivänä suuressa osassa, kun puhutaan vuorovaikutustaidoista. Oppaassa mainitaan huoltajien olevan käytännön toteutukseen kaikkein kriittisimmin suhtautuva ryhmä. Kuljettajan tulee pyrkiä saamaan huoltajien luottamus ja arvostus kuljettajaa sekä oppilaskuljetuksia kohtaan. Tälläisin keinoin saadaan ns. suuri yleisökin suhtautumaan myönteisesti näihin kuljetuksiin. (Kouluhallitus 1971, 23.)



Kuva 1. Rautatien tasoristeyksessä tulee aina pysähtyä, jos näkyvyys on rajoitettu tai olosuhteet muutoin sitä edellyttävät (Kouluhallitus 1971, 16).

Oppaan kuvat ovat erittäin pelkistettyjä ja ilman hyvin suunniteltuja kuvatekstejä niiden tarkoitusperiä on erittäin hankala selvittää. Yllä oleva kuva 1 on auton pysähtymisestä ennen tasoristeystä. Kysymyksessä on vartioimaton tasoristeys ja tänä päivänä kyseisessä risteyksessä olisi vielä pakollisen pysähtymisen merkki. (Kouluhallitus 1971, 16.)

#### 2.4 Koululaisautonkuljettajan käsikirja vuodelta 1978

Toisessa julkaistussa oppaassa käydään läpi lainsäädäntöä hyvinkin tarkasti (Kouluhallitus 1978, 5-8). Oppaan tekstissä on mielenkiintoista hyvinkin määräävät sanamuodot. Kuten kuljettajalla ”on oikeus vaatia” tai ”koulu on velvollinen ilmoittamaan”. Oppaan teksti on hyvinkin yksityiskohtaista ja sisältää tämän päivän oppilaskuljetusautoilijalle itsestään selviä asioita.

*”Koululaisautonkuljettajan tulee jättää edellä ajavaan autoon nähdä riittävä turvallisuusväli. Kun koululaiskuljetusauto lähtee ohittamaan hitaampaa ajoneuvoa, on sen tapahduttava riittävää varovaisuutta ja kohteliaisuutta noudattaen.”* (Kouluhallitus 1978, 18.)

Vaikka tänä päivänä puhutaan paljon holhousyhteiskunnasta, on jo 70 – luvulla oltu äärimmäisen tarkkoja mahdollisista onnettomuusriskipaikoista (Kouluhallitus 1978, 18–19). Oppaan tekstissä kuljettajaa kehoitetaan ilmoittamaan oppilaille, jos koulukuljetusreitille otetaan uusi auto ja autossa on esimerkiksi rappusten rakenne muuttunut (Kouluhallitus 1978, 18.) Erittäin yksityiskohtaiset ohjeet antavat niin kuljettajalle kuin oppilaallekin turvallisuuden tunnun. Kaikki oppilaat ovat samanarvoisia ja kuljettajalla on työrauha.

## 2.5 Koulukuljetusopas vuodelta 2007 sekä 2011

Oppaan nimi on vajaassa kolmessakymmenessä vuodessa muuttunut ja nyt kysymyksessä on Koulukuljetusopas, joka on painettu vuonna 2007. Vuoden 2011 oppaan nimi on samaa muotoa. Oppaan tekijätyöryhmänä oli vuonna 2007 Opetushallituksen, Liikenne- ja viestintäministeriön, Suomen Taksiliitto ry:n, Linja-autoliiton, Liikenneturvan, Poliisin sekä Juvan kunnan edustajia. Ero vuoden 2011 oppaaseen on, että uudemmassa oppaassa ei enää ole mukana Juvan kunnan edustajaa.

Molempien oppaiden tarkoituksena on ohjeistaa niin kuljetusten tilaajaa kuin kuljetusta ajavia henkilöitä. Molemmissa oppaissa on hyvin samankaltaiset sisällöt. Suurimmat erot tulevat uuden alkolukkolain sekä kilpailutuslain läpikäynnissä. Lisäksi vuoden 2007 oppaassa pohditaan vielä kuinka paljon helpompaa olisi, jos kuntien kuljetuksista vastaisi yksi henkilö. (Niemi, Ropponen, Mänttari, Salakka, Remes, Heinonen, Olkkola, Toivari 2007, 10.) Uudemmassa oppaassa todetaan jo, että useassa kunnassa on kuljetuskoordinaattori, jonka vastuulla on kunnan kuljetukset. Tällaisten henkilöiden avulla on saatu hyviä tuloksia yhdistelemällä eri väestöryhmille suunnattuja kuljetuksia. (Niemi, Ropponen, Siltala, Tarvainen, Elovaara, Remes, Pasterstein, Jaakkola 2011, 8.)

Oppaiden ohjeet ovat hyvin samankaltaisia ja erittäin ajankohtaisia nyt ja neljä vuotta sitten. Esimerkiksi alla olevien kuvan 2 sanoma on sama. Molemmissa kuvissa kuvataan oppilaskuljetusautoon nousemista.



KUVA 2. Vasemmalla on kuva oppilaiden nouseminen oppilaskuljetusautoon (Niemi, Ropponen, Mänttari, Salakka, Remes, Heinonen, Olkkola, Toivari 2007, 16). Oikealla kuva samasta tilanteesta (Niemi, Ropponen, ym. 2011, 14).

Uudessa oppaassa huomaa selvästi yhteiskunnan muuttumisen. Tämä näkyy selvästi esimerkiksi kuljettajan roolissa. Kuljettajan tulee toimia entistä enemmän esimerkillisenä aikuisena ja huolehtia oppilaiden opastamisesta sekä siitä, että kuljetusmatkat sujuvat turvallisesti (Niemi, Ropponen, ym. 2011, 7-12). Molemmassa oppaissa on kohdat, joita kuljettajan ja kuljetuksen järjestäjän tulisi miettiä yhdessä. Uuden oppaan Mietittävää -kohdissa korostetaan eri toimijoiden yhteistyötä ja vuorovaikutusta (Niemi, Ropponen, ym. 2011, 24). Nämä Mietittävää-kohdat ovat juuri sellaisia, joita minunkin tulisi tässä työssäni ottaa huomioon ja pyrkiä saamaan selkeät vastaukset kysymyksiin miten eri tilanteissa toimitaan. Näin saadaan ohjeistus, jota Perusopetuslaki tai Koulukuljetusasetus ei selkeästi kerro.

### 3 OPPILASKULJETUKSIA SÄÄTELEVÄT LAIT JA ASETUKSET

Oppilaskuljetuksia sääteleviä lakeja ja asetuksia on monia. Perusopetuslaki määrittää kunnille mitkä ovat heidän velvoitteena järjestää oppilaskuljetuksia. Laki julkisista hankinnoista velvoittaa kunnat kilpailuttamaan ostettavan palvelun. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksissa määritellään esimerkiksi autojen kuormaus päiväkotij- ja perusopetuskuljetuksissa. Oppilaan henkilötietojen sekä muiden tietojen luovuttamista säätelee Tietosuojalaki. Alkolukkolaki on astunut voimaan vuonna 2011 pakottaen päivähoito ja perusopetuskuljetuksiin kunnan toimesta tilattuihin autoihin alkolukot. Liikennettä ja kilpailuttamista säätelevät lait perustuvat Euroopan Unionin yhteisiin direktiiveihin. Kilpailuttamiseen liittyviin lakeihin en kuitenkaan tässä opinnäytetyössäni puutu, vaikka oppilaskuljetusperusteet osaltaan vaikuttavatkin kuljetusten kilpailuttamiseen.

Nämä edellä mainitut lait ja asetukset säätelevät, että oppilaskuljetukset ovat yhdenmukaisia kaikissa Suomen kunnissa. Näiden pohjalta monessa kunnassa on tehty oppilaskuljetusperusteet. Nämä perusteet noudattelevat annettuja määräyksiä olemalla minimivaatimuksena oppilaskuljetuksille. Myös Oriveden kaupunki on tehnyt omat oppilaskuljetusperusteensa, jotka eivät kuitenkaan kata kaikkia ongelmatilanteita.

Rikosrekisterin tarkastaminen kuuluu aina työnantajan velvollisuuksiin, kun kysymyksessä on työntekijä, joka työskentelee lasten parissa. Tähän asiaan en puutu enempää, koska kunnalla ei ole oikeutta palvelun tilaajana tarkastaa rikosrekisteriotetta. Kuljetusyrittäjä tarkastaa hänellä työskentelevien työntekijöiden rikosrekisteriotteet. (Rikosrekisterilaki 955/2011, § 6.)

#### 3.1 Perusopetuslaki

Perusopetuslaissa säädetään perusopetuksesta ja oppivelvollisuudesta. Lisäksi laki pitää sisällään myös esiopetuksen ja lisäopetuksen. Esiopetus on ennen oppivelvollisuuden alkamista annettavaa opetusta, kun taas lisäopetus on perusopetuksen jälkeen annettavaa opetusta (Perusopetuslaki 628/1998, 1§).

Keskeisiä asioita oppilaskuljetusten kannalta tässä laissa on lähikoulun määräytyminen, määritelmä koska oppilaalla on oikeus maksuttomaan oppilaskuljetukseen, määritelmät kuljetusajoista sekä riittävästä korvauksesta, jos kunta ei pysty järjestämään kuljetusta.

Laissa ilmoitetaan, että kunnalla on oikeus määritellä oppilaan lähikoulu. Tämä koulun määrittämisoikeus tuo kunnalle mahdollisuuden tarkastella oppilaita niin, että lähikouluksi määritellään sellainen koulu, jonne kuljetustarvetta ei tule. Tämä on lain hengenkin mukainen, koska laki korostaa, että lähikoulua määriteltäessä on otettava huomioon liikenneyhteydet. Koulumatkan tulee olla mahdollisimman lyhyt ja turvallinen. (Perusopetuslaki, 628/1998, § 6.)

Perusopetuslaissa määritellään oppilaan koulumatkoihin odotuksineen käytettäväksi ajaksi enintään kolme tuntia, kuitenkin niin, että lukuvuoden alussa alle kolmetoistavuotiaan oppilaan kuljetusaika odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Oppilaan kuljetusajaksi katosotaan se aika, joka kuluu, kun oppilas lähtee aamulla koulumatkalleen kotoa ja kun koulupäivä alkaa koulussa. Iltapäivällä kuljetusajan laskenta alkaa, kun koulu päättyy. Aika loppuu siihen hetkeen, kun oppilas palaa takaisin kotiin. (Perusopetuslaki 628/1998, § 32.)

Lain samassa pykälässä määritellään, että oppilaalla on oikeus maksuttomaan oppilaskuljetukseen, kun hänen koulumatkansa on viisi kilometriä tai enemmän. Tässä samaisessa kohdassa kuitenkin ilmoitetaan, että kuljetuksen järjestäjän tulee ottaa huomioon koulumatkan vaarallisuus ja rasittavuus sekä vaikeus oppilaan ikä huomioon ottaen. (Perusopetuslaki, 628/1998, § 32.)

Tilanteessa, jossa kunta ei pysty järjestämään oppilaalle kuljetusta edellä mainittujen rajojen puitteissa, on kunnalla velvollisuus järjestää oppilaalle majoitus täydellä ylläpidolla. Kouluvuoden aikana oppilaalle on annettava maksuton kuljetus kodin ja majoituspaikan välille lomien ja viikonloppujen yhteydessä. Majoitettu oppilas on tämän pykälän mukaan velvollinen suorittamaan hänelle määrättyjä tehtäviä majapaikassa. (Perusopetuslaki, 628/1998, § 33.)



### 3.2 Joukkoliikennelaki

Joukkoliikennelakia (869/2009) sovelletaan kun henkilöiden kuljettaminen on ammattimaista. Lain piiriin kuuluu henkilöliikenne, jota harjoitetaan linja-autoilla tiellä tai rautateitse junalla. Lain tarkoituksena on ylläpitää sellaista joukkoliikennetasoa, että ihmisten jokapäiväinen liikkuminen olisi helppoa. Joukkoliikennelaki on uudistunut joulukuussa 2009 ja monissa kunnissa esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutason määrittely on vielä kesken. Esimerkiksi Oriveden kaltaisessa maalaismaisessa kaupungissa joukkoliikenteen ylläpitäminen kunnan syrjäisimmillä seuduilla on haaste. Linja-autovuorojen harvetessa on Orivesikin päättänyt turvautua omaan palveluliikenteeseen, joka on osittain samankaltaista kaikille avointa liikennettä kuin linja-autoliikenne. Joukkoliikenteen säilyttämiseksi syrjäisimmilläänkin seuduilla tulisi koulukuljetuksissa käyttää mahdollisimman paljon joukkoliikennettä. (Saavola 2011.)

### 3.3 Liikenne- ja viestintäministeriön asetus

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä sovelletaan esimerkiksi kuljetuksiin, joita järjestää kunta, kuntayhtymä tai koulu. Kyydittävinä on tällöin päivähoitolapsia, esi-, perus- tai lisäopetukseen osallistuvia oppilaita tai toisen asteen opiskelijoita. Laki turvaa lasten turvallisen kuljettamisen näissä kuljetuksissa. (Asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä 553/2006.)

Asetuksessa määritellään esimerkiksi kuinka monta kuljetettavaa minkäkin kokoisessa autossa saa enimmillään olla. Tässä työssä en puutu päivähoidon enkä toisen asteen koulukuljetuksiin.

Asetuksessa käydään läpi keskeiset asiat, jotka poikkeavat normaaleista kuljetuksista. Tällaisia poikkeavuuksia on esimerkiksi henkilöautoissa kuljetettavien oppilaiden määrä, jos auto on varustettu koululaiskuljetuskäyttöön hyväksytyillä turvavöillä. Orivedellä tällaisia autoja on oppilaskuljetuksissa käytössä yksi. Auto on

niin kutsuttu tilataksi, jonka henkilömäärä oppilaskuljetusten ulkopuolella on kuljettajan lisäksi kahdeksan henkilöä. Oppilaskuljetuksissa tässä autossa saa kuljettaa enimmillään 13 oppilasta, jotka ovat lukuvuoden alkaessa olleet alle 13-vuotiaita. Yli 13-vuotiaita oppilaita tällaisessa autossa saa olla maksimissaan kaksitoista. (Asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuujärjestelyistä 553/2006, § 2.) Vuoden 1986 asetuksessa samanlaiseen autoon sai laittaa viisitoista ala-asteen ja 13 yläasteen oppilasta (Ajoneuvoasetus 1986).

Asetuksella määrätään myös kuljetuksen tilaaja tekemään oppilasluettelo kuljetettavista oppilaista autoon jokaisen lukuvuoden syyskuun 15. päivään mennessä. Lisäksi oppilaskuljetusauto on merkittävä asiamukaisesti ja auton maksiminopeus määritellään 80 kilometriksi tunnissa. (Asetus 553/2006, § 4, § 5, § 8.)

### 3.4 Tieliikennelaki

Tieliikennelaki määrittelee tiealueet sekä tienkäyttäjät. Tämä laki sisältää säännöt tiellä liikkumiseen, liikuttiinpa moottoriajoneuvolla tai kävellen (267/1981). Oppilaskuljetusten kannalta tärkeimpiä pykäläitä ovat turvavyön käyttö ja muiden turvalaitteiden käyttö, kun kyydissä on oppilaita (Tieliikennelaki 267/1981, § 88a). Uusimmissa linja-autoissa on myös turvavyöt ja niiden käyttö on pakollista. Tieliikennelaki määrää, että linja-auton turvavöistä on ilmoitettava matkustajille. Ilmoituskeinoina voi olla:

- kuljettajan ilmoitus
- rahastajan, matkaoppaan tai ryhmänjohtajan ilmoitus
- audiovisuaaliset keinot
- jokaisella istumapaikalla asetuksella säädetty kuvamerkintä (Tieliikennelaki 267/1981, § 88b)

Tässä laissa viitataan myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen N:o 3820/85. Kunnan ostaessa kuljetuspalveluja autoilijalta, joka ajaa joukkoliikenneluvalla tai taksiautoilijalta, jolla on kuljettajia töissä, huomioon on otettava myös kuljettajien työ- ja lepoajat. Asetuksen mukainen määrittely työ- ja lepoajoille avataan myös Tieliikennelain pykälässä 92b (Tieliikennelaki 267/1981, § 92b).

#### 4 ORIVEDEN YMPÄRISTÖKUNTIEN OPPILASKUJETUSPERUSTEET

Melkein jokaisella naapurikunnallamme on omat oppilaskuljetusperusteensa, jotka tarkentavat Perusopetuslain 32 pykälää. Pirkanmaan maakunnan kartta kuvassa 3. Kartassa ei näy Oriveden länsipuolella sijaitsevaa Jämsää, koska se kuuluu Keski-Suomen maakuntaan. Mänttä-Vilppula ei ole rajanaapurimme, mutta on oppilaskuljetusalueeltaan hyvin samankaltainen kuin Orivesi.



KUVA 3: Pirkanmaan kartta (Poliisi, 2012).

Eri kuntien perusteet eroavat toisistaan. Esimerkiksi koulumatka, jolla oppilas saa maksuttoman kuljetuksen on hyvin erilainen eri kunnissa. Naapurikunnistamme suurimmassa eli Tampereella kuljetusperusteet eroavat suuresti esimerkiksi Mänttä-Vilppulan kunnan kuljetusperusteista.

Toisissa kunnissa kuljetusperusteet on tehty hyvinkin kattavaksi, toisista kunnista ei löydy varsinaisia perusteita ollenkaan. Syynä tähän voi olla kunnan vähäiset kuljetustarpeet tai erittäin hyvä sisäinen joukkoliikenne. Yhtenä syynä oppilaskuljetusperusteiden puuttumiseen voi olla myös tilanne, ettei kunnassa ole ollut on-

gelmia kuljetusten järjestämisen kanssa. Ongelmattomuuteen voi olla syynä se, että erikoiskuljetustarvetta ei ole tullut ja kuljetusoppilaiden sijoittuminen maantieteellisesti ei ole aiheuttanut ylimääräisiä kuljetustarpeita.

#### 4.1 Jämsän kaupunki

Jämsän kaupungin kulkukuljetusopas on hyväksytty Jämsän sivistyslautakunnassa 2.6.2009. Perusteet on koottu helposti luettavaksi ohjekirjaseksi, joka löytyy Internetistä. Oppaaseen on koottu oppilaiden koulumatkan myöntämisperusteen koulumatkoille, jotka Jämsän kaupunki korvaa perus- ja esiopetuksen osalta. Tässä kerrotaan eri kuljetusmuodot sekä ohjeistetaan kuinka koulukuljetuksia haetaan. Oppilaita ohjeistetaan kuljetuksen aikaisesta käyttäytymisestä sekä annetaan poikkeustilanteisiin ohjeistuksia. (Jämsän kaupunki 2009.)

Kuljetusten myöntämisperusteena on koulumatkan pituus, joka esikoululaisesta aina perusopetuksen 9. luokan oppilaaseen on viisi kilometriä. Koulumatkan mittaamisesta mainitaan, että koulumatka mitataan aina kotiportilta koulun portille pyörä- ja kävelyteitä pitkin. Jämsän kaupungilla on käytössä ATK-pohjainen koulumatkan mittaamiseen tarkoitettu ohjelma. Koulumatkan vaarallisuuden kaupungissa on käytössä Koululiitu-ohjelma. (Jämsän kaupunki 2009.) Koululiitu-ohjelma on Ramboll-yhtiön yhteistyössä Liikenne- ja viestintäministeriön, Tiehallinnon ja Kuntaliiton edustajien kanssa kehittämä ohjelma. Ohjelmaa käytetään oppilaiden koulumatkan vaarallisuuden arvioinnissa. (Ramboll Finland Oy, 2009.) Tarkemmat tiedot ohjelmasta löytyvät kohdasta koulumatkan vaarallisuus 6.4.3. Jämsän kaupunki on määritellyt tarkoin oppilaan kulkeman koulumatkan vaarallisuuden rajat, jotka ovat erilaiset kuin yleisessä Koululiitu-ohjelmassa.

Kun oppilaalle haetaan maksutonta kuljetusta koulumatkan vaikeuden tai rasittavuuden perusteella, on huoltajien toimitettava oppilaan terveydentilasta asiantuntijalausunto. Tällaisen lausunnon voi antaa lääkäri tai psykologi. Lausunto on toimitettava hakemuksen yhteydessä lukuvuosittain. (Jämsän kaupunki 2009.)

Jämsän kaupungissa on mahdollisuus opiskella A2- kieltä. A2 – kieli tarkoittaa 5. luokalla alkavaa vapaaehtoista kielen opiskelua (SUKOL ry, 2010.) Jämsässä tämä valinnaisen kielen valitseminen määrittelee oppilaan lähikoulun. Kunta järjestää oppilaalle maksuttoman kuljetuksen. Kuljetukset näihin kouluihin järjestetään olemassa olevilla kuljetuksilla ja mitä ilmeisimmin hyödynnetään Perusopetuslain antamaa maksimikuljetusaikaa.

Jämsän kaupungin ohjeistuksessa on otettu esille myös petoeläinkuljetukset. Koska suurpedot ovat maassamme suhteellisen yleisiä, vaikka niiden liikkuminen asutuksen läheisyydessä on vasta viime vuosien ilmiö, on niiden kohtaaminen oppilaan koulutiellä mahdollista. Koska oppilaiden koulumatkan tulee olla turvallinen, on tällöin otettava huomioon alueella olevat petoeläimet.

Ihmisille vaarallisiksi petoeläimiksi mielletään yleensä maamme suurpedot, susi ja karhu. Huoltajan huoli oppilaan koulumatkan turvallisuudesta nousee yleensä esiin, kun alueen petohavainnoista kirjoitetaan paikallislehdissä. Susi on virallisten tietojen mukaan viimeksi tappanut ihmisen 1800 – luvun loppupuolella. (Jokinen, T. Laaksonen, M. Ovaskainen, M. Salminen, A ym.2009, 19.) Ihminen on kuollut karhun toimesta Suomessa 1998, tätä edeltävä rekisteröity surma on ollut 1800 – luvun lopussa. Karhuista tehdään nykypäivänä paljon havaintoja asutusten lähellä. Pelkästään jo karhun koko aiheuttaa ihmisissä pelkoa. (Karhuseura 2012.)

Huoltajien on mahdollista hakea Jämsän kaupungissa petoeläinkuljetuksia. Hakemus toimitetaan Jämsän opetusjohtajalle. Kunta pyytää lausunnon Keski-Suomen ja Pohjois-Hämeen riistapiireiltä. Petoeläinkuljetusta on mahdollisuus saada talvi-ajalle 1.10. – 31.3. Myös petoeläinkuljetukset haetaan lukuvuodeksi kerrallaan.

Viimeisenä kuljetuksen myöntämisperusteissa on ilmoitettu, että kunta ei vastaa oppilaan kuljettamisesta tai anna saattoavustusta, jos oppilaan kouluksi ei ole valittu kunnan määrittämää lähikoulua (Jämsän kaupunki, 2009.) Kuten aikaisemmin mainittiin, kunnilla on oikeus määrittellä oppilaan lähikoulu ottaen huomioon tietyt ehdot (Perusopetuslaki 628/1998, § 6.)

Jämsän kuljetusoppaassa on erikseen määritelty koulukuljetusten järjestämisen periaatteet. Periaatteissa määritellään, että Jämsä käyttää ensisijaisesti julkista liikennettä koulumatkakuljetuksissa. Kuljetusta ei järjestetä ovelta – ovelle kuljetuksina, vaan oppilaiden tulee kävellä reitin varteen. Reitin varteen käveltävät matkat on määritelty luokka-asteittain. Kuljetusavustus määritellään käyttäen edullisinta vaihtoehtoa. Tämä vaihtoehto on yleensä linja-autolipun hinta.

Koulukuljetuksissa käytettävää autoa voivat tietyin ehdoin käyttää myös muut matkustajat kuin koululaiset. Linja-autoliikenne on kaikille avointa liikennettä. Taksikuljetuksiin voidaan ottaa muitakin matkustajia, jos autossa on tilaa. Lisäkuljetettavat eivät saa aiheuttaa reitti- tai aikataulumuutoksia. Jos lukuvuoden aikana kuljetukseen tulee kuljetusoikeudellisia oppilaita, joutuvat kuljetusoikeudettomat oppilaat jäämään kuljetuksesta pois. (Jämsän kaupunki, 2009.)

Jämsä on liittänyt oppaaseen myös ohjeet oppilaille ja huoltajille, kuinka kuljetukset sujuvat joustavasti ja turvallisesti. Ohjeet tulee lukea ja niitä on noudatettava. Tämä ohjeistus on 13 –kohtainen ja tietopakettissa on tietoa kuljetuksen aikaisesta käyttäytymisestä, sekä oppilaiden ja huoltajien ilmoitusvelvollisuudesta kuljettajalle, jos he eivät käytä heille myönnettyä kuljetusta. (Jämsän kaupunki 2009.)

Mielestäni myös kuljettajien tulee lukea nämä ohjeet. Tässä kerrotaan hyvin selvästi, ettei taksin tarvitse odottaa oppilasta, joka ei määräaikaan mennessä ole saapunut pysäkille. Orivedellä oppilailla on hyvin yleisenä käytäntönä saapua määritellylle pysäkille vasta sitten, kun auton on määrä olla siinä, tai kun oppilas näkee kotinsa ikkunasta, että auto on tulossa. Ohjeissa on kuljettajalle tärkeänä tietona myös se, että he eivät saa olla 15 minuuttia myöhemmässä sovitusta aikataulusta. Jos näin käy toistuvasti, on kuljetusreitin aikataulua muutettava. (Jämsän kaupunki 2009.)

Tärkeänä tietona linja-autolla kulkeville oppilaille on älykortin rikkoutumisesta tai katoamisesta aiheutuvat toimenpiteet. Älykortin rikkoutuessa tai kadotessa on otettava yhteys koulun koulusihteriin tai pienillä kouluilla rehtoriin. Oppilaalle tilataan uusi kortti vanhan tilalle. Oppilas on velvollinen maksamaan uuden kortin

hankinnasta aiheutuneet kulut sekä kulkemaan omakustanteisesti ajan, jonka uuden kortin hankkiminen vie. (Jämsän kaupunki 2009.)

Tämän listauksen lisäksi on vielä erillinen sivu, jossa käydään läpi kaikkien kuljetukseen osallistuvien osapuolten vastuut ja tehtävät koulukuljetuksessa. Vastuissa on paljon samaa kuin kolmentoista kohdan ohjeistus- tietopakettissakin. Lisänä tässä listassa on koulun vastuu. Koulun vastuulle on Jämsän kaupungissa laitettu kuljetusluetteloiden ja kouluaikojen luovuttaminen kuljettajalle. Koulun tulee myös käsitellä koulukohtaiset pelisäännöt. Nämä pelisäännöt käydään ilmeisesti läpi kuljetusoppilaiden ja kuljettajien kanssa. Koulun tulee järjestää kuljetusoppilaiden valvonta. Tämä valvonta on jo Perusopetuslain määräämä. Viimeisenä mainitaan koulun velvollisuus arvioida ja kehittää kuljetusjärjestelyitä. (Jämsän kaupunki 2009.)

Tässä ohjeistuksessa on käyty vielä läpi poikkeustilanteet. Poikkeustilanteita ovat esimerkiksi onnettomuus, oppilaan poikkeaminen koulumatkalla, koulukuljetusauto ei saavu pysäkille, vahingon- tai ilkivallanteko autossa. Vaikka poikkeustilanteet ovat harvinaisia, on niihin syytä varautua ja ohjeistaa kaikki osapuolet niin, että ongelmien sattuessa kaikki osapuolet ovat tietoisia vastuistaan. (Jämsän kaupunki 2009.)

#### 4.2 Tampereen kaupunki

Internetistä löytyvät Tampereen kaupungin koulukuljetusperusteet ovat lähes yhtä suppeat kuin Oriveden kaupungillakin. Perusteissa on ilmoitettu maksuttoman kuljetuksen kilometrimäärä. Tampereella tämä on viisi kilometriä esikoululaisesta aina yhdeksäsluokkalaiseen asti. Poikkeuksena on muutamissa kaupunginosissa esimerkiksi Terälähdellä, Kämmenniemessä ja Sorilan koulujen alueella, joissa on omat kilometrirajat. (Tampere 2008.)

Tampereen kokoisessa kaupungissa oppilaille on mahdollisuus valita erilaisia opintoja eri kouluista. Koulu voi olla esimerkiksi musiikki- tai kuvataidepainotteinen. Näiden oppilaiden kuljetukseen on eri ohjeistus, koska he eivät käy lähi-

kouluun. Tampere korvaa yli 5 kilometrin matkalta 1-6 luokkalaisille 50 % kuljetuskustannuksista. Koulumatkasta, joka opetussuunnitelmallisten painotusten vuoksi 7-9 luokkalaisella on eri kuin oppilaaksiottoalueen kouluun, korvataan oppilaalle 50 % matkakustannuksista. Matkan ollessa yli 5 kilometriä korvausosuus on 100 %. (Tampere 2008.)

Tampere on asukasmäärältään suurempi kuin Orivesi. Tästä syystä kaupungin sisäinen joukkoliikenne ajetaan taajaan ja kattaa ison osan Tampereen keskustasta. Tämän takia Orivesi ja Tampere eivät ole kuljetuksissa vertailukelpoisia.

#### 4.3 Juupajoen kunta

Juupajoen kunnalla ei ole varsinaisia oppilaskuljetusperusteita. Heidän koulumatkoistaan on maininta Lasten hyvinvoinnin suunnitelmassa, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 14.12.2009.

Tässä suunnitelmassa on maininta, että alkuopetuksen oppilaat, eli peruskoulun luokkien 1-2 oppilaat saavat maksuttoman kuljetuksen koulumatkan ollessa yli 3 kilometriä ja isommat 3- 9 luokkalaiset oppilaat, kun matka on yli viisi kilometriä. Esikoululaiset saavat ilmaisen kuljetuksen kuljetusmatkan pituudesta riippumatta. Tässä suunnitelmassa on lisäksi listattu kaksi kohtaa, jotka ovat oppilaiden kulkemiselle vaarallisia. Näiden paikkojen kautta kulkeville oppilaille järjestetään kuljetus koulumatkoille. (Juupajoki 2009.)

#### 4.4 Mänttä-Vilppulan kaupunki

Mänttä-Vilppulan koulukuljetusopas on hyväksytty heidän sivistyslautakunnassaan 27.5.2009. Mänttä-Vilppulan koulukuljetusoppaaseen on tehty lisäyksiä vuosittain, 2009 -2011. Kuten muidenkin koulukuljetuksiin liittyvät oppaat, alkaa Mänttä-Vilppulan opas perusopetuslain 32 pykälällä. Jo ensimmäisellä sivulla kerrotaan, että kuljetukset järjestetään kaupungin kustantamana yleisillä kulku-neuvoilla tai erikseen järjestetyllä kuljetuksella. Koulumatkan osoittautuessa liian vaarilliseksi tai rasittavaksi, maksetaan joko kuljetusavustus tai kunta järjestää



kuljetuksen. Kuljetusavustus on Kansaneläkelaitoksen korvauksen suuruinen. (Mänttä-Vilppula 2009.)

Koulumatkan pituudet tässä kaupungissa on seuraavat

- esikoululaiset vähintään 3 km
- 1.-2. luokka vähintään 4 km
- 3.-9 luokka vähintään 5 km

Koulumatkan mittausta tapahtuu kotikiinteistön liittymästä kuluntontille. Kuten muissakin kunnissa matka mitataan lyhintä yleisessä käytössä olevaa reittiä myöten. Koulukuljetusta ei järjestetä koko matkan osuudelle vaan oppilaille on ns. omavastuumatka, joka oppilaan on mahdollisesti kuljettava. Tämä omavastuumatka on sama kuin maksuttomaan koulukuljetukseen oikeuttava kilometriraja. Päivähoitopaikan tai kerhon ja kodin tai koulun välisiä kuljetuksia ei Mänttä-Vilppulan koulussa järjestetä. (Mänttä-Vilppula 2009.)

Koulumatkan vaarallisuus mitataan Koululiitu -ohjelman ilmaisella versiolla, joka on nähtävänä Internet -osoitteessa [www.laanhallitus.fi](http://www.laanhallitus.fi). Kyseisen ohjelman vaaralliseksi luokittelemiin tieosuuksiin on muutama poikkeus. Näiden poikkeusten perusteena on vartioimaton tasoristeys, kapea piennar, huono näkyvyys tai tien ylitys. Kohdat, joissa tehdään poikkeus, on lueteltu oppaassa. (Mänttä-Vilppula 2009.)

Petoeläinkuljetuksista oppaassa mainitaan karhut ja sudet. Karhujen takia ei kuljetuksia järjestetä joulukuussa. Jotta petoeläinkuljetuksia voidaan järjestää, tarvitaan asiantuntijalausunto Riistanhoitoyhdistykseltä sekä lääkärin tai psykologin lausunto lapsen terveydentilaan liittyen. (Mänttä-Vilppula 2009.)

Karhukuljetusten johdosta Mänttä-Vilppulan kaupunki oli syksyllä 2011 esillä monessa mediassa. Esimerkiksi Aamulehti otsikoi 10. lokakuuta 2011, ”Koulukyyti vaihtuu karhukelloihin tänä syksynä Mänttä-Vilppulassa”. Lehden kirjoituksessa kerrotaan, että karhukyytejä oli tuolloin jo 22 ja 30 hakemusta oli vielä odotamassa käsittelyssä. Lyhimmillään kuljettava matka oli oppilaalla 280 metriä.

Ongelmaksi syntyi kuljetuskaluston puute, autot eivät riittäneet ajamaan kaikkia oppilaita. Ongelmana oli myös oppilaiden koulukuljetusaikojen ylittyminen. Ongelman ratkaisuksi Mänttä-Vilppula hankki oppilailleen niin kutsuttuja karhukelloja. Kellojen tarkoituksena on karkottaa karhut äänellään. (Iso-Ettala 2011, 6.) Karhukello on kuvattu kuvassa 4.



KUVA 4. Aamulehden julkaisema kuva Mänttä-Vilppulan kunnan tilaamista karhukelloista (Iso-Ettala 2011, 6).

Koulumatkan vaikeuden ja rasittavuuden perusteella järjestettävän kuljetuksen perusteena on myös asiantuntijalausunto, joka käytännössä tarkoittaa lääkärin tai psykologin lausuntoa lapsen terveydentilasta. Lääkärin tulee kirjata selkeät syyt kuljetuksen järjestämiselle, sekä ajankohta. Lausuntoon on myös kirjattava kuinka lääkäri suosittelee kuljetuksen tapahtuvan. Tämä tarkoittaa sitä, järjestetäänkö kuljetus taksilla vai joukkoliikenne ajoneuvolla. Pelkkä lääkärin lausunto ei välttämättä takaa oppilaalle maksutonta kuljetusta, vaan sivistysjohtaja tekee päätöksen tapauskohtaisesti. (Mänttä-Vilppula 2009.)

Ohjeistuksesta löytyy selvät ohjeet oppilaille jotka opiskelevat muussa kuin lähikoulussa sekä maksullisen kuljetuksen perusteet. Oppaassa on otettu esille myös kuljetusmuodot, kuljetusten odotus sekä kuljetusautojen kuormitussäädökset. Oppilaan sairastumiseen koulupäivän aikana on myös ohjeistus. Mänttä-Vilppulan kaupunki ei järjestä kuljetusta tällaisissa tapauksissa, vaan oppilaan huoltajille soitetaan oppilaan noutamiseksi koulusta. Ohjeistukset maksuttoman oppilaskuljetuksen sekä kuljetusavustuksen hakemiseksi löytyvät myös oppaasta. (Mänttä-Vilppula 2009.)

Oppaan kaksi viimeistä kohtaa ovat ” kuljetuksen aikana noudatettavat ohjeet ja säännöt” sekä ”ohjeistus ongelmatilanteissa”. Kuljetuksen aikana noudatettavissa ohjeissa on mm.

- järjestyssäännöt
- ohjeistus kuljettajalle
- liikenneturvallisuus
- huoltajan velvollisuudet
- urheiluvälineiden kuljetus

Järjestyssäännöissä kerrotaan, että kuljetuksen aikana on voimassa samat säännöt kuin koulussa koulupäivän aikana. Koulukuljetuslippujen käyttö on ohjeistettu myös tässä kohdassa. Kuljettajan ohjeistuksessa kerrotaan, että kuljettaja on kasvatuksesta vastaava henkilö jonka antamia ohjeita on noudatettava kuljetuksen aikana. Kuljettajalla on oikeus puuttua kuljetuksen aikana häiriköintiin tilanteen vaatimalla tavalla. Liikenneturvallisuus on aina tärkeää ja kuten jo lakikin vaatii, on turvavöitä käytettävä ajon aikana. Huoltajien tulee ilmoittaa autoilijalle oppilaan sairastumisesta. Huoltajia kehoitetaan myös ilmoittamaan kuljettajalle oppilaan terveydentilaa koskevista seikoista, jotka vaikuttavat kuljetuksiin. (Mänttä-Vilppula 2009.)

Ongelmatilanteidenkin varalle on Mänttä-Vilppulassa annettu ohjeistus. Tällaisia ongelmatilanteita ovat esimerkiksi onnettomuus, auton ei saavu sovitulle pysäkillle sekä vahinko tai ilkivalta kuljetusautossa. (Mänttä-Vilppula 2009.)

#### 4.5 Kangasalan kunta

Kangasalan kunnan Koulukuljetusperiaatteet- toimintaohje mukailee hyvin pitkälti edellä mainittujen kuntien periaatteita. Kuitenkin selviä erojakin löytyy. Esimerkiksi kaikilla oppilailla, esikoululaisista aina perusopetuksen yhdeksänteen luokkaan asti , on viiden kilometrin raja maksuttomaan oppilaskuljetukseen. Toisena huomioitavana erona on, että Kangasala määrittelee oppilaan vakituisen osoitteen. Vakituksena osoitteena pidetään väestörekisteriin merkittyä osoitetta aina, niissäkin tapauksissa jolloin oppilaan vanhemmat ovat eronneet ja oppilas asuu vuoroin

molempien vanhempien luona. Väestörekisteri on Maistraattien ja Väestörekisterikeskuksen ylläpitämä tietojärjestelmä, johon Suomessa asuvien henkilöiden kotikunta ja osoitetiedot tallennetaan (Laki väestötietojärjestelmästä, 2009).

Petoeläinkuljetuksista mainintaan Kangasalan periaatteissa, ettei tällaisia kuljetuksia järjestetä. Riistanhoitopiiri on ilmoittanut, että kunnan alueella ei ole olemassa olevaa petoeläinkantaa. Tällä tarkoitetaan Suomen suurpetoja, susia ja karhuja. Lisäksi riistanhoitopiiri on ilmoittanut että alueella olevasta ilveskannasta ei nykytietämyksen mukaan ole vaaraa ihmiselle. Susi- ja karhutilannetta tarkastellaan tarpeen niin vaatiessa. (Kangasala 2011.)

Oppilaita ohjeistetaan olemaan sovitulla noutopaikalla noin viisi minuuttia ennen sovittua noutoaikaa ja oppilaan on odotettava kuljetusautoa vähintään 20 minuuttia. Tämän jälkeen lapsi ottaa yhteyttä vanhempiinsa, kouluun tai kuljettajaan. Erillisiä kuljetuksia ei järjestetä, jos oppilas myöhästyy kuljetuksesta tai kuljetus esimerkiksi luonnonolosuhteiden takia jää saapumatta. Muista kunnista poiketen Kangasala järjestää iltapäiväkerhotoiminnan piirissä kuljetuksia. Näitä kuljetuksia se järjestää joko koulusta iltapäiväkerhoon tai iltapäiväkerhosta kotiin. Kuitenkaan molempia kuljetuksia ei ole mahdollisuus käyttää. (Kangasala 2011.)

Kangasalan ohjeistuksessa on vastuukysymykset koulumatkan osalta esitetty erittäin selvästi. Koulu on vastuussa oppilaasta ennen tämän nousua autoon ja autosta nousun jälkeen. Autossa matkustamisen ajan oppilas on kuljettajan vastuulla. Vastuu -kohdassa Kangasala korostaa vielä vanhempien vastuuta opettaa lapsi liikumaan koulumatkoilla turvallisesti. Tämä asia on otettu esille kunnan kasvatus- ja opetuslautakunnassa asti. (Kangasala 2011.)

Tampereen teknillisen yliopiston opiskelija Hanna Kalenoja on tehnyt Kangasalan kunnalle tutkimuksen ”Omin jaloin kouluun” vuonna 2004. Tarkoituksena oli saada toimintamalli, joka tukee koulumatkojen kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä. Tutkimuksessa tehtiin havainto siitä, että perusopetuksen ensimmäisten luokkien aikana oppilasta kuljetetaan huoltajien toimesta kouluun hyvin usein. Tällöin on kysymys oppilaasta, jonka koulumatka on alle maksuttoman oppilaskuljetuksen kilometrirajan. Syynä henkilöautolla kuljettamiseen on sen vaivattomuus ja nope-

us, viitteitä koulumatkan vaarallisuudesta ei tutkimuksessa löydetty. Tutkimuksen jatko seurannasta ei ole tietoa. (Kalenoja 2004.)

#### 4.6 Yhteenvedo kuntien oppilaskuljetusperusteista

Edellisten kappaleiden tekstistä näkyy hyvin kuinka erilaisia oppilaskuljetusperusteita eri kunnilla on. Tampereen kaupungin suppeat kuljetusperusteet selittyvät pitkälti kunnan hyvällä sisäisellä joukkoliikenteellä. Muilta kunnilta sisäinen joukkoliikenne puuttuu osittain tai kokonaan. Kunnan koolla sekä sen asukastiheydellä on myös suuri vaikutus kunnassa esille tulleisiin haasteisiin, joihin oppilaskuljetusperusteilla pyritään vastaamaan. Alla on koottu taulukko kuntien oppilaskuljetusperusteista

TAULUKKO 1. Oriveden ympäristökuntien myöntämisperusteet maksuttomalle koulumatkalle

	Vakituinen osoite	0 km	=>3km	=>4km	=>5km	Koulumatkan vaarallisuus	Petoäin- kuljetukset	Vaikeus ja rasittavuus
Jämsä					0.- 9. lk	Koululiiturohjelma	Havaintojen perusteella	Asiantuntijalausunto
Tampere					0.- 9. lk			Asiantuntijalausunto
Juupajoki		0 lk	1.- 2. lk		3.- 9. lk	Kunnan oma arviointi		
Mänttä-Vilppula			0 lk	1.-2. lk	3.-9. lk	Avoin Koululiitukartta	Asiantuntijalausuntojen perusteella	Asiantuntijalausunto
Kangasala	Kylä				0.- 9. lk	Koululiiturohjelma, Mabinforipaikkatie-to-ohjelma	Ei järjestetä, riistanhoitoyhdistyksen lausunto	

Yhteenvedossa ylimmäisessä rivissä on kuljetuksen perusteet ja pystyivissä

kunnan nimi. Yhteenvedossa on otettu esille vain pääpiirteittäin tekstissä esille tulleita kuljetuserusteita.. Mielestäni jokaisen kunnan oppaasta puuttuu tieto, kuinka opas pidetään ajan tasalla. Lakeihin ja asetuksiin ei tule usein muutoksia, kuitenkin esimerkiksi tiestö muuttuu ja koulumatkojen vaarallisuusarvot tulisi päivittää aika ajoin.

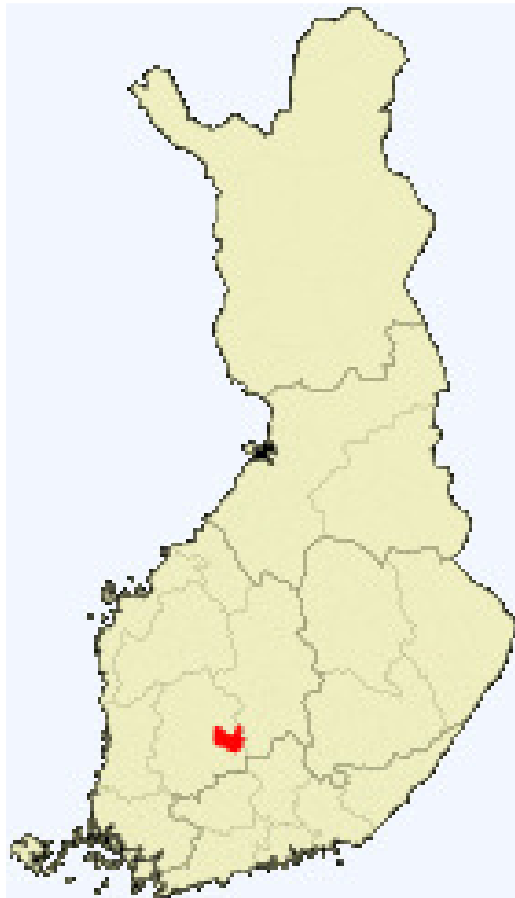
TAULUKKO 2. Oriveden ympäristökuntien ohjeistuksista sidosryhmille

	Jämsä	Tampere	Juupajoki	Mänttä-Vilppula	Kangasala
Koulun järjestyssäännöt kuljetuksen aikana	X			X	X
Kuljettaja kuljetuksen aikana vastuussa	X			X	X
Huoltaja informoi autoilijaa oppilaan poissaoloista ja muista tiedoista	X			X	X
Oppilas sovittuna aikana pysäkillä				X	X
Kuljetus ei odota myöhässä olevaa oppilasta	X			X	
Oppilas odottaa myöhässä olevaa kuljetusta	15 min			10 min	20 min
Ohjeistus oppilaalle auton ollessa myöhässä	X				
Auto ei saa ohittaa pysäkkiä liian aikaisin	X			X	
Oppilaan urheiluvälineet kyytiin	X			X	
Lievä liikenneonnettomuus kuljettaja informoi huoltajia	X			X	
Vakava liikenneonnettomuus poliisi informoi huoltajia	X			X	
Liikennöitsijä hoitaa aina korvaavan kuljetuksen	X			X	
Huoltaja korvaa oppilaan ilkeiden kuljetuskalustolle	X			X	X
Turvavyöt kuljetuksen aikana kiinni	X				X
Oppilas antaa autolle reippaan selvän pysähtymismerkkin	X				
Huoltajilla vastuu oppilaan opastuksesta koulumatkoilla					X
Erillinen muistilista sidosryhmille, jossa vastuut	X				X

Oppilaskuljetusten ohjeistus on toinen opinnäytetyössäni käsiteltävä asia. Jokainen kunta on ohjeistuksessaan ottanut esille kunnalle haastavia asioita. Samoin kuin edellisessäkin taulukossa, tuon esille tässä taulukossa 2 pääpiirteittäin ohjeissa mainitut asiat. Juupajoella ja Tampereella ei ole ainakaan julkisesti saatavalla ohjeistusta huoltajille, oppilaille, kouluille tai kuljettajille.

## 5 CASE ORIVEDEN KAUPUNKI

Oriveden kaupunki sijaitsee Pohjois-Pirkanmaalla. Suurin naapurikaupungeista on Tampere. Oriveden pinta-ala on noin 970 km<sup>2</sup>, josta noin 200 km<sup>2</sup> on vesistöä. Orivedellä vakituisesti asuvia henkilöitä on alle 10 000. Ajantasaista tietoa Oriveden kaupungista saa kotisivuilta, osoitteesta [www.orivesi.fi](http://www.orivesi.fi). Kuvassa 5. Oriveden sijainti Suomen kartalla.



KUVA 5. Suomen kartta, jossa Oriveden kaupunki on merkitty punaisella (Päivystys24h 2012).

Orivedellä on viimeisien kymmenen vuoden aikana lopetettu muutamia kyläkouluja. Lisäksi Oriveden kaupunki ja Jämsän kaupunki jakoivat Längelmäen kunnan kuntaliitoksessa vuonna 2007. Tällöin Orivedelle siirtyi kaksi uutta kyläkoulua. Nämä kyläkoulut lopetettiin syksyllä 2010. Nykyään Orivedellä on kahdeksan perusopetuksen koulua, joista seitsemän alakoulua ja yksi yläkoulu sekä lukio. Oppilaita Orivedellä on noin yhteensä 1200, näistä lukiossa 250 ja yläkoulussa



330 loput ovat esi- ja alakoulujen oppilaita. Alakoulujen oppilasmäärät vaihtelevat 20 oppilaan koulusta aina noin 250 oppilaan kouluun. Suurimmat alakoulut ovat sijoittuneet kaupungin keskustaajaman tuntumaan. Koulut sijaitsevat eri puolilla Oriveden kaupunkia.

Alla olevassa kartassa, kuva 6, näkyvät Oriveden koulujen sijoittuminen. Lisäksi kartassa näkyvät toisen asteen koulut, Oriveden lukio sekä ammattiopisto (ammattikoulu).



KUVA 6. Oriveden koulut kartalla

### 5.1 Koulukuljetusten järjestämistavat

Oppilaskuljetusten piiriin Oriveden perusopetuksessa kuuluu noin 310 oppilasta. Oppilaiden kuljetukset järjestetään pääsääntöisesti joukkoliikennettä, eli linja-autoa ja NOPA-palvelubussia hyödyntäen. Tämän lisäksi oppilaita kuljetetaan taksi- ja joukkoliikenneluvalla ajavilla autoilla.

NOPA –palvelubussin lyhenne tulee sanoista Noudan-Palvelen. Tämä liikennöintimuoto on Oriveden kaupungin ostamaa kaikille avointa palveluliikennettä. Kyseisillä autoilla on ohjeelliset reitit sekä aikataulut. Lisäksi autojen aikatauluissa on ajopäivän aikana ajankohtia, jolloin autolla on kutsuohjaus. Kutsuohjaus tarkoittaa, että asiakas voi soittaa kuljettajalle saman päivän aamuna, kun hän tarvitsee kuljetusta ja tilata kotiovelta noudon haluamaansa kohteeseen Oriveden keskustan alueella.

Joukkoliikenneluvalla ajavat autoilijat myyvät Oriveden kaupungille kuljetuspalveluita aivan samoin kuin taksiluvalla ajavat autoilijat. Ainoana poikkeuksena on, etteivät he muuna aikana aja kunnan taksiliikennettä, vaan heidän tulonsa tulevat tilausliikenteen tai joukkoliikenteen ajoista.

Orivesi kilpailutti kuljetuspalvelunsa keväällä 2011. Kilpailutuksessa oli NOPA, oppilaskuljetukset, ruoka- ja tavarakuljetukset sekä Oriveden palvelutalosaatiön henkilökuljetuksia ja VPL -kuljetuksia. VPL -kuljetukset ovat Vammaispalvelulain velvoittamia kuljetuksia. Oppilaskuljetukset oli jaettu neljään eri alueeseen, eteläinen ja pohjoinen koulukuljetusalue sekä Eräjärven ja Siitaman palveluliikenne. Eräjärven ja Siitaman palveluliikenteeseen tarjoajalla tuli olla joukkoliikennelupa. Sopimuskaudeksi otimme 4 ½ vuotta ja kaksi optiovuotta. Optiovuosilla tarkoitetaan varsinaisen sopimuskauden päälle tulevaa ostajan harkinnan mukaan toteutettavia lisäsopimuskausia.

Kilpailutuksessa ostimme seuraavanlaista kalustoa oppilaskuljetuksiin:

- 32 paikkainen linja-auto
- 20 paikkainen linja-auto
- 18 paikkainen linja-auto
- 3x 16 paikkaisia linja-autoja
- 8 paikkainen taksi
- 6 paikkainen taksi

Tämän lisäksi liikennöintiimme tulee kolme NOPA -bussia, joiden asiakaspaikkamäärä on kussakin 14.

## 5.2 Orivedellä käytetyt kuljetuseriaatteet

Kuljetuseriaatteen minimiehtona on käytetty Perusopetuslain 32 pykälää. Tästä poiketen on esiopetuksen ja perusopetuksen oppilaiden ensimmäisen ja toisen luokan oppilaat saaneet maksuttoman kuljetuksen jo kolmen kilometrin koulumatkasta. Esiopetuksen oppilaille järjestetään kuljetus myös alle kolmen kilometrin matkasta. Kuljetus on tällöin maksullista. Oriveden kaupunki laskuttaa huoltajia näistä alle kolmen kilometrin mittaisista koulumatkoista 70 € kuukaudessa. Tästä vanhemmat perusopetuksen oppilaat ovat saaneet kuljetuksen koulumatkan ollessa yli viisi kilometriä.

Tien vaarallisuuden mittaamiseen on käytetty jo vanhentunutta ja käytöstä poistunutta Koululiitu –ohjelmalla tehtyä karttaa. Tämä kartta oli saatavissa Internetistä Ramboll Oy:n sivuilta. Näistä poikkeaviin maksuttomiin kuljetuksiin tarvittiin aina asiantuntijalausunto. Tällaisia kuljetuksia on ollut oppilaan terveydentilan takia järjestettävät kuljetukset, jolloin asiasta tuli toimittaa lääkärin lausunto Oriveden kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon maksuttoman kuljetushakemuksen kanssa. Toisena maksuttoman kuljetuksen perusteena ovat olleet petoeläinkuljetukset, joihin riistanhoitoyhdistyksen tuli antaa lausunto alueen petoeläimistä.

Kuljetuseriaatteissa mainitaan vielä muuhun kuin lähikouluun hakeutuminen ja siitä mahdollisesti saatava kuljetusavustus. Kuljetusavustus on mahdollista saada, jos naapurikunnan koulu on maantieteellisesti lähempänä kuin Oriveden osoittama lähikoulu. Tällaiseen ratkaisuun päädyttiin viimeisimmän kuntaliitoksen yhteydessä, jolloin Jämsän kunta ja Oriveden kaupunki jakoivat Längelmäen kunnan. Tällöin Längelmäen kunnan Oriveden puolelle jääneiden oppilaiden matka Jämsän puolella sijaitsevaan alakouluun saattaa olla huomattavastikin lyhyempi kuin Oriveden puolella sijaitseva lähin koulu. (Liite 1)

## 6 ORIVEDEN KAUPUNGIN OPPILASKULJETUSPERUSTEET

Oriveden kaupungin oppilaskuljetusperusteiden luomisessa käytetään apuna ympäristökuntien oppilaskuljetusperusteita, joista muodostetaan perusteet Oriveden kaupungin kuljetustarpeisiin. Kuljetustarpeet olen kartoittanut oman työni ohessa osallistuvalla havainnoinnilla sekä keskustelemalla kasvatus- ja opetusjohtajan kanssa.

Oppilaskuljetusperusteet tulevat sisältämään

- oppilaan vakituisen osoitteen määrittäminen
- koulumatkan mittaustavan ja mittauspisteet
- maksuttoman oppilaskuljetuksen kilometrirajat
- koulumatkan vaarallisuusluokituksen
  - o petoeläinhavainnot
  - o tien vaarallisuus
- koulumatkan rasittavuusmäärittäminen
- muut syyt

Jokainen aihe on avattu omana alalukunaan ja jokaisessa alaluvussa on viimeisenä kappaleena ehdotus miten Orivedellä tulisi toimia. Tämä lisäksi liitteessä kaksi ja liitteessä kolme on kaksi erilaista ehdotusta miten oppilaskuljetusperusteet voidaan koota selkeäksi kokonaisuudeksi. Ehdotusten välillä voidaan valita Orivedelle toimivampi ratkaisu.

### 6.1 Oppilaan vakituinen osoite ja lähikoulu

Vain yhdessä vertailukunnassa, Kangasalla, oli oppilaan vakituisen osoitteen määrittely ilmoitettu kuljetusperusteissa. Kuitenkin oman kokemukseni mukaan on paljon oppilaita, joiden vanhemmat ovat eronneet ja oppilas asuu vuoroviikoin jommankumman luona. Tämä on tuonut hankalia tilanteita, kun huoltajat eivät ole huomioineet, että kunnan resurssit eivät riitä kahden erilaisen reittimuunnoksen tekemiseen. On myös muita tapauksia, jolloin perheet saattavat asua eri osoittees-

sa satunnaisesti, esimerkiksi vesivahingon sattuessa perhe muuttaa väliaikaiseen osoitteeseen. Tällaiset tilanteet mielestäni tulisi käsitellä tapauskohtaisesti.

Oppilaan koulun määrittelee Oriveden kasvatus- ja opetuspalvelutoimisto. Oppilaan kouluksi määritellään lähikoulu. Lähikoulu määräytyy oppilaan vakituisen osoitteen perusteella. Oppilaan vakituinen osoite tarkastetaan Väestötietojärjestelmästä. Oppilaalla voi olla vain yksi vakituinen osoite. Tällä tarkoitetaan tilannetta, kun oppilaan huoltajat ovat eronneet ja oppilas asuu molempien huoltajien luona vuorotellen. Oppilaalle määritellään lähikoulu vain sen osoitteen perusteella, joka on kirjattu Väestötietojärjestelmään. Määriteltäessä oppilaan lähikoulua on jo kuitenkin huomioitava koulumatkan pituuden lisäksi myös koulumatkan turvallisuus. Tällaisia tilanteita syntyy Oriveden keskustaajaman alueella, jossa koulut ovat lähekkäin.

Oppilaan asuessa väliaikaisesti muualla kuin Väestötietojärjestelmään kirjatussa osoitteessa, on huoltajan ilmoitettava tästä kouluun. Jos huoltajat katsovat oppilaan olevan oikeutettu maksuttomaan oppilaskuljetukseen väliaikaisesta osoitteesta, tulee heidän toimittaa kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon hakemus. Hakemuksessa tulee olla määriteltynä väliaikaisen asumisen ajankohta sekä tarkka selvitys, miksi kyseisiin asumisjärjestelyihin on päädytty. Esimerkkinä tästä voisi käyttää asunnon tuhoutumista tulipalossa. Näissä tapauksissa on kasvatus- ja opetusjohtajalla aina harkintaoikeus hyväksyä tai hylätä maksuton oppilaskuljetushakemus. Pääsääntöisesti oppilaan käydessä muuta kuin hänelle määrättyä lähikoulua, tai jos oppilas kulkee lähikouluun muualta kuin Väestörekisteriin merkitystä osoitteesta, oppilaan huoltajat vastaavat kuljetuskustannuksista.

Oriveden Lasten ja nuorten lautakunta on tehnyt lähikoulusääntöön poikkeuksen oppilaille, joiden lähin koulu sijaitsee kuntarajan toisella puolella naapurikunnassa. Tällöin perheellä, joiden lapsilla on lyhyempi koulumatka naapurikunnan kouluun kuin oman asuinkunnan kouluun, on oikeus anoa koulumatka-avustusta. Avustus myönnetään lukuvuosittain anomuksen perusteella. Koulumatka-avustus myönnetään vain yhdelle talouden lapselle. Avustuksen suuruus on edullisimman joukkoliikenteen taksan mukainen.

Mielestäni Orivedellä voidaan tulevaisuudessakin määritellä oppilaan osoite ja lähikoulu kuten edellä on kerrottu.

## 6.2 Koulumatkan mittaaminen

Perusopetuslaissa ei mainita koulumatkan mittaamisesta. Turun ja Oulun hallinto-oikeudessa on käytetty tapauksia, joissa on käsitelty oppilaan päivittäisen koulumatkan pituutta.

Turun Hallinto-oikeudessa 2009 oli käsittelyssä oppilaan koulumatkan mittaaminen. Kaupungin X mukaan koulumatka mitattiin kotipihaan koulun pihaan väliseltä matkalta. Tämä matka oli 4,920 kilometriä pitkä ja näin ollen jäi alle perusopetuslain mukaisen maksuttoman oppilaskuljetuksen kilometrirajan. Oppilaan huoltajat valittivat asiasta, koska tästä piha-alueelta oli vielä noin 200 metriä oppilaan kotiovelle. Perhe asui kaupungin kerrostaloalueella. Piha-alue oli kahdeksan talon yhteinen, jonka johdosta varsinaisen piha-alueen poikki kertyi oppilaan kotiovelle mainittu 200 metriä. Hallinto-oikeus katsoi, että tällaisessa tapauksessa piha-aluetta ei voida pois sulkea oppilaan koulumatkasta. Oppilaalle siis kuului kaupungin järjestämä maksuton oppilaskuljetus tai saattoavustus. (Turku Hallinto-oikeus 2009.)

Saattoavustuksella tarkoitetaan Perusopetuslain 32 pykälässä avustusta, joka on riittävä kattamaan kustannukset oppilaan saattamiseksi kouluun tai esiopetukseen (Perusopetuslaki 628/1998, § 32). Saattoavustuksen riittävyydellä tarkoitetaan niiden välttämättömien ja välittömien menojen kattamista, jotka huoltajalle syntyvät oppilaan saattamisesta kouluun (Kuntaliitto 2012, 13).

Oulun hallinto-oikeudessa oli ratkaistavana oppilaan koulumatkan mittaamista koskevan kiista vuonna 2009. Kaupungin mukaan oppilaan koulumatka mitattiin kotiportilta koulun portille. Kuitenkin kotiportilta oppilaan kotipihaan oli vielä 400 metrin matka. Hallinto-oikeus katsoi tässä tapauksessa kyseisen matkan kuuluvan oppilaan koulumatkaan ja näin ollen kaupunki velvoitettiin järjestämään

oppilaalle maksuton kuljetus koulumatkan ylittäessä viisi kilometriä. (Oulu Hallinto-oikeus 2009.)

Edellisten tapausten perusteella, oppilaan koulumatkan mittaaminen tulee tapahtua kotipiportilta koulun portille. Kuitenkin henkilön, joka mittaa oppilaan koulumatkan tulee huomioida matka portilta kotiovelle. Internetissä olevien karttaohjelmien perusteella tällaista matkaa on erittäin hankala määrittellä. Henkilöllä, joka tarkastaa oppilaiden koulumatkat, tulee olla paikkatuntemusta tai mahdollisuus epäselvissä tapauksissa käydä tarkastamassa paikan päällä oppilaan kotiosoitteessa matka kotipiportilta oppilaan kotiovelle. Jämsän kaupungin kuljetusperusteissa koulumatkan mittaamiskohdassa on mainittu, että matka mitataan kotipiportilta koulun portille. Tämä tulee ilmetä myös Oriveden oppilaskuljetusperusteissa.

Oriveden kaupungissa ei ole käytettävissä erillistä ohjelmaa, joka mittaisi oppilaiden koulumatkat. Käytettävänä ohjelma voisi olla esimerkiksi ReittiGis. Ohjelma on saman ohjelmistotoimittajan, StarSoft Oy, jonka oppilastieto-ohjelma Primus sekä lukujärjestysohjelma Kurre ovat jo opetuspalveluiden käytössä. Ohjelmasta saa enemmän tietoa StarSoftin Internet -sivuilta, [www.starsoft.fi](http://www.starsoft.fi). (StarSoft, 2012) Koulumatkan mittaaminen Oriveden kaupungissa tapahtuu Internetissä vapaasti käytettävissä olevien reittiohjelmien avulla. Näitä ilmaisohjelmia ovat esimerkiksi osoitteessa [www.eniro.fi](http://www.eniro.fi) tai [www.fonecta.fi](http://www.fonecta.fi) olevat karttaohjelmat. Karttaohjelmaa on käytetty edellisenä vuosina oppilaiden koulumatkojen mittaamiseen. Epäselvissä tapauksissa tai jos oppilaan koulumatka on kuljetusperusteiden määräämien rajojen lähellä, on reitti tarkastettu Oriveden kaupungin kaavoituspalveluiden toimesta. Tällöin reitti mitataan autolla tai kävellen käyttäen apuna mittausvälinettä. Reitit mitataan aina lyhintä jalankulkukelpoista reittiä myöten. Tässä huomioidaan turvallinen koulumatka, esimerkiksi suoja- ja kävelytiet.

Nämä käytännöt on koettu Oriveden kasvatus- ja opetuspalveluissa toimiviksi. Kuitenkin Oriveden olisi tulevaisuudessa mietittävä onko oppilaskuljetusmatkan määrittelyssä mahdollista käyttää tarkempaa mittausmenetelmää, esimerkiksi ostettua ohjelmaa.

### 6.3 Maksuttoman oppilaskuljetuksen kilometrirajat

Maksuttoman oppilaskuljetuksen Orivedellä käytössä olleet kilometrirajat ovat 0. – 2. luokan oppilaille 3 kilometriä ja 3. – 9. luokan oppilaille viisi kilometriä. Näiden rajojen noudattaminen tulevaisuudessakin on mielestäni järkevää. Samoin kasvatus- ja opetusjohtaja ei näe tarvetta kyseisten rajojen muuttamiselle. Kuitenkin eri kunnissa on erilaiset kilometrirajat oppilaiden maksuttoman oppilaskuljetuksen perustana. Aina tulee kuitenkin muistaa Perusopetuslain määrittelemä maksimiraja, viisi kilometriä.

Juupajoen kunnassa kaikki esiopetuksen, eli 0-luokan oppilaat saavat kuljetuksen ilman kilometrirajaa. Jämsä, Tampere ja Kangasala pitävät kaikilla samaa viiden kilometrin koulumatkan rajaa. Orivedellä 0-luokkalaiset esiopetuksessa olevat oppilaat saavat kuljetuksen kolmea kilometriä lyhyemmästäkin matkasta. Tämä matka on kuitenkin heille maksullinen. Maksu alle kolmen kilometrin matkalle on lukuvuonna 2011 – 2012 ollut 70 € kuukaudessa.

Teoriaosuudessa tuli ilmi useiden kuntien koulukuljetuseriaatteissa mainita ”kunta ei ole velvollinen järjestämään kuljetusta koko koulumatkalle”. Tämä tarkoittaa sitä, että oppilaan on kuljettava jalkaisin tai pyörällä matka kotoa kunnan hänelle määräämään noutopaikkaan. Matkan omavastuuosuus, eli kävellen kuljettava matka, on maksimissaan oppilaan luokka-aste huomioon ottaen maksuttoman oppilaskuljetuksen määrittelemä kilometriraja.

Jämsän kaupunki on kääntänyt tämän kuljettavan kävelymatkan positiiviseksi asiaksi. Jämsän kaupungin oppilaskuljetuserusteissa lukee, että oppilaalla on oikeus myös kävelymatkaan. Tämä oikeus perustellaan koululaisten liikunnan puutteella, joka on johtanut heikentyneeseen yleiskuntoon. Koulumatkan kulkeminen kävellen kohottaa lapsen yleiskuntoa ja antaa lapselle samalla mahdollisuuden oppia kulkemaan kotiympäristössä ja luottamaan itseensä. (Jämsä 2009)

Kuljetuksia suunniteltaessa on otettava huomioon kuitenkin Perusopetuslain § 32 määrittelemä oppilaan koulumatkaan kuluva aika. Tämän ajan lasketaan alkavan aamun osuudelta silloin, kun oppilas lähtee kotoa koulumatkalle ja päättyvän sii-



hen, kun koulun ensimmäinen oppitunti alkaa. Iltapäivän koulumatkan alkamisajankohta alkaa silloin, kun oppilaan päivän viimeinen oppitunti päättyy. Koulumatkaan käytetty aika päättyy, kun oppilas saapuu kotiinsa. Tässä ajanlaskennassa huomioidaan myös ajat, jotka oppilas on koululla ja odottaa, joko oppituntin alkua aamulla tai kuljetuksen lähtemistä iltapäivällä.

Kuljetukseen käytettävät aikarajat ovat lukuvuoden alkaessa alle 13-vuotiaalla oppilaalla 2,5 tuntia ja lukuvuoden alkaessa yli 13-vuotiaalla oppilaalla kolme tuntia. Huomioon on otettava myös se aika, joka oppilaalla menee käveltävään matkaan. Jokainen oppilas on yksilö ja jokaisella on yksilöllinen kävelyvauhti. Kuitenkin kunnat tarvitsevat oppilaan iän huomioon ottavan keskimääräisen ajan käveltävälle kilometrille.

TAULUKKO 3. Oppilaan ikä ja kävelyaika kilometriä kohden (Suomen kuntaliitto 2012, 9).

Ikä	Kävelyaika minuuttia/km
5	16
6	15
7	14
8	13
9	12,5
10	12
11	11,8
12	11,6
13	11,4
14	11,2
15	11
16	10,8

Kuntaliitto on julkaissut Henkilökuljetusoppaan, josta löytyy yllä oleva taulukko oppilaan kävelymatkaan kuluvasta ajasta (Suomen kuntaliitto 2012, 9). Tämän taulukon pohjalta voidaan siis laskea, että Jämsä, Tampere ja Kangasala ovat laskeneet maksimaalisen ajan esikoululaisten sekä ensimmäisen luokan oppilaiden

käyttämäksi ajaksi koulumatkoillaan, heidän kulkiessaan jalan koulumatkan. Näiden kuntien kaikille esiopetuksen ja perusopetuksen oppilaille on määritelty viiden kilometrin maksuttoman oppilaskuljetuksen raja.

Oriveden tulee lisätä nykyisiin oppilaskuljetusperusteisiin maininta oppilaan kävelymatkasta kuljetuksen noutopaikalle sekä taulukon 3 kävelyajat eri-ikäisillä lapsilla.

#### 6.4 Koulumatkan vaarallisuusluokitus

Orivedellä käytäntönä on ollut, että oppilaiden kodin ja koulun välinen matka mitataan kasvatusta- ja opetuspalveluiden toimistossa. Matkan ollessa yli käytetyn matkarajan, on oppilas laitettu oppilaskuljetuslistalle. Oppilas on näissä tapauksissa saanut automaattisesti maksuttoman kuljetuksen, eikä sitä ole erikseen huoltajan tarvinnut hakea.

Kuljetusreitin vaarallisuus on arvioitu, kun on tehty mittaus oppilaan koulumatkan pituudesta. Tässä on käytetty hyväksi Internetin karttoja koulutien vaarallisuudesta. Koulumatkan rasittavuutta ei voida kasvatusta- ja opetuspalveluissa arvioida, vaan huoltajien on itse osoitettava koulumatkan olevan liian rasittava oppilaalle.

##### 6.4.1 Petoeläinhavainnot

Petoeläimiin liittyvät maksuttomat oppilaskuljetukset ovat olleet tavallisesti Orivedellä puheenaiheena syksyisin, kun pimeä kausi alkaa. Monet oppilaat joutuvat kulkemaan jalan tai pyörällä osan koulumatkastaan. Nämä koulutaipaleet ovat yleensä harvaanasutulla metsäisellä alueella. Huoltajien on haettava oppilaalle kirjallisesti petoeläinpelkoon liittyvää maksutonta oppilaskuljetusta. Kasvatusta ja opetuspalvelut selvittävät alueen riistanhoitopiiriltä viralliset petoeläinhavainnot.

Alla oleva kuva 7 kuvaa Längelmäen riistanhoitoyhdistyksen alueella tehtyjä petoeläinhavaintoja. Havainnot on tehty 1.5.2011 – 25.2.2012 välisenä aikana. Olen

saanut tiedot riistanhoitoyhdistyksen petoeläinhavainnoista Längelmäveden riistanhoitoyhdistyksen alueen vastaavalta Erkki Uotilalta. (Uotila 2012.)

Längelmäveden riistanhoitopiirin alueella tehtyjä susihavainnoita on kahdeksan. Karttaan ne on merkitty vihreällä värillä. Näistä havainnoista kaksi on tehty Oriveden kaupungin alueella. Nämä sijoittuvat Päilahden koulun oppilaaksiottoalueelle. Näiden havaintojen perusteella ei ole tullut petoeläimiin liittyvää maksutonta oppilaskuljetusanomusta. Karjuhavainnot on merkitty karttaan keltaisella ja havainnoita on ollut kyseisenä aikana 69. Karjuhavainnot Oriveden alueella sijoittuvat kaupungin pohjoisosiin. Näiden havaintojen vuoksi on syksyllä 2011 järjestetty niin kutsuttu karhukuljetus yhdelle perheelle. Ilveksestä tehdyt havainnot on merkitty karttaan oranssilla. Havainnoita on kaikkiaan 80.(Uotila 2012.) Ilvesten vuoksi ei järjestetä petoeläinkuljetuksia.



KUVA 7. Petoeläinhavainnot Längelmäen riistahoitoyhdistyksen alueella (Uotila 2012).

Petoeläinkuljetusten järjestäminen samankaltaisesti tulevaisuudessakin ei mielestäni tuota ongelmia. Mänttä-Vilppulan esimerkki käsistä ryöstäytyneestä tilanteesta petoeläinkuljetusten suhteen voi olla edessä aivan millä tahansa kunnalla. Tilanteeseen varautuminen on hankalaa. Voidaanko petoeläintä koskaan määritellä ihmiselle, varsinkin pienelle koululaiselle, vaarttomiksi?

Oriveden käytäntö hakemuksen ja riistanhoitopiirin lausunnon perusteella myönnettävistä kuljetuksista on ollut toimiva. Mielestä tämän käytännön muuttaminen ei tuo kunnalle mitään hyötyä.

#### 6.4.2 Koulumatkan vaarallisuus

Orivedellä ei ole käytössä Koululiitu -ohjelmaa, jolla voitaisiin arvioida koulumatkan vaarallisuus. Ohjelmasta on vapaasti käytettävä kartta Internetissä Ramboll Oy:n sivuilla. Tässä ohjelmassa otetaan huomioon oppilaan luokka-aste sekä Tiehallinnon tierekisterissä olevia tiestön ja liikenteen ominaistietoja. Näiden tietojen avulla on määriteltä riskiluku tien vaarallisuudesta. Vapaasti käytettävässä kartassa riskiluvut ovat suosituksia.(Ramboll Finland 2012.) Tieosuuksien vaarallisuudesta tehdään kunnissa aina omat paikalliset päätökset huomioiden kaikki mahdolliset tieosuuksien olosuhteet.

Orivedellä on käytetty tämän vapaasti Internetistä katsottavan kartan antamia riskilukuja. Kartta antaa riskiluvut kuitenkin vain päätteille.(Ramboll Finland 2009) Esimerkiksi tältä kartalta ei saada riskilukuja pienille teille, joilla on vartioimattomia tasoristeyskoja. Tämä hankaloittaa oppilaiden koulumatkan vaarallisuuden arviointia. Orivedellä on tällä hetkellä kolme vartioimattonta tasoristeystä, joiden kautta oppilaiden on kuljettava kouluun.

Koululiitu -ohjelma on määritellyt tieosuuksia vaarallisemmaksi kuin olosuhteet muuten antavat aiheita. Tieosuuden vaarallisuudesta on Kouluhallituksen päätös vuodelta 1989. Päätös on käyttökustannusten valtionosuutta koskeva ennakkoratkaisu Orivedelle. Päätös on mielestäni verrattavissa nykyisen Hallinto-oikeuden päätöksiin koulutien vaarallisuudesta, vaikka tämä Kouluhallituksen päätös koskee vain tietyn perheen lapsien alle viiden kilometrin koulumatkan kuljetusten järjestämistä. Päätöksen sanamuoto on seuraavanlainen:(Kouluhallitus 8059/327 1989.)

*”Saadun selvityksen perusteella voidaan hakemuskirjeessä tarkoitettujen oppilaiden koulumatkaa Orivesi – Eräjärvi – tiellä pitää peruskoululain (476/83) 47 §:n*

*I momentin tarkoittamalla tavalla siinä määrin vaarallisena, että Oriveden kunta on velvollinen järjestämään näiden koulukuljetuksen tai avustamaan kuljettamisessa tai saattamisessa lukuvuosina 1989–90 ja 1990–91.” : (Kouluhallitus 8059/327 1989.)*

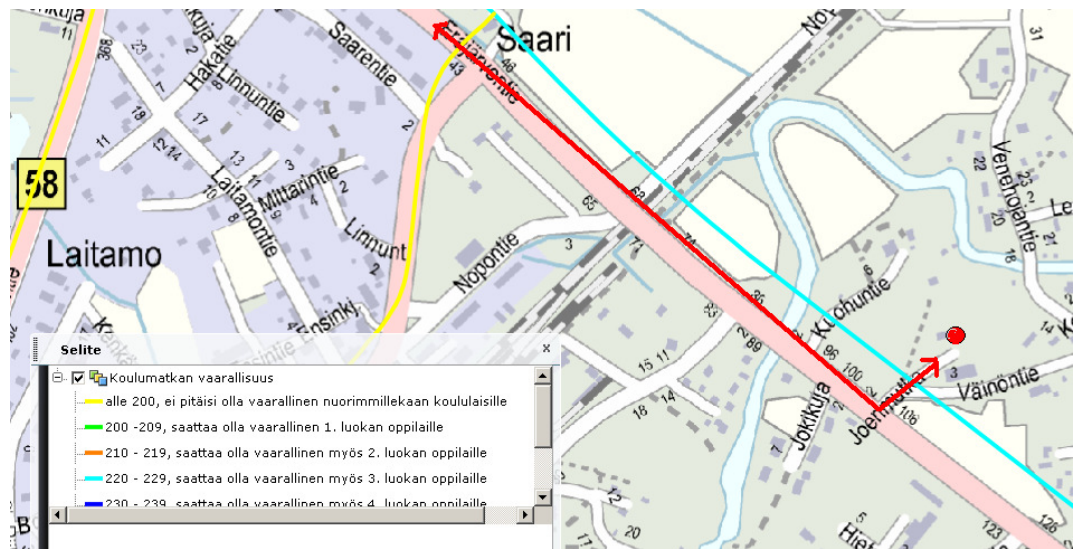


KUVA8. Tien vaarallisuus Koululiituohjelmalla Päילהdessa (Ramboll Finland Oy 2009).

Edellä mainitut oppilaat kävivät tuolloin Päילהden koulun ensimmäistä ja toista luokkaa. Saman tieosuuden vaarallisuusluvuksi on Koululiituohjelmassa kuvassa 8 määritelty 220 – 229, joka kuvaa tien vaarallisuutta aina kolmanteen luokkaan asti. Tieosuus on merkitty karttaan turkoosinvärisenä viivana. Tieosuuden vaarallisuus perustuu tienkohdan huonoon näkyvyyteen mutkien ja asutuksen vuoksi, sekä tieosuuden pientareen kapeuteen.

Orivedellä on koulumatkan vaarallisuutta käsitelty Hallinto-oikeudessa muutamia kertoja edellä mainitun käsittelyn jälkeen. Näissä tapauksissa Hallinto-oikeuden päätökset ovat olleetsamankaltaisia kuin Oriveden silloisen sivistystoimenjohtajan päätökset.

Orivedellä on tieosuuksia, jotka ovat olleet aikaisemmin kaiken ikäisten oppilaiden käytössä. Vuonna 2009 Koululiitu -ohjelmassa uudistettiin vaarallisuusrajat, tällöin tiet määriteltiin vaarallisemmiksi yhä nuoremmille oppilaille.



KUVA 9. Entisen Vehkalahtien alueen koulutien vaarallisuus (Ramboll Finland Oy 2009).

Esimerkkinä voidaan käyttää Oriveden asemalla sijaitsevan, jo lakkautetun Vehkalahtien koulun ohitse kulkevaa Eräjärven tietä. Koulutietä ovat vielä ennen koulun lakkauttamista kulkeneet oppilaat esiopetuksesta aina kuudenteen luokkaan asti. Nyt tien vaarallisuusluku on 220 -229. (Ramboll Finland Oy 2009.) Tämä tarkoittaa että ko. alueen oppilaat saavat maksuttoman oppilaskuljetuksen kolmasluokkalaisiksi saakka. Yllä olevassa kuvassa 9 Vehkalahtien koulu on merkitty punaisella ympyrällä. Koulun ollessa toiminnassa oppilaat käyttivät punaisella merkittyä reittiä kulkeakseen kouluun. Sininen viiva on Koululiitu -ohjelman vaarallisuusluvun mukainen merkintä. Tieosuuden nopeusrajoitus on muuttunut tien alkupäässä idässä. Nopeusrajoitus on pudotettu 60 kilometristä tunnissa 50 kilometriin tunnissa ja vanhan Vehkalahtien koulun kohdalle on tehty suojatien kohdalle keskikoroke, jotta tien ylittäminen olisi turvallisempaa.

Koulumatkan turvallisuuteen vaikuttavat kaikki tiellä liikkujat. Aamulehdessä 14.8.2011 oli Tamperelaisten kolmannen luokan oppilaiden kertomuksia oman koulutien vaarallisista paikoista.

Oppilaat olivat piirtäneen tieosuudet, jotka he kokivat vaaralliseksi. Oppilaat olivat miettineet komisario Erkki Alasen kanssa ratkaisuja vaarallisten osuukien

muuttamisesta turvallisimmiksi. Oppilaat toivat hyvin esille huolensa esimerkiksi risteysalueiden huonosta näkyvyydestä sekä autoilijoiden liian kovasta vauhdista.

Komisario Alanen muistuttaa lapsia tarkkaavaisuudesta, siitä, että tietä ylitettäessä on katsottava, ettei autoja tule. Ylittäessään tietä liikennevalojen osoittaessa vihreällä valolla oikeutta tien ylitykseen, jalankulkijan tulee aina katsoa, ettei autoja tule. Koskaan ei voi olla liian varovainen.

Kolmasluokkalainen Juho Pekkanen kommentoi aikuisten liikennekäyttäytymistä hyvinkin asiantuntevasti samassa artikkelissa. (Koskinen, Vuokkola 2011, 29.)

*”Aikuisten pitäisi parkkeerata autonsa kauemmaksi tielle, eikä ihan lähelle koulun porttia. Siellä kauempana ei yleensä ole paljon autoja. Ehkä aikuiset ovat vähän laiskoja.”* (Koskinen, Vuokkola 2011, 29.)

Aamulehden kuva 10 alapuolella kuvaa tilannetta, jolloin koulumatka on oppilaalle todella liian vaarallinen. Tilanteessa jalankulkijalle jää hyvin vähän tilaa pientareella kahden suuren auton ohittaessa yhtäaikaaisesti hänet. Kuitenkaan Ylöjärven kunnassa ei ole merkitty kyseistä tietä vaaralliseksi ja näin ollen lapset joutuvat itsenäisesti kohtaamaan tämän tien vaarat.



KUVA 10. Aamulehden julkaisema kuva: Vaarallinen tie Kurussa (Latoniemi 2011, 11)

Koulutien kulkemisessa suuri vastuu on kuitenkin lapsen huoltajalla. Huoltajan tulisi jo ennen ensimmäistä koulupäivää käydä tulevan koululaisen kanssa koulu-reitti läpi. Elokuussa 2011 Aamulehdessä oli Hyvä arki -liitteessä artikkeli nimeltä Koulutien vaarat lähellä. Kirjoittaja Pitkänen oli havainnollistanut kuvin ja tekstein mitkä ovat lasten mielestä vaarallisia paikkoja heidän kulkiessaan kouluun. Näiden vaaranpaikkojen kohdalla oli ohjeistus, kuinka autoilijan tai kävelijän tulisi huomioida koululaiset. Artikkelissa mainittiin monia, aikuisesta ehkä vähäpätöiseltä tuntuvia seikkoja, jotka pelottavat varsinkin ensimmäisiä luokkia käyviä oppilaita. (Pitkänen, Saarikoski 2011,15.)

*”Isot koirat pelottavat lapsia. Ulkoiluta koiraasi vain hihnassa ja pidä riittävän lähellä.”* (Pitkänen, Saarikoski 2011,15.)

Ison koiran kohtaaminen voi olla oppilaalle tuntematon tilanne. Ison tuntemattoman koitan tullessa kohti voi oppilas tuntea suurta pelkoa. (Pitkänen, Saarikoski 2011,15.)

Koulumatkan vaarallisuus on haastavin elementti oppilaskuljetusperusteissa. Tekstissä on mainittu mahdollisuus käyttää Internetin ilmaista tien vaarallisuuden riskiluvut ilmaisevaa karttaohjelmaa, Koululiitua. Koululiitu -ohjelman ilmaisessa versiossa on ongelmana, että kunnassa tapahtuneiden liikenneturvallisuuden parannukset eivät näy siinä heti. Koska Orivedellä ei ole käytössä maksullista ohjelmaa, on teiden vaarallisuus arvioitava muuten.

Mielestäni tässä on kaksi tapaa edetä. Ensimmäisenä vaihtoehtona on käyttää Internetissä vapaasti käytettävää Koululiitu -ohjelmaa vaarallisuuden arvioinnin pohjana. Ohjelma ei kuitenkaan riitä pelkästään kasvatus- ja opetuspalvelujohtajan päätösten tueksi. Kuten aikaisemmin on mainittu, kyseinen ohjelma ei välttämättä ole ajan tasalla tiestössä tapahtuneiden muutosten takia. Siksi Koululiitu -ohjelman tueksi tarvitaan henkilöitä, jotka voivat arvioida tieosuuksilla tapahtunutta liikenneturvallisuuden parantumista tai huonontumista. Tällaisen mallin käyttöönotossa on ongelmana siirtymäaika, joka vaaditaan Oriveden tiestön karttoittamiseen Koululiitu -ohjelmassa vaaralliseksi luokiteltujen teiden osalta. Etuna tässä on se, että siirtymäajan voisimme käyttää Koululiitu -ohjelman karttaa tu-



kemaan tien vaarallisuuden arviointia seuraavan vuoden kuljetusoppilaita kartoittaessa. Voisimme ottaa huomioon oppilaat, joiden koulumatkaan sisältyy vaarallisia tieosuksia, kuten nytkin Orivedellä on tehty. Tällöin autojen kuljetuskapasiteetin arviointi helpottuisi.

Toisena ehdotuksena oppilaiden koulutien vaarallisuuden arvioinnissa on työryhmän perustaminen tekemään katsaus vaarallisista tieosuuksista. Kasvatus- ja opetuspalvelutoimiston saadessa vaarallisen tien –hakemuksen, kokoontuu valittu työryhmä tekemään tienvaarallisuuskatsauksen ja antamaan siitä lausunnon. Tämän ehdotuksen heikkoutena on ennakoimattomuus. Tässä ehdotuksessa tulevan lukuvuoden oppilaskuljetusreittien suunnittelu tapahtuu kilometrirajojen ja oppilaskuljetusperusteissa mainittujen vaarallisten tieosuuksien mukaan. Ensimmäisen vuoden aikana emme pysty ennakoimaan vaarallisen koulumatkan hakemuksien määrää. Huoltajien tietämättömyys vaarallisista tieosuuksista saattaa aiheuttaa suuren määrän turhia hakemuksia. Hyväksytyksi tulleiden vaarallisen koulumatkan hakemukset aiheuttavat kyseselle tieosuudelle suunnitellun reitin uudelleen suunnittelemisen useaan kertaan. Haasteeksi tässä ehdotuksessa tulee autokapasiteetin arviointi. Lukuvuoden aikana tulevat uudet hakemukset saattavat aiheuttaa sen, että auton kuljetuskapasiteetti ei riitä ko. osuudella. Tällöin reitille tulee ottaa toinen auto käyttöön. Uuden kuljettajan tutustuminen reittiin vie jonkin aikaa. Oriveden etuna tässä olisi jokaisen tien kartoitus vähitellen hakemusten saapuessa kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon.

#### 6.4.3 Muut syyt

Lyhytaikaisena maksuttoman oppilaskuljetuksen perusteena on ollut oppilaan terveydentila. Esimerkkinä lyhytaikaiseen kuljetukseen voidaan pitää esimerkiksi tapaturmaa, jossa oppilaan jalka on murtunut ja laitettu kipsiin. Oppilas ei tällöin pysty kulkemaan koulumatkaansa jalkaisin. Kun oppilas on joutunut tällaiseen tilanteeseen, tulee huoltajien ottaa yhteyttä kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon ja sopia maksuttomasta oppilaskuljetuksesta.

Kuljetus järjestetään välittömästi tarpeen ilmetessä. Hakemus on toimitettava asiantuntijalausunnolla varustettuna kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon. Asiantuntijan lausunto on näissä tapauksissa lääkärintodistus. Todistuksessa tulee ilmetä oppilaan henkilötiedot, syy miksi maksuton oppilaskuljetus on järjestettävä, aika jolloin kuljetusta tarvitaan sekä kulkumuoto. Orivedellä toimii vähän sisäistä linja-autoliikennettä jolla tällaisia kuljetuksia voitaisiin järjestää, mutta tämä tieto on tarpeellinen, jotta voidaan kartoittaa linja-auton käyttömahdollisuus niillä alueilla, joissa se on mahdollinen kulkumuoto.

Oppilaan pidempiaikaisen maksuttoman oppilaskuljetuksen perusteena voi olla oppilaan vamman aiheuttama liikuntarajoite, tai hänen kehitystasonsa voi olla viivästynyt, joten koulumatkan kulkeminen ei onnistu lyhyemmästäkään matkasta itsenäisesti. Nämäkin kuljetukset on haettava lukuvuosittain. Asiantuntijalausuntona voidaan käyttää joka vuosi samaa lääkärin- tai psykologin lausuntoa. Lausunnot ovat neuvoa-antavia tehtäessä kuljetuspäätöstä. Päätöksen tekee virkavastuullinen henkilö, eli oppilaskuljetusasioissa kasvatus- ja opetusjohtaja.

Orivedellä oppilaat ovat saaneet talviaikana pimeän ajan kuljetuksia. Talviaikana tarkoitetaan marras – helmikuun välistä pimeää vuodenaikaa. Pimeän ajan kuljetukset koskevat haja-asutusalueella asuvia oppilaita. Heidän koulumatkansa kävelävällä osuudella ei ole katuvaloja tai asutusta, vaan oppilaat ovat kulkeneet niin kutsutun metsätaipaleen kuljetuksen noutopaikalle. Talvella 2011 - 2012 pimeän ajan kuljetuksen saa neljä oppilasta. Kuljetukseen ei ole tarvittu asiantuntijalausuntoa, vaan kuljetus on myönnetty pelkän hakemuksen perusteella.

Maksuttomana oppilaskuljetuksen perusteena voi olla myös oman uskontokunnan opetus. Esimerkiksi Orivedellä on perustettu Ortodoksiuskonnon opetusta varten ryhmä. Ryhmä kokoontuu Oriveden yhteiskoululla joka toinen viikko. Tähän uskontokuntaan kuuluvien oppilaiden kuljetus järjestetään maksuttomana.

Oppilaskuljetusten järjestäminen näiden muiden syden nojalla on ollut toimivaa. Kun Oriveden oppilaskuljetusperusteet ovat valmiit ja jaettu huoltajille osaavat he vaatia lääkäriltä tai psykologilta lausunnon, joka sisältää vaaditut asiat.

Olen kerännyt edellä mainitut maksuttoman oppilaskuljetuksen perusteet liitteisiin kaksi ja kolme. Liitteissä luetellaan kappaleen kuusi otsikoiden mukaiset kohdat sellaisina kuin ne Oriveden kaupungin kasvatus- ja opetuspalveluiden oppilaskuljetusperusteissa tulisi olla. Liitteet eroavat toisistaan kohdan koulumatkan vaarallisuus kohdan osalta. Koulumatkan varallisuuden määrittelyssä on tuonut kaksi erilaista vaihtoehtoa, joissa molemmissa on hyviä ja huonoja puolia.

## 7 ORIVEDEN KAUPUNGIN OPPILASKULJETUSOHJEISTUS SIDOSRYHMILLE

Selkeät säännöt ja käytännöt tukevat oppilaan turvallista koulupäivää. Oppilaskuljetusohjeistuksen tarkoituksena on tukea sitä kasvatustyötä, joka tapahtuu oppilaan koulumatkan aikana. Ohjeistus helpottaa jokaisen sidosryhmän, huoltajan, oppilaan, koulun, oppilaskuljetuskuljettajan sekä kasvatus- ja opetuspalveluostimiston yhteistyötä. Ohjeistusta noudattamalla ei synny ongelmatilanteita, jotka lisäisivät eri sidosryhmien työtä.

Seuraavassa käydään läpi Oriveden kaupungin kuljetusperusteiden käytettävien kyselyiden tuloksia sekä pohditaan Oriveden naapurikuntien ohjeiden soveltuvuutta Orivedelle. 2010 kuljetusoppilaiden huoltajille suunnattua kyselyä hyödynnetään osittain tässä työssä. 2011 tehtiin kysely, joka oli suunnattu oppilaskuljetuksia hoitaville autoilijoille sekä kouluille. Liitteeseen neljä on koottu ehdotus tulevasta Oriveden kaupungin oppilaskuljetusohjeistuksesta.

### 7.1 Vuoden 2010 kysely kuljetusoppilaiden huoltajille

Huoltajille tehdyllä kyselyllä keväällä 2010 kartoitettiin huoltajien mielipidettä oppilaskuljetustilanteesta Orivedellä (Liite 5). Kyselyn tulokset toivat julki haasteita esimerkiksi tiedottamisessa kodin ja koulun välillä sekä huolen oppilaiden jaksamisesta pitkien kuljetusmatkojen aikana sekä aikataulujen pitämättömyyden kuljetuksissa.

Oppilaiden kuljetustyytyväisyys kysely tehtiin Oriveden perusopetuksen alakoulujen kuljetusoppilaiden huoltajille keväällä 2010. Kyselylomake tehtiin kasvatus- ja opetuspalveluiden toimistossa ja toimitettiin alakoulujen rehtoreille. Nämä jakoivat kaavakkeen kuljetusoppilaille kotiin vietäväksi. Kysely meni noin 200 perheelle. Kyselyn neljä ensimmäistä kysymystä olivat sellaisia, joilla voitiin vastaukset jakaa erilaisiin ryhmiin. Nämä kysymykset olivat:

- oppilaan luokka

- koulu
- kuljettava matka
- kulkuneuvo

Tästä eteenpäin huoltajat vastasivat seuraaviin kysymyksiin: Kuljettajan rooli esimerkiksi aikuisena, kuljettaja ystävällisyys/ palveluattius, auton kunto, kuljetusreittien aikataulu, kuljetusten aikataulussa pysyminen, tiedotus kuljetuksista sekä oppilaan viihtyminen kuljetuksissa. Kysymyksiin vastattiin alla olevien vaihtoehtojen kautta.

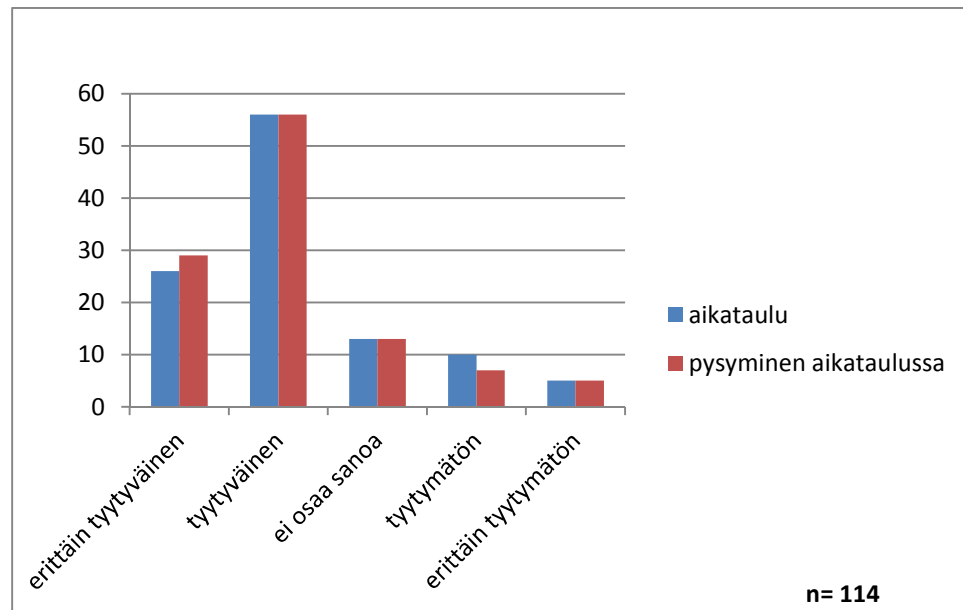
- erittäin tyytyväinen
- tyytyväinen
- ei osaa sanoa
- tyytymätön
- erittäin tyytymätön

Lisäksi lomakkeessa oli vapaan sanan osuus, johon vanhemmat saattoivat laittaa mieltään painavia asioita sekä antaa muuta palautetta.

Kysely tehtiin kartoittamaan oppilaskuljetusten sen hetkistä tilaa huoltajien kannalta. Vastauksia palautettiin 114. Silloin kysymykset analysoitiin ja huomiota kiinnitettiin niihin kysymyksiin, joihin huoltajat olivat vastanneet erittäin tyytymätön tai tyytymätön. Huoltajat olivat tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä kuljetusten aikatauluihin sekä autojen aikatauluissa pysymiseen sekä tiedottamiseen. Vastanneista noin 10 % oli tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä aikatauluissa pysymiseen ja peräti 14 % kuljetusaikatauluihin. Tiedottamiseen tyytymättömiä tai erittäin tyytymättömiä huoltajia oli 9 %.

Kuljetusaikataulujen päivittäiset muutamien minuuttien heitot johtuvat syistä, joita emme voi ennakoida. Tällaisia syitä ovat esimerkiksi luonnon olosuhteet, lumisateet tai keväällä kelirikko. Toisena syynä on oppilaiden myöhästely tai poisjäänti ilman ilmoitusta päivän kuljetuksista. Tähän pystymme vaikuttamaan oppilaskuljetusten ohjeistuksessa, korostamalla huoltajien velvollisuutta ilmoittaa esimerkiksi lapsen sairastumisesta autoilijalle.

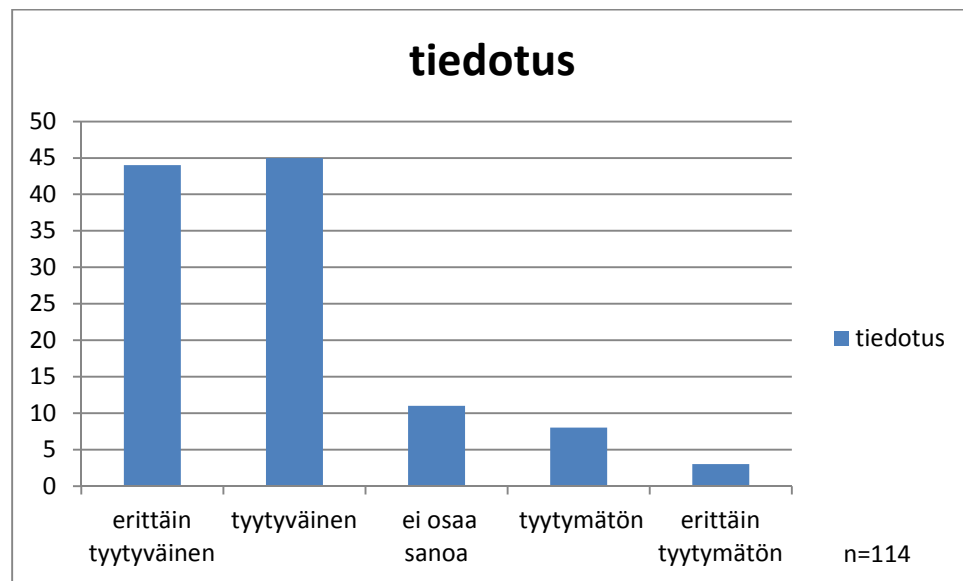
Alla oleva kuvio 4 kuvaa vastausten jakautumista kysyttäessä aikatauluista sekä auton aikataulussa pysymisestä.



KUVIO 4. Kyselyn vastaukset kysyttäessä oppilaskuljetusten aikatauluja ja autojen aikataulussa pysymistä

Tiedottamiseen on tulossa parannusta. Opetuspalveluissa on suunnitelmassa ottaa Wilma -järjestelmä käyttöön tulevan vuoden aikana. Wilma -ohjelmisto on tarkoitettu koulun ja kodin väliseen tiedottamiseen sekä yhteistyöhön. Wilma on StarSoftin oppilaitoksille tarkoitettua tietokoneohjelmistoperhettä. Lisätietoja Wilma -ohjelmistosta voi katsoa StarSoftin sivuilta [www.starsoft.fi](http://www.starsoft.fi).

Tämän opinnäytetyön kohdassa Koulun ohjeistus tulemme kiinnittämään huomiota siihen, kuka on vastuussa huoltajien informoinnista oppilaskuljetusten osalta. Tähän tehtävään on mielestäni nimettävä henkilö, joka hoitaa tiedottamisen kouluilla. Itse työssäni olen tehnyt tiedotuksia koulujen puolesta ja mielestäni se ei toimi, koska minulla ei ole lähikosketusta koulun arkeen. Tunnen myös olevani turha lenkki tiedotusketjussa, jonka voisi hoitaa suoraan koulujen nimeämä kuljetusvastaava. Kasvatus- ja opetusjohtajan mielestä koululla tiedottamisesta vastaavana henkilönä toimii koulun rehtori tai koulun johtaja. Tällä henkilöllä on aina vastuu koulunsa tiedotettavista asioista. Kuvio 5 kuvaa vastausten jakautumista tiedusteltaessa huoltajien tyytyväisyyttä tiedottamiseen.



KUVIO 5. Kysyttäessä huoltajien tyytyväisyyttä tiedottamiseen

Kuviossa 5 on huomioitava, että erittäin tyytyväisten ja tyytyväisten osuus on noin 80 % vastaajista. Tyytymättömien tai erittäin tyytymättömien osuus on noin 10 % eli noin 11 vastausta. Loput 10 % eivät osanneet ilmaista kantaansa. Tiedottaminen on ollut huonoa juuri tilanteissa, joissa kouluissa on ollut lukujärjestyksestä poikkeava päivä. Pääsääntöisesti voidaan siis todeta tiedotuksen toimivan.

## 7.2 Kysely 2011 kouluille ja kuljettajille oppilaskuljetusohjeistuksesta

Kyselytutkimus lähetettiin joulukuussa 2011 autoilijoille ja kouluille (Liite 6.) Kyselyssä kartoitettiin näiden toimijoiden toiveita tulevasta oppilaskuljetusperusteista. Koulun ja autoilijoiden mielipiteet vaikuttavat oppilaskuljetusperusteissa ohjeistuskohtiin. Lakiin pohjautuvat säädökset, jotka on avattu teoriaosuudessa, antavat perusteet kuljetuksen myöntämiselle. Kuljetusten myöntämisperusteet ovat kuitenkin pieni osa sitä kokonaisuutta, jota koulut, kuljettajat, oppilaat ja huoltajat kokevat koulupäivien aikana.

Kyselyssä kaikille esitettiin samat kysymykset. Lomakkeessa eriteltiin, onko kysymyksessä koulun vai kuljettajan vastaus. Toisena tiedusteltiin, onko vastaaja tutustunut oppilasperusteisiin. Tämän jälkeen esitettiin yhteistyöhön ja sen paran-

tamisehdotuksia toimijoiden välillä liittyviä kysymyksiä. Kaksi viimeistä kysymystä alakohtineen sisälsivät vastaajan ehdotuksia oppilaskuljetusohjeistukseen. Viimeisenä kyselyssä oli mahdollisuus vapaaseen sanaan.

Kyselyyn vastasi kahdeksasta kuljettajasta neljä. Tiedon kulkuun kodin, autoilijan ja opetuspalvelukeskuksen välillä oltiin kaikissa vastauksissa tyytyväisiä. Kuitenkin useammassa vastauksessa korostettiin vielä tiedon kulun tärkeyttä ja sitä, että siinä olisi parantamisen varaa.

Koska koulujemme kuljetuksista vastaava henkilö on aina rehtori, olivat rehtorit vastanneet kyselyyn. Kyselyn ajankohta oli koulujen kannalta huono, joulukuu 2011, tällöin kouluilla on monia erikoispäiviä. Erikoispäivä koululla tarkoittaa lukujärjestyksen mukaisesta koulupäivästä poikkeamista. Nämä erikoispäivät tuovat rehtoreille paineita varsinkin kuljetusjärjestelyiden muodoissa. Kolme rehtoria viidestä oli ehtinyt kiireidensä keskellä vastaamaan kyselyyni.

Päällimmäisenä kyselystä nousi esille tehtävien jako kasvatus- ja opetuspalvelu-toimiston ja koulun välillä, sekä vastuukysymykset eri sidosryhmien välillä. Yhteistyötä kuvattiin joustavaksi ja tehokkaaksi. Kuitenkin edellisessä kappaleessa mainittujen erikoispäivien järjestelyt kuljetusten osalta koettiin sekaviksi ja hankaliksi. Tiedottaminen oli tämänkin sidosryhmän mielestä parannusta eniten vaativa elementti kuljetusten järjestämisessä.

Seuraavissa alakappaleissa käydään läpi kyselyn 2011 tulokset sidosryhmittäin. Edellä avatun vuoden 2010 kyselyn tulokset yhditetään tämän kyselyn johtopäätöksiin. Samalla pohditaan ympäristökuntien ohjeistuksia eri sidosryhmille, kouluille, kuljettajille, huoltajille, oppilaalle sekä kasvatus- ja opetuspalveluille

### 7.2.1 Ohjeistus kouluille

Ohjeistuksena kouluille korostuivat seuraavat asiat:



- oppilaiden saatto kuljetusautoihin koulun pihassa
- oppilaiden päästäminen sovittuun aikaan tunnilta
- aikataulumuutoksista tiedottaminen
- kuljetusta odottavien oppilaiden valvonta
- koulun tiedotteiden jako myös autoilijoille
- kuljetuksista vastaava yhdyshenkilö koululle
- liikenneturvallisuuskasvatus

Näiden vastausten perusteella voidaan vetää johtopäätös siitä, että oppilaat eivät ole sovittulla noutopaikalla oikeana aikana. Yhtenä syynä tähän mainittiin pitkäksi venynyt oppitunti ja näin ollen oppilas ei ole ehtinyt sovittuna aikana kuljetuksen noutopaikalle. Toisena syynä tähän näyttäisi olevan, että oppilas on jäänyt leikkimään koulun piha-alueelle ja unohtanut ajan kulun, näin ollen on myöhästynyt sovittua noutoajasta.

Oppilaiden unohtuminen koulun pihalle leikkimään liian pitkäksi aikaa aiheuttaa ongelmia kuljetusautojen aikatauluissa. Ongelman ratkaisuna voitaisiin käyttää oppilaiden saattamista noutopaikalle. Lisäksi oppilaiden saattaminen toisi lisäturvallisuutta noutopaikan liikenteeseen. Noutopaikalla saattaa olla monta isoa autoa odottamassa kuljetettavia, jolloin vaaratilanteita saattaa syntyä. Hämeen tieiiri on kartoittanut alueemme koulujen pihojen sekä yleisimpien koulureittien turvallisuutta ja puutteita vuonna 2008 (Levola 2008). Oriveden kouluista vain yksi sai maininnan saattoliikenteelle esimerkillinen saattolenkki ja liikennemerkillä osoitettu kiertosuunta pihassa. Muiden koulujen saattoliikenne, eli kouluun tuotavien/haettavien oppilaiden autoliikenne määriteltiin jäsentymättömäksi tai epämääräiseksi.

Koulujen tiedottamisvastuu on tärkeää kodeille, kuten kyselyssä 2010 tuli ilmi. Tiedottaminen on myös tärkeää kuljettajille. Koulujen erikoispäivät voivat sekoittaa autoilijan aikataulut.. Erikoispäivänä oppilaat saattavat tulla ja lähteä koulusta eri aikaan kuin lukujärjestyksessä mainitaan tai eivät ole koululla, vaan esimerkiksi urheilutapahtumassa urheilukentällä. Siksi olisikin tärkeää, että koulu tiedottaa

muutoksista ajoissa. Hyvä keino tiedottaa, olisi jakaa myös autoilijoille koulun vuosisuunnitelma ja tiedotteet, jotka jaetaan oppilaiden huoltajille.

Koulun velvollisuus liikennekasvatukseen on otettu esille Orivedellä jokaisen koulun opetussuunnitelman yhteydessä. Koulujen välillä on eroja missä aineissa ja kuinka kukin koulu liikenneturvallisuutta painottaa. Esimerkkinä tässä käytän Hirsilän alakoulun liikenneturvallisuuden opetussuunnitelmaa. Liikenneturvallisuudesta keskustellaan ympäristötiedon, biologian ja maantiedon, teknisen työn, äidinkielen ja kuvataiteen tunneilla. Painotusten lisäksi koulun 5 – 6 luokkalaisille järjestetään yleiset liikennekilpailut. Koululla poliisin edustaja käy puhumassa liikennekäyttäytymisestä. Lions Club Orivesi jakaa kaikille Hirsilän koulun ensimmäisen luokan oppilaille pyöräilykypärät. Samoin kypärän saa kaikkien muidenkin Oriveden koulujen ensimmäisten luokkien oppilaat. Koulumatkan vaaranpaikat kartoitetaan kotien kanssa yhdessä. Koulumatkan säännöt kerrataan oppilaiden kanssa lukuvuoden alkaessa. Lisäksi aamunavauksissa on teemoja, jotka käsittelevät liikenneturvallisuutta. (Hirsilän koulu 2004.)

TAULUKKO 4. Hirsilän koulun opetussuunnitelman liikenneturvallisuuden painotukset oppiaineittain ja luokittain (Hirsilän koulu 2004).

<b>Oppiaine:</b>	<b>Sisältö:</b>
Ympäristötieto 1-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Käveleminen turvallisesti</li> <li>• Heijastimen käyttö</li> <li>• Liikennemerkkit ja – säännöt</li> <li>• Turvallinen pyöräily yksin ja ryhmässä</li> </ul>
Ympäristötieto 3-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikennesäännöt pyöräilijöille</li> <li>• Pyörän tarkastus</li> <li>• Taitoajo</li> <li>• Linja-autossa ja taksissa kulkeminen</li> <li>• Vesillä liikkumisen säännöt</li> </ul>
Biologia ja maantieto 5-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pyörän kunnostus</li> <li>• Jäätien liikkuminen</li> </ul>
Tekninen työ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pyörän kunnostus</li> </ul>
Äidinkieli	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kertomukset, tarinat, kirjat, lehtijutut</li> <li>• Liikenneturvan nettimateriaaliin tutustuminen</li> </ul>
Kuvataide	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aiheeseen liittyvät työ</li> </ul>

Taulukossa 4 on eri luokka-asteiden teemat liikenneturvallisuudesta Hirsilän koulussa. Teemat on jaettu eri luokka-asteiden mukaan. Liikkumisen turvallisuutta oppilaan koulumatkoilla ei voida käsitellä liikaa.

Opetussuunnitelmaan sisällytettyjen teemojen lisäksi kouluihin voitaisiin ottaa yhteinen kuljetusoppilaiden teemailta, jossa käsiteltäisiin oppilaskuljetusohjeistuksen sisältö. Mukana voisi olla oppilaiden, huoltajien ja koulun edustajien lisäksi kyseisen koulun kuljetuksia hoitavat henkilöt. Tällainen teemailta voitaisiin järjestää vanhempainillan yhteydessä. Vanhempainillassa olisi eri teemoja eri aihealueisiin liittyen ja yhtenä olisi kuljetusoppilaille ja heidän huoltajille suunnattu oppilaskuljetuksiin liittyvä teema.

### 7.2.2 Ohjeistus kuljettajille

Kuljettajille suuntautuvassa ohjeistuksessa kyselyyn vastanneiden mielestään tulisi tuoda esille seuraavat asiat:

- kuljettajan rooli aikuisena/kasvattajana
- kuljetuksen turvallisuus ja turvallinen ajotapa
- kuljetuksen asiallisuus
- kuljettajan käyttäytyminen
- tiedottaminen, jos aikataulussa yllättäviä muutoksia
- kuljettajien sijaisina toimivien henkilöiden ilmoittaminen koululle
- lasten ymmärtäminen

Käyttäytyminen ja kasvattajan rooli ovat asioita, jotka kuljettajan tulee muistaa aina. Koulukuljetusoppaassa on kahden aukeaman mittainen ohjeistus koululaisautonkuljettajan kasvatustehtävästä. Oppaassa mainitaan kuljettajan rooli kasvattajana kohti aikuisuutta. Omalla toiminnallaan kuljettaja luo esimerkin siitä, kuinka oppilaan tulee käyttäytyä (Kuljetusopas 2011, 10). Vanhempien kanssa käymissäni keskusteluissa on korostunut useaan kertaan kuljettajan merkitys esi-koululaisen sekä perusopetuksen 1. ja 2. luokan oppilaiden keskuudessa. Oppilaat ovat kommentoineet omille vanhemmilleen kuinka hyvä kuljettaja on hänet tuonut

kotiin tai vienyt kouluun. Usein isä on ensimmäisen kerran menettänyt asemansa maailman parhaana kuljettajana.

Kun kuljettaja on esimerkki käyttäytymisellään, on hän myös kapteeni autossa. Kuljettaja on ensimmäinen aikuinen, joka puuttuu riitatilanteisiin kuljetuksen aikana. Tämä on kuljettajan tehtävistä haastavin. Keskusteluissa kuljettajien kanssa on monesti nostettu esille ongelma, jossa kuljettaja ei ole tiennyt mitä kurinpidollisia toimia hän voi käyttää ongelmatilanteissa tai keneen hänen on otettava yhteyttä ongelmatilanteen johdosta. Yleensä tilanne on ollut, ettei oppilas ole noudattanut kuljettajan antamia ohjeistuksia. Oppilas on tällaisessa tilanteessa esimerkiksi irrottanut turvavyön ajon aikana ja siirtynyt istuinpaikalta toiselle. Tilanne on vaarallinen, jos samaan aikaan kuljettaja joutuu syystä tai toisesta äkillisesti jarruttamaan.

Tiellä liikuttaessa eteen voi tulla poikkeuksellisia tilanteita, jotka viivästyttävät kuljetusta. Tilanteissa, joissa autoilija ei ole pystynyt ajamaan aikataulujen mukaan on esille tullut tiedotusongelmia. Ongelmia on aiheuttanut tietämättömyys siitä kenelle autoilijan tulisi myöhästymisestä ilmoittaa tai onko ilmoitusvelvollisuutta ollenkaan.

Tilanne, jossa auto on ollut esimerkiksi huonojen kelien takia myöhässä, aiheuttaa soittoruuhkan autoilijalle vanhempien taholta. Monesti autoilija on tuskailnut sitä, että tuhtuneet vanhemmat soittavat ja sättivät autoilijan aikataulun pitämättömyydestä ja siitä, ettei heille ole tiedotettu aikataulumuutoksesta. Olemme kuitenkin tulleet siihen tulokseen autoilijoiden kanssa, ettei autoilija ole aikaa kesken ongelmatilanteen soittaa huoltajille. Pahimmassa tapauksessa autoilijan tulisi soittaa kahteenkymmeneen kotiin ja selittämään myöhästymisen syytä. Auton ollessa myöhässä, esimerkiksi juuttuneena lumikinokseen tai suistuneena liukkaalta tieltä ojaan, autoilijan tulee turvata jo kyydissä olevien lasten turvallisuus sekä se, että saa auton taas kuljetusreitille.

Ongelman ratkaisua on pohdittu useaan otteeseen. Keskusteluissa kasvatus- ja opetusjohtajan kanssa hän tässäkin tilanteessa korosti rehtorin velvollisuutta olla tavoitettavissa jo ennen koulupäivän alkua tai koulupäivän jälkeen. Tällöin kuljet-

taja voisi soittaa koulun rehtorille ja ilmoittaa aikataulun myöhästymisestä. Rehtori tiedottaisi tarvittaessa eteenpäin asiasta. Näin ollen rehtori tai koulun johtaja ovat koulunsa kuljetusten tiedotusvastuullisia henkilöitä.

Tilanteessa, jossa oppilas odottaa myöhässä olevaa kuljettuautoa, ohjeistus voisi olla seuranalainen. Oppilaan tulee odottaa autoa esimerkiksi noin 10 minuuttia sovittun ajan yli. Tämän jälkeen oppilas ottaa yhteyttä huoltajiinsa tai suoraan kouluun ja tiedustelee asiaa. Tällöin koulun kuljetusvastuullinen henkilö ottaisi viivästymisen syyn selville ja tiedottaisi asiasta huoltajille tai oppilaalle.

Auton ollessa kuljetusaikataulusta jatkuvasti myöhässä, voidaan olettaa myöhästymisen johtuvan väärin tehdystä aikataulusta. Tällöin on kuljettajan otettava yhteyttä kasvatus- ja opetustoimistoon, jossa yhdessä mietitään ratkaisuja tilanteeseen. Ratkaisuna kuljettajan taholta ei koskaan saa olla ylinopeus. Oppilaskuljetusauton suurin sallittu nopeus on määritelty 80 km/h. Kuljettajan tulee varmistaa, että ennen auton liikkeellelähtöä kaikki oppilaat ovat saaneet turvavyön kiinni. Kuljetuksen aikana turvavöiden kiinnipitämisen seuraaminen on hankalaa, siksi oppilaan velvollisuudeksi edellä mainittiin turvavöiden kiinnipitäminen.

### 7.2.3 Ohjeistus huoltajille

Huoltajien ohjeistuksessa tulisi olla seuraavia asioita:

- yhteistyö eri sidosryhmien kanssa
- palautteen antaminen
- oppilaan huolehtiminen ajoissa pysäkillä
- tiedottaminen oppilaan erityispiirteistä
- tiedottaminen, jos oppilas ei tarvitse kuljetusta
- yhteystietojen luovutus autoilijalle

Huoltajien tärkeimpänä tehtävä kuljettajien mielestä on juuri tiedottaminen erilaisissa tilanteissa, kun kysymyksessä on oppilaan kuljetuksiin läheisesti liittyvät asiat. Tiedottaminen oppilaan erityispiirteistä sekä omista yhteystiedoista on huoltajien velvollisuus, koska kasvatus- ja opetuspalveluiden toimistolla ole oikeutta

kertoa näistä asioista kuljettajille. (Henkilötietolaki, 1999) Tällaisia erityispiirteitä ovat esimerkiksi oppilaan ylivilkas käyttäytyminen tai jotkin sairaudet. Kuljettajalle tiedotettavana sairautena voidaan pitää esimerkiksi epilepsiaa tai sokeritautia. Kohtauksen tullessa on kuljettajalla tieto mistä kohtaus johtuu ja miten hänen tulee toimia. Oppilaan ylivilkas käyttäytyminen voi kuljetuksen aikana aiheuttaa vaaratilanteita ja näin ollen oppilaan istumapaikka tulisi määritellä lähelle kuljettajaa, jotta kuljettaja voi vahtia oppilasta.

Huoltajien tulisi ilmoittaa kuljettajalle myös siinä tapauksessa kun oppilas on sairas ja näin ollen ei ole tulossa kuljetuksella kouluun. Tällöin kuljettaja ei huolestu, kun lasta ei ole noutopaikalla. Vielä tärkeämmäksi ilmoittamisen tekee se, jos oppilaan hakupaikka sijaitsee kaukana varsinaisesta reitistä, niin kutsuttuna pistona reitiltä. Autoilija kokee turhauttavana ajaa turhaan pitkällekin reitin sivuun. Tämä säästää jo kyydissä olevia lapsia turhalta lenkiltä, vaikka seuraavalla noutopaikalla joudutaankin odottamaan seuraavaa oppilasta.

Huoltajien on tärkeää ilmoittaa kuljettajalle, kun oppilas on koulupäivän jälkeen jäämässä kylään kaverille, eikä tarvitse kyydistystä. Orivedellä on ollut tilanteita, joissa oppilas on ilmoittanut kuljettajalle, että hän ei tule sitten iltapäivällä kyydistä vaan jää kaverille. Kun kuljettaja on tiedustellut, onko oppilaalla huoltajien lupa, on vastaus ollut myönteinen. Kotiinpaluuajankohdan jälkeen huoltaja on soittanut kuljettajalle, miksi tämä on jättänyt oppilaan pois kyydistä, vaikka tällä ei ole ollut lupaa jäädä kaverille. Näiden tilanteiden ehkäisemiseksi soitto, tekstiviesti tai lappu oppilaan mukana kuljettajalle välttämätön.

#### 7.2.4 Kuljetusoppilaan ohjeistaminen

Oppilaiden ohjeissa tärkeimmiksi nousivat seuraavat asiat:

- käytös
- ohjeiden noudattaminen
- turvallisuus
- heijastimet
- määränpää

- aikataulut
- suvaitsevaisuus
- tavaroistaan huolehtiminen

Useammassa vastauksessa painotettiin oppilaiden turvallista liikennekäyttäytymistä sekä hyviä käyttäytymistapoja. Oppilaita tulisi tiedottaa miksi autossa tulee käyttäytyä tietyllä tavalla ja miksi sääntöjä on noudatettava.

Asialliseen käyttäytymiseen on lueteltu esimerkiksi kännykän käyttö autossa. Ongelmia on syntynyt siitä, että osa oppilaista kuuntelee ilman kuulokkeita musiikkia, joka häiritsee muita autossa matkustavia. Tällaiseen epäkohtaan täytyy saada kaikille kuljetusautoille samat säännöt. Sääntöä tulee pohtia yhdessä niin koulun kuin kuljettajienkin kanssa. Vaihtoehtoina tässä olisi joko kännykän ja musiikkilaitteiden käytön kieltäminen tai musiikin kuuntelu ainoastaan kuulokkeiden avulla. Voidaanko väärinkäytöksestä antaa joitakin sanktioita oppilaalle? Samoin olen monesti törmännyt siihen, että autossa puhutaan niin kovaa, että meteli on korvia huumaavaa. Soittaessani autoilijalle taustamelu on ollut todella kova. Tiedustelllessani onko autossa aina samanlainen meteli, olen saanut vastaukseksi, että välillä täytyy ärähtää oppilaille olemaan hiljempaa.

Ohjeiden noudattamisella tulkintani mukaan vastauksissa viitataan yleiseen turvallisuuteen. Turvavöiden pitäminen ajon aikana on määrätty Suomen Liikennelaisissa. Tästä mainittiin jo kohdassa Ohjeistus kuljettajille. Äkkinäisissä jarrutus- tai kiihdytystilanteissa oppilas saattaa pudota penkiltä ja loukata itsensä. Kolaritilanteissa turvavyöt voivat pelastaa ihmishenkiä. Sama turvallisuussääntö pätee liikumiseen autossa. Ajon aikana kenelläkään ei pitäisi olla tarvetta vaihtaa istumapaikkaa ja kun on jäämässä pois autosta, tulee oppilaan nousta vasta, kun auto on pysähdyksissä.

Liikenneturvallisuuteen kuuluu myös heijastimen käyttö pimeään aikaan. Heijastinmainoksissa on mainostettu heijastimen olevan halpa henkivakuutus. Talvella pimeään aikaan autoilija tietää, että joltakin noutopaikalta pitäisi tulla oppilas kyytiin. Jos oppilas seisoo ilman heijastinta noutopaikalla, voi syntyä vaaratilanne, kun autoilija ei näe häntä. Heijastin sekä turvavöiden käyttö on mainittu myös Mänttä-Vilppulan ja Jämsän kuljetussäännöissä.

Oppilaan pitää olla täsmällinen ja huolehtia, että on ajoissa kuljetuksen noutopaikalla. Vaikka kuljetusauto ei saa ajaa pysäkin ohi ennen määrättyä aikaa, on oppilaan silti hyvä olla jo ennen sovittua aikaa pysäkillä. Ainoastaan Jämsä on säännöissään maininnut tämän. Heillä oppilasta kehoitetaan olemaan pysäkillä viisi minuuttia ennen sovittua aikaa. Työssäni olen monesti törmännyt tilanteeseen, jossa autoilija joutuu odottamaan oppilasta tai jopa hakemaan hänet kotoa sisältä. Huoltajien tulisi ymmärtää, että tilatuilla kouluautoilla on erittäin tarkka aikataulukutus reiteille ja viiden minuutin viivästyminen voi aiheuttaa oppilaiden myöhästymisen oppitunneilta. Jos esimerkiksi 16-paikkaisen auton oppilaista puolet olisi 5 minuuttia myöhässä, saapumisaika määränpäähän olisi myöhässä aikataulusta noin 40 minuuttia.

Oppilaiden pitää olla myös täsmällisiä myös iltapäivällä koulupäivän jälkeen. Yleisesti autojen lähtöaika koulunpihasta on noin 5 minuuttia koulupäivän päättymisen jälkeen. Tämä tarkoittaa, että oppilaiden pitää heti oppitunnin jälkeen suoraan siirtyä odottamaan kuljetusautoa, eikä jäädä leikkimään koulun pihaan.

Varsinkin pienemmät alakouluikäiset oppilaat pitävät lumella ja hiekalla leikkimisestä, tällöin heidän vaatteisiinsa tarttuu likaa. Siksi on tärkeää ennen autoon nousua ravistella käsineet ja pipo, kopistella kengät ja pyyhkäistä takki ja housut puhtaaksi, ettei autoon kerry kohtuuttomasti vettä tai hiekkaa. Koulukuljetuksissa ajavat autot palvelevat myös muista matkustajia, eikä seuraavan matkustajan ole mukava istua penkille, jossa on kasa hiekkaa tai penkki on kastunut läpimäräksi. Asia on aiheuttanut meillä Orivedellä vuosien saatossa useita kiistatilanteita ja ratkaisua ei vain tunnu löytyvän. Koulujen kanta on, että oppilaiden työtä on leikkiminen, jonka seurauksena vaatteet saattavat kuraantua. Kuljettajat taas ajattelevat, että seuraava asiakas, joka ehkä astuu autoon puku päällä, ei välttämättä halua mennä seuraavaan kokoukseen puvuntakamus ruskeana kurasta. Olemme välillä vitsailleet, että laitetaan oppilaat muovipussiin johon on tehty jalanreiät, näin penkin istuin pysyisi puhtaana. Kompromissina voitaisiin pitää että oppilaat putsaisivat ainakin isommat liat ja lumet vaatteistaan pois



Omista tavaroista huolehtiminen on oppilaan vastuulla. Autoon unohtunut reppu tai matkapuhelin pysyy aivan varmasti tallessa, mutta todennäköisesti se on saatavana autoilijalta vasta seuraavana päivänä. Autosta lähtiessä oppilaan on siis hyvä tarkastaa, että mukana on kaikki omat tavarat.

Suvaitsevaisuus pitkillä koulumatkoilla ei vastauksesta minulle auennut. Voisiko tämän rinnastaa käyttäytymiseen koulumatkoilla? Pitkien matkojen oppilaat ehkä haluavat aamulla nukkua ja siksi autossa ei saisi melua. Onhan osalla oppilaista todella aikainen herätys. Orivedellä ensimmäinen oppilas astuu koulumatkalle aamuisin jo kello 6:20 vaikka koulu alkaa vasta kello 8:00.

#### 7.2.5 Kasvatus- ja opetuspalvelutoimiston ohjeistus

Vastauksissa tuli esille selkeä toive pitkäjänteisestä yhteistyöstä. Toisena toiveena oli, että toimisto ottaisi selkeämmän roolin sopiessaan huoltajien kanssa erityiskuljetuksista. Olemme siirtäneet päätösvastuun autoilijalle tilanteissa, joissa huoltaja haluaisi kuljetuksen oppilaalle, jolla kuljetusoikeutta ei ole. Huoltaja ottaa yhteyttä suoraan alueella ajavaan autoilijaan. He sopivat keskenään voidaanko oppilaskuljetukseen ottaa lisää kuljetettavia. Tämän lisäksi he sopivat otetaanko kyydityksestä maksua. Olemme antaneet autoilijoille ohjeet, joiden mukaan kuljetusaikataulu ei saa muuttua eikä lisäkilometrejä syntyä näistä ylimääräisistä kuljetettavista. Maksuttoman kuljetusoikeuden omaavat oppilaat ovat aina ensisijalla kuljetuksissa. Kun tulee tilanne, että kuljetusauto on täynnä ja kuljetuksen piiriin tulee oppilas, jolla on maksuton kuljetusoikeus, jää oppilas jolla ei tätä maksutonta kuljetusoikeutta ole, pois kyydistä.

Työnjako ja vastuut eri sidosryhmien välillä on myös koettu asiaksi, josta tulisi olla selkeät ohjeet. Varsinkin kasvatus- ja opetuspalvelutoimiston ja koulujen välillä tulee olla selvä työnjako ja tiedottamisvastuu. Ratkaisuna tähän koen vastuuhenkilön koululla. Koulujen vastuuhenkilönä toimii koulun rehtori tai johtaja. Tiedottamisen tulisi tapahtua koulujen kautta, ovathan he arkielämän pyöryksen keskellä ja heillä on tarkka tieto asioiden kulusta. Erikoispäivien suunnittelu tulisi tapahtua yhteistyössä koulun kuljetusten vastuuhenkilön eli rehtorin tai johtajan

sekä kasvatus- ja opetuspalvelutoimiston kesken. Koulujen kuljetusautot ovat sidoksissa moneen eri kouluun, tämän takia suunnittelussa tulee olla mukana henkilö, jolla on kokonaiskuva kuljetusreiteistä. Erikoispäivistä tulisi myös sopia yhdessä eri koulujen kanssa, jolloin erikoispäivät voitaisiin pitää yhtä aikaa ja näin ollen saavuttaa säästöjä kuljetuksissa.

#### 7.2.6 Kuljetusperusteiden ja ohjeiden hyödyt sekä vapaa sana

Näihin kohtiin tuli vain muutama kommentti. Kuljetusperusteiden ja ohjeiden hyötyinä koettiin matkustusmukavuuden paraneminen sekä kuljetusaikatauluissa pysymisen helpottuminen. Lisäksi toiveena olivat yhteiset käytännöt koko Oriveden kaupungin alueella. Kuljetusperusteiden myös uskottiin tuovan selkeyttä työnjakoon, joka johtaa taas turvallisuuden lisääntymiseen.

Vapaassa sanassa pitkäjänteinen kuljetusten suunnittelu on ollut kuljettajien mielestä hyvää, samoin kuin avoin keskustelu eri sidosryhmien välillä. Kuitenkin huonona koettiin vanhempien asenne, joka ei ole aina asiallinen. Syyt tähän negatiiviseen asenteeseen ovat kuljettajan mielestä muualla kuin kuljetuksiin liittyvissä asioissa.

Tässäkin osiossa toivottiin eri sidosryhmien yhteisiä tapaamisia 1 – 2 kertaa vuodessa. Tapaamisien tarkoitus olisi luoda koulun, kodin ja kuljettajan välille yhteisymmärrys ja yhteiset linjat oppilaskuljetuksissa. Tässä tapauksessa yhteisten linjojen hakemisella ymmärtäisin erilaisten sääntöjen luomista oppilaskuljetuksissa.

## 8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Oriveden kaupungin kasvatus- ja opetuspalveluiden oppilaskuljetusperusteiden kehittäminen sekä ohjeistus sidosryhmille olivat tutkimuskohteina haastavat. Haastavaksi koin olevani liian lähellä aihetta. Omien vakiintuneiden käytäntöjen sivuuttaminen ja uusien ideoiden ja käytänteiden luominen vaatii suuria ponnisteluja. Oppilaskuljetusten pohjatieto helpotti kuitenkin perehtymään haasteellisiin kohtiin hyvinkin syvällisesti.

Oppilaskuljetusten perusteiden pohjana olevat lakipykälät on ehdottomasti tuotava esille tehtäessä kirjallista yhteenvetoa sidosryhmille. Perusopetuslain pykälät 6 ja 32 ovat näistä tärkeimmät. Näissä lain kohdissa määritellään oppilaan lähikoulun määräytyminen sekä oppilaskuljetusperuste. Liitteinä kaksi ja kolme olevissa ehdotusluonnoksissa en ole toistanut edellä mainitsemiani lakipykäläiä.

Oppilaan vakituisen osoitteen määrittäminen oppilaskuljetusperusteissa on erittäin tärkeä tämän päivän perheille. Perheiden tulee ymmärtää, että oppilaalla voi olla vain yksi vakituinen osoite. On mahdotonta ajatella oppilailta olevan useampia kuin yksi piste, josta koulumatkan kulkeminen katsotaan. Eri reittivariaatioiden hallinnointi olisi mahdotonta, jos oppilaiden osoitetiedot muuttuisivat päivittäin tai viikoittain.

Lähikoulun määrittelemine on myös yksi tapa toteuttaa oppilaiden turvallista koulumatkaa. Tällä lähikoulun määrittämisellä kasvatus- ja opetuspalveluissa pyritään välttämään autojen päällekkäisiä reittejä. Tällä tarkoitetaan sitä, että saman suunnan oppilaat kulkevat samaan kouluun ja näin kuljetukset voidaan hoitaa keskitetysti.

Koulumatkan mittaaminen on osa prosessia, jolla oppilaan kuljetuksen maksuttomuus määritellään. Oppilaskuljetusperusteissa on tärkeää mainita mistä mittaaminen aloitetaan ja mihin se päättyy. Oriveden perusteissa tulee lukemaan koulumatkan mittaamisen alkavan oppilaan kotiportilta ja päättyvän koulun portille.

Olimme kasvatus- ja opetuspalvelujohtajan kanssa yhtä mieltä oppilaiden kilometrirajojen pysymisestä ennallaan. Kuitenkin reittejä tehdessä on mielestäni hyvä hyödyntää oppilaan kävelymatkaa kuljetusreitinvarten noutopaikalle. Tässä tulee huomioida oppilaan kävelyaika osana koulumatkaan menevästä ajasta.

Terveydellisten syihin sekä petoeläimiin liittyvät kuljetukset ovat mielestäni hoidettu jo tällä hetkellä hyvin. Haasteena on oppilaiden koulumatkanvaarallisuuden arviointi. Antamani kaksi vaihtoehtoa sisältää hyviä ja huonoja puolia uusien perusteiden siirtymävaiheeseen ja teiden luokittelun osalta. Kuitenkin itse pidän liitteen kaksi vaihtoehtoa Orivedelle parhaiten soveltuvana. Koulumatkan vaarallisuuden arvioinnissa tulee ottaa hyvin monta osa-tekijää huomioon. Mielestäni koulureittä suunnittelevana henkilönä en pidä itseäni enkä kasvatus- ja opetusjohtajaa asiantuntijana määrittämään oppilaiden koulumatkan vaarallisuutta. Tässä Koululiitu -ohjelma antaa hyvän pohjatiedon, jonka koottu ryhmä vahvistaa tieosuuskohteisella arvioinnilla. Tällöin saataisiin tietoa tieosuudesta juuri sillä hetkellä. Näin voidaan arvioida esimerkiksi tien korjaukseen liittyviä vaaratekijöitä tai metsien hakkuiden tuomia liikennemäärien lisäystä raskaiden ajoneuvojen osalta.

Oriveden naapurikuntien sekä tekemieni kyselyiden yhdenmukaisuus helpotti koamaan Oriveden tarpeita vastaavan oppilaskuljetusohjeistuksen sidosryhmille. Tärkeimpinä asioina esiin nousi tiedottaminen sekä turvallisuus. Kasvatus- ja opetuspalveluiden sekä koulujen tiedottamisvastuu tulee vielä selvittää perusteellisesti. Onko koulun rehtori koulunsa vastuhenkilö tiedottamisessa sekä vastuhenkilö kuljetuksiin liittyen?

Oppilaskuljetusohjeistus sidosryhmille tehtiin mahdollisimman selkeäksi. Ohjeistuksen tulee olla lyhyt ja helposti luettava. Ohjeistus on tärkeää käydä läpi eri sidosryhmien kanssa.

## 9 YHTEENVETO

Opinnäytetyön aiheena on tehdä Oriveden kaupungille oppilaskuljetusperusteet sekä ohjeistus oppilaskuljetusten eri sidosryhmille. Opinnäytetyöni koskee esiopetuksen ja perusopetuksen oppilaita, jolla on oikeus Perusopetuslain määrittämään maksuttomaan oppilaskuljetukseen kodin ja koulun välillä. Opinnäytetyössäni oppilaskuljetushistoria antaa pohjatietoa Suomen oppilaskuljetusjärjestelmän kehityksestä 1950 –luvun lopusta aina 2000 –luvulle asti. Lakien ja asetusten antamien minimiehtojen jälkeen tutkin Oriveden ympäristökuntien oppilaskuljetusperusteita sekä ohjeistuksia oppilaskuljetuksen sidosryhmille. Oma havainnointi, kyselyt sekä kasvatus- ja opetusjohtajan haastattelu antoivat kuvan Orivedellä tarvittavista perusteista sekä ohjeistuksesta.

Oppilaskuljetusperusteiden tulee sisältää perusasiat, jotka vaikuttavat oppilaan koulumatkan maksuttomuuteen. Näitä ovat oppilaan vakituinen osoite, lähikoulu, koulumatkan mittaukset sekä -pisteet, maksuttoman oppilaskuljetuksen kilometrirajat, koulumatkan vaarallisuusluokitus, koulumatkan rasittavuus sekä muut syyt. Oriveden kasvatus- ja opetuspalveluissa päätökset on tehty vanhojen käytäntöjen mukaan ja osa niistä on käytännössä osoittautuneet hyviksi. Näiden käytäntöjen avaaminen ja kirjaaminen on tärkeä osa opinnäytetyössäni. Oppilaan koulumatkan vaarallisuuden määrittäminen on ollut Orivedellä haasteena. Opinnäytetyössäni annan kaksi vaihtoehtoa toteuttaa tien vaarallisuuden määrittäminen. Ensimmäisessä, mielestäni paremmassa vaihtoehdossa, tien vaarallisuus määrittämisen pohjana on Koululiitu -ohjelman Internet -versio sekä työryhmä. Toisena vaihtoehtona on pelkästään työryhmän käyttö. Ehdotukset ovat työn liitteinä kaksi ja kolme. Kasvatus- ja opetuspalveluissa tulee nyt miettiä, kumpaa edellä mainittua vaihtoehtoa käytetään. Vaihtoehdoissa on molemmissa hyvät ja huonot elementit. Ensimmäisessä eli liitteen kaksi vaihtoehdossa kuljetusreititsunnittelussa pystytään ottamaan huomioon heti oppilaat, joiden koulutie on vaarallinen. Toinen eli liitteen kolme suunnitelma joudutaan toteuttamaan hitaammalla aikataululla, mutta ei ole sidottu mihinkään valmiiseen pohjaan. Kummankin vaihtoehdon hyvänä puolena on tieosuuksien turvallisuuden kartoittaminen reaaliaikaisesti.

Oppilaskuljetusohjeistus sidosryhmille on ohjeistus, joka antaa tietoa oikeuksista ja velvollisuuksista, kouluille, oppilaille, huoltajille, koulukuljetusautoilijoille sekä kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon. Tekemissäni kyselyissä, huoltajat, kuljettajat sekä koulut korostivat tiedottamisen tärkeyttä, hyviä käytöstapoja ja turvallisuutta. Vertaillessani kyselyn tuloksia Oriveden naapurikuntien oppilaskuljetusohjeistuksiin oli tarpeiden ja jo valmiiden ohjeiden yhteneväisyys suuri.

Näiden ohjeiden käyttöönotto on erittäin tärkeää jokaisessa koulussa Orivedellä. Ohjeet tuovat sujuvuutta yhteistyöhön sekä turvaavat oppilaiden koulumatkat. Tärkeänä asiana on Orivedellä tulevaisuudessa muistettava ohjeista tiedottaminen, keskusteleminen sekä niiden päivittäminen. Ohjeiden tulisi olla jokaisessa koulussa ja kuljetusautossa samanlaiset. Koulujen rehtoreiden tulee ennen ohjeiden käyttöönottoa keskustella yhdessä ohjeiden sisällöstä ja sopivuudesta jokaiseen kouluun. Tämän lisäksi oppilaskuljetusautoilijat tulee sitouttaa yhtenäisiin ohjeisiin. Eri koulujen rehtorien ja autoilijoiden tulee ennen lukuvuoden alkua käydä yhdessä ohjeet läpi ja tarvittaessa päivittää niitä. Tulevaisuudessa ohjeiden läpikäynti lukuvuoden ensimmäisessä vanhempainillassa olisi myös hyvä käytäntö. Näin huoltajat saavat informaation ohjeista sekä mahdollisuuden keskustella niistä. Vanhempainillassa olisi hyvä olla mukana myös koulun oppilaskuljetuksia ajavat kuljettajat. Näiden toimenpiteiden avulla saataisiin sidosryhmät yhdessä keskustelemaan oppilaan koulupäivään oleellisesti liittyvästä asiasta, oppilaskuljetuksesta. Ehdotukseni ohjeistuksesta sidosryhmille on työn liitteenä neljä.

Suomessa jokainen kunta on haasteellisen tehtävän edessä toteuttaessaa kunnalleen sopia oppilaskuljetusperusteita sekä oppilaskuljetusohjeistuksia. Jatkotutkimusta voitaisiin tehdä tutkimalla erilaisia yhteistoimintalaukeita, joiden oppilaskuljetusperusteet olisivat samankaltaiset samoin kuin sidosryhmien ohjeistuksen. Samalla voisi tutkia onko mahdollista yli kuntarajojen yhdistellä koulukuljetuksia. Nyt jokainen kunta kilpailuttaa oman kuljetuskaluston. Oppilaskuljetusautot käyvät kääntymässä kunnan rajalla ja vievät oppilaat oman kunnan kouluun. Voisiko yli kuntarajojen tehdä yhteistyötä kehittämällä koulukuljetuksia ja yhdenmukaistamalla perusteita sekä ohjeita? Tutkimuskohteeksi mielestäni voisi ottaa myös työssäni usein mainitsemani Koululiitu-ohjelman. Tutkimuksen kohteena olisi selvittää Koululiitu-ohjelman käytön laajuus sekä käytetäänkö kunnissa tei-

den vaarallisuuden arvioinnissa vain kyseistä ohjelmaa vai soveltavatko kunnat ohjelmaa arvoineissaan.

## LÄHTEET

Asetus julkisista hankinnoista 614/2007.

Hirsjärvi, S. Remes, P. Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. Uudistettu painos. Jyväskylä: Gummerrus

Henkilötietolaki 523/1999.

Joukkoliikennelaki 869/2009.

Jokinen, T. Laaksonen, M. Ovaskainen, M. Salminen, A. Salo, P. Säynevirta, S. Vitikka, L. Manninen, L. Vainiopekka, H. Kettunen, H. 2009. Suden Suusta. Luonto-Liitto susiopas. Ylöjärvi. Painohäme.

Koivula, U-M. Suihko, K, Tyrvänen, J. 2002. Mission: Possible, Opas opinnäytteen tekijälle. 2. uudistetu painos . Tampere

Kansakoululaki 247/1957.

Kouluhallituksen yleiskirje 1762/1.10.1970.

Kouluhallituksen yleiskirje 1779/ 9.1.1971.

Koskinen, A, Vuokkola, T. 2011. Näin teet koulumatkastasi entistä turvallisemman. Aamulehti 14.8.2011.

Kouluhallituksen päätös 8059/327/1989

Laki julkisista hankinnoista 348/2007.

Laki väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennuspalveluista 661/2009.



Latoniemi, J. 2011. Ylöjärvi säästää koulutakseissa. Aamulehti 2.9.2011.

Levola, K. 2008. Liikenneturvallisuuden parantaminen koulujen kohdalla. Hämeen tiepiiri.

Liikennelaki 267/1991.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 553/2006.

Niemi, E. Ropponen, S. Mänttari, J. Salakka, J. Remes, S. Heinonen, M. Olkkola, J. Toivari, P. 2007. Koulukuljetusopas. Helsinki. Opetushallitus

Niemi, K. Ropponen, S. Siltala, S. Tarvainen, A. Elovaara, A. Remes, S. Pasterstein, D. Jaakkola, V. 2011. Koulukuljetusopas. Joensuu. PunaMusta Oy.

Perusopetuslaki 628/1998.

Peruskoulun puitelaki 467/1968.

Pitkänen, K. Saarikoski, E. 2011. Koulutien varat lähellä. Aamulehti 20.7.201.

## ELEKTRONISET LÄHTEET

Finlex, Valtion Säädospankki. 2009. Oikeuskäytäntö, Koulumatkan pituuden mittaaminen. [Viitattu 19.3.2012]. Saatavissa:

[http://www.finlex.fi/fi/oikeus/hao/2009/oulun\\_hao20090542](http://www.finlex.fi/fi/oikeus/hao/2009/oulun_hao20090542)

Finlex, Valtion Säädospankki. 2009. Oikeuskäytäntö, Maksuton koulukuljetus. [Viitattu: 19.3.2012]. Saatavissa:

[http://www.finlex.fi/fi/oikeus/hao/2009/turun\\_hao20090855](http://www.finlex.fi/fi/oikeus/hao/2009/turun_hao20090855)

Juupajoen kunta. 2009. Lasten hyvinvoinnin suunnitelma. [Viitattu 1.9.2011].  
Saatavissa: <http://www.juupajoki.fi/perusturva/Lastensuojelusuunnitelma.pdf>

Jämsän kaupunki. 2009. Jämsän kaupungin koulukuljetusopas. [Viitattu  
1.9.2011]. Saatavissa Jämsän kaupungin tietokannassa:  
[http://www.jamsa.fi/kouluus\\_ja\\_opiskelu/koulukuljeus.html](http://www.jamsa.fi/kouluus_ja_opiskelu/koulukuljeus.html)

Kangasalan kunta. 2011. Koulukuljetusperiaatteet – toimintaohje. [Viitattu:  
1.9.2011]. Saatavissa:  
[http://www.kangasala.fi/lapset\\_ja\\_nuoret/koulut/koulukuljetus/#anchor-1028711](http://www.kangasala.fi/lapset_ja_nuoret/koulut/koulukuljetus/#anchor-1028711)

Karhuseura. 2012. Karhut ja ihmiset. [Viitattu: 19.3.2012]. Saatavissa:  
<http://www.karhuseura.net/karhuhuhde.php>

Luoma, P. 2006. Kvalitatiivinen vertaileva analyysi (QCA). [Viitattu: 20.3.2012].  
Saatavissa: Oulun yliopiston tietokannassa:  
<http://www.oulu.fi/sosiologia/node/5047>

Mänttä-Vilppulan kunta. 2011. Mänttä-Vilppulan koulukuljetusopas.[Viitattu:  
1.9.2011]. Saatavissa:  
<http://www.manttavilppula.fi/@Bin/1026511/KOULUKULJETUSOPAS+19102011.pdf>

Oriveden kaupunki. 2008. Oriveden kaupungin oppilaskuljetusperusteet. [Viitattu  
21.5.2011]. Saatavissa: Oriveden kaupungin tietokannassa:  
<http://www.orivesi.fi/files/Muut/Microsoft%20Word%20-%20ORIVEDEN%20KAUPUNGIN%20KOULUKUJETUSPERUTEET.pdf>

Oriveden kaupunki. 2011. [Viitattu 19.3.2012] Saatavissa Oriveden koulut.net  
tietokannassa:  
<http://www.orivedenkoulut.net/hirsila/tiedostot/HirsilanLiikennekasvatus.pdf>

Poliisi. 2012. Pirkanmaan kartta. [Viitattu 12.3.2012]. Saatavissa Poliisihallituksen tietokannassa:  
[http://www.intermin.fi/poliisi/bulletin.nsf/bydate/16E37313D46FE392C2257527003FF715/\\$file/pirkanmaa\\_kartta.jpg](http://www.intermin.fi/poliisi/bulletin.nsf/bydate/16E37313D46FE392C2257527003FF715/$file/pirkanmaa_kartta.jpg)

Päivystys24h. 2012. Orivesi Suomen kartalla. [Viitattu 21.3.2012] Saatavissa  
<http://paivystys24h.net/Orivesi/>

Ramboll Finland Oy. 2012. Koululiitu. [Viitattu 20.3.2012]. Saatavissa  
[http://www.ramboll.fi/fi/palvelut/infra\\_ja\\_liikenne/liikennesuunnittelu/~media/0EF58F3568534140ABBDFB22D639D4D4.ashx](http://www.ramboll.fi/fi/palvelut/infra_ja_liikenne/liikennesuunnittelu/~media/0EF58F3568534140ABBDFB22D639D4D4.ashx)

Ramboll Finland Oy. 2009. Koululiitu kartta. [Viitattu 20.3.2012]. Saatavissa  
<http://maps.ramboll.fi/mapguide2009/koululiitu2010/index.php>

StarSoft Oy. 2012. ReittiGIS. [viitattu 19.3.2012]. Saatavissa StarSoft Oy:n tietokannassa:  
<http://www.starsoft.fi/public/?q=node/48>.

Uotila, E. 2012. RE: Petoeläinhavainnot Orivedellä [sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Lehti, M. Lähetetty 22.2.2012

## SUULLISET LÄHTEET

Karvonen, J. 2010. Koulukuljetusten tila kunnissa 2010 – Kuntaliiton kyselyn tulokset. Luento Tampere Koulukuljetusseminaari 10.2.2012

Pikka, P. 2012. Kasvatus- ja opetusjohtaja. Oriveden kaupunki. Haastattelu 20.3.2012.

Saavola, M. 2011. Sujuvuutta koulukuljetuksiin Kououkuljetukset osana joukko-liikennettä. Luento Tampere Koulukuljetusseminaari 10.2.2012

## LIITTEET

### LIITE 1

#### **ORIVEDEN KAUPUNGIN OPPILASKULJETUSPERUSTEET/**

Lasten ja nuorten lautakunta 20.4.2010 § 32

”Jos perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai lasten päivähoidosta annetussa laissa tarkoitettua päivähoidosta esiopetukseen on viittä kilometriä pidempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai päivähoidosta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai päivähoitoon. Perusopetusta, lisäopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi.” (Perusopetuslaki 32§)

Oriveden kaupungin koulutoimi osoittaa oppilaan lähikoulun.

Perusopetuslaista poiketen Oriveden kaupungissa 1-2 luokkalaisten maksuttoman oppilaskuljetuksen raja on 3 km. Samaa kilometrimäärää sovelletaan myös esiopetuksen oppilaisiin.

3-9 luokka: maksuttoman oppilaskuljetuksen raja on 5 kilometriä.

0-3 luokka: oppilaiden edellytetään kävelevän reitin varteen, kuitenkin enintään 3 kilometriä

4-9 luokka: oppilaiden edellytetään kävelevän reitin varteen, kuitenkin enintään 5 kilometriä.

Koulumatkan vaikeus ja vaarallisuus määritellään läänin liikenneturvallisuusmateriaalin (Koululiitu- ohjelmalla tehdyt kartat) sekä muiden asiantuntijalausuntojen pohjalta.

Matkan rasittavuudesta tarvitaan lääkärinlausunto.

#### **KOULUTAPATURMAN TAI SAIRAUDEN AIKAINEN OPPILASKULJETUS**

Jos oppilas ei koulutapaturman tai sairauden takia pysty kulkemaan koulumatkaa, vaan tarvitsee kuljetuksen, on sitä haettava lomakkeella, joita saa kouluilta sekä internetistä koulutoimen sivuilta osoitteesta [http://www.orivesi.fi/files/Lomakkeet/maksuton\\_oppilaskuljetus.doc](http://www.orivesi.fi/files/Lomakkeet/maksuton_oppilaskuljetus.doc) . Hakemukseen tulee liittää lääkärin todistus.

#### **MUUHUN KUIN LÄHIKOULUUN HAKEUTUMINEN**

Oriveden kaupunki voi myöntää erityisestä syystä kuljetusavustuksia naapurikunnan puolella olevaan kouluun. Perusteena kuljetusavustuksen myöntämiselle ovat naapurikunnan koulun maantieteellinen läheisyys, muut liikenteelliset olosuhteet ja perhekohtaiset erityisperusteet. Kuljetusavustus myönnetään erillisestä hakemuksesta kokonaisharkintaan perustuen. Avustus on suuruudeltaan enintään oppilaan ikätason mukaisen joukkoliikenteen koululaiskuljetusmaksun suuruinen. Avustuksia myönnetään kerrallaan vain yksi ruokakuntaa kohden.

Oppilaskuljetusasioista vastaa

Pauliina Pikka

Kasvatus- ja opetusjohtaja

puh. 050-406 0383

## LIITE 2

### ORIVEDEN KAUPUNKI OPPILASKULJETUSPERUSTEET ehdotus 1

#### **Lähikoulu**

Oriveden kasvatus- ja opetustoimessa määritellään oppilaan lähikoulu väestörekisterissä ilmoitetun kotiosoitteen perusteella. Oppilaan lähikoulua määriteltäessä otetaan huomioon Perusopetuslain 6 §, jossa määritellään, että oppilaan koulumatkan tulee muodostua liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvalliseksi ja lyhyeksi.

#### **Koulumatkan pituus**

Oppilaan koulumatka mitataan kotiosoitteen (Väestörekisterin mukainen osoite) portilta koulun portille.

Oriveden kaupungissa esiopetuksen ja perusopetuksen oppilaan koulun ja kodin välisen maksuttoman oppilaskuljetuksen rajat ovat seuraavat:

0 – 2 luokka koulumatka on kolme (3) kilometriä tai pidempi

3 – 9 luokka koulumatka on viisi (5) kilometriä tai pidempi

Koulumatkan pituus mitataan lyhintä jalankulkukelpoista reittiä myöten kotiosoitteen portilta koulun portille. Koulumatkan pituus tarkastetaan Internetin ilmaisia reittisovelluksia (esim. [www.fonecta.fi](http://www.fonecta.fi)) apuna käyttäen. Tarkastusmittaukset suoritetaan kasvatus- ja opetuspalveluiden toimeksiantona.

Esiopetuksen oppilaille järjestetään kuljetus alle kolmen (3) kilometrin matkasta. Kuljetus on tällöin maksullinen. Maksu vahvistetaan Lasten ja nuorten lautakunnissa lukuvuosittain.

Kaupunki ei ole kuitenkaan velvollinen järjestään kuljetusta oppilaan koko koulumatkalle. Oppilas on velvollinen kävelemään kuljetuksen noutopaikalle, kuitenkin enintään

0 – 2 luokka kävelymatka noutopaikalle enintään kolme (3) kilometriä

3 – 9 luokka kävelymatka noutopaikalle enintään viisi (5) kilometriä

Perusopetuslain 32 § määrittää oppilaan päivittäinen koulumatkaan käytettävä aika. Oppilaan kävellen kulkemaan matkaan sovelletaan Kuntaliiton 2012 julkaisemassa Henkilökuljetusoppaassa kesimääräistä kävelyaikaa.

Ikä	Kävelyaika minuuttia/km
5	16
6	15
7	14
8	13
9	12,5
10	12
11	11,8
12	11,6
13	11,4
14	11,2
15	11
16	10,8

### **Koulumatkan vaarallisuus**

Oppilaan koulumatkan tai sen osan ollessa vaarallinen on kaupunki velvollinen järjestämään oppilaalle kuljetuksen koulumatkan vaaralliselle osalle.

Oppilaiden koulutien vaarallisuus huomioidaan kasvatus- ja opetuspalveluissa oppilaan maksuttoman oppilaskuljetusoikeuden tarkastuksessa lukuvuosittain. Oriveden kasvatus- ja opetuspalveluissa tien vaarallisuuden arvioinnissa viitteellisinä arvoina käytetään Rambol Oy Koululiitukartan vaarallisuuslukuja. Tieosuuk-sien vaarallisuus arvioidaan tapauskohtaisesti, paikan päällä tapahtuvan havainnoinnin perusteella arviointiin valitun työryhmän toimesta. Työryhmä toteaa tien vaarallisuuden/vaarattomuuden ja antaa siitä lausunnon kasvatus- ja opetusjohta-

jalle. Kasvatus- ja opetusjohtaja tekee annettujen tietojen perusteella päätöksen maksuttomasta oppilaskuljetuksesta.

#### Koulumatkan vaarallisuusluvut Koululiituohjelma

alle 200	ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekkaan koululaisille
200 – 209	saattaa olla vaarallinen 1. luokan oppilaille
210 – 219	saattaa olla vaarallinen myös 2. luokan oppilaalle
220 – 229	saattaa olla vaarallinen myös 3. luokan oppilaalle
230 – 239	saattaa olla vaarallinen myös 4. luokan oppilaalle
240 – 249	saattaa olla vaarallinen myös 5. luokan oppilaalle
250 – 284	saattaa olla vaarallinen myös 6. luokan oppilaalle
yli 285	saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppilaille

Koululiitukartat ovat ladattavissa Internet-osoitteesta:

<http://maps.ramboll.fi/mapguide2009/koululiitu2010/index.php>.

Huoltajan ollessa tyytymätön kasvatus- ja opetuspalvelutoimistossa tehtyyn ratkaisuun, voi hän anoa maksutonta oppilaskuljetusta Oriveden kaupungin Internet - sivuilta ladattavissa olevalla lomakkeella osoitteesta

[http://www.orivesi.fi/files/Lomakkeet/maksuton\\_oppilaskuljetus.doc](http://www.orivesi.fi/files/Lomakkeet/maksuton_oppilaskuljetus.doc) .

Hakemuksessa tulee olla huoltajan perustelut tien vaarallisuudesta.

#### **Koulumatkan vaikeus ja rasittavuus**

Oppilaan koulumatkan muodostuessa hänelle liian rasittavaksi tai vaikeaksi on kaupunki velvollinen järjestämään oppilaalle kuljetuksen.

Huoltajan on anottava lomakkeella oppilaalle maksutonta oppilaskuljetusta. Hakemuksen liitteenä tulee aina olla asiantuntijalausunto (esim. lääkärin tai psykologin).

Asiantuntijalausunnossa tulee selkeiden perusteiden lisäksi mainita aika, mille ajanjaksolle kuljetus on suositeltu sekä kulkumuoto (linja-auto/taksi).

Oppilaskuljetus on anottava lukuvuosittain.

Asiantuntijalausunto on suositus kuljetuksesta. Päätöksen maksuttomasta oppilaskuljetuksesta tapauskohtaisesti tekee kasvatus- ja opetusjohtaja.

Kaupunki ei järjestä pimeänajan kuljetuksia ilman asiantuntijalausuntoa.

### **Petoeläinkuljetukset**

Oriveden kaupunki myöntää petoeläinkuljetuksia vain riistanhoitopiirin lausunnon perusteella. Oppilaan huoltajan on toimitettava hakemus kasvatus- ja opetuspalveluiden toimistoon. Oriveden kaupunki pyytää riistahoitopiirin lausunnon hakemuksen liitteeksi.

### **Muussa kuin lähikoulussa tai vieraan kunnan alueella koulua käyvät oppilaat**

Kaupunki ei järjestä kuljetusta eikä myönnä avustusta, jos huoltajat valitsevat oppilaan kouluksi muun kuin kaupungin osoittaman lähikoulun.

Lasten ja nuorten lautakunta on päätöksessään § 32/2010 tehnyt poikkeuksen niiden oppilaiden kohdalla, joilla maantieteellinen läheisyys, liikenteelliset olosuhteet ja perhekohtaiset erityisperusteet puoltavat koulunkäyntiä naapurikunnan puolella. Tällöin kuljetusavustus myönnetään erillisestä hakemuksesta. Päätös tehdään kokonaisharkintaa käyttäen. Avustus on suuruudeltaan enintään oppilaan ikätason mukainen joukkoliikenteen koululaiskuljetusmaksun suuruinen. Avustus myönnetään lukuvuodeksi kerrallaan vain yksi ruokakuntaa kohden.

### **Oppilaat joilla ei ole kuljetusoikeutta**



Oriveden kaupunki ei järjestä kuljetusta oppilaille, joilla ei ole lain oikeuttamaa maksutonta oppilaskuljetusoikeutta.

Kuljetusoikeudettoman oppilaan huoltajat voivat olla suoraan yhteydessä alueen autoilijaan ja sopia mahdollisesta kuljetuksesta. Autoilija ja huoltaja sopivat kuljetukseen liittyvistä käytännöistä.

Auton reitteihin ja aikatauluihin ei kuitenkaan saa tulla muutoksia edellä mainittujen oppilaiden kyyditsemisen takia.

Kuljetuksissa ovat aina etusijalla ne oppilaat, jotka ovat oikeutettuja maksuttomaan kuljetukseen. Tilanteessa, jossa kesken lukuvuoden kuljetuksen piiriin tulee oppilas, jolla on kuljetusoikeus, kyydityksestä pois jää oppilas, jolla tätä oikeutta ei ole.

## LIITE 3

### ORIVEDEN KAUPUNKI OPPILASKULJETUSPERUSTEET ehdotus 2

#### **Lähikoulu**

Oriveden kasvatus- ja opetustoimessa määritellään oppilaan lähikoulu Väestörekisterissä ilmoitetun kotiosoitteen perusteella. Oppilaan lähikoulua määriteltäessä otetaan huomioon Perusopetuslain 6 §, jossa määritellään, että oppilaan koulumatkan tulee muodostua liikenneyhteydet huomioon ottaen mahdollisimman turvalliseksi ja lyhyeksi.

#### **Koulumatkan pituus**

Oppilaan koulumatka mitataan kotiosoitteen (Väestörekisterin mukainen osoite) portilta koulun portille.

Oriveden kaupungissa esiopetuksen ja perusopetuksen oppilaan koulun ja kodin välisen maksuttoman oppilaskuljetuksen rajat ovat seuraavat:

0 – 2 luokka koulumatka on kolme (3) kilometriä tai pidempi

3 – 9 luokka koulumatka on viisi (5) kilometriä tai pidempi

Koulumatkan pituus mitataan lyhintä jalankulkukelpoista reittiä myöten kotiosoitteen portilta koulun portille. Koulumatkan pituus tarkastetaan Internetin ilmaisia reittisovelluksia (esim. [www.fonecta.fi](http://www.fonecta.fi)) apuna käyttäen. Tarkastusmittaukset suoritetaan kasvatus- ja opetuspalveluiden toimeksiantona.

Esiopetuksen oppilaille järjestetään kuljetus alle kolmen (3) kilometrin matkasta. Kuljetus on tällöin maksullinen. Maksu vahvistetaan Lasten ja nuorten lautakunnissa lukuvuosittain.

Kaupunki ei ole kuitenkaan velvollinen järjestään kuljetusta oppilaan koko koulumatkalle. Oppilas on velvollinen kävelemään kuljetuksen noutopaikalle kuitenkin enintään

0 – 2 luokka kävelymatka noutopaikalle enintään kolme (3) kilometriä

3 – 9 luokka kävelymatka noutopaikalle enintään viisi (5) kilometriä

Perusopetuslain 32 § määrittää oppilaan päivittäinen koulumatkaan käytettävä aika. Oppilaan kävellen kulkemaan matkaan sovelletaan Kuntaliiton 2012 julkaisemassa Henkilökuljetusoppaassa kesimääräistä kävelyaikaa.

Ikä	Kävelyaika minuuttia/km
5	16
6	15
7	14
8	13
9	12,5
10	12
11	11,8
12	11,6
13	11,4
14	11,2
15	11
16	10,8

### **Koulumatkan vaarallisuus**

Oppilaan koulumatkan tai sen osan ollessa vaarallinen on kaupunki velvollinen järjestämään oppilaalle kuljetuksen koulumatkan vaaralliselle osalle.

Oppilaan koulumatkan tai sen osan ollessa vaarallinen, on kaupunki velvollinen järjestämään oppilaalle kuljetuksen koulumatkan vaaralliselle osalle.

Kasvatus- ja opetuspalveluissa on Orivedellä vaarallisiksi teiksi luokiteltu seuraavat tieosuudet.

9-tie välillä Tampereen raja - Orivesi yhteiskoulun risteys (0-9 luokkalaiset)

9-tie välillä Voitilan tiehaara - Jämsän raja (0-9 luokkalaiset)

kantatie 58 Onnistaipaleen jälkeinen mäki (0-9 luokkalaiset)

kantatie 58 välillä Höllöntien eteläinen ja pohjoinen risteys (0-9 luokkalaiset)  
tie nro 3260 Eräjärventie välillä Pitkäjärven tiehaara - Koppalantien tiehaara (0-2  
luokkalaiset)

Huoltajan hakiessa maksutonta oppilaskuljetusta tien vaarallisen perusteella, muille kuin edellä mainituille teille, kasvatus- ja opetusjohtaja tekee päätöksen tapauskohtaisesti, pohjautuen Oriveden kaupungin asiantuntijatyöryhmän lausuntoon.

Asiantuntijaryhmään valitaan

edustaja Lasten- ja nuorten lautakunnasta

Poliisin edustaja

Kasvatus ja opetusjohtaja

Koulukuljetusreittejä suunnitteleva henkilö

Koulun rehtori/johtaja, jonka koulupiirin alueella tie sijaitsee

Tien vaarallisuutta arvioitaessa selvittää tien leveys, pientareiden leveys, valaistus, tien vuorokautinen liikennemäärä sekä huomioidaan oppilaan ikä.

Maksuttoman oppilaskuljetuksen hakemuskaavake löytyy Oriveden kaupungin Internet sivuilta osoitteesta

[http://www.orivesi.fi/files/Lomakkeet/maksuton\\_oppilaskuljetus.doc](http://www.orivesi.fi/files/Lomakkeet/maksuton_oppilaskuljetus.doc) .

### **Koulumatkan vaikeus ja rasittavuus**

Oppilaan koulumatkan muodostuessa hänelle liian rasittavaksi tai vaikeaksi, on kaupunki velvollinen järjestämään oppilaalle kuljetuksen.

Huoltajan on anottava lomakkeella oppilaalle maksutonta oppilaskuljetusta. Hakemuksen liitteenä tulee aina olla asiantuntijalausunto (esim. lääkärin tai psykologin).

Asiantuntijalausunnossa tulee selkeiden perusteiden lisäksi mainita aika, mille ajanjaksolle kuljetus on suositeltu sekä kulkumuoto (linja-auto/taksi).

Oppilaskuljetus on anottava lukuvuosittain.

Asiantuntijalausunto on suositus kuljetuksesta. Päätöksen maksuttomasta oppilaskuljetuksesta tapauskohtaisesti tekee kasvatus- ja opetusjohtaja.

Kaupunki ei järjestä pimeänajan kuljetuksia ilman asiantuntijalausuntoa.

### **Petoeläinkuljetukset**

Oriveden kaupunki myöntää petoeläinkuljetuksia vain riistanhoitopiirin lausunnon perusteella. Oppilaan huoltajan on toimitettava hakemus kasvatus- ja opetuspalveluiden toimistoon. Oriveden kaupunki pyytää riistahoitopiirin lausunnon hakemuksen liitteeksi.

### **Muussa kuin lähikoulussa tai vieraan kunnan alueella koulua käyvät oppilaat**

Kaupunki ei järjestä kuljetusta eikä myönnä avustusta, jos huoltajat valitsevat oppilaan kouluksi muun kuin kaupungin osoittaman lähikoulun.

Lasten ja nuorten lautakunta on päätöksessään § 32/2010 tehnyt poikkeuksen niiden oppilaiden kohdalla, joilla maantieteellinen läheisyys, liikenteelliset olosuhteet ja perhekohtaiset erityisperusteet puoltavat koulunkäyntiä naapurikunnan puolella. Tällöin kuljetusavustus myönnetään erillisestä hakemuksesta. Päätös tehdään kokonaisharkintaa käyttäen. Avustus on suuruudeltaan enintään oppilaan ikätason mukainen joukkoliikenteen koululaiskuljetusmaksun suuruinen. Avustus myönnetään lukuvuodeksi kerrallaan vain yksi ruokakuntaa kohden.

### **Oppilaat joilla ei ole kuljetusoikeutta**

Oriveden kaupunki ei järjestä kuljetusta oppilaille, joilla ei ole lain oikeuttamaa maksutonta oppilaskuljetusoikeutta.

Kuljetusoikeudettoman oppilaan huoltajat voivat olla suoraan yhteydessä alueen autoilijaan ja sopia mahdollisesta kuljetuksesta. Autoilija ja huoltaja sopivat kuljetukseen liittyvistä käytännöistä.

Auton reitteihin ja aikatauluihin ei kuitenkaan saa tulla muutoksia edellä mainittujen oppilaiden kyyditsemisen takia.

Kuljetuksissa ovat aina etusijalla ne oppilaat, jotka ovat oikeutettuja maksuttomaan kuljetukseen. Tilanteessa, jossa kesken lukuvuoden kuljetuksen piiriin tulee oppilas, jolla on kuljetusoikeus, kyydityksestä pois jää oppilas, jolla tätä oikeutta ei ole.

## LIITE 4

### ORIVEDEN KAPUPUNKI OPPILASKULJETUSOHJEISTUS SIDOSRYHMILLE

#### **Ohjeistus kasvatus- ja opetuspalvelutoimistolle**

- Kuljetussuunnittelija sopii yhdessä rehtoreiden kanssa tulevan vuoden kuljetustavoitteista ja tarkastaa kuljetusoppilaat.
- Kuljetussuunnittelija käy oppilaskuljetusautoilijoiden kanssa tulevan lukuvuoden reittisuunnitelman läpi.
- Kuljetussuunnittelija ja rehtori käyvät läpi tulevan lukuvuoden kuljetusreitityksen ja aikataulun ennen uuden lukuvuoden alkua.
- Kasvatus ja opetuspalvelutoimisto järjestävät ennen lukuvuoden alkua koulujen rehtoreille ja oppilaskuljetuksia ajaville autoilijoille tapaamisen. Tapaamisessa käydään läpi koulukohtaisesti lukuvuoden tiedossa olevat poikkeavat päivät sekä kuljetusten säännöt.
- Kasvatus- ja opetusjohtaja tekee päätökset saapuvista maksuttomista oppilaskuljetushakemuksista.
- Kuljetussuunnittelija tekee koulun poikkeuspäivien reitityksen ja aikataulun yhteistyössä autoilijoiden kanssa.

#### **Ohjeistus kouluille**

- Koulun rehtori tiedottaa kuljetusoppilaille tulevan lukuvuoden kuljetusaikataulun.
- Koulun rehtori on yhteyshenkilö koulun, kasvatus- ja opetuspalvelukeskuksen, oppilaiden ja heidän huoltajiensa sekä autoilijoiden välillä.
- Koulun rehtori järjestää syyslukukauden aikana vanhempainillan, jossa on mukana kuljetussuunnittelija ja koulun kuljetuksia hoitavat autoilijat. Vanhempainillassa käydään läpi yhteiset kuljetuspelisäännöt.
- Koululla on henkilö, joka vastaa koulupäivän päätyttyä, että oppilaat ovat oikeaan aikaan ja oikeassa paikassa odottamassa kuljetusta.
- Koulut opastavat opetussuunnitelman mukaisesti oppilaita turvalliseen liikennekäyttäytymiseen.
- Koulu kirjaa kuljettajan ilmoittamat häiriötilanteet oppilaskuljetuksen aikana, ottaa tarvittaessa yhteyttä kotiin.

## **Ohjeistus kuljettajille**

- Oppilaat ovat kuljettajan vastuulla kuljetuksen aikana.
- Liikenneturvallisuus on tärkeää. Olet esimerkki oppilaille hyvästä liikennekäyttäytymisestä.
- Sinulla on kasvattajan rooli kuljettajana, ohjeista ja opasta oppilaita hyvään ja turvalliseen käyttäytymiseen.
- Kuljetusauto ei saa ohittaa oppilaan noutopistettä ennen sovittua aikaa.
- Kuljetuksen ollessa myöhässä aikataulusta (enemmän kuin 10 minuuttia), ota yhteys koulun kuljetusten yhteyshenkilöön.
- Muista tarkastaa oppilaiden turvavyöt ennen liikkeelle lähtöä.
- Kuljettajalla on oikeus puuttua häiriötilanteeseen autossa tilanteen vaatimalla tavalla. Häiriötilanteista on tehtävä ilmoitus koululle.
- Vakavan liikenneonnettomuuden sattuessa, jossa tapahtuu henkilövahinkoja, vastaa poliisi tilanteen hallinnasta ja tiedottamisesta.
- Lievemmissä onnettomuudessa kuljettaja ilmoittaa koululle tapahtuneesta. Koulu informoi oppilaiden vanhempia.
- Yhteistyö kaikkien kuljetuksen sidosryhmien kanssa vähentää ongelmatilanteita.

## **Ohjeistus huoltajille**

- Ilmoita kuljettajalle ja koululle oppilaan poissaolosta. Ilmoitus tehdään soittamalla tai tekstiviestillä.
- Oppilaan kuljetustarpeen muuttuessa ilmoita asiasta kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon.
- Opasta lasta olemaan ajoissa kuljetuksen noutopaikalla.
- Huolehdi, että oppilaalla on pimeään aikaan heijastin tai taskulamppu mukana.
- Käy oppilaan kanssa turvallinen koulureitti läpi ennen koulun alkua ja opasta häntä turvalliseen liikennekäyttäytymiseen.
- Ilmoita oppilaskuljetusautoilijalle yhteystietosi.
- Keskustele oppilaan kuljetukseen liittyvistä erityispiirteistä oppilaskuljetusauton kuljettajan kanssa (esim. matkapahoinvointi, allergiat, ym.)



- Palautteen antaminen on tärkeää. Kuljetuksiin liittyvän palautteen voi antaa suoraan autoilijalle. Jos kyseessä on kuljetuksiin liittyvä reklamaatio, tulee se toimittaa suoraan kasvatus- ja opetuspalvelutoimistoon kirjallisena.

### **Ohjeistus oppilaalle**

- Odota kuljetusautoa sovitulla paikalla sovittuna aikana.
- Jos auto on myöhässä, odota 10 minuuttia yli sovitun ajan. Ilmoita vanhemmille tai koululle, ettei kuljetusauto ole saapunut ja palaa kotiin.
- Turvavöitä tulee käyttää aina kun ne autossa ovat.
- Autosta pois jäädessäsi älä lähde ylittämään tietä ennen kuin auto on poistunut pysäkiltä.
- Muista käyttää heijastinta tai taskulamppua liikkeessasi hämärässä tai pimeässä

### **Muista hyvä käytös**

- nouse autoon rauhallisesti
- pudistele enimmät liat vaatteista ennen autoon nousemista
- tervehdi
- koulurepun paikka on jalkatilassa, se ei tarvitse omaa istuinta
- puhu rauhallisella äänellä, älä huuda
- kuuntele musiikkia vain kuulokkeilla

Kuljettajan antamia ohjeita on noudatettava.

## LIITE 5

### Oriveden kaupungin oppilaskuljetustyytyväisyyskyselykaavake 2010

#### KOULUKULJETUSPALVELUKYSELY

Kasvatus- ja opetuspalvelut teettää tämän tyytyväisyyskyselyn kaikissa kouluissa kuljetusoppilaille.

Kysely tulee palauttaa omalle opettajalle 28.5.2010

Oppilaan luokka \_\_\_\_\_

Koulu \_\_\_\_\_

Kuljettava matka 0-5 km  6-10 km  yli 10km

Kulkuneuvo taksi  linja-auto  Nopa

	erittäin tyytyväinen	tyytyväinen	ei osaa sanoa	tyytymätön	erittäin tyytymätön
<input type="radio"/> kuljettajan rooli esimerkiksi aikuisena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kuljettajan ystävällisyys/ palvelualttius	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
auton kunto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kuljetusreittien aikataulu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kuljetusten aikataulussa pysyminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="radio"/> tiedotus kuljetuksista	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
oppilaan viihtyminen kuljetuksissa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### Muita kommentteja

---

---

---

---

Kyselyyn vastataan nimettömänä!

LIITE 6  
ORIVEDEN KAUPUNKI OPPILASKULJETUSPERUSTEIDEN KYSELY  
KOULUILLE JA AUTOILJOILLE 2011

Opinnäytetyö  
Minna Lehti  
Oriveden kaupunki  
Kasvatus- ja opetuspalvelut

OPPILASKULJETUSPERUSTEET  
13.12.2011

Kyselyn tuloksia käytetään koulusihteeri Minna Lehden opinnäytetyössä "Oriveden kaupungin oppilaskuljetusperusteet". Tarkoituksena on tehdä uudet oppilaskuljetusperusteet, jossa on ohjeet huoltajille, kuljetusoppilaille, koululle, kuljettajille sekä opetuspalveluille.

1) Vastaaajan rooli koulukuljetuksissa

Kuljettaja/ liikennöitsijä  Koulu

2) Oletko tutustunut Perusopetuslakiin § 32 koulumatkat tai Oriveden kaupungin oppilaskuljetusperusteisiin

kyllä  Ei

3) Millaista yhteistyö on tällä hetkellä koulun, kodin, kuljettajan ja opetuspalveluiden?

---

---

---

4) Kuinka yhteistyötä eri tahojen välillä voisi parantaa?

---

---

---

5) Mitä asioita olisi korostettava uusissa oppilaskuljetusperusteissa kun ohjeistetaan kuljetusasioissa

koulua

---

---

---

kuljettajaa

---

---

---

huoltajaa

---

---

---

kuljetusoppilasta

---

---

---

opetuspalvelutoimistoa

---

---

---

- 6) Jos uudet oppilaskuljetusperusteet tulevat käytäntöön voisiko niistä mielestäsi olla hyötyä ja miten tämä hyöty ilmenisi?

---

---

---

---

- 7) Vapaa sana. Voit kertoa mitä hyviä/huonoja puolia ja kehitettäviä asioita oppilaskuljetuksissa on nyt tai mitä haluaisit ehdottomasti tuoda esiin, jotta tulevat oppilaskuljetusperusteet olisivat mahdollisimman hyvät ja kattavat.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

KIITOS VASTAUKSESTASI!

Vastaukset voi toimittaa joko sähköpostiosoitteella [minna.lehti@orivesi.fi](mailto:minna.lehti@orivesi.fi) tai suoraan Oriveden kaupungintalolle. PALAUTUS 22.12.2011