Aluehallintovirasto

Peruspalvelujen arviointi 2021

Aluehallintovirastojen vuotta 2021 koskeva peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi

2/8 Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Itä-Suomen aluehallintovirasto

Lapin aluehallintovirasto

Lounais-Suomen aluehallintovirasto

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto

139/2022 Aluehallintovirastojen julkaisuja/Regionförvaltningsverkens publikationer

Peruspalvelujen arviointi 2021

Aluehallintovirastojen vuotta 2021 koskeva
peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain
32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto,
aluehallintovirastot,
peruspalvelujen arvioinnin valtakunnallinen koordinaatioryhmä

Aluehallintovirastojen julkaisuja 139/2022
ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-63-7

Oulu
2022

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero
Aluehallintovirastojen julkaisuja 139/2022

Tekijät

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto,
aluehallintovirastot,
peruspalvelujen arvioinnin valtakunnallinen koordinaatioryhmä

Julkaisuaika
2022

Toimeksiantaja(t)
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto

Toimielimen asettamispäivä
-

Julkaisun nimi
Peruspalvelujen arviointi 2021 - Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Tiivistelmä

Peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi on aluehallintovirastoista annetun lain (896/2009) 4 §:n 2 momentin nojalla aluehallintovirastojen tehtävä. Asianomaiset ministeriöt ja keskushallinnon virastot ohjaavat arviointia omalla toimialallaan. Pohjois-Suomen aluehallintovirasto koordinoi valtakunnallisen raportin valmistelua.

Aluehallintovirastojen vuotta 2021 koskevan arvioinnin kohteet on ryhmitelty aluehal-lintovirastojen ydinprosessien mukaisesti. Arvioinnille ei tällä kertaa asetettu yhteistä valtakunnallista teemaa.

Arviointikohteena olevilla peruspalveluilla tarkoitetaan sellaisia palveluja, jotka koskevat suurta määrää ihmisiä ja vaikuttavat kansalaisten jokapäiväiseen elämään ja joiden puuttuminen aiheuttaa merkittäviä ongelmia. Arvioinnin keskeisenä näkökulmana on selvittää, miten alueellinen yhdenvertaisuus palvelujen saamisen kohdalla toteutuu maan eri osissa.

Pääasiallisina tietolähteinä on käytetty Tilastokeskuksen ja Sotkanetin avointa dataa. Taulukoissa ja graafeissa on tarkasteltu useampia vuosia trendien havainnollistamiseksi. Myös muuta avointa dataa on hyödynnetty, esimerkiksi kirjasto- ja liikuntatietokantoja.

Niissä tapauksissa, joissa arvioinnin kannalta tärkeää tietoa ei ole muualta saatavissa, on tehty kuntiin suunnattuja ja arviointikohteen mukaan räätälöityjä sähköisiä kyselyjä. Muiden käytettyjen aineistojen tapaan myös nämä ovat alueellisesti vertailukelpoisia.

Arviointi painottuu määrälliseen tarkasteluun. Arviointituloksia visualisoidaan monipuolisesti karttaesittämisen ja graafien käytön avulla. Arvioinnin tulokset esitetään arviointikohteesta riippuen tarkoituksenmukaisilla aluejaoilla.

Valtakunnallisen peruspalvelujen arvioinnin lisäksi aluehallintovirastot valmistelevat arviot, joiden pohjana on aluehallintoviraston oma toimialue.

Asiasanat (YSA:n mukaan)
peruspalvelut....

ISSN (painettu)	ISBN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)	ISBN (verkkojulkaisu)
-	-	2343-3132	978-952-5900-63-7

Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta
126	Suomi	-

Julkaisija	Paino
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto	-

INFORMATIONSSIDA
Regionförvaltningsverkens publikationer 139/2022

Sammanställd av	Utgivningsdatum
Regionförvaltningsverket i Norra Finland, regionförvaltningsverken, riksomfattande samordningsgruppen för basserviceutvärderingen	2022
	Uppdragsgivare Regionförvaltningsverket i Norra Finland
	Datum för tillsättandet av organet -

Publikationens titel
Unvärdering av basservicen 2021 - Regionförvaltningsverkens utvärdering 2021 av den regionala tillgången till basservice

Referat

Enligt 4 § 2 mom. i lagen om regionförvaltningsverken (896/2009) ska regionförvaltningsverken utvärdera den regionala tillgången till basservice. Vederbörande ministerier och ämbetsverk inom centralförvaltningen styr utvärderingen inom den egna sektorn. Regionförvaltningsverket i Norra Finland samordnar beredningen av den riksomfattande rapporten.

Utvärderingsmålen för regionförvaltningsverkens utvärdering år 2021 är grupperade enligt regionförvaltningsverkens kärnprocesser. Den här gången utvärderades inget gemensamt riksomfattande tema.

Sådan basservice som är mål för utvärderingen är service som gäller en stor grupp människor, som påverkar medborgarnas vardagliga liv och som då den saknas medför avsevärda problem. Utvärderingens centrala fokus ligger på att ta reda på hur regional likvärdighet uppfylls gällande tillgången till service i olika delar av landet.

Statistikcentralens och Sotkanets öppna data har använts som huvudsakliga informationskällor. För att åskådliggöra trender granskas i tabellerna och graferna flera år. Också andra öppna data har använts, till exempel biblioteks- och idrottsdatabaser.

I de fall där viktig information med tanke på utvärderingen inte annars fanns att tillgå gjordes elektroniska enkäter som skräddarsyddes efter utvärderingsmålet till kommunerna. Liksom det övriga materialet som användes är också dessa regionalt jämförbara.

Utvärderingens tyngdpunkt ligger på kvantitativ granskning. Utvärderingsresultaten visualiseras på ett mångsidigt sätt med hjälp av kartor och grafer. Resultaten av utvärderingen presenteras med ändamålsenlig områdesindelning beroende av utvärderingsobjektet.

Utöver den riksomfattande utvärderingen av basservice förbereder regionförvaltningsverken utvärderingar på basis av regionförvaltningsverkens egna verksamhetsområden.

Ämnesord
-

ISSN (tryckt)	ISBN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)	ISBN (webbpublikation)
-	-	2343-3132	978-952-5900-63-7

Sidantal	Språk	Pris
126		-

Utgivare	Tryckeri
Regionförvaltningsverket i Norra Finland	-

Sisältö - Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Peruspalvelujen arviointi antaa tietoa toiminnan kehittämiseen 6

Valtakunnallinen arviointi 10

Etelä-Suomen aluehallintovirasto 33

Itä-Suomen aluehallintovirasto 48

Lapin aluehallintovirasto 65

Lounais-Suomen aluehallintovirasto 85

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto 95

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto 109

Peruspalvelujen arviointi antaa tietoa toiminnan kehittämiseen

Mitä kuuluu maamme opetustoimelle ja varhaiskasvatukselle, kulttuuripalveluille, kirjastoille, nuorisotoimelle, liikuntatoimelle ja pelastustoimelle? Millaisia palveluja kansalaiset saavat?

Yhteiskuntamme on jatkuvassa liikkeessä. Kuntien peruspalveluihin vaikuttavat väestön ikärakenteen muutos, syntyvyyden lasku, kustannusten kasvu sekä alueellinen eriytyminen. Yllättävät ulkoiset kriisit luovat myös haasteita peruspalvelujen järjestämiseen eri puolilla Suomea. Yhteisenä haasteenamme on, miten kykenemme toimimaan nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä ja ennakoimaan tulevaa.

Aluehallintovirastojen peruspalvelujen arvioinnissa verrataan ja analysoidaan eri lähteistä saatujen tietojen perusteella, miten peruspalvelut on tuotettu ja toteutuuko kansalaisten yhdenvertaisuus Suomessa. Peruspalvelujen arvioinnin avulla saadaan monipuolista vertailutietoa palvelujen tilasta ja saatavuudesta. Tuloksia voidaan hyödyntää palvelujen suunnittelussa, päätöksenteossa ja vaikutusten ennakoinnissa.

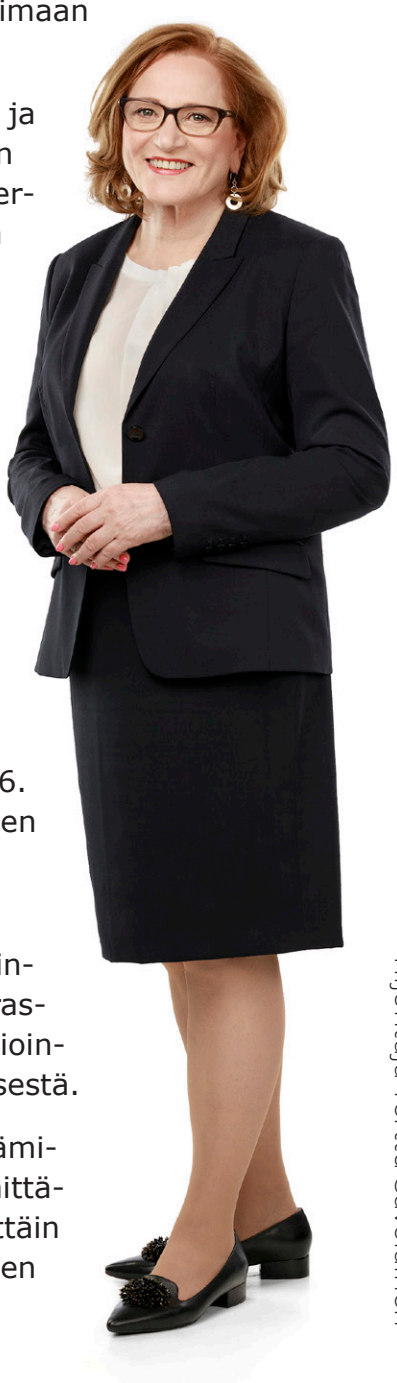
Vuotta 2021 koskevassa peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arvioinnissa selvitettiin valtakunnallisesti ja alueellisesti määrättyjen palvelujen tilaa opetustoimessa ja varhaiskasvatuksessa, kulttuuripalveluissa, kirjastoissa, nuorisotoimessa, liikuntatoimessa ja pelastustoimessa.

Peruspalvelujen arvioinnissa on hyödynnetty aluehallintovirastojen laajaa alueellista asiantuntemusta ja monipuolista kokemusta.

Ensimmäinen peruspalvelujen arviointi valmistui vuonna 1996. Vuodesta 2013 lähtien peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi on tehty joka toinen vuosi. Aluehallintovirastot ovat toteuttaneet arvioinnin 23 kertaa.

Peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi on aluehallintovirastoista annetun lain (896/2009) mukaan aluehallintovirastojen tehtävä. Pohjois-Suomen aluehallintovirasto vastaa arvioinnin koordinoinnista ja prosessin menetelmällisestä kehittämisestä.

Peruspalvelujen arvioinnissa tuodaan esiin palvelujen järjestämiseen liittyviä käytännön haasteita ja johtopäätöksiä sekä kehittämisehdotuksia. Tällä arviointikierroksella esitetään kymmenittäin toimenpide-ehdotuksia palvelujen laadun ja yhdenvertaisuuden parantamiseksi.



Ylijohtaja Terttu Savolainen

Vuotta 2021 koskevan arvioinnin kohteet ovat seuraavat:

- Esiopetus- ja täydentävän varhaiskasvatuksen saaminen
- Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt
- Erityisopetuksen tila
- Yleisten kirjastojen henkilöstön riittävyys ja osaaminen sekä kirjastojen johtaminen
- Kulttuuripalvelut
- Käyttömaksu- ja käyttövuoropolitiikan vaikutukset liikuntapaikkojen tasa-arvoiseen ja yhdenvertaiseen saavutettavuuteen
- Kunnallisen nuorisotyön saatavuus
- Pelastustoimen nopean avun saanti

Raportti julkaistaan kahdeksassa osassa avi.fi/peruspalvelujen-arviointi verkkosivustolla suomeksi ja ruotsiksi. Aikaisemmat arvioinnit löytyvät edelleen Patio-järjestelmästä, josta ne siirtyvät tämän vuoden aikana uuteen osoitteeseen. Arvioiden sisällöstä julkaistaan kootusti valtakunnallinen tiedote, sekä oma tiedote jokaisesta kahdeksasta arviointikohteesta.

Kiitokset yhteistyöstä valtiovarainministeriölle (VM), opetus- ja kulttuuriministeriölle (OKM), sisäministeriölle (SM), Kulttuuripolitiikan tutkimuskeskus Cuporelle, Opetushallitukselle ja Tilastokeskukselle sekä muille tiedontuottajille.

Erityiskiitos laajalle asiantuntijajoukolle, joka on ollut mukana arviointityön valmistelussa, kirjoittamisessa ja julkaisussa.

Toivon, että raportista ja suosituksista on hyötyä yhteiskunnallisessa päätöksenteossa ja palvelujen kehittämisessä.

Terttu Savolainen, ylijohtaja,
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto

Arvioinnin toimeksianto ja työn organisointi

Peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi on aluehallintovirastoista annetun lain (896/2009) 4 §:n 2 momentin nojalla aluehallintovirastojen tehtävä. Asianomaiset ministeriöt ja keskushallinnon virastot ohjaavat arviointia omalla toimialallaan.

Aluehallintovirastojen vuotta 2021 koskevan arvioinnin kohteet on ryhmitelty aluehallintovirastojen ydinprosessien mukaisesti. Arvioinnille ei tällä kertaa asetettu yhteistä valtakunnallista teemaa. Arvioinnin kohteet on hyväksytty aluehallintovirastojen tulosohjausryhmän kokouksessa 6.9.2021 ja ne on käsitelty aluehallintovirastojen ylijohtajakokouksessa 14.9.2021.

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto koordinoi valtakunnallisen raportin valmistelua. Aluehallintovirastot valmistelevat aluekohtaiset arviot, joiden pohjana on aluehallintovirastojen toimialue. Vuotta 2021 koskeva peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi toteutetaan siten, että valtakunnallinen analyysi valmistellaan ensin ja alueelliset arviot sen pohjalta. Nämä analyysit yhdistetään lopulta samaan sähköiseen dokumenttiin. Arvioinnin ohjeellinen valmistumisaika on 31.5.2022.

Vuotta 2021 koskevan arvioinnin kohteet ovat seuraavat:

- Esiopetus- ja täydentävän varhaiskasvatuksen saaminen
- Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt
- Erityisopetuksen tila
- Yleisten kirjastojen henkilöstön riittävyys ja osaaminen sekä kirjastojen johtaminen
- Kulttuuripalvelut
- Käyttömaksu- ja käyttövuoropolitiikan vaikutukset liikuntapaikkojen tasa-arvoiseen ja yhdenvertaiseen saavutettavuuteen
- Kunnallisen nuorisotyön saatavuus
- Pelastustoimen nopean avun saanti

Peruspalvelujen arvioinnin kehittämiseksi perustettu Peruspalvelujen arvioinnin valtakunnallinen koordinaatioryhmä kokoontuu säännöllisesti ja edesauttaa arviointiprosessin onnistumista työpanoksellaan. Koordinaatioryhmän puheenjohtajana toimii Tommi Lantto (Pohjois-Suomen AVI) ja sihteerinä Olli Aulaskari (Pohjois-Suomen AVI).

Aineistot ja menetelmät

Vuotta 2021 koskevan peruspalvelujen arvioinnin toimintaympäristöosuuden kartat, graafit ja taulukot pohjautuvat pääosin vuoden 2020 aineistoihin. Pääasiallisina tietolähteinä on käytetty Tilastokeskuksen ja Sotkanetin avointa dataa. Taulukoissa ja graafeissa on tarkasteltu useampia vuosia trendien havainnollistamiseksi. Myös muuta avointa dataa on hyödynnetty, esimerkiksi kirjasto- ja liikuntatietokantoja. Teemakartat on laadittu Paikkatietoikkunan Karttaikkuna -toiminnolla. Teemakarttojen lähdeaineistot on siirretty avoimen rajapinnan kautta Karttaikkunassa muokattaviksi. Graafit on luotu Excel - ja Tableau -ohjelmistoja hyödyntäen. Arviointi painottuu määrälliseen tarkasteluun, jossa menetelminä käytetään suoria jakaumia ja ristiintaulukointia.

Arviointikohteiden analyyseissä sekä tausta-analyyseissä on hyödynnetty tuoreinta (2018–2021) käytettävissä olevaa avointa dataa. Arvioinnissa käytetty aineisto voidaan jakaa maksulliseen dataan (Tilastokeskuksen maksulliset aineistot) ja avoimien rajapintojen kautta kerättyyn dataan (esim. Tilastokeskus, Sotkanet, Kirjastot.fi ja Liikuntapaikat.fi). Lisäksi arvioinnissa on käytetty aluehallintovirastojen omia rekisteritietoja. Niissä tapauksissa, joissa arvioinnin kannalta tärkeää tietoa ei ole muualta saatavissa, on tehty kuntiin suunnattuja ja arviointikohteen mukaan räätälöityjä sähköisiä kyselyjä. Muiden käytettyjen aineistojen tapaan myös nämä ovat alueellisesti vertailukelpoisia.

Peruspalvelujen arvioinnin julkaisutapa muuttuu vuotta 2021 koskevalla arviointikierroksella siten, että se tuotetaan aluehallintoviraston julkaisupohjalle. Keskeisenä syynä muutokseen on se, että tehdyn Pation saavutettavuusauditoinnin mukaan palvelu ei kaikin osin täytä saavutettavuuden vaatimuksia. Tällä arviointikierroksella kirjoittajien tekstit viedään esivalmistelluille pohjille ja kartat, graafit sekä taulukot luodaan saavutettavuusohjeiden mukaan. Valmiit aineistot tallennetaan Tiimeriin tehtyihin rakenteisiin. Tämän vaiheen jälkeen tuotetut aineistot kootaan yhteiselle AVI -julkaisupohjalle ja konvertoidaan pdf-muotoon. Patio.fi -sivustolle tehdään oma Pepa 2021 -alisivusto, josta on linkit julkaisuun ja tiedotteisiin.

Peruspalvelujen arvioinnilla on yhtymäkohdat myös tiedolla johtamisen jatkohankkeeseen. Arvioinnin yhteydessä testataan erillisen pilotoinnin avulla, kuinka arviointiaineistoja voidaan hallita nykyistä paremmin sekä hyödyntää niitä interaktiivisesti Julkaisusivuston kautta. Esimerkkinä toteutettavassa pilotoinnissa käytetään kirjaston arviointikohdetta. Pilotoinnin tarkoituksena on osoittaa käytännössä mitä mahdollisuuksia uusi julkaisualusta tarjoaa vanhaan alustaan verrattuna.

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Valtakunnallinen arviointi

Sisällys – Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

valtakunnallinen arviointi

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset 12
Arviointiasetelma 14
Johdanto 15
Toimintaympäristö 17
Tiivistelmä 19
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä? 21
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)? 22
Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat? 22
Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat? 23
Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti? 24
Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille? 26
Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä? 27
Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma? 28
Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta? 29
Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista? 30
Arviointiryhmä 30
Tietolähteet 31
Kuvat ja taulukot 31

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

Johtopäätökset

Kuljetusoppilaiden määrä on laskenut aluehallintovirastojen (AVIt) edelliseen koulukuljetusten arviointikertaan verrattuna. Kun vuonna 2017 kuljetusedun saaneita oppilaita Suomessa oli 120 459, niin neljä vuotta myöhemmin kuljetusetu oli yhteensä 111 010 oppilaalla. Kuljetusoppilaiden määrä on myös ollut laskussa aina vuodesta 2013 lähtien. Eniten kyselyyn vastanneissa kunnissa kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa suhteessa kunnan perusopetuksen oppilasmäärään (42,1 %) ja vähiten puolestaan kaupunkimaisissa kunnissa (15,8 %). Tilanne oli vastaavanlainen vuonna 2017, jolloin maaseutumaissa kunnissa oli eniten kuljetusoikeuden saaneita oppilaita suhteessa kuntien oppilasmääriin (46,6 %). Kaupunkimaisissa kunnissa vastaava suhdeluku vuonna 2017 oli 15,1.

Koulukuljetusten kustannukset kuntatasolla ovat kasvaneet aluehallintovirastojen edellisestä arviointikertaan verrattuna n. 6,1 prosenttia.

Eniten kuljetusedun saaneita oppilaita suhteessa perusopetuksen oppilasmäärään on Itä-Suomen aluehallintoviraston alueella ja vähiten Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueelta. Pisimmät koulukuljetusmatkat kilometreissä ovat puolestaan Lapin aluehallintoviraston alueen kunnissa. Maksuttoman koulukuljetuksen vaihtoehtona olevan avustuksen piirissä on ainoastaan hyvin pieni osa oppilaista.

Päivittäinen koulumatka kuljetusedun saaneilla esiopetuksen oppilailla kestää pääsääntöisesti alle tunnin. Ala- ja yläkouluikäisten kuljetusedun saaneiden oppilaiden koulumatkat kestävät pidempään (useimmiten 1–2,5 tuntia). Yleisin syy pitkille koulumatka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi yleisin syy pitkille matka-ajoille on harva julkinen liikenne. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kilometreissä pitkä matka on puolestaan merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille kuin kaupunkimaisissa kunnissa. Kuntien vastausten perusteella kunnissa on oppilaita, joiden päivittäinen koulumatka ylittää lain sallimat aikarajat. Kuntien on jatkossa kiinnitettävä huomiota siihen, että koulukuljetukset toteutuvat lain määräämissä puitteissa.

Lähes 90 % kunnista ilmoittaa, että heillä on vahvistetut koulukuljetusten periaatteet tai suunnitelma. Kaupunkimaisissa kunnissa koulukuljetuksia koordinoivat useimmiten koulukuljetuskoordinaattorit, kun maaseutumaisissa kunnissa koordinointia hoitavat sihteerit tai rehtorit.

Alle 5 000 asukkaan kunnissa palautetta koulukuljetuksista kerätään harvemmin kuin yli 50 000 asukkaan kunnissa. Useimmiten kuljetusetu myönnetään oppilaalle vilkkaan liikenteen johdosta. Muita keskeisiä syitä ovat tien korkea nopeusrajoitus tai kevyen liikenteen järjestelyt.

Toimenpide-ehdotukset

Kunnat eivät edelleenkään kerää säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilaita tai heidän huoltajiltaan. Aluehallintovirastot suosittelevat, että kunnat kehittäisivät toimivan järjestelmän palautteen säännölliselle keräämiselle tai että kun-

nat keräisivät palautetta oppilailta ja heidän huoltajiltaan edes aika ajoin.

Kuntien on huolehdittava, että koulukuljetukset toteutuvat lainsäädännössä säädettyjen maksimiaikojen puitteissa. Vaikka tämä saattaa olla jossain tilanteissa haastavaa, niin kyse on kuitenkin viime kädessä lasten ja nuorten oikeuksista.

Lainsäädäntöä tulisi tarkistaa kuljetusetuuden viiden kilometrin kriteerin osalta esioppilaiden kohdalla, etenkin 5-vuotiaiden kokeiluesiopetuksen mahdollisesti saadessa jatkoa tai vakinaistuessa.

Arviointiasetelma

Kriteerit	Arviointikysymykset	Indikaattorit	Palvelutavoitteet/ hyvä palvelutaso	Tietolähteet
Esi- ja perusopetuksen oppilaiden kuljetusjärjestelyjen toimivuus	Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on perusopetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?	Kuljetusoppilaiden määrä sekä muutos vuosina 2013, 2015, 2017 ja 2021	Esi- ja perusopetuksen oppilaat voivat osallistua opetukseen kohtuullisen matkan päässä kotoa perusopetuslain säännösten mukaisesti.	Tilastokeskus
	Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)	Kuntien ilmoittamien oppilaiden määrät		Kuntakysely
	Kuinka pitkiä ovat esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?	Kuntien ilmoittamat esiopetus- ja koulukuljetuksessa olevien oppilaiden määrät matkan pituuden sekä esiopetuksessa sekä alakoulussa/yläkoulussa oppilaiden mukaan ryhmiteltynä		Kuntakysely
	Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?	Kuntien vastaukset luokiteltuina		Kuntakysely
	Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?	Kuntien vastaukset luokiteltuina		Kuntakysely
	Kuinka monella esi- ja perusopetuksen oppilaalla esiopetus- tai koulumatka on ajallisesti yli 2,5 tuntia? Kuinka monella perusopetuksen yläluokkien oppilaalla koulumatka on ajallisesti yli 3 tuntia?	Kuntien vastaukset luokiteltuina		Kuntakysely
	Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?	Kuntien vastaukset luokiteltuina		
Esiopetus- ja koulukuljetusten suunnitelmallisuus	Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?	Muutos prosenttiosuuksin mitattuna ja syyt luokiteltuina		Kuntakysely
	Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma?	Kuntien vastaukset luokiteltuina		Kuntakysely
	Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta?	Kuntien vastaukset luokiteltuina		Kuntakysely
	Mitä muuta kunnat viestit-tävät esiopetus- ja koulukuljetuksista	Kuntien vastaukset luokiteltuina		Kuntakysely

Johdanto

Yleistä taustaa

Jokaisella kunnalla on perusopetuslain mukaan velvollisuus järjestää kunnan alueella asuville oppivelvollisuusikäisille perusopetusta. Kunnan on lisäksi huolehdittava, että oppilaiden matkat ovat mahdollisimman lyhyitä ja turvallisia. Oppilaalla on oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen, jos matka on yli viisi kilometriä pitkä tai jos matka on oppilaalle liian vaikea, vaarallinen tai rasittava. Yli viiden kilometrin matka ja siihen liittyvistä kunnan velvollisuuksista on mainittu jo vuoden 1921 oppivelvollisuuslaissa. Nykyisessä perusopetuslaissa on säädetty myös koulumatkojen ajalliset pituudet: Alle 13-vuotiailla päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään 2,5 tuntia ja yli 13-vuotiailla enintään kolme tuntia. Jos oppilaan kuljetusta ei voida järjestää yllä esitetyllä tavalla, oppilaalla on oikeus maksuttomaan majoitukseen ja täysihoitoon. (OPH 2018, Koulukuljetusopas 2007, Koulukuljetusopas 2021, Koulutiellä 2009.)

Kuntaliitto on selvittänyt viime syksynä esi- ja perusopetuksen koulukuljetuksia koskien vuotta 2020 (Sjöström, Lahtinen & Svartsjö 2022). Kuntaliiton toteuttamaan kyselyyn vastasi 152 kuntaa, joka on 52 % Manner-Suomen kunnista. Kyseisen selvityksen mukaan valtaosalla kunnista on kuljetussääntö, jonka avulla kunnat edistävät kuljetusten suunnittelua ja oppilaiden yhdenvertaisuutta. Valtaosa kunnista käyttää erilaisia ohjelmia arvioidessaan koulumatkojen turvallisuutta ja arvioinnissa tehdään myös viranomaisyhteistyötä. Suurissa kunnissa hyödynnetään Kuntaliiton selvityksen mukaan eniten joukkoliikennettä, jolloin oppilailla on käytössä maksuton matkalippu. Pienemmissä kunnissa vastaavasti hyödynnetään kunnan tekemiä ostopalveluja, kuten taksia tai linja-autoa. Kuntaliiton selvityksen mukaan perusopetuslaissa määritelty matkaetuus koetaan kunnissa toimivaksi.

Koulukuljetuksia on tutkittu myös palvelun saajien, eli lasten ja vanhempien, näkökulmasta, jolloin yhdeksi keskeiseksi tekijäksi nousee koulumatkojen turvallisuus. Pöystin (2011) tutkimuksessa tiedusteltiin alakouluikäisiltä lapsilta ja heidän vanhemmiltaan, miten he kokevat koulumatkan turvallisuuden. Tutkimuksessa tehtyjen kyselyiden perusteella (kysely vanhemmille, yhteensä 166 vastaajaa; kysely lapsille, yhteensä 171 vastaajaa) yli 60 % vanhemmista kokee, että heidän lapsensa koulumatka on vaarallinen. Vanhempien vastausten perusteella joka kymmenes lapsi viedään autolla kouluun yllä mainitusta syystä johtuen. Pöystin tutkimuksen perusteella yleisimmin kouluun mennään joko kävellen tai pyörällä. Pojat kulkevat kouluun pyörällä useammin kuin tytöt (Turpeinen, Lakanen, Hakonen, Havas & Tammelin 2013).

Peruspalveluiden arviointi: Aluehallintovirastojen kysely kuntien esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta

Aluehallintovirastot lähettivät tammikuussa 2022 kunnille kyselyn esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin. Kyselyyn tuli vastauksia kaiken kaikkiaan 268, jolloin vastausprosentiksi muodostui 91,5. Kyselyn tuloksia voidaan siten pitää varsin edustavina ja kattavina.

Kuntia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan kuljetusoppilaiden lukumäärät matkojen

pituuden ja keston mukaan. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin koulukuljetuksiin liittyvien kustannusten kehittymistä ja niihin yhteydessä olevia tekijöitä sekä koulukuljetuksiin liittyvän palautteen keräämistä. Kyselystä saatuihin tietoihin yhdistettiin vastanneiden kuntien osalta myös Tilastokeskuksen tietoja kuntien kuntatyypeistä. Aineisto on käsitelty excelillä ja SPSS-ohjelmalla korrelaatioita, ristiintaulukointia ja varianssianalyysiä hyödyntäen. Tilastollisesti merkitsevät erot on esitetty 0.05 merkitsevyystasolla ($p<0.05$).

Käsillä olevan raportin lisäksi aluehallintovirastojen ruotsinkielinen sivistystoimenyksikkö teki oman raportin perusopetuslain 32 §:ssä tarkoitetun maksuttoman koulukuljetuksen toteutumisesta oppilailla, joiden opetuskielenä on ruotsi. Kyseisessä raportissa tarkasteltiin kuntia, jotka ilmoittivat järjestävänsä opetusta vain ruotsiksi tai ruotsiksi ja suomeksi omana kokonaisuutenaan (n=40). Vuonna 2017 tehdyssä vastaavassa arvioinnissa oppilaita, joilla oli ruotsi opetuskielenä, ei eroteltu aineistosta, vaan raportissa tarkasteltiin ainoastaan Manner-Suomen virallisesti kaksikielisiä kuntia. Näin ollen vuoden 2017 aineisto ei ole vertailukelpoinen vuoden 2021 aineiston kanssa.

Taulukko 3.3.1. Kyselyyn vastanneet kunnat maakunnittain

Maakunta	Kyselyyn vastanneiden kuntien lukumäärä
Etelä-Karjala	9/9
Etelä-Pohjanmaa	15/17
Etelä-Savo	10/14
Kainuu	8/8
Kanta-Häme	10/11
Keski-Pohjanmaa	6/8
Keski-Suomi	22/23
Kymenlaakso	6/7
Lappi	20/21
Pirkanmaa	18/22
Pohjanmaa	10/15
Pohjois-Karjala	12/12
Pohjois-Pohjanmaa	28/30
Pohjois-Savo	19/18
Päijät-Häme	7/9
Satakunta	16/17
Uusimaa	24/26
Varsinais-Suomi	27/27
Manner-Suomi	268

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Aluehallintoviraston kyselyyn vastanneista kunnista (N=268) valtaosa (59 %) on maaseutumaisia kuntia. Taajaan asuttuja kuntia kyselyyn vastanneista on 22 % ja kaupunkimaisia 19 %. Suurimmassa osassa kunnista (42,9 %) asuu alle 5 000 asukasta. Yli 50 000 asukkaan kuntia aineistossa on 20 (7,5 %).

Vuodesta 2020 vuoteen 2021 tultaessa peräti 61,9 % kunnista ilmoittaa väkilukunsa laskeneen. Vastaavasti 24,6 % kyselyyn vastanneista kunnista ilmoittaa väkilukunsa kasvaneen samana ajanjaksona. Pääosassa kyselyyn vastanneissa kunnissa opetuskielenä on suomi (85,1 %). Suomeksi ja ruotsiksi opetusta tarjoavia kuntia on aineistossa 13,8 % kyselyyn vastanneista kunnista.

Lähitulevaisuuden näkymät

Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärä on laskenut vuodesta 2013 lähtien lähes koko maassa. Vuonna 2021 noin joka viides Manner-Suomen perusopetuksen oppilaista oli kuljetusoikeuden piirissä. Eniten kuljetusoikeuden omaavia oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa, joissa on myös kilometreissä pisimmät matkat verrattuna muihin kuntatyyppeihin. Vaikka ikäluokat ovat pienentyneet, maaseutumaisten kuntien kuljetusoppilaiden osuus pysyy tulevaisuudessakin suhteellisesti suurimpana. Kouluverkkojen supistaminen ja joukkoliikenteen reittien vähentyminen pitävät jatkossakin koulukuljetusten määrän korkeana.

Toimintaympäristö

Kunta on velvollinen järjestämään sen alueella asuville oppivelvollisuusikäisille perusopetusta sekä oppivelvollisuuden alkamista edeltävänä vuonna esiopetusta. Kunta voi järjestää palvelut itse, yhdessä muiden kuntien kanssa tai hankkia palvelut muulta luvan saaneelta opetuksen järjestäjältä. Kuntien välistä yhteistyötä varten voidaan perustaa kuntayhtymä. Kunta voi lisäksi järjestää perusopetukseen valmistavaa opetusta, lisäopetusta, perusopetuksen 7.–9. vuosiluokkien yhteydessä annettavaa joustavan perusopetuksen toimintaa sekä perusopetusta muille kuin oppivelvollisille.

Vaikka nykyinen laissäädäntö ei tunne jakoa kuusivuotiseen ala-asteeseen ja kolmivuotiseen yläasteeseen, on ikäryhmittäinen tarkastelu toteutettu epävirallisen alakoulu- ja yläkoulujaon mukaisesti. Vuosien 2018–2020 välisenä aikana 6–16-vuotiaiden määrä on kasvanut noin 6 000 henkilöllä Suomessa. Kuusivuotiaiden lukumäärä on alentunut noin 2 000:lla. Ikäluokissa 7–13 vuotta ja 14–16 vuotta on tapahtunut maltillista kasvua (taulukko 3.4.1.).

Esiopetuksen oppilaiden lukumäärä on kasvanut noin 800 oppilaalla vuosien 2018–2020 välisenä aikana. Oppilaiden kokonaismäärä oli vuonna 2020 lähes 10 800.

Esi- ja perusopetuksen sekä lisäopetuksen oppilaiden lukumäärät riippuvat maakuntien väkimäärästä. Selkeästi eniten oppilaita vuonna 2022 oli Uusimaalla, lähes 171 000 perusopetuksen oppilasta sekä yli 1 600 esi- ja lisäopetuksen oppilasta. Vastaavat luvut Kainuussa olivat hieman yli 6 600 ja vajaa 100. Esi- ja lisäopetuksen oppilaita oli eniten Pirkanmaalla (noin 3 500), Uusimaalla (runsaat 1 600) ja Pohjois-Pohjanmaalla (noin 1 500).

Taulukko 3.4.1. Esi- ja peruskouluikäisten määrä vuosina 2018–2020

Alue	Ikäluokka	2018	2019	2020
Etelä-Suomen AVI (ESAVI)	6 v	25 801	25 691	25 400
	7–13 v	182 479	184 144	184 621
	14–16 v	74 357	75 681	77 259
Itä-Suomen AVI (ISAVI)	6 v	5 357	5 252	5 124
	7–13 v	38 546	38 317	38 044
	14–16 v	16 669	16 727	16 788
Lapin AVI (LAAVI)	6 v	1 842	1 870	1 737
	7–13 v	13 540	13 541	13 606
	14–16 v	5 500	5 489	5 532
Lounais-Suomen AVI (LSAVI)	6 v	7 074	7 017	7 041
	7–13 v	51 056	51 198	51 099
	14–16 v	21 488	21 563	21 874
Länsi- ja Sisä-Suomen AVI (LSSAVI)	6 v	14 451	13 717	13 615
	7–13 v	99 437	100 310	100 275
	14–16 v	40 235	40 907	41 581
Pohjois-Suomen AVI (PSAVI)	6 v	6 512	6 196	6 103
	7–13 v	45 530	45 698	45 463
	14–16 v	18 359	18 763	19 059
KOKO MAA	6 v	61 378	60 087	59 376
	7–13 v	432 952	435 625	435 553
	14–16 v	177 579	180 114	183 110

Lähde: Tilastokeskus 2022a

Virallisesti kaksikielisiä aluehallintovirastoja ovat Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Etelä-Suomen aluehallintovirasto ja Lounais-Suomen aluehallintovirasto. Kaikki 33 virallisesti kaksikielistä kuntaa sijoittuu näihin alueisiin. Kaksikielisen kuntien lisäksi on niin sanottuja kielisaarekkeita, joissa järjestetään perusopetusta ruotsin kielellä. Suomessa on viisitoista kielisaareketta, jotka ovat: Pori, Hyvinkää, Jyväskylä, Kervo, Kotka, Kouvola, Lahti, Nurmijärvi, Salo, S:t Karins, Tampere, Hämeenlinna, Tuusula, Vihti ja Oulu.

Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2021 koko Suomessa oli toiminnassa 2 085 peruskoulua, joissa oppilaita oli yhteensä 559 557. Erityiskouluja oli toiminnassa 60. Viimeisen kymmenen vuoden aikana keskimääräisellä oppilasmäärällä mitattuna peruskoulut ovat kasvaneet suuremmiksi yksiköiksi, eli oppilaita on enemmän yhdessä koulussa. Manner-Suomen kuntien lukumäärä edellisestä aluehallintovirastojen peruspalvelujen arvioinnista on vähentynyt yhdellä (Tilastokeskus 2022a, Kuntaliitto 2022, Peruspalvelujen arviointi 2020). Perusopetuksen oppilasmäärät aluehallintovirastoalueittain on esitetty taulukossa 3.4.2.

Taulukko 3.4.2. Perusopetuksen oppilasmäärät vuonna 2021 AVI-alueittain

AVI-alue	Perusopetuksen oppilaat 2021
Etelä-Suomi	235 295
Lounais-Suomi	66 067
Itä-Suomi	49 541
Länsi- ja Sisä-Suomi	132 465
Pohjois-Suomi	58 891
Lappi	17 298
Yhteensä	**559 557**

Lähde: Tilastokeskus 2022a

Tiivistelmä

Aluehallintovirastot arvioivat tässä raportissa Manner-Suomen kuntien esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuutta koskien vuotta 2021. Arviointi perustuu pääosin aluehallintovirastojen kunnille lähettämään kyselyyn (n=268) ja Tilastokeskukselta hankittuun aineistoon kuljetusoppilaiden määristä. Edellisen kerran aluehallintovirastot arvioivat koulukuljetusten toimivuutta neljä vuotta sitten.

Esi- ja perusopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden määrät ovat aluehallintovirastojen edelliseen arviointikertaan nähden laskeneet huomattavasti. Vuonna 2017 kuljetusedun saaneita oppilaita oli koko maassa 120 459, mutta vuonna 2021 ko. oppilaita oli 111 010. Eniten kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa suhteessa kunnan perusopetuksen opetusmäärään (42,1 %) ja vähiten vastaavasti kaupunkimaisissa kunnissa (15,8 %). Vaikka kuljetusoppilaiden määrät ovat laskeneet, niin kuljetuskustannukset vuodesta 2017 vuoteen 2021 verrattuna ovat silti kunnissa kasvaneet (keskimäärin noin 6,1 prosenttia). Eniten kuljetusedun saaneita oppilaita suhteessa perusopetuksen oppilasmäärään on Itä-Suomen aluehallintoviraston alueella ja vähiten Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella. Maksuttoman koulukuljetuksen vaihtoehtona olevan avustuksen piirissä on ainoastaan hyvin pieni osa oppilaista.

Esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on yli 50 kilometrin matkoilla enemmän Lapin aluehallintoviraston alueella verrattuna muiden aluehallintovirastojen alueisiin Lapin pitkistä etäisyyksistä johtuen. Tilanne on vastaavanlainen perusopetuksen alaluokkien kuljetusedun saaneiden oppilaiden kohdalla: yli 50 kilometrin matkoja löytyy eniten pohjoisesta. Muuttovoittokunnissa on puolestaan enemmän kuljetusedun saaneita oppilaita 10–20 kilometrin matkoilla verrattuna muuttotappiokuntiin tai kuntiin, joissa väkiluku on pysynyt samalla tasolla vuoteen 2020 verrattuna. Perusopetuksen yläluokkien kuljetusedun saaneita oppilaita on eniten alle 20 kilometrin matkoilla isoissa kunnissa, samoin kuin muuttovoittokunnissa.

Päivittäinen koulumatka kuljetusedun saaneella esiopetuksen oppilaalla kestää pääsääntöisesti alle tunnin. Ala- ja yläkouluikäisten kuljetusedun saaneiden oppilaiden

koulumatkat kestävät vastaavasti useimmiten 1–2,5 tuntia. Eniten yläkouluikäisiä kuljetusedun saaneita oppilaita on 1–3 tunnin matkoilla yli 50 000 asukkaan kunnissa verrattuna pienempiin kuntiin. Suurin syy pitkille koulumatka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi yleisin syy pitkille matka-ajoille on harva julkinen liikenne. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kilometreissä pitkä matka on merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille kuin kaupunkimaisissa kunnissa. Arvioinnin matka-aikoja koskevaan osuuteen on suhtauduttava tietyin varauksin ja tuloksia voidaan pitää suuntaa antavina. Tarkkojen lukujen antaminen on kunnille haastavaa, koska matka-ajat voivat vaihdella huomattavastikin oppilaiden lukuvuoden aikana.

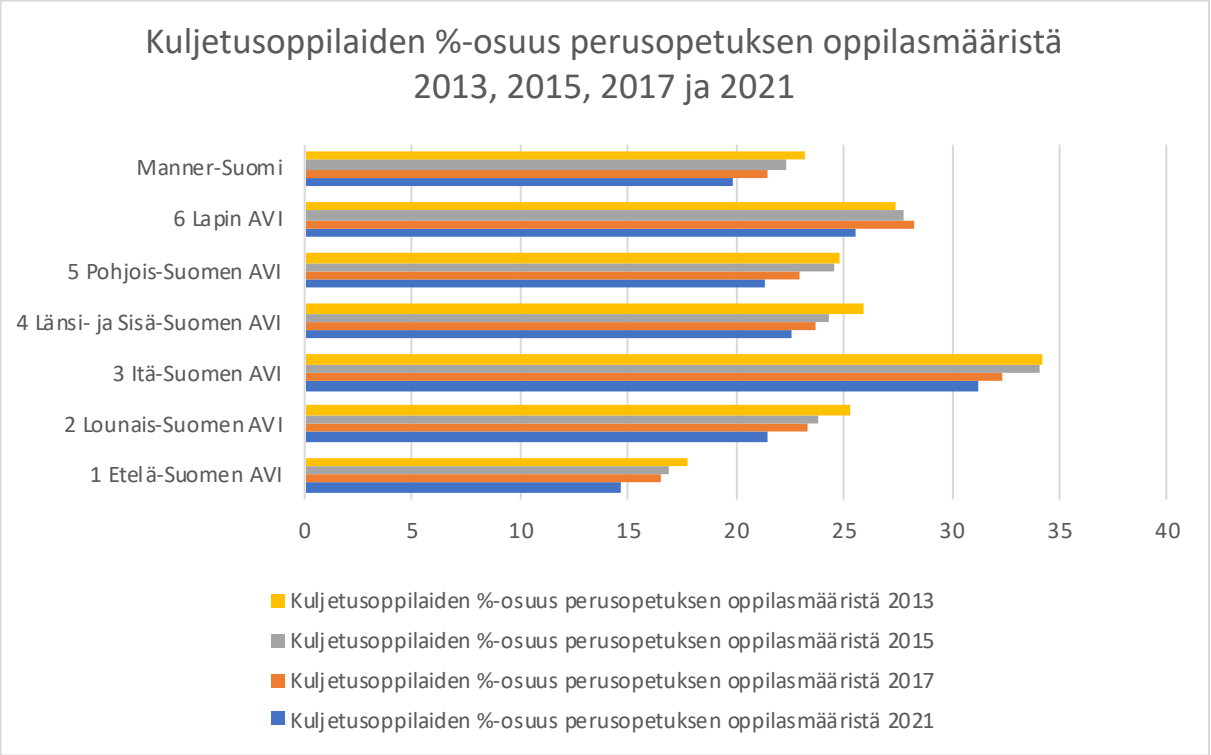
Lähes 90 % kyselyyn vastanneista kunnista ilmoittaa, että heillä on vahvistetut koulukuljetusten periaatteet tai -suunnitelma. Kaupunkimaisissa kunnissa koulukuljetuksia koordinoivat useimmiten koulukuljetuskoordinaattorit, kun maaseutumaisissa kunnissa koordinointia hoitavat joko sihteerit tai rehtorit. Alle 5 000 asukkaan kunnissa palautetta koulukuljetuksista kerätään harvemmin kuin yli 50 000 asukkaan kunnissa. Ainoastaan 6,7 % kyselyyn vastanneista kunnista kertoo keräävänsä palautetta koulukuljetuksista säännöllisesti. Tilanne oli vastaavanlainen myös edellisellä Aluehallintovirastojen arviointikerralla koulukuljetusten osalta. Useimmiten kuljetusetu myönnetään oppilaalle vilkkaan liikenteen johdosta. Muita keskeisiä syitä ovat tien korkea nopeusrajoitus tai kevyen liikenteen järjestelyt.

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?

Kuljetusedun saaneita oppilaita oli Suomessa vuonna 2021 yhteensä 111 010.

Tilastokeskuksen (2022b) aineiston (Kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021) mukaan Manner-Suomessa oli vuonna 2021 yhteensä 111 010 kuljetusoikeuden piirissä olevaa peruskoulun oppilasta. Tämä luku pitää sisällään myös esiopetuksen. Päiväkotien yhteydessä järjestetyn esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärä oli vastaavasti 2 743. Manner-Suomen peruskouluissa oli vuonna 2021 yhteensä 559 557 oppilasta. Kuljetusoikeuden piirissä vuonna 2021 oli siten 19,8 prosenttia kaikista oppilasta. Ruotsinkielisistä oppilaista kuljetusoikeuden piirissä oli noin joka kolmas (33,2 %) oppilas. Kuviossa 3.6.1 on esitetty, miten kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärät jakautuvat aluehallintovirastoittain vuosina 2013, 2015, 2017 ja 2021.

Kuvio 3.6.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä vuona 2013, 2015, 2017 ja 2021



Lähde: Tilastokeskus 2022a ja Peruspalvelujen arviointi 2017

Kuten kuviosta 3.4.1 nähdään, kuljetusoikeuden omaavien oppilaiden suhteellinen osuus perusopetuksen oppilasmääristä on laskenut Manner-Suomessa vuodesta 2013 vuoteen 2021 tultaessa. Eniten kuljetusoikeuden omaavia oppilaita suhteessa perusopetuksen oppilasmäärään vuonna 2021 oli Itä-Suomen aluehallintoviraston alueella (31,3 %) ja vastaavasti vähiten Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella (14,7 %).

Eniten kyselyyn vastanneissa kunnissa kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa (42,1 %, $p<0.05$) suhteessa kunnan perusopetuksen oppilasmäärään ja vähiten vastaavasti kaupunkimaisissa kunnissa (15,8 %). Koulukuljetukset hoidetaan kunnissa pääsääntöisesti linja-autolla (51,9 %) tai taksilla (35,6 %).

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)?

Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan riittävän avustuksen piirissä on suurimmassa osassa kunnissa alle prosentti oppilaista.

Aluehallintovirastojen kunnille lähettämän kyselyn mukaan maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan riittävän avustuksen piirissä on suurimmassa osassa kunnissa alle prosentti oppilaista. Kyselyyn vastanneista kunnista 84,3 prosenttia (n=226) ilmoittaa tilanteen olleen tällainen vuonna 2021. Joka kymmenennessä kunnassa kyseisen avustuksen piirissä oppilaita on alle yhdeksän prosenttia.

Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?

Suurin osa kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusedun saaneista esiopetuksen oppilaista on 5–10 kilometrin matkoilla.

Taulukko 3.8.1. Kyselyyn vastanneiden kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät suhteessa matkoihin

Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärä matkojen suhteen						
AVI-alue	yli 50 km	20-50 km	10-20 km	5-10 km	3-5 km	alle 3 km
LSSAVI (n=71)	0	30	325	537	450	188
ESAVI (n=56)	1	26	217	405	287	136
ISAVI (n=42)	2	147	470	437	201	145
LAAVI (n=20)	6	74	86	88	100	22
LSAVI (n=43)	0	25	162	322	127	72
PSAVI (n=36)	4	64	229	292	220	204
Yhteensä	13	366	1489	2081	1385	767

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Suurin osa kyselyyn vastanneista kunnista ilmoittaa, että eniten kuljetusoikeuden saaneita esiopetuksen oppilaita on 5–10 kilometrin matkoilla. Lapin aluehallintoviraston alueella on enemmän esiopetuksen oppilaita yli 50 kilometrin matkoilla kuin muiden aluehallintovirastojen alueilla ($p<0.05$). Maaseutumaisissa kunnissa puolestaan on

vähemmän kuljetusoikeuden saaneita esiopetuksen oppilaita kuin kaupunkimaisissa tai taajaan asutuissa kunnissa alle 10 kilometrin matkoilla ($p<0.05$). Lisäksi kunnissa, joissa väkiluku on kasvanut vuodesta 2020 on enemmän esiopetuksen oppilaita kuljetusoikeuden piirissä 3-5 kilometrin matkoilla kuin kunnissa, joissa väkiluku on laskenut ($p<0.05$).

Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?

Suurin osa kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusedun saaneista oppilaista on 5–10 kilometrin matkoilla. Taulukossa 3.9.1 on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1.-6. lk) oppilaiden koulumatkat.

Taulukko 3.9.1. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1.-6. lk) oppilaiden koulumatkat

Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla						
AVI-alue	yli 50 km	20-50 km	10-20 km	5-10 km	3-5 km	alle 3 km
LSSAVI (n=70)	2	554	2514	5242	3139	1268
ESAVI (n=56)	4	308	2718	6286	4967	3572
ISAVI (n=42)	3	584	2607	3263	1698	666
LAAVI (n=20)	39	473	797	979	735	231
LSAVI (n=43)	2	112	1137	3395	1596	747
PSAVI (n=36)	36	510	1647	2607	1387	1041
Yhteensä	86	2541	11420	21772	13522	7525

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan eniten kuljetusoikeuden saaneita alaluokkien oppilaita on 5–10 kilometrin matkoilla. Eniten yli 50 kilometrin matkoilla alaluokkien oppilaita on Lapin ja Pohjois-Suomen aluehallintovirastojen alueilla. Yli 50 000 asukkaan kunnissa on 10-20 kilometrin matkoilla enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kuin pienemmissä kunnissa ($p<0.05$). Myös kunnissa, joiden väkiluku on kasvanut vuodesta 2020 on enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 59,5, $p<0.05$) kuin kunnissa, joissa väkiluku on pysynyt samana (ka. 34,4) tai se on laskenut (ka. 37,7). Vastaavasti myös kaupunkimaisissa kunnissa on enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 74,2, $p<0.05$) kuin muissa kuntatyypeissä. Yli 50 000 asukkaan kunnissa on alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 281,5, $p<0.05$) enemmän myös 5–10 kilometrin matkoilla kuin muissa kuntatyypeissä. Tilanne on vastaavanlainen myös muuttovoittokunnissa ($p<0.05$) saman pituisilla matkoilla: muuttovoittokunnissa alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on keskimäärin 124, kun muuttotappiokunnissa oppilaita on 64,5. Kaupunkimaisissa kunnissa on 5–10 kilometrin matkoilla enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kuin muissa kuntatyypeissä (ka. 175,1, $p<0.05$). Myös alle 5 kilometrin matkoilla alaluokkien kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden tilanne on samanlainen kuin yllä kuvattu.

Taulukossa 3.9.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan.

Taulukko 3.9.2. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan

Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla						
AVI-alue	yli 50 km	20-50 km	10-20 km	5-10 km	3-5 km	alle 3 km
LSSAVI (n=68)	6	1006	3805	4619	344	134
ESAVI (n=56)	21	1009	4141	5862	1373	444
ISAVI (n=42)	3	1016	2241	2086	181	169
LAAVI (n=20)	31	484	573	506	174	70
LSAVI (n=43)	3	583	2004	2504	214	82
PSAVI (n=36)	60	522	1760	1914	223	195
Yhteensä	124	4620	14524	17491	2509	1094

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Eniten yläkoululuokilla kuljetusoikeuden saaneista oppilaista kyselyyn vastanneissa kunnissa on 5–10 kilometrin matkoilla. Oppilaiden lukumäärät alle 20 kilometrin matkoilla ovat yhteydessä kuntien kokoon, kuntatyyppiin ja muuttovoittoon/-tappioon ($p<0.05$). Isoissa kaupungeissa, samoin kuin muuttovoittokunnissa, on enemmän kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kuin muissa kunnissa. Aluehallintovirastoalueittain kyselyyn vastanneissa Etelä-Suomen aluehallintoviraston kunnissa on enemmän kuljetusedun saaneita yläluokkien oppilaita (ka. 104,7, $p<0.05$) verrattuna Lapin aluehallintoviraston kuntiin (ka. 25,3) 5–10 kilometrin matkoilla.

Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?

Taulukko 3.10.1. Esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen			
AVI-alue	yli 2,5 tuntia	1-1,5 tuntia	alle tunnin
LSSAVI (n=68)	1	500	992
ESAVI (n=55)	2	243	643
ISAVI (n=41)	1	595	645
LAAVI (n=20)	0	73	302
LSAVI (n=43)	0	194	444
PSAVI (n=36)	1	332	645
Yhteensä	5	1937	3671

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Suurimmalla osalla esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneilla oppilailla päivittäinen koulumatka kestää alle tunnin. Perusopetuksen oppilailla matka-aika kestää vastaavasti useimmiten 1–2,5 tuntia. Taulukossa 3.10.1. on esitetty esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Suurimmalla osalla esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneilla oppilailla päivittäinen koulumatka kestää alle tunnin. Alle 5 000 asukkaan kunnissa on keskimäärin vähemmän (ka. 7,9, $p<0.05$) esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneita oppilaita alle tunnin matkoilla kuin kunnissa, joissa on yli 5 000 asukasta.

Kyselyyn vastanneissa kunnissa on kuntien itseilmoittaminen lukujen perusteella yhteensä ainoastaan viisi kuljetusoikeuden saanutta esiopetuksen oppilasta, joilla päivittäinen koulumatka odotuksineen kestää yli 2,5 tuntia. Taulukossa 3.10.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1–6) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Taulukko 3.10.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1–6) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1–6) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen					
AVI-alue	yli 3 tuntia	2,5-3 tuntia	1-2,5 tuntia	alle tunnin	
LSSAVI (n=68)	0	108	6042	6511	
ESAVI (n=53)	3	380	8717	5618	
ISAVI (n=41)	0	65	4495	3244	
LAAVI (n=19)	1	90	888	1622	
LSAVI (n=43)	1	25	3029	3698	
PSAVI (n=36)	0	23	4002	3135	
Yhteensä	5	691	27173	23828	

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Eniten alakouluikäisiä kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kyselyyn vastanneissa kunnista on 1–2,5 tunnin matka-ajoilla. Taajaan asutuissa kunnissa on enemmän (ka. 9,6, $p<0.05$) alakouluikäisiä kuljetusoppilaita kuin maaseutumaisissa kunnissa (ka. 0,6) 2,5–3 tunnin matkoilla. Yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 609, $p<0.05$) on vastaavasti enemmän kuljetusoikeuden saaneita alakouluikäisiä oppilaita 1–2,5 tunnin matkoilla verrattuna pienempiin kuntiin. Samoin kunnissa, joissa väkiluku on noussut vuodesta 2020, ko. oppilaita on enemmän kuin muuttotappiokunnissa. Tilanne on vastaavanlainen myös alle tunnin matkoilla. Yli 2,5 tunnin koulumatkat alle 13-vuotiailla ovat lain vastaisia, joten kuntien on jatkossa kiinnitettävä huomiota siihen, että lakia noudatetaan.

Taulukko 3.10.3. Yläkouluikäiset kuljetusoikeuden saaneet oppilaat matka-ajoittain

Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7–10) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen				
AVI-alue	yli 3 tuntia	2,5-3 tuntia	1-2,5 tuntia	alle tunnin
LSSAVI (n=68)	2	254	5933	3315
ESAVI (n=52)	1	329	6618	2521
ISAVI (n=41)	0	598	3374	1463
LAAVI (n=20)	0	168	775	845
LSAVI (n=42)	1	320	2369	2018
PSAVI (n=36)	0	349	2486	1919
Yhteensä	4	2018	21555	12081

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Taulukosta 3.10.3. nähdään, että selvästi eniten yläkouluikäisiä kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on kyselyyn vastanneissa kunnissa 1–2,5 tunnin matkoilla. Tarkasteltaessa 2,5–3 tunnin matka-aikoja, yläkouluikäisiä kuljetusedun saaneita oppilaita on eniten yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 35,2, $p<0.05$) verrattuna pienempiin kuntiin. Maaseutumaisissa kunnissa on vastaavasti vähiten kuljetusedun saaneita oppilaita samoilla matka-ajoilla (ka 2,9). Myös 1–2,5 tunnin matkajoilla suuremmissa kunnissa kuljetusedun saaneita yläkoulun oppilaita on eniten. Muuttovoittokunnissa ko. oppilaita on myös enemmän suhteessa muuttotappiokuntiin. Alle tunnin matka-ajoilla kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden tilanne noudattaa samaa kaavaa kuin muillakin matka-ajoilla.

Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?

Suurin syy esi- ja perusopetuksen oppilaiden pitkille matka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka ja toiseksi suurin syy se, että julkinen liikenne on harvaa.

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin syitä pitkille matka-ajoille eri vastausvaihtoehdoin. Suurin syy esiopetuksen pitkille matka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka (ka. asteikolla yhdestä viiteen 3,3) ja toiseksi suurin syy on se, että julkinen liikenne on harvaa (ka. 3,0). Muuttotappiokunnissa kilometreissä pitkä matka (ka. 3,4, $p<0.05$) on esiopetuksen oppilaille merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille kuin muuttovoittokunnissa (ka. 2,9). Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kilometreissä pitkä matka on merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille kuin kaupunkimaisissa kunnissa. Kyselyyn vastanneissa Lapin (ka. 4,0, $p<0.05$) ja Itä-Suomen (ka. 3,8, $p<0.05$) aluehallintovirastojen kunnissa kilometreissä pitkä matka on merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille kuin Lounais-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnille (ka. 2,7).

Perusopetuksen oppilaiden pitkät matka-ajat johtuvat pääsääntöisesti pitkästä matkasta kilometreissä ja harvasta julkisesta liikenteestä. Taajaan asutuissa kunnissa (ka. 4,0, $p<0.05$) pitkät matkat kilometreissä ovat merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille

kuin kaupunkimaisissa kunnissa (ka. 3,4). Harva julkinen liikenne puolestaan on syynä pitkille matka-ajoille useammin alle 10 000 asukkaan kunnissa (ka. 3,5-3,6, $p<0.05$) verrattuna yli 50 000 asukkaan kuntiin (ka. 2,4).

Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?

Koulukuljetuskustannukset ovat nousseet neljässä vuodessa keskimäärin noin 6,1 prosenttia. Vuosien 2020-2021 välillä kustannuksia ovat nostaneet koronatilanne ja yleinen kustannustason nousu.

Vuonna 2017 kyselyyn vastanneiden kuntien keskimääräiset kuljetuskustannukset olivat 695 949 euroa. Vuonna 2021 kuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa olivat keskimäärin 738 709 euroa. Nousua vuoteen 2017 verrattuna on siten 6,1 prosenttia. Taulukossa 3.12.1. on esitetty miten kuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa ovat muuttuneet vuodesta 2020 vuoteen 2021.

Taulukko 3.12.1. Koulukuljetuskulujen prosentuaalinen muutos 2020–2021

Koulukuljetuskulujen prosentuaalinen muutos 2020–2021	
AVI-alue	%
LSSAVI (n=67)	13,8
ESAVI (n=51)	13,4
ISAVI (n=41)	18,5
LAAVI (n=19)	16,8
LSAVI (n=41)	19,4
PSAVI (n=34)	17,6
Kaikki kunnat yhteensä	15,9

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Eniten koulukuljetusten kustannukset ovat nousseet kyselyyn vastanneissa Lounais-Suomen (19,4 %) ja Itä-Suomen alueen kunnissa vuosien 2020–21 välisenä aikana. Etelä-Suomen aluehallintoviraston kuntien alueella koulukuljetusten kustannukset ovat vastaavana ajanjaksona nousseet vähiten (13,4 %). Kaikkien kyselyyn vastanneiden kuntien osalta viime vuosina vallinnut koronatilanne on nostanut eniten koulukuljetuskustannuksia (asteikolla yhdestä viiteen ka. 3,4). Yleisten kustannustason nousu on toiseksi yleisen syy koulukuljetuskustannusten kasvulle (ka. 3,1).

Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma?

Suurimmassa osassa kuntia (89,6 %) on vahvistettu koulukuljetusten periaatteet/suunnitelma. Kyselyyn vastanneista kunnista 6 % ilmoittaa, että niillä ei ole ko. suunnitelmaa ja 4,5 % kunnista suunnitelma on tekeillä.

Onko kunnissa koulukuljetuskoordinaattoreita?

Taulukossa 3.13.1. on esitetty, miten kyselyyn vastanneissa kunnissa on koulukuljetuskoordinaattoreita.

Taulukko 3.13.1. Koulukuljetuskoordinaattoreiden esiintyminen kyselyyn vastanneissa kunnissa

Onko kunnassanne koulukuljetuskoordinaattori?		
AVI-alue	Kyllä	Ei
LSSAVI (n=68)	23	48
ESAVI (n=56)	25	31
ISAVI (n=42)	12	30
LAAVI (n=20)	6	14
LSAVI (n=43)	11	32
PSAVI (n=36)	13	23
Yhteensä	90	178

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Taulukosta 3.13.1. nähdään, että suurimmassa osassa kyselyyn vastanneissa kunnissa ei ole varsinaista koulukuljetuskoordinaattoria. Yli 20 000 asukkaan kunnissa on koulukuljetuskoordinaattori useammin kuin alle 5 000 asukkaan kunnissa ($p<0.05$). Vastaavasti koulukuljetuskoordinaattori löytyy useammin kaupunkimaisesta kuin maaseutumaisesta kunnasta ($p<0.05$).

Kuka kunnassanne vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista?

Taulukossa 3.13.2. on esitetty aluehallintovirastoittain, kuka kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista.

Taulukko 3.13.2. Kuka kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista?

Kuka kunnassanne vastaa kuljetusten koordinoinnista?				
AVI-alue	koordinaattori	rehtori	sihteeri	joku muu
LSSAVI (n=71)	13	10	26	22
ESAVI (n=56)	15	6	10	25
ISAVI (n=42)	7	3	20	12
LAAVI (n=20)	5	5	8	2
LSAVI (n=43)	6	7	12	18
PSAVI (n=36)	7	10	11	8
Yhteensä	53	41	87	87

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Taulukosta 3.13.2. nähdään, että koulukuljetuksista kyselyyn vastanneissa kunnissa vastaavat pääsääsääntöisesti sihteerit tai joku muu henkilö, joka ei ole koordinaattori tai rehtori. Kaupunkimaisissa kunnissa kuljetuksista vastaavat pääsääntöisesti koulukuljetuskoordinaattorit, kun taas maaseutumaisissa kunnissa kuljetuksista vastaavat joko sihteerit, jotkut muut (esim. sivistysjohtajat, opetuspäälliköt) tai rehtorit.

Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta?

Ainoastaan 6,7 % kyselyyn vastanneista kunnista kertoo keräävänsä palautetta koulukuljetuksista säännöllisesti.

Kunnilta kysyttiin myös, että keräävätkö he säännöllisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan. Taulukossa 3.14.1. on esitetty aluehallintovirastoalueittain säännöllisyys asteikolla 1–5.

Taulukko 3.14.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta?

Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta?	
AVI-alue	1=ei ollenkaan, 5=säännöllisesti
LSSAVI (n=71)	2,3
ESAVI (n=56)	2,3
ISAVI (n=42)	2,2
LAAVI (n=20)	2,3
LSAVI (n=43)	2,1
PSAVI (n=36)	2,7
Yhteensä	2,3

Lähde: Aluehallintovirastojen laatima kysely kunnille

Taulukosta 3.14.1. nähdään, että asteikolla yhdestä viiteen kunnat antavat kysymykselle arvon 2,3. Palautetta kerätään siis jonkin verran. Kunnan koko näyttää olevan yhteydessä palautteen keräämiseen: alle 5 000 asukkaan kunnissa (ka. 2,2, $p<0.05$) palautetta kuljetusten piirissä olevilta tai heidän huoltajiltaan kerätään vähemmän kuin yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 3,0). Tilanne on vastaavanlainen 10 000–20 000 asukkaan kunnissa (ka. 2,1, $p<0.05$) verrattuna yli 50 000 asukkaan kuntiin. Ainoastaan 6,7 % kyselyyn vastanneista kunnista kertoo keräävänsä palautetta koulukuljetuksista säännöllisesti.

Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista?

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin myös, että onko kuljetusetua koulumatkalle myönnetty matkan vaarallisuuden perusteella. Vilkas liikenne on yleisen syy (ka. 3,4) kuljetusedun myönnölle. Tien korkea nopeusrajoitus ja kevyen liikenteen järjestelyt saavat kunnissa keskimäärin arvon 3,3. Kunnissa, joissa asuu 5 000–20 000 asukasta, vilkas liikenne on yleisemmin syynä kuljetusedun myöntämiselle (ka. 3,8 ja 3,8, $p<0.05$) kuin alle 5 000 asukkaan kunnissa (ka. 3,0). Taajaan asutuissa kunnissa (ka. 3,9, $p<0.05$) kuljetusetu on myös myönnetty useammin vilkkaan liikenteen vuoksi kuin maaseutumaisissa kunnissa (ka.3,3). Korkea nopeusrajoitus on puolestaan useimmin syynä kuljetusedun myöntämiseen 5 000-20 000 asukkaan kunnissa (ka. 3,6–3,9, $p<0.05$) kuin alle 5 000 asukkaan kunnissa (ka. 2,8). Lisäksi taajaan asutuissa kunnissa korkean nopeusrajoituksen merkitys kuljetusedun myöntöön on suurempi (ka. 4,0, $p<0.05$) kuin maaseutumaisissa kunnissa (ka. 3,0).

Kunnille lähetyn kyselyn avovastauksissa nostettiin esille huoli palvelujen tarjoajien määrän supistumisesta tulevina vuosina samoin kuin toimivan tarjouskilpailun aikaan saaminen harvaan asutuille alueille. Ajoneuvojen päästöjen puhtauden vaatimukset tulevat myös asettamaan kunnille haasteita tulevaisuudessa.

Arviointiryhmä

Opetustoimen ylitarkastaja, dos. FT Toni Saarivirta,
Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Opetustoimen ylitarkastaja, FM Johanna Albert,
Itä-Suomen aluehallintovirasto, opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Erikoissuunnittelija, KM Tiina Mäkitalo,
Etelä-Suomen aluehallintovirasto, opetus- kulttuuritoimen vastuualue

Ylitarkastaja, KM Mari-Annika Hemmi,
Lapin aluehallintovirasto, opetus- kulttuuritoimen vastuualue

Yksikön päällikkö, FM Lea Karjomaa,
Lounais-Suomen aluehallintovirasto, opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Johtaja, KL Veijo Kosola,

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto, opetus- kulttuuritoimen vastuualue

Överinspektör, TM Malin Eriksson,
Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland,
Svenska enheten för bildningsväsendet

Tietolähteet

Esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuus, aluehallintovirastojen kunnille lähettämä webropol-kysely helmikuussa 2021.

Koulukuljetusopas 2007. Liikenneturva. Helsinki 2007.

Koulukuljetusopas 2021. Opetushallitus. https://www.oph.fi/sites/default/files/documents/Koulukuljetusopas.pdf, luettu 13.5.2022

Koulutiellä 2009. Savion kirjapaino. Kerava.

Kuntaliitto 2022. Suomen kaupungit ja kunnat. https://www.kuntaliitto.fi/tietotuotteet-ja-palvelut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat-ja-vaestotiedot, luettu 20.4.2022

OPH 2018. Kunnan velvollisuudet. http://www.oph.fi/koulutus_ja_tutkinnot/perusopetus/ruotsinkielinen_perusopetus_suomenkielisissa_kunnissa/kunnan_velvollisuudet, luettu 3.5.2018

Peruspalvelujen arviointi 2019: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2017: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2015: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2013: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Pöysti, L. 2011. Alakouluikäisten lasten ja heidän vanhempiensa kokemuksia koulumatkojen turvallisuudesta. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 112/2011.

Sjöström, M. & Lahtinen, J. & Svartsjö, M. 2022. Esi- ja perusopetuksen koulukuljetukset 2020. Suomen kuntaliitto ry. Helsinki 2022.

Tilastokeskus 2022a. Stat.fi:n tilastokanta.
https://www.stat.fi/tilasto/kjarj, luettu 20.4.2022

Tilastokeskus 2022b. Kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021. Ostoaineisto.

Turpeinen, S. & Lakanen, L. & Hakonen, H. Havas, E. & Tammelin, T. 2013. Matkalla kouluun. Peruskoululaisten koulumatkat ja aktiivisten kulkutapojen edistäminen. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 271. Waasa Graphics Oy. Vaasa 2013.

Vipunen 2022. Esi- ja perusopetuksen sekä lisäopetuksen oppilaat maakunnittain.

Kuvat ja taulukot

Taulukko 3.3.1. Kyselyyn vastanneet kunnat maakunnittain

Taulukko 3.4.1. Esi- ja peruskouluikäisten määrä vuosina 2018–2020

Taulukko 3.4.2. Perusopetuksen oppilasmäärät vuonna 2021 AVI-alueittain

Kuvio 3.6.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä vuona 2013, 2015, 2017 ja 2021

Taulukko 3.8.1. Kyselyyn vastanneiden kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät suhteessa matkoihin

Taulukko 3.9.1. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1.-6. lk) oppilaiden koulumatkat

Taulukko 3.9.2. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7.-10. lk) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan

Taulukko 3.10.1. Esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Taulukko 3.10.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1.-6. lk) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Taulukko 3.10.3. Yläkouluikäiset kuljetusoikeuden saaneet oppilaat matka-ajoittain

Taulukko 3.12.1. Koulukuljetuskulujen prosentuaalinen muutos 2020–2021

Taulukko 3.13.1. Koulukuljetuskoordinaattoreiden esiintyminen kyselyyn vastanneissa kunnissa

Taulukko 3.13.2. Kuka kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista?

Taulukko 3.14.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta?

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Sisällys – Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset 35
Arviointiasetelma 36
Johdanto 36
Toimintaympäristö 36
Tiivistelmä 37
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä? 38
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)? 40
Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat? 40
Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat? 41
Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti? 42
Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille? 43
Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä? 43
Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma? 44
Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta? 45
Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista? 45
Arviointiryhmä 46
Tietolähteet 46
Kuvat ja taulukot 46

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

Johtopäätökset

Kuljetusoppilaiden määrä laski Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella edelliseen arviointikertaan verrattuna. Kuljetusoikeuden piirissä oli 235 295 oppilasta eli vajaa viidennes esi-, perus- ja lisäopetuksen oppilaista. Varhaiskasvatuksen esiopetuksen oppilaista vain 2,5 prosentilla oli kuljetusoikeus vaihdellen Etelä-Karjalan 8,7 prosentista Uudenmaan 1,4 prosenttiin. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan riittävän avustuksen piirissä oli suurimassa osassa kuntia alle prosentti oppilasta.

Kuljetusoikeuden saaneilla esi- ja perusopetuksen oppilailla oli useammin koulumatkana 5–10 kilometriä. Yläkouluikäisillä koulumatka oli yleisesti myös 3–5- kilometriä ja joillekin yläkoulun oppilaille kertyi koulumatkaa 20–50 kilometriä.

Suurimmalla osalla esiopetuksen oppilaista päivittäinen koulumatka kesti alle tunnin. Ala- ja yläkouluikäisten päivittäinen koulumatka kesti arviota 1–2,5 tuntia. Jos oppilas on täyttänyt lukuvuoden alkaessa 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia. Yli kolmen tunnin koulumatka olivat harvinaisia kyselyn mukaan, mutta perusopetuslain mukaan niitä ei saa olla ollenkaan.

Yleisin syy pitkille koulumatkoille oli kilometreissä pitkä matka tai harva julkinen liikenne. Kolmantena syynä nousi yhteiskuljetuksista johtuva odotus. Etelä-Suomen alueen kunnista suurin osa koulukuljetusoppilaista käyttivät pääosin linja-autoa ja taksia.

Etelä-Suomen alueella koulukuljetuskustannusten kasvu vuodesta 2020 vuoteen 2021 oli 13,4 prosenttia. Etelä-Suomen maakunnista eniten, yli viidenneksen, kuljetuskustannukset kasvoivat Päijät-Hämeessä ja Kanta-Hämeessä. Syinä kustannusten muutoksiin vastaajakuntien mukaan olivat koronatilanteesta johtuvat syyt ja yleinen kustannusten nousu.

Suurimmalla osalla (86 %) kyselyyn vastanneista kunnista oli vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelma. Kyselyyn vastanneista kunnista vajaa puolet ilmoitti, että kunnassa on koulukuljetuskoordinaattori. Vastanneista kunnista noin kolmannes kerää palautetta huoltajilta ja oppilailta.

Toimenpide-ehdotukset

Kuntien vastausten perusteella oli oppilaita, joiden päivittäinen koulumatka ylittää lain sallimat aikarajat. Kuntien on jatkossa kiinnitettävä huomiota siihen, että koulukuljetukset toteutuvat lain määräämissä puitteissa.

Kunnat eivät kerää säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilaita ja heidän huoltajiltaan. Vahva suositus on, että kunnat kehittäisivät toimivan järjestelmän palautteen säännölliselle keräämiselle tai että kunnat keräisivät palautetta oppilailta ja heidän huoltajiltaan vähintään määräajoin.

Koulukuljetusetuuksien myöntämiseen tarvitaan valtakunnalliset, kilometrimäärää tarkemmat kriteerit ja valtakunnallinen ohjeistus. Kuljetusetuuden matkakriteeriä tulee tarkistaa, etenkin 5-vuotiaiden kokeiluesiopetuksen jatkuessa tai vakinaistuessa.

Arviointiasetelma

Arviointiasetelma vain valtakunnalliseen osioon,
katso sivu 14

Johdanto

Johdantoteksti vain valtakunnalliseen osioon,
katso sivu 15

Lähitulevaisuuden näkymät

Lasten ja nuorten ikäluokat ovat pienentyneet, mikä heijastuu myös koulutuspalvelujen toteuttamiseen. Perusopetuksen kouluverkko on harventunut viime vuosien aikana merkittävästikin. Väestö keskittyy taajamiin ja kaupunkikeskuksiin, mutta myös koulut muodostavat suurempia ja laajempia kokonaisuuksia, millä voi olla vaikutusta piteneviin koulumatkoihin. Koulutuspalvelujen tasapuolinen turvaaminen kaikille lapsille ja nuorille on haasteellista niin pienissä kuin suurissakin kunnissa. Oikea-aikainen mitoittaminen vaatii ennakointia, sekä enenevässä määrin myös kuntien välistä yhteistyöstä.

Toimintaympäristö

Perusopetuslain mukaan kunta on velvollinen järjestämään sen alueella asuville oppivelvollisuusikäisille perusopetusta sekä oppivelvollisuuden alkamista edeltävänä vuonna esiopetusta. Kunta voi järjestää palvelut itse, yhdessä muiden kuntien kanssa tai hankkia palvelut muulta luvan saaneelta opetuksen järjestäjältä.

Oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen, jos oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Perusopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus.

Perusopetuksen oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia.

Jos oppilas otetaan muuhun opetuksen järjestämispaikkaan, oppilaaksi ottamisen edellytykseksi voidaan asettaa, että huoltaja vastaa oppilaan kuljettamisesta tai saattamisesta aiheutuvista kustannuksista. Lisäksi, jos esiopetusta saava lapsi osallistuu toisessa kunnassa järjestettävään varhaiskasvatukseen, opetuksen järjestäjällä on oikeus edellyttää, että lapsen huoltaja vastaa lapsen kuljettamisesta tai saattamisesta aiheutuvista kustannuksista varhaiskasvatus- ja esiopetuspaikan välillä.

Aluehallintoviraston kysely kunnille

Aluehallintovirastot lähettivät tammikuussa 2022 kunnille kyselyn esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuudesta. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin. Kyselyyn tuli vastauksia kaiken kaikkiaan 268, jolloin vastausprosentiksi muodostui 91,5. Kyselyn tuloksia voidaan siten pitää varsin edustavina ja kattavina, vaikka vastauksia ei jokaisesta kunnasta saatukaan. Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueen 62 kunnasta kyselyyn vastasi 56 eli kyselyn vastausprosentiksi tuli erittäin hyvä 90,3 prosenttia.

Kuntia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan kuljetusoppilaiden lukumäärät matkojen pituuden ja keston mukaan. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin koulukuljetuksiin liittyvien kustannusten kehittymistä ja niihin yhteydessä olevia tekijöitä sekä koulukuljetuksiin liittyvän palautteen keräämistä. Kyselystä saatuihin tietoihin yhdistettiin vastanneiden kuntien osalta myös Tilastokeskuksen tietoja kuntien kuntatyypeistä. Aineisto on käsitelty pääosin excelillä.

Kyselyyn vastanneista Etelä-Suomen alueen kunnista (n=56) valtaosa (44,6 %) oli maaseutumaisia kuntia. Taajaan asuttuja kuntia kyselyyn vastanneista oli 14,3 % ja kaupunkimaisia 41,1 %. Kolmasosassa kunnista (30,4 %) asui alle 5 000 asukasta. Yli 50 000 asukkaan kuntia vastanneista aineistossa oli 9 (16,1 %).

Vuodesta 2020 vuoteen 2021 tultaessa 44,6 % ESAVI-alueen vastanneista kunnista ilmoitti väkilukunsa laskeneen. Vastaavasti 35,7 % kyselyyn vastanneista kunnista ilmoitti väkilukunsa kasvaneen samana ajanjaksona. Kyselyyn vastanneista kunnista 23:ssa (n=56) annettiin opetusta sekä suomeksi että ruotsiksi, muissa vastanneissa kunnissa opetusta tarjotaan pelkästään suomeksi.

Kyselyyn vastanneista Etelä-Suomen alueen kunnista suurin osa koulukuljetusoppilaista käyttivät pääosin linja-autoa ja taksia. Muina vaihtoehtoina oli nimetty mm. palvelulinja, tilausliikenne, saatto-/kuljetusavustus eli huoltaja kuljettaa.

Tiivistelmä

Vuoden 2021 peruspalvelujen arvioinnissa tarkasteltiin perusopetuslain koulumatkoihin liittyvän pykälään liittyviä asioita. Aluehallintovirastot keräsivät alueensa tiedot kunnilta kyselyllä. Etelä-Suomen aluehallintoviraston alueella esi- ja perusopetuksen koulumatkakyselyyn vastasi 56 kuntaa 62 kunnasta. Kyselyn Vastausprosentti oli erittäin hyvä 90,3 prosenttia.

Koulukuljetusten piirissä oli vajaa viidennes esi- ja perusopetuksen oppilaista. Kuljetusoppilaiden määrä on ollut laskussa. Koulumatkojen pituudet ovat yleisemmin 5–10 kilometriä, mutta yksittäisiä pidempiä koulumatkoja tuli esiin. Pääosin esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatka on lain sallimissa rajoissa, odotuksineen alle 2,5 tuntia ja yläkoululaisilla alle kolme tuntia. Matka-ajat ylittyivät yleensä kilometrimäärältään pitkissä matkoissa tai kun julkinen liikenne oli harvaa, myös yhteiskuljetuksista johtuvat pitkät odotusajat nousivat syyksi. Koulukuljetuskustannusten muutoksiin vaikuttivat eniten korona-ajan poikkeukselliset järjestelyt ja yleinen kuljetuskustannusten nousu. Suurimmalla osalla vastanneista kunnista oli vahvistetut koulukuljetuk-

sen periaatteet tai suunnitelma. Vain kolmannes vastanneista kunnista keräsi palautetta koulukuljetuksista oppilailta ja huoltajilta.

Koulukuljetukset näyttävät sujuvan arvioinnin perusteella kohtuullisen hyvin, vaikka järjestelyissä on edelleen kehitettävää. Kuntien on suunniteltava esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulukuljetukset ja työjärjestykset siten, ettei päivittäinen tai viikoittainen työmäärä ja ajankäyttö koulumatkoineen muodostu liian rasittavaksi oppilaan hyvinvoinnin kannalta. Lisäksi kuntien on suositeltavaa kerätä säännöllisemmin palautetta koulukuljetuksista oppilailta ja huoltajilta.

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?

Tilastokeskuksen (2022) aineiston mukaan Etelä-Suomen aluehallintoviraston (avi) alueen kunnissa oli 235 295 oppilasta. Kuljetusoikeuden piirissä oli 34 501 oppilasta eli noin 15 prosenttia. Uudenmaalla kuljetusoikeuden omaavien osuus oli pienin. Muissa maakunnissa kuljetusoppilasoikeuden piirissä oli noin viidennes, Etelä-Karjalassa vähän enemmän (23 %). Esiopetuksen oppilaista kuljetusoikeus oli Etelä-Suomessa viidenneksellä, Kanta-Hämeen alueella kolmanneksella ja Kymenlaaksossa hieman yli joka toisella oppilaalla. Lisäopetuksen eli kymppiluokan oppilaita oli kuljetusoikeudenpiirissä eniten Uudellamaalla.

Taulukko 3.6.1.1. Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden osuus esi- ja perusopetuksen oppilasmääristä Etelä-Suomen maakunnissa ja Manner-Suomessa

Maakunta	Yhteensä		Esiopetus		Perusopetus (1.-9. lk)		Lisäopetus (10 lk)	
	Oppilaita	Kuljetusoppilaita, %	Oppilaita	Kuljetusoppilaita, %	Oppilaita	Kuljetusoppilaita, %	Oppilaita	Kuljetusoppilaita, %
Uusimaa	172603	12,7	1113	12,8	171009	12,7	481	16,4
Kanta-Häme	17142	20,3	115	30,4	17018	20,2	9	0,0
Päijät-Häme	19874	18,9	453	26,5	19406	18,7	15	26,7
Etelä-Karjala	11314	22,9	93	20,4	11221	22,9	0	0,0
Kymenlaakso	14362	18,7	161	53,4	14173	18,2	28	50,0
Etelä-Suomi	235295	14,7	1935	20,8	232827	14,6	533	18,2
Manner-Suomi	559557	19,8	9639	26,6	548891	19,7	1027	18,1

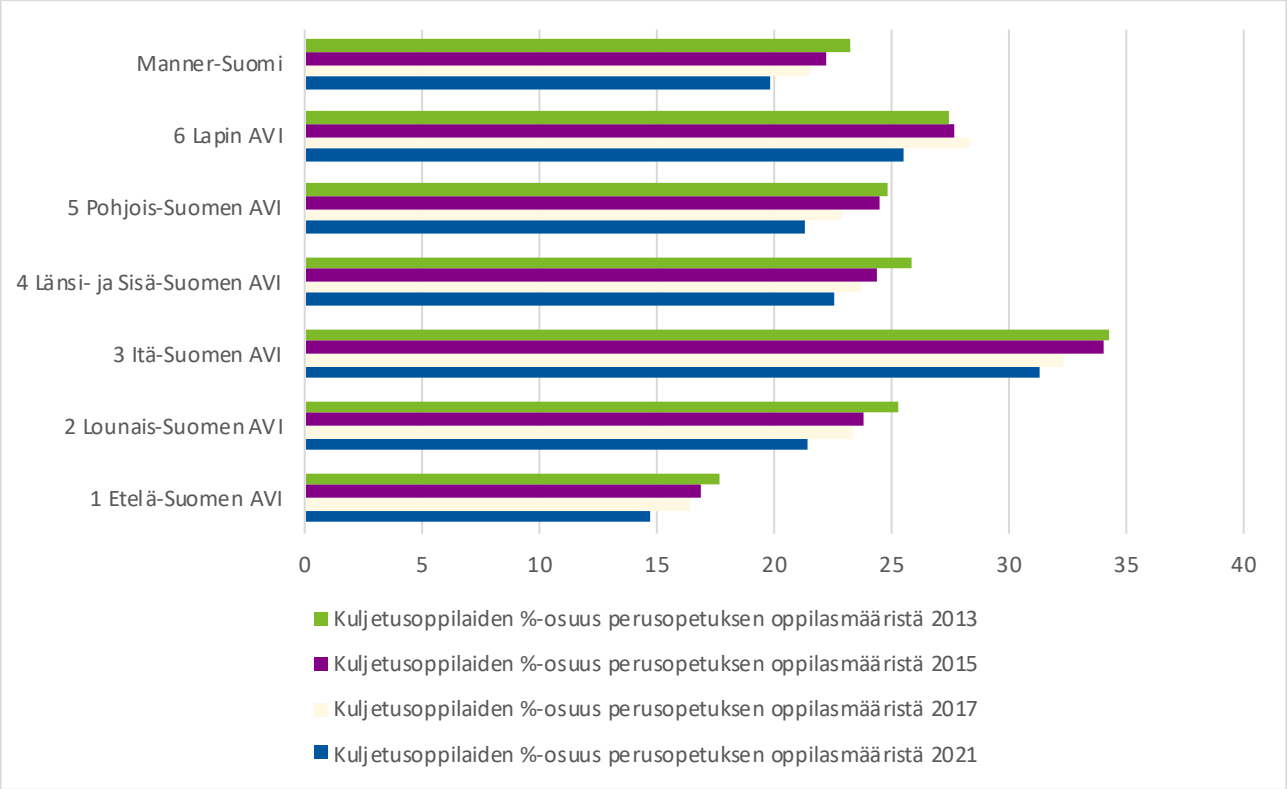
Varhaiskasvatuksen esiopetusoppilaiden lukumäärä oli vuonna 2021 Manner-Suomessa noin 49 000 oppilasta, ja lähes puolet heistä asui Etelä-Suomen alueella. Etelä-Suomen alueella varhaiskasvatuksen esiopetuksen oppilailla vain 2,5 prosentilla oli kuljetusoikeus. Etelä-Karjalan maakunnassa asuvilla varhaiskasvatuksen esiopetuksen oppilailla oli kuljetusoikeus lähes 9 prosentilla ja Uudellamaalla yli prosentilla.

Taulukko 3.6.1.2. Kuljetusoikeuden piirissä olevien osuus varhaiskasvatuksen esiopetusoppilailla maakunnittain Etelä-Suomessa (Tilastokeskus, 2022)

Maakunta	varhaiskasvatuksen esiopetusoppilaat	kuljetusoikeus, %
Uusimaa	17021	1,4
Kanta-Häme	1727	7,2
Päijät-Häme	1524	2,8
Etelä-Karjala	1273	8,7
Kymenlaakso	1169	4,0
Etelä-Suomi	22714	2,5
Manner-Suomi	48907	5,6

Yleisesti voidaan sanoa, että koulukuljetusoppilaiden määrä on laskenut koko Suomessa ja alueittain melko tasaisesti. Etelä-Suomen alueella kuljetusoppilaiden osuus on ollut pienin verrattuna muuhun maahan.

Kuva 3.6.1.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus oppilasmääristä vuonna 2013, 2015, 2017 ja 2021.



Kunnilta kysyttiin onko vuonna 2021 myönnetty kuljetusetua koulumatkan vaarallisuuden perusteella ja jos on, niin millä perusteilla. Vastausvaihtoehdot olivat asteikolla 1-5, jossa 1 oli täysin eri mieltä ja 5 täysin samaa mieltä. Täysin samaa tai melko samaa mieltä olivat suurin osa niin, että kuljetusedun myöntämisen syinä olivat olleet kevyen liikenteen järjestelyt, vilkas liikenne ja tien korkeat nopeusrajoitukset. Teiden valaistus tai petoeläimet jäivät syinä vähemmistöön. Joku muu syy kohtaan oli kirjattu mm. talviajan liikenneolosuhteet, heikko näkyvyys, tien mutkaisuus tai kävelytie

puuttuu, oppilaan henkilökohtaiset syyt, kapeat pientareet ja raskaan liikenteen määrä. Jotkut kunnat mainitsivat tässä yhteydessä, että turvallisuusarviointina on käytetty Koululiitupalvelua.

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)?

Aluehallintovirastojen kunnille lähettämän kyselyn mukaan maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan riittävän avustuksen piirissä oli suurimmassa osassa alle prosentti oppilaista Etelä-Suomen kunnissa. Kyselyyn vastanneista kunnista (n=56) 79 prosenttia ilmoitti tilanteen olleen näin vuonna 2021 Etelä-Suomen alueella.

Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?

Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai varhaiskasvatuslaissa tarkoitetusta varhaiskasvatuksesta esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai varhaiskasvatuksesta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai varhaiskasvatukseen.

Kyselyyn vastanneista kunnista suurin osa vastasi Etelä-Suomessa ja Manner-Suomessa, että eniten kuljetusoikeiden saaneita esiopetuksen oppilaita oli 5–10 kilometrin matkoilla. Päijät-Hämeessä oppilaat jakaantuivat tasaisesti 3–5 kilometrin, 5–10 kilometrin ja 10–20 kilometrin matkoille. Etelä-Karjalan kyselyyn vastanneista kunnista esiopetuksen kuljetusoikeuden oppilailla oli useammin 3–5 kilometrin matka.

Taulukko 3.8.1.1. Esiopetuksen oppilaiden kuljetusoikeus Etelä-Suomen alueen maakunnissa ja matkojen pituudet

Maakunta	Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät ja matkat maakunnittain					
	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km
Uusimaa	0	7	56	175	108	52
Kanta-Häme	0	5	48	64	42	11
Päijät-Häme	0	6	50	49	47	36
Etelä-Karjala	1	6	29	52	65	27
Kymenlaakso	0	2	34	65	25	10
Etelä-Suomi	1	26	217	405	287	136
Manner-Suomi	13	366	1489	2081	1385	767

Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?

Kyselyssä selvitettiin arvioita kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (1.–6. luokat) ja yläkouluikäisten (7.–10. luokat) koulumatkojen pituuksia. Vastanneista kunnista alakouluikäisten kuljetusoikeus oli yleisemmin 5–10 kilometrin koulumatkalla. Etelä-Karjalassa kuljetusoikeuden saaneita alakoululaisia oli lähes yhtä paljon 3–5 kilometrin koulumatkalla, samoin Uudellamaalla.

Taulukko 3.9.1.1. Alakouluikäisten kuljetusoikeus ja koulumatkan pituus

Maakunta	Kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (1.-6. lk) oppilaiden lukumäärät ja matkat maakunnittain					
	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km
Uusimaa	1	108	1525	3643	3357	2654
Kanta-Häme	3	37	303	719	455	233
Päijät-Häme	0	41	391	623	352	230
Etelä-Karjala	0	76	316	643	500	314
Kymenlaakso	0	60	393	658	303	141
Etelä-Suomi	4	322	2928	6286	4967	3572
Manner-Suomi	86	2541	11420	21772	13522	7525

Yläkouluikäisten kuljetusoikeuden saavien oppilaiden matkat sijoittuvat suurimmilta osiltaan Etelä-Suomen alueella myöskin 5–10 kilometrin ja 3–5 kilometrin pituisiksi. Muutamilla yksittäisellä oppilaalla oli 20–50 kilometrin pituisia matkoja.

Taulukko 3.9.1.2. Yläkouluikäisten kuljetusoikeus ja koulumatka pituus

Maakunta	Kuljetusoikeuden saaneiden yläkouluikäisten (7.-10. lk) lukumäärät ja matkat maakunnittain					
	yli 50 km	20–50 km	20–30 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km
Uusimaa	12	545	2299	3890	1203	228
Kanta-Häme	5	66	579	722	67	39
Päijät-Häme	0	173	440	410	17	53
Etelä-Karjala	4	135	371	355	52	87
Kymenlaakso	0	90	452	485	34	37
Etelä-Suomi	21	1009	4141	5862	1373	444
Manner-Suomi	124	4620	14524	17491	2509	1094

Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?

Perusopetuslain mukaan oppilaan päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään kaksi ja puoli tuntia. Kyselyn vastanneiden kuntien tietojen mukaan suurimmalla osalla esiopetuksen oppilaista päivittäinen matka kesti alle tunnin. Noin kolmanneksella uusmaalaisten esiopetuslaisten koulumatka kesti 1–1,5 tuntia odotuksineen.

Taulukko 3.10.1.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen

Maakunta	Esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka		
	yli 2,5 h	1-1,5 h	alle tunnin
Uusimaa	0	111	208
Kanta-Häme	0	13	84
Päijät-Häme	0	18	163
Etelä-Karjala	2	81	99
Kymenlaakso	0	25	89
Etelä-Suomi	2	248	643
Manner-Suomi	5	1937	3671

Alakouluikäisten päivittäinen koulumatka kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan suurimmalla osalla kesti arvioilta 1–2,5 tuntia. Uudellamaalla kyselyyn vastanneista kunnista vajaalla 400 oppilaalla koulumatka kesti odotuksineen arviolta 2,5–3 tuntia. Vain kolmella oppilaalla näytti ylittyvän kolmen tunnin koulumatka.

Taulukko 3.10.1.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1.–6.) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen

Maakunta	Alaluokkien (1.–6.) oppilaiden päivittäinen koulumatka			
	yli 3 tuntia	2,5–3 tuntia	1–2,5 tuntia	alle tunnin
Uusimaa	1	374	6177	3438
Kanta-Häme	2	0	328	469
Päijät-Häme	0	6	889	736
Etelä-Karjala	0	0	1078	600
Kymenlaakso	0	0	245	375
Etelä-Suomi	3	380	8717	5618
Manner-Suomi	5	691	27173	23828

Perusopetuslain mukaan, jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia. Suurimmalla osalla yläkouluikäisistä Etelä-Suomen alueella koulumatka kesti odotuksineen 1–2,5 tuntia. Yli kolmen tunnin koulumatka näytti olevan harvinaista, ainakin kyselyyn vastanneissa kunnissa.

Taulukko 3.10.1.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7.–10.) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen

Maakunta	Yläluokkien (7.–10.) oppilaiden päivittäinen koulumatka			
	yli 3 tuntia	2,5–3 tuntia	1–2,5 tuntia	alle tunnin
Uusimaa	0	95	4896	1418
Kanta-Häme	1	11	354	275
Päijät-Häme	0	165	553	275
Etelä-Karjala	0	58	607	230
Kymenlaakso	0	0	208	323
Etelä-Suomi	1	329	6618	2521
Manner-Suomi	4	2018	21555	12081

Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin syitä pitkille matka-ajoille eri vastausvaihtoehdoin. Vaihtoehtoina oli: yhteiskuljetuksesta johtuva odotus, kilometreissä pitkä koulumatka, hankalat, liikenneolosuhteet, ongelmallinen kuljetusreitti, julkinen liikenne on harvaa, tilausliikenteen tarjoajia on vähä ja useiden liikennevälineiden käyttö matkan aikana tai jokin muu. Vastaajat ilmoittivat asteikolla 1–5 oliko asia lainkaan tärkeä tai erittäin tärkeä tekijä.

Kyselyyn vastanneiden kuntien mukaan suurin syy esiopetuksen oppilaiden pitkille matka-ajoille oli kilometreissä pitkä koulumatka ja toisena syynä harva julkinen liikenne. Kolmantena syynä nähtiin yhteiskuljetuksesta johtuva odotus.

Perusopetuksen oppilaiden pitkille matka-ajoille oli lähes yhtä usein kilometreissä pitkä koulumatka ja harva julkinen liikenne. Yhteiskuljetuksista johtuva odotus oli myös perusopetuksen oppilaiden pitkiin matka-aikoihin nouseva syy.

Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?

Koulukuljetuskustannukset ovat nousseet neljässä vuodessa keskimäärin noin 6,1 prosenttia. Vuosien 2020–2021 välillä kustannuksia ovat nostaneet koronatilanne ja yleinen kustannustason nousu.

Vuonna 2017 kyselyyn vastanneiden kuntien keskimääräiset kuljetuskustannukset olivat 695 949 euroa. Vuonna 2021 kuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa olivat keskimäärin 738 709 euroa. Nousua vuoteen 2017 verrattuna on siten 6,1 prosenttia.

Kyselyssä kuntien piti antaa arvio vuosien 2020 ja 2021 koulukuljetuskustannuksista. Tulosten perusteella Manner-Suomessa koulukuljetuskustannukset kasvoivat 15,9 pro-

senttia ja Etelä-Suomen alueella 13,4 prosenttia. Etelä-Karjalassa muutos oli pienin (8 %) ja Päijät-Hämeessä ja Kanta-Hämeessä noin viidennes.

Taulukko 3.12.1.1. Koulukuljetuskustannusten prosentuaalinen muutos vv. 2020–2021

Maakunta	%
Etelä-Karjala (n=9)	8,0
Kanta-Häme (n=10)	21,0
Kymenlaakso (n=6)	11,9
Päijät-Häme (n=6)	22,6
Uusimaa (n=19)	11,0
Etelä-Suomi(n=50)	13,4
Manner-Suomi (n=253)	15,9

e

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin syitä koulukuljetuskustannusten muutoksille eri vastausvaihtoehdoin. Vaihtoehtoina oli: kuljetusoppilaiden määrän muuttuminen, koulujen lakkauttaminen, yleinen kuljetuskustannusten nousu, palvelun tarjoajien on liian vähän ja koronatilanne. Vastaajat ilmoittivat asteikolla 1–5 oliko täysin eri mieltä tai täysin samaan mieltä.

Suurin syy koulukuljetuskustannusten muutoksiin oli koronatilanteesta johtuvat syyt, esimerkiksi poikkeukselliset opetusjärjestelyt. Lisäsyinä Etelä-Suomessa olivat kuljetusoppilaiden määrän muuttuminen ja yleisestä kuljetuskustannusten noususta johtuva koulukuljetuskustannusten muutos. Muina yksittäisinä syinä tuli esiin mm. linja-autossa kulkevien määrä lisääntyi, hankittiin kaksi lisäautoa, oppilaiden erityistarpeet, useammalla kunnalla vaihtui uusi sopimuskausi, etäopetus, lukujärjestyksen ja kuljetussuunnan optimointi epäonnistui, väistötilakuljetusten määrän kasvoi, koulupäivän aloitus- ja lopetusajan porrastus, kuljetushankinnan ja reittioptimoinnin tehostaminen, suurempi tarve henkilökohtaisille kuljetuksille, bussilippujen hinnan korotus, esikoulupaikkojen muuttuminen, muutoksia liikennöitsijöiden vuoroihin jolloin kunta kilpailutti koulukuljetusten kannalta tärkeät vuorot.

Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma?

Suurimmalla osalla kunnista oli vahvistelut koulukuljetuksen periaatteet.

Suurimmalla osalla kyselyyn vastanneista kunnista (85,7 %) oli vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelma. Kyselyyn vastanneista kunnista 7,1 prosenttia ilmoitti, että suunnitelmaa ei ole ja saman verran, että sellainen on tekeillä.

Onko kunnissa koulukuljetuskoordinaattoreita?

Kyselyyn vastasi Etelä-Suomen alueelta 56 kuntaa, joista 25 ilmoitti, että kunnassa on koulukuljetuskoordinaattori, siis lähes joka toisessa vastanneista kunnassa. Manner-Suomen 294 kunnasta koulukuljetuskoordinaattori oli 90 kunnassa.

Kuka kunnassanne vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista?

Kyselyssä oli vastausvaihtoehtoina: koulukuljetuskoordinaattori, rehtori, sihteeri tai joku muu. Vastatessaan ”joku muu”, saattoi täydentää vastausta oikeammalla nimikkeellä. Kyselyyn vastanneista kunnista (56) lähes puolet ilmoitti ”joku muu” ja heidän nimikkeitään olivat mm. palvelusihteeri, sivistystoimenjohtaja, kuljetusvastaava, hyvinvointijohtaja, apulaisrehtori, (koulu)kuljetussuunnittelija, palvelusuunnittelija, hallintosuunnittelija, koulusihteeri, logistikko, hallintopäällikkö, hallintoassistentti, kuljetusyksiköt, moniammatillisena yhteistyönä isoissa kunnissa.

Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta?

Vastaajakunnista kolmannes kerää palautetta koulukuljetuksista.

Kunnilta kysyttiin myös keräävätkö he järjestelmällisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan. Vastausvaihtoehtoina 1-5 asteikolla ei ollenkaan (=1) tai säännöllisesti (=5).

Vastanneista kunnista noin kolmannes ei kerää ollenkaan palautteita ja vain 9 prosenttia (viisi vastaajakuntaa) teki niin säännöllisesti Etelä-Suomen alueella.

Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista?

Vajaa puolet kyselyyn vastanneista kunnista halusi lopuksi kommentoida koulukuljetuksia. Seuraavassa vastauksia hieman luokitellen, mukana yksittäisten kuntien vastauksia:

Kuljetusten kilpailutus koettiin haasteelliseksi, sillä kuljetusyrittäjiä ei välttämättä ole alueella monia. Isot yritykset saattavat vaikuttaa hintoihin negatiivisesti eikä yhteistyö aina toimi. Palveluverkon muutokset haastavat koulukuljetusten sopimuksia. Autoja ei ole tarpeeksi tai kuljettaminen oikeisiin aikoihin ei ole järjestäjän mielestä kustannustehokasta. Tulevaisuudessa tarjouspyynnöissä tulee olemaan haasteena ajoneuvojen päästöjen puhtauden vaatimukset (M2-pienlinja-autot).

Haasteena koettiin sinänsä pitkät matkat ja moniin eri suuntiin suuntautuvat kuljetusreitit. Oppilaat asuvat hankalien maaseutureittien varrella, eikä julkista liikennettä ole. Odotustunteja kertyi, koska yksittäisten oppilaiden kuljettaminen erikseen ei ole järkevää. Koulumatkojen kestoaika vaihteli riippuen lukujärjestysten ja linja-autojen aikataulujen sovittamisesta.

Toivottiin lainsäädännön kehittämistä, lähinnä perusopetuslain koulukuljetuskohtiin tarkennuksia. Kuljetusetuuksien myöntämiseen olisi hyvä olla valtakunnalliset, kilometrimäärää tarkemmat kriteerit. Erityisesti pohditutti, miten tulkitaan laissa oleva kohta ”matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi” – tämän toiveen oli esittänyt useampi

kunta. Myöntämisen perusteille kaivattiin valtakunnallista suositusta ja ohjeistusta. Myös huoltajien ja opetuksen järjestäjien (kuntien) vastuunjako koulumatkoista oli jonkun vastaajan mukaan laissa liian epäselvä. Kun ohjeistuksia ei ole, se merkitsee suuriakin kuntakohtaisia vaihteluita.

Kuntien kaavoituksessa ja uusilla asuinalueilla pitäisi huomioida julkisen liikenteen toimivuus.

Monet huoltajat järjestävät kuljetuksen, jos odotusaika muodostuu liian pitkäksi, mutta tätä ei kunnassa seurata. Huoltajat olivat yleensä kuntaan yhteydessä, jos matka-ajat uhkaavat ylittyä. Oikaisupyyntöjä ylittyneistä matka-ajoista ei ollut tiettävästi tullut.

Arviointiryhmä

Erikoissuunnittelija, KM Tiina Mäkitalo,
puhelin +358 295 016 173, tiina.makitalo(at)avi.fi

Tietolähteet

Perusopetuslaki (21.8.1998/628)

Aluehallintovirastot, Peruspalvelujen arviointi 2017, Esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuus, webropol-kysely kunnille, helmikuu 2018

Aluehallintovirastot, Peruspalvelujen arviointi 2021, Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt, webropol-kysely kunnille, tammikuu 2022

Tilastokeskus 2022a. Kuljetusoikeuden piirissä olevien varhaiskasvatuksen esiopetusoppilaiden lukumäärä vuonna 2021, Stat.fi:n tilastokanta. https://www.stat.fi/tilasto/kjarj, luettu 20.4.2022

Tilastokeskus 2022b. Kuljetusoikeuden piirissä olevien esi- ja peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021. Ostoaineisto.

Vipunen 2022. Esi- ja perusopetuksen sekä lisäopetuksen oppilaat maakunnittain

Tilastokeskus 2021: Väestöennuste 2021 iän ja alueen mukaan

Kuvat ja taulukot

Kuva 3.6.1.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä vuonna 2013, 2015, 2017 ja 2021.

Taulukko 3.6.1.1. Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden osuus esi- ja perusopetuksen oppilasmääristä Etelä-Suomen maakunnissa ja Manner-Suomessa

Taulukko 3.6.1.2. Kuljetusoikeuden piirissä olevien osuus varhaiskasvatuksen esiopetusoppilailla maakunnittain Etelä-Suomessa

Taulukko 3.8.1.1. Esiopetuksen oppilaiden kuljetusoikeus Etelä-Suomen alueen maakunnissa ja matkojen pituudet

Taulukko 3.9.1.1. Alakouluikäisten kuljetusoikeus ja koulumatkan pituus

Taulukko 3.9.1.2. Yläkouluikäisten kuljetusoikeus ja koulumatka pituus

Taulukko 3.10.1.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen

Taulukko 3.10.1.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1.–6.) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen

Taulukko 3.10.1.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7.–10.) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen

Taulukko 3.12.1.1. Koulukuljetuskustannusten prosentuaalinen muutos vv. 2020–2021

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Itä-Suomen aluehallintovirasto

Sisällys – Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Itä-Suomen aluehallintovirasto

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset 50
Arviointiasetelma 52
Johdanto 52
Toimintaympäristö 54
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32§:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä? 55
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32 §) 56
Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat? 56
Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat? 57
Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti? 58
Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille? 60
Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä? 60
Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetusten periaatteet/suunnitelma? 61
Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetusten oppilailta ja huoltajilta? 61
Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista? 61
Arviointiryhmä 63
Tietolähteet 63
Kuvat ja taulukot 63

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

Johtopäätökset

Itä-Suomessa on yhteensä 15 496 oppilasta kuljetusetuuden piirissä, mikä on 31,3 % kaikista oppilaista. Määrä on selkeästi korkeampi kuin Manner-Suomen keskiarvo 19,8 % ja onkin Manner-Suomen suurin kuljetusoppilasosuus.

Itä-Suomessa kuljetusedun piirissä oli esiopetuksen oppilaista 47,0 prosenttia, perusopetuksen oppilaista 31,0 prosenttia ja lisäopetuksen oppilaista 14,6 prosenttia.

Koko Manner-Suomessa kuljetusoppilaiden määrä on ollut laskussa aina vuodesta 2013 lähtien.

Näyttää siltä, että suurissa ja muuttovoittoisissa kunnissa oppilaita on yleensä enemmän kuljetusoikeuden piirissä millä luokka-asteella tahansa kuin muissa kuntatyypeissä.

Itä-Suomen esi- ja perusopetuksen matkat ovat tyypillisimmillään 10–20 kilometrin matkoja. Ainoastaan alakouluikäisillä oppilailla tyypillisin matkan pituus on 5–10 kilometriä.

Itä-Suomen esiopetuksen oppilaiden koulumatkat kestävät tyypillisimmillään noin tunnin, ala- ja yläluokkalaisten 1–2,5 tuntia.

Syitä pitkille matka-ajoille oli 1) kilometreissä pitkä koulumatka, 2) harva julkinen liikenne, 3) ongelmallinen kuljetusreitti, 4) hankalat liikennenolosuhteet, 5) yhteiskuljetuksesta johtuva odotus sekä 6) tilausliikenteen tarjoajien vähäinen määrä.

Itä-Suomen koulukuljetuskustannukset ovat nousseet vuodesta 2017 vuoteen 2021 16,0 %, mikä on hyvin lähellä Manner-Suomen keskiarvoa 15,8 %. Suurin syy kuljetuskustannusten nousuun olivat vuoden 2020 pandemia-ajan rajoitukset sekä yleisten kustannusten nousu. Lisäksi kustannusten nousuun vaikuttivat uudet kilpailutukset ja mahdolliset liikennöitsijöiden vaihtumiset.

Koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelma, jossa linjataan mm. koulukuljetusten harkinnanvaraiset myöntöperusteet, oli vahvistettu 37 kunnassa. Kolmessa kunnassa tämä oli vielä tekeillä ja kahdessa kunnassa niitä ei ollut ollenkaan.

Tyypillisimmillään koulukuljetuksia koordinoi sihteeri. 12 kunnassa oli koulukuljetuskoordinaattori, kolmessa kunnassa koulukuljetuksia koordinoi rehtori ja 12 kunnassa joku muu, esimerkiksi koulutusjohtaja tai logistiikkapalvelut.

Oppilailta ja huoltajilta kerättiin järjestelmällisesti palautetta jonkin verran. 16 kuntaa keräsi palautetta vähintään silloin tällöin, 17 kuntaa harvoin ja 10 kuntaa ei ollenkaan. Palautetta ei käytetä järjestelmällisesti Itä-Suomessa yhtenä lapsivaikutusten arvioinnin ja koulukuljetusten suunnittelun ja laadunvalvonnan keinona.

Koulukuljetusten järjestämisessä haasteita aiheuttivat erityisesti 1) liikennöitsijöiden vähyys ja sitä kautta tarjouskilpailujen vaikeudet, 2) vähäinen tai kokonaan puuttuva julkinen liikenne sekä 3) tiestön kunto. Jaksojärjestelmä aiheuttaa myös haasteita

muuttuvina aikatauluina ja reitityksinä. Lisäksi puhtaita ajoneuvoja ei ole kaikkialla saatavilla.

Lainsäädännön osalta useammassa vastauksessa korostui, että kun oppilas ei voi saada maksutonta koulukuljetusta etävanhemman luota, tämä vähentää perheiden yhdenvertaisuutta.

Toimenpide-ehdotukset

Itä-Suomen kunnat ovat toimintaympäristöiltään hyvin erilaisia. Tyypillisimmillään itäsuomalainen kunta on pienehkö, maaseutumainen kunta, mutta alueella on myös useita keskisuuria ja suuria kaupunkeja. Tämän takia samat toimenpide-ehdotukset eivät sovi kaikkiin kuntiin, vaan niitä tulee soveltaa kuntatyyppiin sopivaksi.

Selkeä ongelma Itä-Suomessa on julkisen liikenteen puuttuminen tai vähäisyys, mikä taas aiheuttaa kunnan järjestämien koulukuljetusten tarpeen. Näiden järjestäminen on osin haastavaa ja kallista. Kyselyn vastauksissa ilmeni selvästi, että koulukuljetusten kokonaiskoordinaatiota tulisi tehostaa kunnan sisällä, eri sidosryhmien kanssa sekä kuntarajojen yli. Tietenkin voi harkita, voisiko kokonaiskoordinaatiota tehostaa myös koko hyvinvointisektorin sisällä. Tällainen voisi kuitenkin saada jo julkisen liikenteen piirteitä. Aluehallintovirasto suosittelee käymään keskustelua koulukuljetusten kokonaiskoordinaation kehittämisestä kunnan sisällä, eri sidosryhmien kanssa sekä kuntarajojen yli.

Kuntatyypistä riippumatta on merkille pantavaa, että kunnat eivät edelleenkään kerää säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilaita tai heidän huoltajiltaan. Palautetta ei käytetä lapsivaikutusten arvioinnin tekemiseen. Koulukuljetuksista puuttuu näin myös yksi suunnittelun ja laadunvalvonnan osa. Tähän olisi hyvä kehittää toimiva järjestelmä. Aluehallintovirasto suositteleekin, että kunnat keräisivät palautetta oppilailta ja heidän huoltajiltaan edes aika ajoin jollakin suunnitelulla aikavälillä. Samassa yhteydessä kunnat voisivat harkita toimivan järjestelmän kehittämistä palautteen keräämiseksi.

Aluehallintovirasto katsoo, että erityisesti koulukuljetuksen ajallisen keston seuraaminen on tärkeää. Nyt Itä-Suomen esiopetuksen oppilaiden koulumatkat kestävät tyypillisimmillään alle tunnin, ala- ja yläluokkalaisten 1–2,5 tuntia. Osin kuljetusaika on suorassa yhteydessä kuljetusmatkan pituuteen kilometreissä. Aluehallintovirastoon on tullut yhteydenottoja kuitenkin tilanteista, joissa kuljetusreitti on suunniteltu siten, että sama lapsi matkustaa suhteellisen lyhyen matkan säännöllisesti hyvin pitkään. Olisi hyvä seurata, myös palautejärjestelmän kautta koululaisten matka-aikoja. Jos lapsi matkustaa päivittäin esimerkiksi 1,5 tuntia, hän matkustaa viikossa 7,5 tuntia, mikä vastaa yli yhden koulupäivän pituutta lisää kouluviikkoon. Jokaiseen koulumatkaan kuluu tietenkin aikaa joka tapauksessa, mutta tässä yhteydessä painotetaan matka-ajan ja sen pituuden yhteyttä toisiinsa.

Kyselyn vastauksissa esitettiin useampaan otteeseen näkemys siitä, että tilanne, jossa oppilas ei saa maksutonta koulukuljetusta etävanhemman luota, vähentää perheiden yhdenvertaisuutta. Aluehallintovirasto toteaa, että tämä asia tulisi tuoda keskusteluun tilanteessa, jossa lainsäädäntöä mahdollisesti uudistetaan.

Yhteenvetona voi todeta, että vastauksissa nousi esiin erityisesti koulukuljetusten kokonaiskoordinaation kehittäminen sekä tarve palautteen keruulle. Palautteen avulla koulukuljetusten toteutumisen laatua ja esimerkiksi kuljetusten ajallisia kestoja voisi seurata paremmin.

Arviointiasetelma

Arviointi keskittyy esi- ja perusopetuksen oppilaiden kuljetusjärjestelyjen toimivuuteen vuonna 2021. Tarkemmat arviointikysymykset indikaattoreineen ovat oheisessa taulukossa.

Johdanto

Yleistä taustaa

Jokaisella kunnalla on perusopetuslain mukaan velvollisuus järjestää kunnan alueella asuville oppivelvollisuusikäisille perusopetusta. Kunnan on lisäksi huolehdittava, että oppilaiden matkat ovat mahdollisimman lyhyitä ja turvallisia. Oppilaalla on oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen, jos matka on yli viisi kilometriä pitkä tai jos matka on oppilaalle liian vaikea, vaarallinen tai rasittava. Yli viiden kilometrin matka ja siihen liittyvät kunnan velvollisuudet on mainittu jo vuoden 1921 oppivelvollisuuslaissa. Nykyisessä perusopetuslaissa on säädetty myös koulumatkojen ajalliset pituudet: alle 13-vuotiailla päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään 2,5 tuntia ja yli 13-vuotiailla enintään kolme tuntia. Jos oppilaan kuljetusta ei voida järjestää yllä esitetyllä tavalla, oppilaalla on oikeus maksuttomaan majoitukseen ja täysihoitoon. (OPH 2018; Koulukuljetusopas 2007, Koulutiellä 2009).

Aluehallintovirastojen lähettämä kysely esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta perustuu perusopetuslain (628/1998) 32 §:ään, jonka 1 momentissa säädetään oikeudesta maksuttomaan kuljetukseen tai sen vaihtoehtona riittävään avustukseen. Jos perusopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai varhaiskasvatuslaissa tarkoitetusta varhaiskasvatuksesta esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai varhaiskasvatuksesta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai varhaiskasvatukseen. Perusopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus.

Peruspalveluiden arviointi: Aluehallintovirastojen kysely kuntien esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta

Aluehallintovirastot lähettivät tammikuussa 2022 kunnille kyselyn esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen

kuntiin. Kyselyyn tuli vastauksia koko Manner-Suomesta kaiken kaikkiaan 268, jolloin vastausprosentiksi muodostui 91,5. Koko Manner-Suomen tuloksia käsitellään valtakunnallisessa raportissa. Itä-Suomen vastausprosentti on tätäkin parempi: Itä-Suomen 44 kunnasta 42 kuntaa lähetti vastaukset, ainoastaan kahdesta maaseutumaisesta kunnasta puuttuu vastaukset. Vastausprosentiksi muodostui näin 95,5, jolloin Itä-Suomen kyselyn tuloksia voidaan pitää erittäin edustavina ja kattavina.

Kuntia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan kuljetusoppilaiden lukumäärät matkojen pituuden ja keston mukaan. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin koulukuljetuksiin liittyvien kustannusten kehittymistä ja niihin yhteydessä olevia tekijöitä sekä koulukuljetuksiin liittyvän palautteen keräämistä. Kyselystä saatuihin tietoihin yhdistettiin vastanneiden kuntien osalta myös Tilastokeskuksen tietoja kuntien kuntatyypeistä. Aineisto on käsitelty Excelillä ja SPSS-ohjelmalla korrelaatioita, ristiintaulukointia ja varianssianalyysiä hyödyntäen. Tilastollisesti merkitsevät erot on esitetty 0.05 merkitsevyystasolla ($p<0.05$).

Arvioinnin tuloksia voidaan pitää hyvin suuntaa antavina. Tilastoinnin ja toisaalta kyselyvastausten yksityiskohdista johtuen absoluuttisissa luvuissa on eroja, mutta suuri kuva ja muutosten suunnat käyvät kuitenkin kokonaisuudesta hyvin ilmi.

Itä-Suomen kyselyyn vastanneista kunnista (N=42) valtaosa (69 %) on maaseutumaisia kuntia (koko Manner-Suomessa 59 %). Taajaan asuttuja kuntia kyselyyn vastanneista on 17 % (koko Manner-Suomessa 22 %) ja kaupunkimaisia 14 % (koko Manner-Suomessa 19 %). Taulukko 3.3.2.1. esittää vastanneiden kuntien lukumäärät ja kuntatyypit maakunnittain.

Taulukko 3.3.2.1: Itä-Suomen kunnat kuntatyypeittäin

Alue	vastanneet kunnat		kaupunkimaiset kunnat		taajaan asutut kunnat		maaseutumaiset kunnat	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	10	23,8 %	2	20,0 %	1	10,0 %	7	70,0 %
Pohjois-Karjala	13	31,0 %	1	7,7 %	4	30,8 %	8	61,5 %
Pohjois-Savo	19	45,2 %	3	15,8 %	2	10,5 %	14	73,7 %
Itä-Suomi	42	100,0 %	6	14,3 %	7	16,7 %	29	69,0 %

Itä-Suomen kunnat ovat keskenään melko erilaisia. Pääosin ne ovat pienehköjä alle 5 000 asukkaan (52,4 %) ja toiseksi yleisimmin 5 001–10 000 asukkaan (21,4 %) kuntia. Keskikokoisia 10 0001–20 000 asukkaan kuntia on 11,9 % ja suurehkoja 20 001–50 000 asukkaan kuntia 7,1 %. Maakuntakeskukset ovat yli 50 000 asukkaan kuntia (7,1 %). Näistä Kuopio on Suomen 8. ja Joensuu 12. suurin kunta.

Taulukko 3.3.2.2. Itä-Suomen kunnat väkiluvun mukaan

Alue	vastanneita kuntia		yli 50 000 asukasta		20 001 –50 000 asukasta		10 001 – 20 000 asukasta		5 001– 10 000 asukasta		alle 5 000 asukasta	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	10	23,8	1	10,0	1	10,0	1	10,0	2	20,0	5	50,0
Pohjois-Karjala	13	31,0	1	7,7	0	0,0	3	23,1	3	23,1	6	46,2
Pohjois-Savo	19	45,2	1	5,3	2	10,5	1	5,3	4	21,1	11	57,9
Itä-Suomi	42	100,0	3	7,1	3	7,1	5	11,9	9	21,4	22	52,4

Itä-Suomen kuntien väkiluku on pääosin laskenut, yhteensä 33 kunnassa. Väkiluku on kasvanut yhteensä neljässä keskikokoisessa, suurehkossa tai suuressa kunnassa, kahdessa Pohjois-Karjalassa ja kahdessa Pohjois-Savossa. Samana väkiluku on pysynyt viidessä pienessä, pienehkössä tai keskisuuressa kunnassa.

Taulukko 3.3.2.3. Itä-Suomen kuntien väkiluvun muutokset

Alue	vastanneita kuntia		kasvanut		pysynyt samana		laskenut	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	10	23,8	0	0,0	1	10,0	9	90,0
Pohjois-Karjala	13	31,0	2	15,4	2	15,4	9	69,2
Pohjois-Savo	19	45,2	2	10,5	2	10,5	15	78,9
Itä-Suomi	42	100,0	4	9,5	5	11,9	33	78,6

Toimintaympäristö

Itä-Suomessa oli vuonna 2021 yhteensä 44 kuntaa. Itä-Suomen osuus koko Manner-Suomen 293 kunnasta on 15 %. Edellisestä aluehallintovirastojen tekemästä arviointikerrasta, vuodesta 2019, Manner-Suomen kuntien lukumäärä on vähentynyt yhdellä (Kuntaliitto 2022, Peruspalvelujen arviointi 2020). Tämä vähennys on tapahtunut Itä-Suomessa, kun 1.1.2020 Pohjois-Karjalassa Valtimon kunta ja Nurmeksen kaupunki yhdistyivät. Uuden yhdistyneen kunnan nimeksi tuli Nurmes.

Itä-Suomessa oli vipunen.fi -tietokannan mukaan vuonna 2021 toiminnassa 251 peruskoulua (11,5 % Manner-Suomen kouluista), joissa oli kaikkiaan 49 541 oppilasta (8,9 % Manner-Suomen oppilaista). Lisäksi Itä-Suomessa toimi viisi erityiskoulua (7,9 % Manner-Suomen erityiskouluista), joissa opiskeli yhteensä 300 oppilasta (7,1 % Manner-Suomen erityiskoulujen oppilaista).

Itä-Suomen 49 541 oppilaasta oli vuonna 2021 perusopetuksen 1–9-luokilla 98,1 %. Esiopetuksessa oli alle kaksi prosenttia ja lisäopetuksessa 0,2 % oppilaista. Itä-Suomessa järjestettiin opetusta vain suomen kielellä. Alueella on muutamia opetuksen järjestäjiä, jotka tarjoavat opetusta myös esimerkiksi englanniksi tai venäjäksi, mutta Suomen virallisista kielistä opetuksen järjestämiskielenä oli suomi. Muunkielisiä oppilaita alueella oli kuitenkin jokaisessa maakunnassa noin 4 %.

Taulukko 3.4.2.1. Perusopetuksen oppilasmäärät Itä-Suomessa 2021

Alue	yhteensä				esi-opetus	perus-opetus 1–9 lk	lisä-opetus 10 lk
	yht.	suomi	ruotsi	muu			
Etelä-Savo	11 254	95,7 %	0,1 %	4,2 %	2,1 %	97,8 %	0,0 %
Pohjois-Karjala	14 688	95,8 %	0,1 %	4,1 %	1,3 %	98,3 %	0,4 %
Pohjois-Savo	23 599	96,2 %	0,1 %	3,7 %	1,8 %	98,0 %	0,2 %
Koko Itä-Suomi	49 541	96,0 %	0,1 %	4,0 %	1,7 %	98,1 %	0,2 %

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32§:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?

Itäsuomalaisista peruskoululaisista keskimäärin joka kolmas oli kuljetusedun piirissä. Tämä 31,3 % määrä on selvästi muuta Manner-Suomea (19,8 %) korkeampi ja onkin Manner-Suomen suurin kuljetusoppilasosuus. Itäsuomalaisista esiopetuksen oppilaista kuljetusedun piirissä oli 47,0 prosenttia, perusopetuksen oppilaista 31,0 prosenttia ja lisäopetuksen oppilaista 14,6 prosenttia.

Taulukko 3.6.2.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden määrä ja %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä Itä-Suomessa vuonna 2021. Lisäopetuksen oppilaiden lukumäärät on poistettu taulukosta oppilaiden vähäisen määrän vuoksi. Lähde: Tilastokeskus 2022.

Alue	yhteensä			esiopetus			perusopetus 1–9 lk		
	oppi-lasta	kulje-tus	%	oppi-lasta	kulje-tus	%	oppi-lasta	kulje-tus	%
Etelä-Savo	11254	3592	31,9 %	239	127	53,1 %	11010	3465	31,5 %
Pohjois-Karjala	14688	5089	34,6 %	196	119	60,7 %	14437	4969	34,4 %
Pohjois-Savo	23599	6815	28,9 %	425	158	37,2 %	23131	6643	28,7 %
Itä-Suomi	49541	15496	31,3 %	860	404	47,0 %	48578	15077	31,0 %

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32 §)

Itä-Suomessa oli vuonna 2021 myönnetty riittävä avustus maksuttomaan kuljetukseen kahdessa kunnassa alle 9 % ja 40 kunnassa alle prosentille kuljetusoikeuden piirissä olevista oppilaista. Valtakunnallisesti 84,3 prosenttia kunnista on ilmoittanut, että avustuksen piirissä oli vuonna 2021 alle prosentti oppilaista. Itä-Suomessa vielä useampi kunta (95,2 %) ilmoitti alle prosentin oppilaista olevan avustuksen piirissä.

Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?

Suurin osa (33,5 %) itäsuomalaisista esioppilaista, jotka ovat kuljetusoikeuden piirissä, matkustaa 10–20 kilometrin matkan. Tämä poikkeaa hieman yleisestä Manner-Suomen linjasta, jossa eniten kuljetusoikeuden saaneita esiopetuksen oppilaita on 5–10 kilometrin matkoilla. Tämä matkan pituus on Itä-Suomessa hyvänä kakkosena (31,2 %), ja kolmanneksi eniten (14,3 %) kuljetetaan 3–5 kilometrin matkoja. Ainoastaan yksi esiopetuksen oppilas kulkee yli 50 kilometrin matkan. Hieman yleistäen voi todeta, että esiopetuksen oppilaat kulkevat 5–20 kilometrin matkan, mikä on laajalla alueella melko tavallista.

Valtakunnallisessa tarkastelussa todettiin, että eri puolilla Suomea esiopetuksen oppilaita oli kuljetusoikeuden piirissä alle 10 kilometrin matkoilla enemmän kaupunkimaisissa tai taajaan asutuissa kunnissa kuin maaseutumaisissa kunnissa ($p<0.05$). Myös kunnissa, joissa väkiluku oli kasvanut vuodesta 2020, esiopetuksen oppilaita oli enemmän kuljetusoikeuden piirissä 3–5 kilometrin matkoilla kuin kunnissa, joissa väkiluku on laskenut ($p<0.05$).

Taulukko 3.8.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden osuus suhteessa matkojen pituuteen (km)

Alue	yli 50 km		20–50 km		10–20 km		5–10 km		3–5 km		alle 3 km	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	0	0,0	29	9,5	112	36,7	105	34,4	36	11,8	23	7,5
Pohjois-Karjala	0	0,0	28	7,5	117	31,5	116	31,2	75	20,2	36	9,7
Pohjois-Savo	2	0,3	90	12,4	241	33,2	216	29,8	90	12,4	86	11,9
Itä-Suomi	2	0,1	147	10,	470	33,5	437	31,2	201	14,3	145	10,3

Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?

Itäsuomalaisten alakoululaisten koulukuljetusmatkat olivat kyselyyn vastanneilla tyypillisimmillään 5–10 kilometrin pituisia. Hieman yleistäen voi sanoa, että joka viides kuljetusoikeuden piirissä oleva alakoululainen kulki 3–5 kilometrin matkan, useampi kuin joka kolmas 5–10 kilometrin matkan ja joka kolmas 10–20 kilometrin matkan. Lähes seitsemällä prosentilla kuljetusoppilaista oli koulumatkaa 20–50 kilometriä, yleisimmillään Etelä-Savossa. Kolmella pohjoissavolaisella kuljetusoppilaalla oli taitettavanaan yli 50 kilometrin matka. Myös lyhyisiin alle kolmen kilometrin matkoihin oli myönnetty kuljetusetuus yli seitsemälle prosentille kuljetusoppilaista.

Valtakunnallisessa tarkastelussa todettiin, että eri puolilla Suomea alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli enemmän yli 50 000 asukkaan kunnissa 10-20 kilometrin matkoilla kuin pienemmissä kunnissa ($p<0.05$). Myös kunnissa, joiden väkiluku oli kasvanut vuodesta 2020 oli enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 59,5, $p<0.05$) kuin kunnissa, joissa väkiluku oli pysynyt samana (ka. 34,4) tai se oli laskenut (ka. 37,7). Vastaavasti myös kaupunkimaisissa kunnissa oli enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 74,2, $p<0.05$) kuin muissa kuntatyypeissä. Yli 50 000 asukkaan kunnissa oli alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 281,5, $p<0.05$) enemmän myös 5–10 kilometrin matkoilla kuin muissa kuntatyypeissä. Tilanne oli vastaavanlainen myös muuttovoittokunnissa ($p<0.05$) saman pituisilla matkoilla: muuttovoittokunnissa alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli keskimäärin 124, kun muuttotappiokunnissa oppilaita oli 64,5. Kaupunkimaisissa kunnissa alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli 5–10 kilometrin matkoilla enemmän kuin muissa kuntatyypeissä (ka. 175,1, $p<0.05$). Myös alle viiden kilometrin matkoilla alaluokkien kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden tilanne oli samanlainen kuin yllä kuvattu. Yhteenvetona voi todeta, että suurissa ja muuttovoittoisissa kunnissa on enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kuin muissa kuntatyypeissä.

Taulukko 3.9.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden lukumäärät ja %-osuus suhteessa matkojen pituuteen (km)

Alue	yli 50 km		20–50 km		10–20 km		5–10 km		3–5 km		alle 3 km	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	0	0,0	176	9,2	515	26,8	720	37,5	352	18,3	158	8,2
Pohjois-Karjala	0	0,0	184	6,3	899	30,8	1021	35,0	582	20,0	229	7,9
Pohjois-Savo	3	0,1	224	5,6	1193	29,9	1522	38,2	764	19,2	279	7,0
Itä-Suomi	3	0,0	584	6,6	2607	29,6	3263	37,0	1698	19,2	666	7,6

Itäsuomalaisten yläkoululaisten koulukuljetusmatkat olivat kyselyyn vastanneilla tyypillisimmillään 10–20 kilometrin pituisia. Lähes yhtä suuri osuus oli koulukuljetuksessa 5–10 kilometrin matkan. Myös alle viiden kilometrin kuljetuksissa oli yli kuusi prosenttia oppilaista. Huomionarvoista on, että lähes joka viides oppilas kulki jo varsin pitkän

20–50 kilometrin matkan. Pisin, yli 50 kilometrin matka oli kahdella pohjoiskarjalaisella ja yhdellä pohjoissavolaisella oppilaalla. Lyhyitä alle kolmen kilometrin kuljetuksia oli myönnetty kolmelle prosentille yläkouluikäisistä oppilaista, erityisesti Pohjois-Savossa.

Valtakunnallisesti vertailtuna itäsuomalaiset yläkoululuokkien kuljetusoikeuden saaneet oppilaat matkustivat jonkin verran pitemmän matkan kuin muualla Suomessa, jossa tyypillisin matkan pituus oli 5–10 kilometriä. Valtakunnallisesti tarkasteltuna oppilaiden lukumäärät alle 20 kilometrin matkoilla olivat yhteydessä kuntien kokoon, kuntatyyppiin ja muuttovoittoon/-tappioon ($p<0.05$). Isoissa kaupungeissa, samoin kuin muuttovoittokunnissa, oli enemmän kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kuin muissa kunnissa.

Taulukko 3.4.2.9: Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–9) oppilaiden lukumäärät ja %-osuus suhteessa matkojen pituuteen (km)

Alue	yli 50 km		20–50 km		10–20 km		5–10 km		3–5 km		alle 3 km	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	0	0,0	231	18,3	471	37,4	502	39,8	35	2,8	22	1,7
Pohjois-Karjala	2	0,1	219	13,5	731	45,2	570	35,3	84	5,2	11	0,7
Pohjois-Savo	1	0,0	566	20,1	1039	36,9	1014	36,0	62	2,2	136	4,8
Itä-Suomi	3	0,1	1016	17,8	2241	39,3	2086	36,6	181	3,2	169	3,0

Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?

Itäsuomalaisten kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden koulumatkat kestivät tyypillisimmillään alle tunnin. Etelä-Savossa ja Pohjois-Savossa useampi kuin joka kolmas matkusti koulukuljetuksessa päivittäin kuitenkin 1–2,5 tuntia, pohjoissavolaisista reilusti yli puolet, mikä on 6-vuotiaalle jo melkoinen ponnistus. Yksi pohjoissavolainen esiopetuksen oppilas oli koulukuljetuksessa päivittäin yli 2,5 tuntia koulumatkojen takia, mikä tekee viikossa yli 7,5 tuntia.

Valtakunnallisesti tarkasteltuna alle 5000 asukkaan kunnissa oli keskimäärin vähemmän (ka. 7,9, $p<0.05$) esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneita oppilaita alle tunnin matkoilla kuin kunnissa, joissa on yli 5000 asukasta.

Taulukko 3.10.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden koulumatkojen kesto.

Alue	yli 2,5 tuntia		1–2,5 tuntia		alle tunnin	
	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	0	0,0 %	49	32,9 %	100	67,1 %
Pohjois-Karjala	0	0,0 %	136	36,1 %	241	63,9 %
Pohjois-Savo	1	0,1 %	413	57,5 %	304	42,3 %
Itä-Suomi	1	0,1 %	598	48,1 %	645	51,8 %

Itäsuomalaisten kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden matkat kestävät tyypillisimmillään 1–2,5 tuntia. Etelä-Savossa matkat kestävät tyypillisimmillään vain alle tunnin. Pohjois-Karjalassa on 63 ja Pohjois-Savossa kaksi alaluokkien oppilasta, joiden koulumatka kestää yli perusopetuslain 32§ 2 momentin enimmäisrajan 2,5 tuntia. Erityistä syytä ylityksille ei ole mainittu.

Valtakunnallisesti tarkasteltuna alakouluikäisiä kuljetusoppilaita oli 2,5-3 tunnin matkoilla enemmän taajaan asutuissa kunnissa (ka. 9,6, $p<0.05$) kuin maaseutumaisissa kunnissa (ka. 0,6). Alakouluikäisiä kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli vastaavasti eniten 1-2,5 tunnin matkoilla yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 609, $p<0.05$) kuin pienemmissä kunnissa. Samoin kunnissa, joissa väkiluku oli noussut vuodesta 2020, ko. oppilaita oli enemmän kuin muuttotappiokunnissa. Tilanne oli vastaavanlainen myös alle tunnin matkoilla.

Taulukko 3.10.2.2. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden koulumatkojen kesto.

Alue	yli 3 tuntia		2,5–3 tuntia		1–2,5 tuntia		alle tunnin	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	0	0,0 %	0	0,0 %	564	42,2 %	774	57,8 %
Pohjois-Karjala	0	0,0 %	63	2,5 %	1541	61,5 %	903	36,0 %
Pohjois-Savo	0	0,0 %	2	0,1 %	2390	60,4 %	1567	39,6 %
Itä-Suomi	0	0,0 %	65	0,8 %	4495	57,6 %	3244	41,6 %

Itäsuomalaisten kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–9) oppilaiden matkat kestävät tyypillisimmillään 1–2,5 tuntia. Etelä-Savossa lähes joka toinen, Pohjois-Savossa joka kolmas ja Pohjois-Karjalassa joka neljäs matkusti vain alle tunnin. Yhdenkään oppilaan matka ei kestänyt yli kolmea tuntia.

Valtakunnallisesti tarkasteltuna yläkouluikäisiä kuljetusedun saaneita oppilaita oli 2,5-3 tunnin matka-ajoilla eniten yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 35,2, $p<0.05$) verrattuna pienempiin kuntiin. Vähiten 2,5–3 tunnin matka-aikoja oli maaseutumaisissa kunnissa (ka 2,9). Kuljetusedun saaneita yläkoulun oppilaita 1–2,5 tunnin matka-ajoilla oli myös eniten suuremmissa kunnissa. Muuttovoittokunnissa ko. oppilaita oli myös enemmän suhteessa muuttotappiokuntiin. Alle tunnin matka-ajoilla kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden tilanne noudatti samaa kaavaa kuin muillakin matka-ajoilla.

Taulukko 3.10.2.3. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–9) oppilaiden koulumatkojen kesto.

Alue	yli 3 tuntia		2,5–3 tuntia		1–2,5 tuntia		alle tunnin	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Etelä-Savo	0	0,0 %	66	7,7 %	433	50,5 %	359	41,8 %
Pohjois-Karjala	0	0,0 %	105	5,9 %	1343	75,1 %	341	19,1 %
Pohjois-Savo	0	0,0 %	427	15,3 %	1598	57,3 %	763	27,4 %
Itä-Suomi	0	0,0 %	598	11,0 %	3374	62,1 %	1463	26,9 %

Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin syitä pitkille matka-ajoille eri vastausvaihtoehdoin. Suurin syy sekä esi- että perusopetuksen pitkille matka-ajoille oli kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi isoin syy oli se, että julkinen liikenne on harvaa. Nämä syyt olivat Itä-Suomessa yhteneväiset muun Manner-Suomen kanssa. Itä-Suomessa kuitenkin toiseksi suurimman syyn liepeillä oli ongelmallinen kuljetusreitti ja vielä melko lähellä tätä hankalat liikennenolosuhteet. Neljännen sijan jakoivat yhteiskuljetuksesta johtuva odotus sekä tilausliikenteen tarjoajien vähäinen määrä. Hännänhuippuna oli useiden eri liikennevälineiden käyttö matkan aikana.

Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?

Itä-Suomen koulukuljetuskustannukset ovat nousseet vuodesta 2017 vuoteen 2021 16,0 %, mikä on hyvin lähellä Manner-Suomen keskiarvoa 15,8 %. Aluehallintovirastojen alueista tämä on kolmanneksi eniten, tätä enemmän kuljetuskustannukset olivat nousseet Lapissa ja Lounais-Suomessa.

Itä-Suomen kunnissa koulukuljetuskustannukset ovat keskimäärin 799 623 euroa vuodessa, mikä on 3,3 prosenttia enemmän kuin Manner-Suomen keskimäärin 774 080 euroa vuodessa. Kuljetuskustannuksissa on vajaan 20 % nousu vuodesta 2020. Tämä ei ole kuitenkaan hyvä vertailuvuosi, sillä pandemian aiheuttamat noin kaksi kuukautta kestäneet etäkoulujärjestelyt vuonna 2020 vaikuttivat koulukuljetuskustannuksiin oleellisesti. Toisaalta tiedonkeruu näyttää, että jos koulukuljetuskustannukset ovat johdonmukaisesti keskimäärin nousseet, ne eivät olleet vuonna 2020 laskeneet suhteessa etäopetusjakson pituuteen, johtuen mahdollisesti 0–3-luokkalaisten ja erityisen tuen päätöksen saaneiden oppilaiden koulukuljetuksista sekä kuljetusten väljyysvaatimuksista. Myös valtakunnallisesti pandemia-aika oli oleellinen vuonna 2020 koulukuljetuskustannuksiin vaikuttanut tekijä. Valtakunnallisesti toiseksi yleisin syy koulukuljetuskustannusten nousulle oli yleisten kustannusten nousu.

Taulukko 3.12.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien koulukuljetuskustannusten (alv 0 %) keskiarvot vuosina 2020 ja 2021

Alue	2021	2020	muutos %
Etelä-Savo	699 333 €	580 330 €	120,5 %
Pohjois-Karjala	933 813 €	776 088 €	120,3 %
Pohjois-Savo	765 722 €	655 159 €	116,9 %
Itä-Suomi	799 623 €	670 526 €	119,3 %

Kuljetuskustannusten muutoksiin pandemia-ajan säästön lisäksi oli myös muita syitä. Jonkin verran kuljetuskustannuksiin vaikuttivat uudet kilpailutukset ja mahdolliset liikennöitsijöiden vaihtumiset. Lisäksi syiksi mainittiin uusien oppilaiden vaativat

kuljetusjärjestelyt, jotka olivat osin pitkiä ja tuli järjestää erillisillä taksikyydeillä sekä erityistä tukea tarvitsevien oppilaiden erilliskyydit. Myös väistötiloissa oleminen ja lukujärjestykset vaikuttivat koulukuljetuskustannuksiin. Jonkin verran oli jouduttu järjestämään niin sanottuja petokuljetuksia. Syyksi mainittiin myös se, että varhaiskasvatuksen esioppilaiden kuljetus tuli mukaan vuonna 2021.

Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetusten periaatteet/suunnitelma?

Suurin osa kyselyyn vastanneista itäsuomalaisista kunnista, eli 37 kuntaa oli vahvistanut koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelman, jossa oli linjattu mm. koulukuljetusten harkinnanvaraiset myöntöperusteet. Kolmessa kunnassa tämä oli vielä tekeillä ja kahdessa kunnassa sitä ei ollut ollenkaan.

Koulukuljetuskoordinaattoreita Itä-Suomessa oli melko vähän, seitsemän koulukuljetuskoordinaattoria. Kaikissa maakuntakeskuksissa sekä yhdeksässä muussa kunnassa oli koulukuljetuskoordinaattori. Tilanne oli samansuuntainen Manner-Suomen yleisen tilanteen kanssa. Koulukuljetuksia koordinoi Itä-Suomessa selkeästi yleisimmin, 20 kunnassa, sihteeri. Kolmessa kunnassa koulukuljetuksia koordinoi rehtori ja 12 kunnassa joku muu, esimerkiksi koulutusjohtaja tai logistiikkapalvelut.

Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetusten oppilailta ja huoltajilta?

Itä-Suomen kyselyyn vastanneet kunnat keräsivät järjestelmällisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan jonkin verran. Tämä vastaa Manner-Suomen keskiarvoa.

Ainoastaan yksi Pohjois-Karjalan kunta keräsi palautetta säännöllisesti ja yksi Pohjois-Savon kunta melko säännöllisesti. Silloin tällöin palautetta keräsi 13 kuntaa ja harvoin 17 kuntaa. Kymmenen kuntaa ei kerännyt palautetta ollenkaan. Tähän liittyen kyselyssä todettiin, että huoltajilta tulee palautetta pyytämättä, jos kuljetus ei toimi.

Yhteenvetona voidaan todeta, että kunnat keräävät palautetta koulukuljetusten oppilailta ja huoltajilta keskimäärin jonkin verran. Palautetta ei näin voida käyttää kovin kattavasti lapsivaikutusten arviointiin. Koulukuljetusten suunnitteluun ja laadunvalvontaan palautetta voidaan käyttää keskimäärin jonkin verran.

Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista?

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin myös, onko kuljetusetua koulumatkalle myönnetty matkan vaarallisuuden perusteella. Vilkas liikenne oli Manner-Suomessa yleisin syy kuljetusedun myönnölle. Itä-Suomessa vilkas liikenne painottui erityisesti Pohjois-Savon alueella, jossa sekä vilkas liikenne, tien korkea nopeusrajoitus, että kevyen liikenteen järjestelyt olivat olleet kuljetusetuuden myöntöperusteita. Nämä perusteet näkyivät myös hieman maltillisemmin Etelä-Savossa ja Pohjois-Karjalassa.

Tien valaistus vaikutti kuljetusetuuksien myöntöön selvästi vähäisemmin. Petoeläimet vaikuttivat kuljetusetuuksien myöntöön vähän, näistä harvoista tapauksista eniten Pohjois-Karjalassa, toiseksi eniten Pohjois-Savossa ja vähiten Etelä-Savossa. Lisämainintoja matkan vaarallisuudesta ovat saaneet raskaan liikenteen määrä, vaaralliset tienylitykset sekä teiden kunto talvikuukausina.

Muuten viestit koskivat pääosin koulukuljetusten järjestämisen haasteita yleensä, liikennöitsijöitä, julkista liikennettä ja tiestön kuntoa sekä lainsäädäntöä. Vastauksia tarkastellessa tulee muistaa Itä-Suomen vahvastikin vaihteleva toimintaympäristö. Itä-Suomessa valtaosa eli 69 % on maaseutumaisia kuntia, 17 % taajaan asuttuja kuntia ja 14 % kaupunkimaisia kuntia. Suhteessa melko pieni väestö asuttaa hyvin laajaa aluetta, ja monet alueelle tyypilliset koulukuljetushaasteet juontuvat paljolti myös tästä alueen erityispiirteestä.

Koulukuljetusten järjestelyjen osalta haasteita aiheuttaa esimerkiksi viisi kertaa lukuvuodessa vaihtuva jaksojärjestelmä, jolloin alakoulun oppilaiden koulupäivien pituudet vaihtelevat eri jaksoissa. Tämä vaatii koulukuljetusten järjestelemisen viisi kertaa vuodessa, mikä aiheuttaa työtä ja kustannuksia sekä reittivaihdoksia. Koulukuljetusten laadunvalvonnan osalta vastauksissa kiinnitettiin huomiota palautteen keräämiseen. Esimerkiksi koulumatkoihin käytettävää aikaa ei kerätty, koska siihen ei ollut löydetty sopivaa työvälinettä. Eräässä kommentissa todettiinkin, että koulukyytien järjestäminen on usean palan palapeli, joka tuntuu menevän vuosi vuodelta haastavammaksi muun muassa huonontuvien teiden takia. Myös huoltajien vaatimukset ovat vastaajan mukaan kasvaneet, koska oletetaan, että bussilla ajaa reitin samassa ajassa kuin henkilöautolla. Todellisuudessa bussilla tulee useita pysähdyksiä lyhyelläkin matkalla, jolloin luonnollisesti matkaan kuluva aika kasvaa. Maaseudulla tulisi vastaajan mukaan huomioida myös erityisesti puhtaiden ajoneuvojen heikko saatavuus ja entistä korkeammat kustannukset kunnille koulukuljetuksia suunniteltaessa.

Liikennöitsijäpulma, joka esitettiin edellisessä kommentissa, toistuu useammalla vastaajalla. Liikennöitsijöitä on vähän, mahdollisesti heitä joudutaan etsimään myös naapurikunnista, joten kilpailutuksissa on vain vähän tarjouksia, mikä voi nostaa kustannuksia. Liikennöitsijäpulma liittyy myös julkisen liikenteen pulmaan. Joukkoliikenne on vähentymässä tai sitä ei paikoin ole enää ollenkaan, tai se ei pysähdy luotettavasti ottamaan koululaisia kyytiin. Vähäinen tai puuttuva joukkoliikenne edellyttää muiden liikennöitsijöiden palveluiden käyttöä, jotka voivat kuitenkin näyttäytyä suhteessa kalliina. Lisäksi haasteena ovat teiden huono kunto ja/tai hoito, jotka vaikeuttavat myös koulukuljetuksia. Vastauksissa todettiinkin, että kokonaiskoordinaatiota kunnan sisällä, eri sidosryhmien kanssa sekä kuntarajojen yli tulisi tehostaa.

Lainsäädännön osalta kiinnitettiin huomiota siihen, että oppilas ei voi saada maksutonta koulukuljetusta etävanhemman luota, minkä katsottiin vähentävän perheiden yhdenvertaisuutta. Esioppilaiden osalta todettiin, että huoltajien ymmärrystä koulukuljetusperiaatteista tulee terävöittää. Perusopetuksen oppilaiden osalta esitettiin näkemys, että kun nyt säädetään, että jos oppilas on lukuvuoden alkaessa täyttänyt 13 vuotta, saa koulumatka kestää enintään kolme tuntia, tulisi säädöstä muuttaa siten, että 7–9-luokan oppilaiden koulumatka saa kestää enintään kolme tuntia. Tämä liittynee toisen asteen koulukuljetuksiin, joista säädetään toisaalla. Lisäksi lainsää-

dännön osalta todettiin, että kunnista ja hankintayksiköistä on esitetty kysymyksiä liittyen puhtauden vaatimuksiin M2-pienlinja-autojen osalta tarjouspyynnöissä (Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista 740/2021). Tällä hetkellä vastaajan mukaan Suomessa ei ole kylliksi hyviä sähköisiä vaihtoehtoja, joskin tilanne on muuttumassa muutaman vuoden sisällä, ja erityisesti auton akun lataamiselle tarvitaan toimiva infrastruktuuri. Lisäksi lakiin sisältyvää RDE-vaatimusta ei vastaajan mukaan voida todentaa M2-luokan ajoneuvojen osalta.

Hieman skeptisempi vastaaja totesi, että silloin kun kunta on laaja, vähän lapsia ja koulut harvassa, ei kuljetusten haastavuus muutu millään lainsäädännöllä. Koulukuljetusten järjestämisen haasteiden selättämiseksi esitettiin vastauksissa lähinnä edellä mainittua kokonaiskoordinaation tehostamista kunnan sisällä, eri sidosryhmien kanssa sekä kuntarajojen yli. Muita mahdollisia toimenpiteitä tulisi kartoittaa erikseen.

Arviointiryhmä

Opetustoimen ylitarkastaja Johanna Albert,
Itä-Suomen aluehallintovirasto, Opetus- ja kulttuuritoimi-vastuualue

Tietolähteet

Esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuus, aluehallintovirastojen kunnille lähettämä webropol-kysely helmikuussa 2021.

Tilastokeskus 2022a. Stat.fi:n tilastokanta. https://www.stat.fi/tilasto/kjarj, luettu 20.4.2022.

Tilastokeskus 2022b. Kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021. Ostoaineisto.

Opetushallinnon tilastopalvelu. vipunen.fi, luettu 20.4.2022.

Kuvat ja taulukot

Taulukko 3.4.2.1. Arviointiasetelma

Taulukko 3.3.2.1 Itä-Suomen kunnat kuntatyypeittäin

Taulukko 3.3.2.2. Itä-Suomen kunnat väkiluvun mukaan

Taulukko 3.3.2.3. Itä-Suomen kuntien väkiluvun muutokset

Taulukko 3.4.2.1. Perusopetuksen oppilasmäärät Itä-Suomessa 2021

Taulukko 3.6.2.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden määrä ja %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä Itä-Suomessa vuonna 2021. Lähde: Tilastokeskus 2022.

Taulukko 3.8.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden osuus suhteessa matkojen pituuteen (km)

Taulukko 3.9.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perus-

opetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden lukumäärät ja %-osuus suhteessa matkojen pituuteen (km)

Taulukko 3.9.2.2. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–9) oppilaiden lukumäärät ja %-osuus suhteessa matkojen pituuteen (km)

Taulukko 3.10.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden koulumatkojen kesto.

Taulukko 3.10.2.2. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden koulumatkojen kesto.

Taulukko 3.10.2.3. Kyselyyn vastanneiden kuntien kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–9) oppilaiden koulumatkojen kesto.

Taulukko 3.12.2.1. Kyselyyn vastanneiden kuntien koulukuljetuskustannusten (alv 0 %) keskiarvot vuosina 2020 ja 2021

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Lapin aluehallintovirasto

Sisällys – Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Lapin aluehallintovirasto

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset 67
Arviointiasetelma 68
Johdanto 68
Toimintaympäristö 69
Tiivistelmä 70
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on perusopetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä? 71
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)? 72
Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat? 73
Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat? 74
Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti? 76
Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille? 78
Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä? 78
Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma? 79
Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta? 81
Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista? 82
Arviointiryhmä 82
Tietolähteet 82
Kuvat ja taulukot 83

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

Johtopäätökset

Arvioinnin tuloksia voidaan pitää suuntaa antavina. Tilastoinnin ja toisaalta kyselyvastausten yksityiskohdista johtuen absoluuttisissa luvuissa on eroja, mutta suuri kuva ja muutosten suunnat käyvät kuitenkin kokonaisuudesta hyvin ilmi.

- Kuljetusoppilaiden osuus esi- ja perusopetuksen oppilaista vuonna 2021 oli Lapissa 25,5 prosenttia. Osuus on laskenut tarkastelujaksolla 2013–2021 hieman alle kolme prosenttia. Tämä kehitys on yhteneväinen Manner-Suomen kanssa.

- Koulukuljetusten kustannukset ovat Lapissa nousseet vuodesta 2020 vuoteen 2021 16,8 prosenttia, kun muun Manner-Suomen osalta nousu oli noin 6,1 prosenttia.

- Pisimmät koulukuljetusmatkat kilometreissä ovat Lapin AVI-alueen kunnissa. Maksuttoman koulukuljetuksen vaihtoehtona olevan avustuksen piirissä on ainoastaan hyvin pieni osa oppilaista.

- Koulumatkojen kesto oli lappilaisten kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden osalta tyypillisimmillään alle tunnin. Perusopetuksen ala- ja yläluokkien oppilaiden matkat kestivät tyypillisimmillään 1–2,5 tuntia.

- Lapissa yleisin syy pitkille koulumatka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi yleisin syy pitkille matka-ajoille oli harva julkinen liikenne. Nämä olivat yhtenevät Manner-Suomen vastausten kanssa. Lapin vastauksissa kolmanneksi yleisin syy oli yhteiskuljetuksista johtuva odotus. Kuntien vastausten perusteella kunnissa on oppilaita, joiden päivittäinen koulumatka ylittää lain sallimat aikarajat. Kuntien on jatkossa kiinnitettävä huomiota siihen, että koulukuljetukset toteutuvat lain määräämissä puitteissa.

- Lapin kunnista vain kolmella vastanneista ei ollut vahvistettuja koulukuljetusten periaatteita tai suunnitelmaa. Kaupunkimaisissa kunnissa koulukuljetuksia koordinoivat useimmiten koulukuljetuskoordinaattorit, kun maaseutumaisissa kunnissa koordinointia hoitavat sihteerit, rehtorit tai sivistysjohtajat.

- Alle 5 000 asukkaan kunnissa palautetta koulukuljetuksista kerätään harvemmin kuin yli 50 000 asukkaan kunnissa. Useimmiten kuljetusetu myönnetään oppilaalle vilkkaan liikenteen johdosta. Muita keskeisiä syitä ovat tien korkea nopeusrajoitus tai kevyen liikenteen järjestelyt

Toimenpide-ehdotukset

- Kunnat eivät edelleenkään kerää säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilaita tai heidän huoltajiltaan. Aluehallintovirastot suosittelevat, että kunnat kehittäisivät toimivan järjestelmän palautteen säännölliselle keräämiselle tai että kunnat keräisivät palautetta oppilailta ja heidän huoltajiltaan edes aika ajoin

- Kuntien on huolehdittava, että koulukuljetukset toteutuvat lainsäädännössä säädettyjen maksimiaikojen puitteissa. Vaikka tämä saattaa olla jossain tilanteissa haasta-

vaa, niin kyse on kuitenkin viime kädessä lasten ja nuorten oikeuksista

- Lainsäädäntöä tulisi tarkistaa kuljetusetuuden 5 kilometrin kriteerin osalta esioppilaiden kohdalla, etenkin 5-vuotiaiden kokeiluesiopetuksen mahdollisesti saadessa jatkoa tai vakinaistuessa

Arviointiasetelma

Arviointiasetelma vain valtakunnalliseen osioon, katso sivu 14

Johdanto

Jokaisella kunnalla on perusopetuslain mukaan velvollisuus järjestää kunnan alueella asuville oppivelvollisuusikäisille perusopetusta. Kunnan on lisäksi huolehdittava, että oppilaiden matkat ovat mahdollisimman lyhyitä ja turvallisia. Oppilaalla on oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen, jos matka on yli viisi kilometriä pitkä tai jos matka on oppilaalle liian vaikea, vaarallinen tai rasittava. Yli viiden kilometrin matka ja siihen liittyvät kunnan velvollisuudet on mainittu jo vuoden 1921 oppivelvollisuuslaissa. Nykyisessä perusopetuslaissa on säädetty myös koulumatkojen ajalliset pituudet: alle 13-vuotiailla päivittäinen koulumatka odotuksineen saa kestää enintään 2,5 tuntia ja yli 13-vuotiailla enintään kolme tuntia. Jos oppilaan kuljetusta ei voida järjestää yllä esitetyllä tavalla, oppilaalla on oikeus maksuttomaan majoitukseen ja täysihoitoon. (OPH 2018, Koulukuljetusopas 2007, Koulukuljetusopas 2021, Koulutiellä 2009).

Aluehallintovirastojen lähettämä kysely esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta perustuu perusopetuslain (628/1998) 32 §:ään, jonka 1 momentissa säädetään oikeudesta maksuttomaan kuljetukseen tai sen vaihtoehtona riittävään avustukseen. Jos perusopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Jos esiopetusta saavan oppilaan matka kotoa esiopetukseen tai varhaiskasvatuslaissa tarkoitetusta varhaiskasvatuksesta esiopetukseen on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on vastaavasti oikeus maksuttomaan kuljetukseen kotoa suoraan esiopetukseen tai varhaiskasvatuksesta esiopetukseen ja esiopetuksesta kotiin tai varhaiskasvatukseen. Perusopetusta tai esiopetusta saavalla oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen myös silloin, kun edellä tarkoitettu matka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävä riittävä avustus.

Peruspalveluiden arviointi: Aluehallintovirastojen kysely kuntien esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta

Aluehallintovirastot lähettivät tammikuussa 2022 kunnille kyselyn esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin. Kyselyyn tuli vastauksia koko Manner-Suomesta kaiken kaikkiaan 268, jolloin vastausprosentiksi muodostui 91,5. Koko Manner-Suomen tuloksia käsitellään valtakunnallisessa raportissa. Lapin vastausprosentti on tätäkin parempi: Lapin 21 kun-

nasta 20 kuntaa lähetti vastaukset, ainoastaan yhdestä maaseutumaisesta kunnasta puuttuu vastaukset. Vastausprosentiksi muodostui näin 95,3, jolloin Lapin kyselyn tuloksia voidaan pitää erittäin edustavina ja kattavina. Lapin kyselyyn vastanneista kunnista (N=20) valtaosa eli 14 (70 %) oli maaseutumaisia kuntia. Taajaan asuttuja kuntia kyselyyn vastanneista oli kolme (15 %) ja kaupunkimaisia kolme (15 %).

Kuntia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan kuljetusoppilaiden lukumäärät matkojen pituuden ja keston mukaan. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin koulukuljetuksiin liittyvien kustannusten kehittymistä ja niihin yhteydessä olevia tekijöitä sekä koulukuljetuksiin liittyvän palautteen keräämistä. Kyselystä saatuihin tietoihin yhdistettiin vastanneiden kuntien osalta myös Tilastokeskuksen tietoja kuntien kuntatyypeistä. Aineisto on käsitelty excelillä ja SPSS-ohjelmalla korrelaatioita, ristiintaulukointia ja varianssianalyysiä hyödyntäen. Tilastollisesti merkitsevät erot on esitetty 0.05 merkitsevyystasolla ($p<0.05$).

Lähitulevaisuuden näkymät

Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärä on laskenut vuodesta 2013 lähtien lähes koko maassa. Vuonna 2021 noin joka viides Manner-Suomen perusopetuksen oppilaista oli kuljetusoikeuden piirissä. Eniten kuljetusoikeuden omaavia oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa, joissa on myös kilometreissä pisimmät matkat verrattuna muihin kuntatyyppeihin. Vaikka ikäluokat ovat pienentyneet, maaseutumaisten kuntien kuljetusoppilaiden osuus pysyy tulevaisuudessakin suhteellisesti suurimpana. Kouluverkkojen supistaminen ja joukkoliikenteen reittien vähentyminen pitävät jatkossakin koulukuljetusten määrän korkeana.

Lähitulevaisuutta arvioitaessa voidaan olettaa, että syntyvyyden laskiessa ja oppilasmäärien vähentyessä kuljetusoppilaiden määrä jatkaa edelleen laskuaan, mutta mm. kouluverkon muutosten takia kuljetusoppilaiden määrä suhteessa oppilaiden kokonaismäärään kasvaa.

Toimintaympäristö

Peruspalvelujen arvioinnin koulukuljetuksen valtakunnallisen raportin yhteydessä on koko Manner-Suomen osalta toimintaympäristökuvaus. Tässä Lapin alueraportin toimintaympäristökuvauksessa keskitytään nimenomaan Lapin alueen kuvaukseen yleisemmällä tasolla.

Lapissa oli vuonna 2021 yhteensä 21 kuntaa. Lapin osuus koko Manner-Suomen 293 kunnasta on 7,2 %.

Kuntatyypin mukaan tarkasteluna Lapin kunnista kolme kuuluu kaupunkimaisiin kuntiin, kolme taajaan asuttuihin kuntiin ja loput 15 kuntaa maaseutumaisiin kuntiin. Kyselyyn vastasi 20 kuntaa, jolloin joukosta puuttui vain yksi maaseutumainen kunta.

Kunnan asukasluku kuului kysyttyihin taustamuuttujiin. Lapin kyselyyn vastanneista kunnat ovat pääosin pienehköjä alle 5 000 asukkaan (60 %) ja toiseksi yleisimmin 5 001–10 000 asukkaan (25 %) kuntia. Keskikokoisia 10 0001–20 000 asukkaan kuntia on 5 %, suurehkoja 20 001–50 000 asukkaan kuntia 5 % ja yli 50 000 asukkaan

kaupunkeja 5 %. Lapin kuntien väkiluku on pääosin laskenut, yhteensä 12 kunnassa. Väkiluku on kasvanut yhteensä kuudessa keskikokoisessa, suurehkossa tai suuressa kunnassa. Samana väkiluku on pysynyt kahdessa pienessä kunnassa.

Lapissa oli vipunen.fi -tietokannan mukaan vuonna 2020 toiminnassa 95 peruskoulua ja kaksi erityiskoulua. Lapin 17 298 oppilaasta oli vuonna 2021 perusopetuksen 1–9-luokilla 98,4 prosenttia. Esiopetuksessa oli 1,5 prosenttia ja lisäopetuksessa 0,1 % oppilaista.

Lapissa järjestettiin perusopetusta pääosin suomen kielellä, saamelaisten kotiseutualueen kunnissa opetusta järjestetään myös saamen kielillä. Saamenkielisten oppilaiden osuutta ei tässä yhteydessä kysytty erikseen.

Tiivistelmä

Aluehallintovirastot arvioivat tässä raportissa Manner-Suomen kuntien esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuutta koskien vuotta 2021. Arviointi perustuu pääosin aluehallintovirastojen kunnille lähettämään kyselyyn (n=268) ja Tilastokeskukselta hankittuun aineistoon kuljetusoppilaiden määristä. Edellisen kerran Aluehallintovirastot arvioivat koulukuljetusten toimivuutta neljä vuotta sitten.

Esi- ja perusopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden määrät ovat Aluehallintovirastojen edelliseen arviointikertaan nähden laskeneet huomattavasti. Vuonna 2017 kuljetusedun saaneita oppilaita oli koko maassa 120 459, mutta vuonna 2021 ko. oppilaita oli 111 010. Eniten kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa suhteessa kunnan perusopetuksen oppilasmäärään (42,1 %) ja vähiten vastaavasti kaupunkimaisissa kunnissa (15,8 %). Lappilaisista peruskoululaisista useampi kuin joka neljäs (25,5 %) oli kuljetusedun piirissä.

Vaikka kuljetusoppilaiden määrät ovat laskeneet, niin kuljetuskustannukset vuodesta 2017 vuoteen 2021 verrattuna ovat silti kunnissa kasvaneet keskimäärin noin 6,1 prosenttia. Eniten kuljetusedun saaneita oppilaita suhteessa perusopetuksen oppilasmäärään on Itä-Suomen AVI-alueella ja vähiten Etelä-Suomen AVI-alueella. Maksuttoman koulukuljetuksen vaihtoehtona olevan avustuksen piirissä on ainoastaan hyvin pieni osa oppilaista. Lapissa 90 prosenttia kunnista ilmoitti, että alle prosentti oppilaista oli avustuksen piirissä.

Lappilaisista kuljetusoikeuden piirissä olevista esioppilaista 27 prosenttia matkusti päivittäin 3–5 kilometrin matkan. Heistä 24 prosenttia matkusti 5–10 kilometrin matkan, 23 prosenttia 10–20 kilometrin matkan ja 20 prosenttia 20–50 kilometrin matkan. Kuudella (1,6 %) esiopetuksen oppilaalla oli yli 50 kilometrin matka ja alle kolmen kilometrin matka oli 22 (5,9 %) kuljetusoppilaalla. Esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on yli 50 kilometrin matkoilla enemmän Lapin AVI-alueella verrattuna muihin AVI-alueisiin Lapin pitkistä etäisyyksistä johtuen.

Lappilaisista Alaluokkalaisista 22,6 prosenttia matkusti 3–5 kilometrin matkan, 30 prosenttia 5–10 kilometrin matkan, 24,5 prosenttia matkusti 10–20 kilometrin matkan 14,5 prosenttia kuljetusoppilasta matkusti 20–50 kilometriä, 1,2 prosenttia oppilaalla oli yli 50 kilometrin matka ja 7,1 prosentilla oli alle kolmen kilometrin matka.

Lappilaisista Yläluokkalaisista 31,2 prosenttia matkusti 10–20 kilometrin matkan, lähes yhtä suurella osalla 27,5 prosentilla koulumatka oli 5–10 kilometriä ja 26,3 prosentilla koulumatka oli 20–50 kilometriä, 3–5 kilometrin kuljetuksissa oppilaista oli 9,5 prosenttia. Alle kolmen kilometrin kuljetuksia oli myönnetty 3,8 prosentille. Pisin, yli 50 kilometrin matka oli 1,7 prosentilla.

Lappilaisten kuljetusoikeuden saaneiden esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkat kestivät tyypillisimmillään alle tunnin.

Suurin syy pitkille koulumatka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi yleisin syy pitkille matka-ajoille on harva julkinen liikenne. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kilometreissä pitkä matka on merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille kuin kaupunkimaisissa kunnissa. Arvioinnin matka-aikoja koskevaan osuuteen on suhtauduttava tietyin varauksin ja tuloksia voidaan pitää suuntaa antavina. Tarkkojen lukujen antaminen on kunnille haastavaa, koska matka-ajat voivat vaihdella huomattavastikin oppilaiden lukuvuoden aikana.

Lähes 85 prosenttia kyselyyn vastanneista Lapin kunnista ilmoittaa, että heillä on vahvistetut koulukuljetusten periaatteet tai -suunnitelma. Kaupunkimaisissa kunnissa koulukuljetuksia koordinoivat useimmiten koulukuljetuskoordinaattorit, kun maaseutumaisissa kunnissa koordinointia hoitavat joko sihteerit, rehtorit tai sivistysjohtajat. Kyselyyn vastanneista Lapin kunnista 40 prosenttia kertoo keräävänsä palautetta koulukuljetuksista säännöllisesti tai melko säännöllisesti.

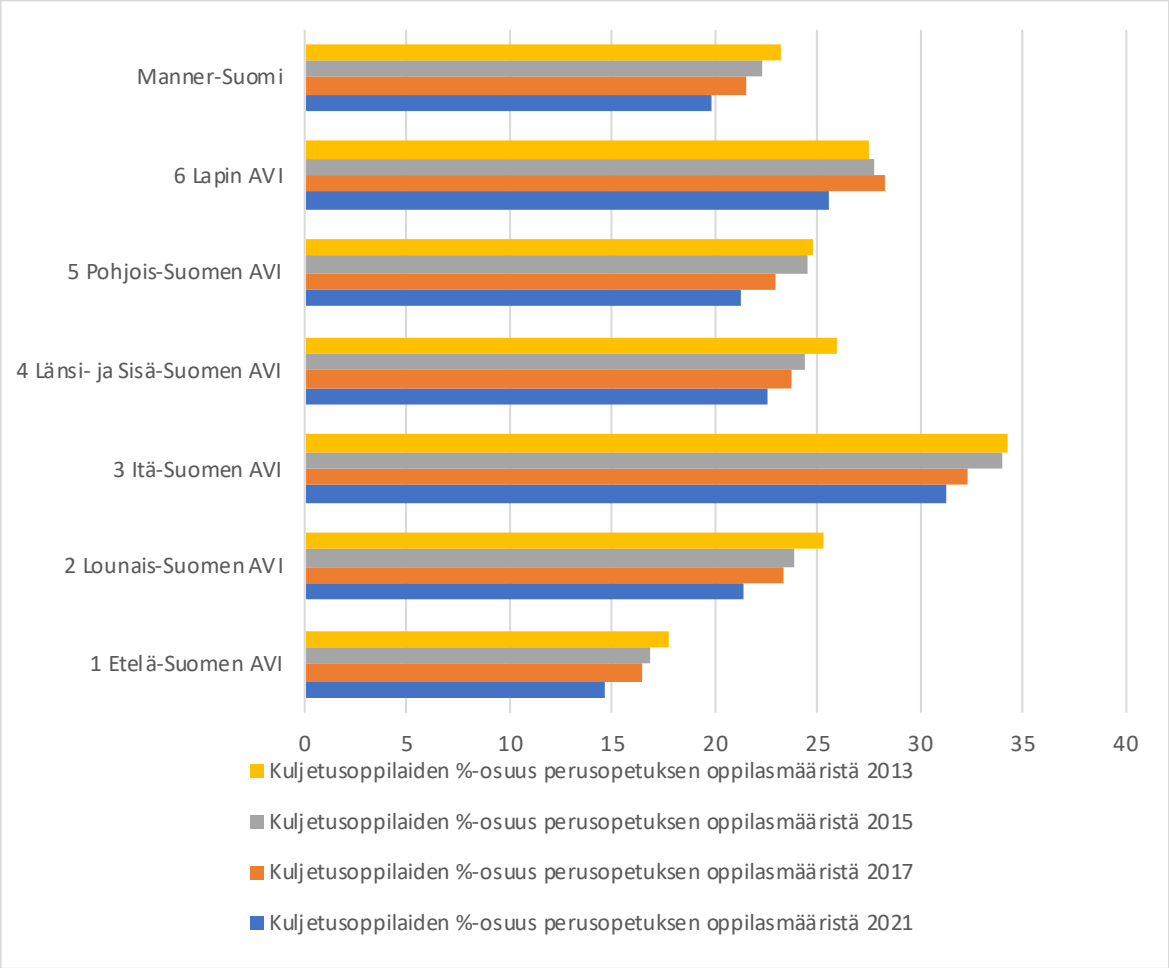
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?

Lapin esi- ja perusopetuksen oppilaista oli kuljetusoikeuden piirissä 25,5 prosenttia vuonna 2021.

Tilastokeskuksen (2022b) aineiston (Kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021) mukaan Manner-Suomessa oli vuonna 2021 yhteensä 111 010 kuljetusoikeuden piirissä olevaa peruskoulun oppilasta. Tämä luku pitää sisällään myös esiopetuksen. Päiväkotien yhteydessä järjestetyn esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärä oli vastaavasti 2 743. Manner-Suomen peruskouluissa oli vuonna 2021 yhteensä 559 557 oppilasta. Kuljetusoikeuden piirissä vuonna 2021 oli siten 19,8 prosenttia kaikista oppilasta. Ruotsinkielisistä oppilaista kuljetusoikeuden piirissä oli noin joka kolmas (33,2 %) oppilas.

Kuten kuviosta 3.6.3.1. nähdään, kuljetusoikeuden omaavien oppilaiden suhteellinen osuus perusopetuksen oppilasmääristä on laskenut Manner-Suomessa vuodesta 2013 vuoteen 2021 tultaessa. Eniten kuljetusoikeuden piiriin kuuluvia oppilaita suhteessa perusopetuksen oppilasmäärään vuonna 2021 oli Itä-Suomen AVI-alueella (31,3 %) ja vastaavasti vähiten Etelä-Suomen AVI-alueella (14,7 %). Eniten kyselyyn vastanneissa kunnissa kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa (42,1 %, $p<0.05$) suhteessa kunnan perusopetuksen oppilasmäärään ja vähiten vastaavasti kaupunkimaisissa kunnissa (15,8 %). Koulukuljetukset hoidetaan kunnissa pääsääntöisesti linja-autolla (51,9 %) tai taksilla (35,6 %).

Kuvio 3.6.3.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä vuona 2013, 2015, 2017 ja 2021. Lähde: Tilastokeskus 2022a ja Peruspalvelujen arviointi 2017.



Lappilaisista esi- ja perusopetuksen oppilaista 4414 (25,5 %) oli kuljetusoikeuden piirissä. Tämä on muuta Manner-Suomea (19,8 %) huomattavasti korkeampi. Lapin osalta kuljetuksessa olleiden oppilaiden määrä on laskenut vuodesta 2017, jolloin peruspalveluiden arvioinnissa kuljetusoikeuden piirissä olleiden oppilaiden osuus oli 28,3 prosenttia

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)?

Lapissa 90 prosenttia kunnista ilmoitti, että alle prosentti oppilaista on avustuksen piirissä.

Lapissa oli vuonna 2021 myönnetty riittävä avustus maksuttomaan kuljetukseen kahdessa kunnassa alle yhdeksälle prosentille ja 18 kunnassa alle prosentille kuljetusoikeuden piirissä olevista oppilaista. Valtakunnallisesti 84,3 prosentissa kunnista avus-

tuksen piirissä oli vuonna 2021 alle prosentti oppilaista. Lapissa vastaava osuus oli 90 prosenttia.

Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?

Suurin osa Lappilaisista kuljetusoikeuden piirissä olevista esioppilaista 100 (26,6 %) matkusti 3–5 kilometrin matkan, 88 (23,4 %) matkusti 5–10 kilometrin matkan, 86 (22,9 %) 10–20 kilometrin matkan, 74 (19,7 %) 20–50 kilometrin matkan. Kuudella (1,6 %) esiopetuksen oppilaalla oli yli 50 kilometrin matka ja 22:lla (5,9 %) matka oli alle kolmen kilometriä. Taulukossa 3.8.3.1. on esitetty kyselyyn vastanneiden kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät suhteessa matkoihin.

Taulukko 3.8.3.1. Kyselyyn vastanneiden kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät suhteessa matkoihin

Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärä matkojen suhteen (Lähde: kysely).						
AVI-alue	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km
LSSAVI (n=71)	0	30	325	537	450	188
ESAVI (n=56)	1	26	217	405	287	136
ISAVI (n=42)	2	147	470	437	201	145
LAAVI (n=20)	**6**	**74**	**86**	**88**	**100**	**22**
LSAVI (n=43)	0	25	162	322	127	72
PSAVI (n=36)	4	64	229	292	220	204
Yhteensä	13	366	1489	2081	1385	767

Valtakunnallisessa tarkastelussa todettiin, että eri puolilla Suomea esiopetuksen oppilaita oli kuljetusoikeuden piirissä alle 10 kilometrin matkoilla enemmän kaupunkimaisissa tai taajaan asutuissa kunnissa kuin maaseutumaisissa kunnissa ($p<0.05$). Myös kunnissa, joissa väkiluku oli kasvanut vuodesta 2020, esiopetuksen oppilaita oli enemmän kuljetusoikeuden piirissä 3-5 kilometrin matkoilla kuin kunnissa, joissa väkiluku on laskenut ($p<0.05$).

Lappilaisten kuljetusoikeuden piirissä olevien esioppilaiden (N= 376) koulukuljetusmatkat olivat kyselyyn vastanneilla tyypillisimmillään 3–5 kilometrin pituisia (26,6 %). Tämä poikkeaa hieman yleisestä Manner-Suomen linjasta, jossa eniten kuljetusoikeuden saaneita esiopetuksen oppilaita on 5–10 kilometrin matkoilla. Tämä matkan pituus on Lapissa toiseksi yleisin (23,4 %), ja kolmanneksi eniten (22,9 %) kuljetetaan 10–20 kilometrin matkoja. Neljänneksi eniten (19,7 %) kuljetetaan 20–50 kilometrin matkoja. Kuusi esiopetuksen oppilasta kulki yli 50 kilometrin matkan ja 22:lla (5,9 %) matka oli alle kolmen kilometriä.

Esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on yli 50 kilometrin matkoilla enemmän Lapin AVI-alueella verrattuna muihin AVI-alueisiin Lapin pitkistä etäisyyksistä johtuen.

Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?

Lappilaisista kuljetusoikeuden piirissä olevista perusopetuksen alaluokkalaisista 735 (22,6 %) matkusti 3–5 kilometrin matkan, 979 (30 %) 5–10 kilometrin matkan, 797 (24,5 %) matkusti 10–20 kilometrin matkan 473 (14,5 %) kuljetusoppilasta matkusti 20–50 kilometriä, 39 (1,2 %) oppilaalla oli yli 50 kilometrin matka ja 231 (7,1 %) oli alle kolmen kilometrin matka.

Lappilaisista kuljetusoikeuden piirissä olevista perusopetuksen yläluokkalaisista 573 (31,2 %) matkusti 10–20 kilometrin matkan, lähes yhtä suurella osalla 506 (27,5 %) koulumatka oli 5–10 kilometriä ja 484 (26,3 %) koulumatka oli 20–50 kilometriä, 3–5 kilometrin kuljetuksissa oppilaista oli 174 (9,5 %). Alle kolmen kilometrin kuljetuksia oli myönnetty 70 (3,8 %). Pisin, yli 50 kilometrin matka oli 31 (1,7 %). Taulukossa 3.9.3.1. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden koulumatkat.

Taulukko 3.9.3.1. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1.-6. lk) oppilaiden koulumatkat

Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: kysely).						
AVI-alue	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km
LSSAVI (n=70)	2	554	2514	5242	3139	1268
ESAVI (n=56)	4	308	2718	6286	4967	3572
ISAVI (n=42)	3	584	2607	3263	1698	666
LAAVI (n=20)	**39**	**473**	**797**	**979**	**735**	**231**
LSAVI (n=43)	2	112	1137	3395	1596	747
PSAVI (n=36)	36	510	1647	2607	1387	1041
Yhteensä	86	2541	11420	21772	13522	7525

Valtakunnallisessa tarkastelussa todettiin, että eri puolilla Suomea alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli enemmän yli 50 000 asukkaan kunnissa 10-20 kilometrin matkoilla kuin pienemmissä kunnissa ($p<0.05$). Myös kunnissa, joiden väkiluku oli kasvanut vuodesta 2020 oli enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 59,5, $p<0.05$) kuin kunnissa, joissa väkiluku oli pysynyt samana (ka. 34,4) tai se oli laskenut (ka. 37,7). Vastaavasti myös kaupunkimaisissa kunnissa oli enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 74,2, $p<0.05$) kuin muissa kuntatyypeissä. Yli 50 000 asukkaan kunnissa oli alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita (ka. 281,5, $p<0.05$) enemmän myös 5–10 kilometrin matkoilla kuin muissa kuntatyypeissä. Tilanne oli vastaavanlainen myös muuttovoittokunnissa ($p<0.05$) saman pituisilla matkoilla: muuttovoittokunnissa alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli keskimäärin 124, kun muuttotappiokunnissa oppilaita oli 64,5. Kaupunkimaisissa kunnissa alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli 5-10 kilometrin matkoilla enemmän kuin muissa kuntatyypeissä (ka. 175,1, $p<0.05$). Myös alle 5 kilometrin matkoilla alaluokkien kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden tilanne oli samanlainen kuin yllä kuvattu. Yhteenvetona voi todeta, että suurissa ja

muuttovoittoisissa kunnissa on enemmän alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kuin muissa kuntatyypeissä.

Lappilaisten perusopetuksen alaluokkalaisten (n= 3254) koulukuljetusmatkat olivat kyselyyn vastanneilla tyypillisimmillään 5–10 kilometrin pituisia. Lapin koulukuljetusoppilaista 735 (22,6 %) kulki 3–5 kilometrin matkan, 979 (30 %) kulki 5–10 kilometrin matkan ja 797 (24,5 %) kulki 10–20 kilometrin matkan. Kuljetusoppilaista 473:lla (14,5 %) oppilaalla oli koulumatkaa 20–50 kilometriä ja 39:lla (1,2 %) oli taitettavanaan yli 50 kilometrin matka. Lyhyisiin alle kolmen kilometrin matkoihin oli myönnetty kuljetusetuus 231 (5,2 %) kuljetusoppilaista. Myös alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli yli 50 kilometrin matkoilla enemmän Lapin AVI-alueella verrattuna muihin AVI-alueisiin Lapin pitkistä etäisyyksistä johtuen. Taulukossa 3.9.3.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–10) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan.

Taulukko 3.9.3.2. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan

Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: kysely).						
AVI-alue	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km
LSSAVI (n=68)	6	1006	3805	4619	344	134
ESAVI (n=56)	21	1009	4141	5862	1373	444
ISAVI (n=42)	3	1016	2241	2086	181	169
LAAVI (n=20)	**31**	**484**	**573**	**506**	**174**	**70**
LSAVI (n=43)	3	583	2004	2504	214	82
PSAVI (n=36)	60	522	1760	1914	223	195
Yhteensä	124	4620	14524	17491	2509	1094

Valtakunnallisessa tarkastelussa kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien oppilaiden tyypillisin koulumatkojen pituus Manner-Suomessa oli 5–10 kilometriä. Valtakunnallisesti tarkasteltuna oppilaiden lukumäärät alle 20 kilometrin matkoilla olivat yhteydessä kuntien kokoon, kuntatyyppiin ja muuttovoittoon/-tappioon ($p<0.05$). Isoissa kaupungeissa, samoin kuin muuttovoittokunnissa, oli enemmän kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kuin muissa kunnissa.

Lappilaisten yläluokkalaisten (N=1838) koulukuljetusmatkat olivat kyselyyn vastanneista 573 (31,2 %) 10–20 kilometrin pituisia. Lähes yhtä suurella osalla 506 (27,5 %) koulumatka oli 5–10 kilometriä ja 484 (26,3 %) koulumatka oli 20–50 kilometriä. Lyhyemmillä koulumatkoilla 3–5 kilometrin kuljetuksissa oppilaista oli 174 (9,5 %). Alle kolmen kilometrin kuljetuksia oli myönnetty 70 (3,8 %). Pisin, yli 50 kilometrin matka oli 31:lla (1,7 %). Lapin AVI-alueella perusopetuksen oppilaista myös yläluokkalaisten kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden osalta yli 50 kilometrin koulumatkan kulkijoita oli enemmän muihin AVI-alueisiin verrattuna.

Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?

Lappilaisten kuljetusoikeuden saaneiden esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkat kestivät tyypillisimmillään alle tunnin. Taulukossa 3.10.3.1. on esitetty esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Taulukko 3.10.3.1. Esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen (Lähde: kysely)			
AVI-alue	yli 2,5 tuntia	1–1,5 tuntia	alle tunnin
LSSAVI (n=68)	1	500	992
ESAVI (n=55)	2	243	643
ISAVI (n=41)	1	595	645
LAAVI (n=20)	**0**	**73**	**302**
LSAVI (n=43)	0	194	444
PSAVI (n=36)	1	332	645
Yhteensä	5	1937	3671

Valtakunnallisesti tarkasteltuna alle 5000 asukkaan kunnissa oli keskimäärin vähemmän (ka. 7,9, $p<0.05$) esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneita oppilaita alle tunnin matkoilla kuin kunnissa, joissa on yli 5000 asukasta.

Lapissa 19 prosenttia (73) esiopetuksen oppilaista (N=373) matkusti koulukuljetuksessa päivittäin kuitenkin 1–2,5 tuntia ja 81 prosenttia alle tunnin koulumatkoja.

Taulukossa 3.10.3.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1–6) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Taulukko 3.10.3.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1.–6. lk) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1–6) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen (Lähde: kysely)				
AVI-alue	yli 3 tuntia	2,5–3 tuntia	1–2,5 tuntia	alle tunnin
LSSAVI (n=68)	0	108	6042	6511
ESAVI (n=53)	3	380	8717	5618
ISAVI (n=41)	0	65	4495	3244
LAAVI (n=19)	**1**	**90**	**888**	**1622**
LSAVI (n=43)	1	25	3029	3698
PSAVI (n=36)	0	23	4002	3135
Yhteensä	5	691	27173	23828

Valtakunnallisesti tarkasteltuna alakouluikäisiä kuljetusoppilaita oli 2,5-3 tunnin matkoilla enemmän taajaan asutuissa kunnissa (ka. 9,6, p<0.05) kuin maaseutumaisissa kunnissa (ka. 0,6). Alakouluikäisiä kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli vastaavasti eniten 1-2,5 tunnin matkoilla yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 609, p<0.05) kuin pienemmissä kunnissa. Samoin kunnissa, joissa väkiluku oli noussut vuodesta 2020, ko. oppilaita oli enemmän kuin muuttotappiokunnissa. Tilanne oli vastaavanlainen myös alle tunnin matkoilla.

Lappilaisten kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden (N= 2601) matkat kestävät tyypillisimmillään 62,4 prosentilla (1622) alle tunnin ja 34,1 prosentin (888) osalta 1–2,5 tuntia. Vastauksissa mainittiin yksi, jonka koulumatka kestää yli kolme tuntia ja 90 (3,5 %), joiden koulumatka kestää 2,5–3 tuntia. Erityisiä syitä ylityksille ei mainittu. Yli 2,5 tunnin koulumatkat alle 13-vuotiailla ovat lain vastaisia, joten kuntien on jatkossa kiinnitettävä huomiota siihen, että lakia noudatetaan.

Taulukossa 3.10.3.3. on esitetty yläkouluikäiset kuljetusoikeuden saaneet oppilaat matka-ajoittain.

Taulukko 3.10.3.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläkouluikäisten (luokat 7.-9. lk) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7–10) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen (Lähde: kysely)				
AVI-alue	yli 3 tuntia	2,5–3 tuntia	1–2,5 tuntia	alle tunnin
LSSAVI (n=68)	2	254	5933	3315
ESAVI (n=52)	1	329	6618	2521
ISAVI (n=41)	0	598	3374	1463
LAAVI (n=20)	**0**	**168**	**775**	**845**
LSAVI (n=42)	1	320	2369	2018
PSAVI (n=36)	0	349	2486	1919
Yhteensä	4	2018	21555	12081

Valtakunnallisesti tarkasteltuna yläkouluikäisiä kuljetusedun saaneita oppilaita oli 2,5-3 tunnin matka-ajoilla eniten yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 35,2, p<0.05) verrattuna pienempiin kuntiin. Vähiten 2,5–3 tunnin matka-aikoja oli maaseutumaisissa kunnissa (ka 2,9). Kuljetusedun saaneita yläkoulun oppilaita 1–2,5 tunnin matka-ajoilla oli myös eniten suuremmissa kunnissa. Muuttovoittokunnissa ko. oppilaita oli myös enemmän suhteessa muuttotappiokuntiin. Alle tunnin matka-ajoilla kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden tilanne noudatti samaa kaavaa kuin muillakin matka-ajoilla.

Lappilaisten kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–9) oppilaiden (N=1788) matkat kestävät tyypillisimmillään 47,3 prosentilla (845) alle tunnin ja 43,3 prosentin (775) osalta 1–2,5 tuntia. Kuljetuksen piirissä olleista oppilaista 9,4 prosenttia (168) matkusti 2,5 tuntia. Yhdenkään oppilaan matka ei kestänyt yli kolmea tuntia.

Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?

Suurin syy esi- ja perusopetuksen oppilaiden pitkille matka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka ja toiseksi suurin syy se, että julkinen liikenne on harvaa.

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin syitä pitkille matka-ajoille eri vastausvaihtoehdoin. Lapin alueen vastauksissa suurin syy sekä esi- ja perusopetuksessa pitkille matka-ajoille oli kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi suurin syy oli se, että julkinen liikenne on harvaa. Nämä syyt olivat Lapissa yhteneväiset muun Manner-Suomen kanssa. Kolmantena Lapin vastauksissa oli yhteiskuljetuksesta johtuva odotus. Kolmen ensimmäisen syyn jälkeen Lapin esi- ja perusopetuksen vastaukset erosivat toisistaan.

Esiopetuksessa neljännellä sijalla oli tilausliikenteen tarjoajien vähäinen määrä, viidennellä sijalla ongelmallinen kuljetusreitti, kuudennella sijalla hankalat keliolosuhteet ja seitsemännellä sijalla useiden eri liikennevälineiden käyttö matkan aikana.

Perusopetuksessa neljännellä sijalla oli ongelmallinen kuljetusreitti, viidennellä sijalla hankalat liikenneolosuhteet, kuudennella sijalla tilausliikenteen tarjoajien vähäinen määrä ja seitsemännellä sijalla useiden eri liikennevälineiden käyttö matkan aikana.

Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?

Lapissa koulukuljetuskustannukset ovat nousseet neljässä vuodessa keskimäärin noin 16,8 prosenttia. Vuosien 2020–2021 välillä kustannuksia ovat nostaneet koronatilanne ja yleinen kustannustason nousu.

Vuonna 2017 kyselyyn vastanneiden kuntien keskimääräiset kuljetuskustannukset olivat 695 949 euroa. Vuonna 2021 kuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa olivat keskimäärin 738 709 euroa. Nousua vuoteen 2017 verrattuna on siten 6,1 prosenttia. Taulukossa 3.12.3.1. on esitetty miten kuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa ovat muuttuneet vuodesta 2020 vuoteen 2021.

Taulukko 3.12.3.1. Kuntien kuljetuskustannusten muutos kyselyyn vastanneissa kunnissa vuodesta 2020 vuoteen 2021

Koulukuljetuskulujen prosentuaalinen muutos 2020–2021 (Lähde: kysely)	
AVI-alue	%
LSSAVI (n=67)	13,8
ESAVI (n=51)	13,4
ISAVI (n=41)	18,5
LAAVI (n=19)	**16,8**
LSAVI (n=41)	19,4
PSAVI (n=34)	17,6
Kaikki kunnat yhteensä	15,9

Lapin koulukuljetuskustannukset ovat nousseet vuodesta 2020 vuoteen 2021 16,8 %, mikä on yli Manner-Suomen keskiarvon 15,9 %.

Vuosi 2020 ei kuitenkaan ole hyvä vertailuvuosi, sillä pandemian aiheuttamat noin kaksi kuukautta kestäneet etäkoulujärjestelyt vuonna 2020 vaikuttivat koulukuljetuskustannuksiin oleellisesti. Toisaalta tiedonkeruu näyttää, että jos koulukuljetuskustannukset ovat johdonmukaisesti keskimäärin nousseet, ne eivät olleet vuonna 2020 laskeneet suhteessa etäopetusjakson pituuteen, johtuen mahdollisesti 0–3-luokkalaisten ja erityisen tuen päätöksen saaneiden oppilaiden koulukuljetuksista sekä kuljetusten väljyysvaatimuksista. Myös valtakunnallisesti pandemia-aika oli oleellinen vuonna 2020 koulukuljetuskustannuksiin vaikuttanut tekijä. Valtakunnallisesti toiseksi yleisin syy koulukuljetuskustannusten nousulle oli yleisten kustannusten nousu.

Kuljetuskustannusten muutoksiin pandemia-ajan säästön lisäksi oli myös muita syitä. Jonkin verran kuljetuskustannuksiin vaikuttivat uudet kilpailutukset ja mahdolliset liikennöitsijöiden vaihtumiset. Lisäksi syiksi mainittiin uusien oppilaiden vaativat kuljetusjärjestelyt, jotka olivat osin pitkiä ja tuli järjestää erillisillä taksikyydeillä sekä erityistä tukea tarvitsevien oppilaiden erilliskyydit. Myös väistötiloissa oleminen ja lukujärjestykset vaikuttivat koulukuljetuskustannuksiin. Jonkin verran oli jouduttu järjestämään niin sanottuja petokuljetuksia. Syyksi mainittiin myös se, että varhaiskasvatuksen esioppilaiden kuljetus tuli mukaan vuonna 2021.

Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma?

Suurimmassa osassa Lapin kuntia (85 %) on vahvistettu koulukuljetusten periaatteet tai suunnitelma.

Valtakunnallisesti tarkasteltuna suurimmassa osassa kuntia (89,6 %) on vahvistettu koulukuljetusten periaatteet/suunnitelma. Kyselyyn vastanneista kunnista 6 % ilmoittaa, että heillä ei ole ko. suunnitelmaa ja 4,5 % kunnista suunnitelma on tekeillä.

Lapissa suurin osa kyselyyn vastanneista kunnista, eli 17 kuntaa oli vahvistanut koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelman, jossa oli linjattu mm. koulukuljetusten harkinnanvaraiset myöntöperusteet. Yhdessä kunnassa tämä oli vielä tekeillä ja kahdessa kunnassa sitä ei ollut ollenkaan.

Onko kunnassanne koulutuskuljetuskoordinaattoria?

Taulukosta nähdään, että suurimmassa osassa kyselyyn vastanneista kunnissa ei ole varsinaista koulukuljetuskoordinaattoria. Yli 20 000 asukkaan kunnissa on koulukuljetuskoordinaattori useammin kuin alle 5 000 asukkaan kunnissa ($p<0.05$). Vastaavasti koulukuljetuskoordinaattori löytyy useammin kaupunkimaisesta kuin maaseutumaisesta kunnasta ($p<0.05$).

Taulukossa 3.13.3.1. on esitetty koulukuljetuskoordinaattoreiden esiintyminen kyselyyn vastanneissa kunnissa.

Taulukko 3.13.3.1. Koulukuljetuskoordinaattoreiden esiintyminen kyselyyn vastanneissa kunnissa

Onko kunnassanne koulukuljetuskoordinaattori? (Lähde: kysely).		
AVI-alue	Kyllä	Ei
LSSAVI (n=68)	23	48
ESAVI (n=56)	25	31
ISAVI (n=42)	12	30
LAAVI (n=20)	**6**	**14**
LSAVI (n=43)	11	32
PSAVI (n=36)	13	23
Yhteensä	90	178

Lapin alueen kunnista kuusi ilmoitti, että kunnalla on koulutuskuljetuskoordinaattori. Neljätoista kuntaa ilmoitti, että heillä ei ole koulutuskuljetuskoordinaattoria.

Kuka kunnassanne vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista?

Taulukossa 3.13.3.2. on esitetty AVI-alueittain kuka kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista.

Taulukko 3.13.3.2. Kuka kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista?

Onko kunnassanne koulukuljetuskoordinaattori? (Lähde: kysely).				
AVI-alue	koordinaattori	rehtori	sihteeri	joku muu
LSSAVI (n=71)	13	10	26	22
ESAVI (n=56)	15	6	10	25
ISAVI (n=42)	7	3	20	12
LAAVI (n=20)	**5**	**5**	**8**	**2**
LSAVI (n=43)	6	7	12	18
PSAVI (n=36)	7	10	11	8
Yhteensä	53	41	87	87

Taulukosta x nähdään, että koulukuljetuksista kyselyyn vastanneissa kunnissa vastaavat pääsääsääntöisesti sihteerit tai joku muu henkilö, joka ei ole koordinaattori tai rehtori. Kaupunkimaisissa kunnissa kuljetuksista vastaavat pääsääntöisesti koulukuljetuskoordinaattorit, kun taas maaseutumaisissa kunnissa kuljetuksista vastaavat joko sihteerit, jotkut muut (esim. sivistysjohtajat, opetuspäälliköt) tai rehtorit.

Lapin alueen kunnista viisi ilmoitti, että pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista vastaa koulutuskuljetuskoordinaattori. Viisi kuntaa ilmoitti, että pääsääntöisesti

koulukuljetusten koordinoinnista vastaa rehtori. Kahdeksan kuntaa ilmoitti, että pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista vastaa sihteeri. Kaksi kuntaa ilmoitti, että pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista vastaa sivistysjohtaja.

Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta?

Kyselyyn vastanneista Lapin kunnista 40 prosenttia kertoo keräävänsä palautetta koulukuljetuksista säännöllisesti tai melko säännöllisesti.

Kunnilta kysyttiin myös, että keräävätkö he säännöllisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan. Taulukossa 3.14.3.2. on esitetty AVI-alueittain säännöllisyys asteikolla 1–5.

Taulukko 3.14.3.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta?

Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta? (Lähde: kysely)	
AVI-alue	1=ei ollenkaan, 5=säännöllisesti
LSSAVI (n=71)	2,3
ESAVI (n=56)	2,3
ISAVI (n=42)	2,2
LAAVI (n=20)	**2,3**
LSAVI (n=43)	2,1
PSAVI (n=36)	2,7
Yhteensä	2,3

Taulukosta 3.14.3.1. nähdään, että asteikolla yhdestä viiteen kunnat antavat kysymykselle arvon 2,3. Palautetta kerätään siis jonkin verran. Kunnan koko näyttää olevan yhteydessä palautteen keräämiseen: alle 5 000 asukkaan kunnissa (ka. 2,2, $p<0.05$) palautetta kuljetusten piirissä olevilta tai heidän huoltajiltaan kerätään vähemmän kuin yli 50 000 asukkaan kunnissa (ka. 3,0). Tilanne on vastaavanlainen 10 000-20 000 asukkaan kunnissa (ka. 2,1, $p<0.05$) verrattuna yli 50 000 asukkaan kuntiin. Ainoastaan 6,7 % kyselyyn vastanneista kunnista kertoo keräävänsä palautetta koulukuljetuksista säännöllisesti.

Lapin alueen kyselyyn vastanneet kunnat keräsivät järjestelmällisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan jonkin verran. Lapin alueen kunnista neljä ilmoitti, että ei kerää ollenkaan palautetta koulukuljetuksista. Kahdeksan kuntaa ilmoitti keräävänsä harvoin. Seitsemän kuntaa ilmoitti, että kerää palautetta melko säännöllisesti ja yksi kunta ilmoitti keräävänsä palautetta säännöllisesti.

Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista?

Valtakunnallisesti avovastauksissa nostettiin esille huoli palvelujen tarjoajien määrän supistumisesta tulevina vuosina samoin kuin toimivan tarjouskilpailun aikaan saaminen harvaan asutuille alueille. Ajoneuvojen päästöjen puhtauden vaatimukset tulevat myös asettamaan kunnille haasteita tulevaisuudessa.

Lapin alueen vastauksissa esille nousivat kuljetuskustannusten nousu viimeisen vuoden aikana. Tässä yhteydessä mainittiin myös palveluntarjoajien vähäisyys, joka osaltaan vääristää kilpailua. Lisäksi pyrkimys tarjota saamenkielisille oppilaille saamenkielisiä kuljetuspalveluita on haastava.

Lisäksi yhä vähenevä reittiliikennelinjojen väheneminen. Vastauksissa tuotiin myös esille kuntien tarjoamista laajemmista palveluista. Kuljetuskustannukset sisältävät esimerkiksi myös ne oppilaat, joilla on oikeus kuljetukseen molempien vanhempien osoitteesta. Lisäksi esimerkiksi Tornion kuljetuskustannukset sisältävät Haaparannalla Kielikoulua käyvien koulukuljetukset.

Kunnat myös viestivät toiveesta, että kuljetusten määrärahoja tulisi korvamerkitä, koska ne vievät suuren osuuden perusopetukselle osoitetuista valtionosuuksista, ja se aiheuttaa epätasa-arvoa kuntien välillä.

Arviointiryhmä

Opetustoimen ylitarkastaja, dos. FT Toni Saarivirta, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Opetustoimen ylitarkastaja, FM Johanna Albert, Itä-Suomen aluehallintovirasto, Opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Erikoissuunnittelija, KM Tiina Mäkitalo, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Opetus- kulttuuritoimen vastuualue

Ylitarkastaja, KM Mari-Annika Hemmi, Lapin aluehallintovirasto, Opetus- kulttuuritoimen vastuualue

Yksikön päällikkö, FM Lea Karjomaa, Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Johtaja, KL Veijo Kosola, Pohjois-Suomen aluehallintovirasto, Opetus- kulttuuritoimen vastuualue

Överinspektör, TM Malin Eriksson, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Svenska enheten för bildningsväsendet

Tietolähteet

Esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuus, aluehallintovirastojen kunnille lähettämä webropol-kysely helmikuussa 2021.

Koulukuljetusopas 2007. Liikenneturva. Helsinki 2007.

Koulukuljetusopas 2021. Opetushallitus. https://www.oph.fi/sites/default/files/documents/Koulukuljetusopas.pdf, luettu 13.5.2022

Koulutiellä 2009. Savion kirjapaino. Kerava.

Kuntaliitto 2022. Suomen kaupungit ja kunnat. https://www.kuntaliitto.fi/tietotuotteet-ja-palvelut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat-ja-vaestotiedot, luettu 20.4.2022

OPH 2018. Kunnan velvollisuudet. http://www.oph.fi/koulutus_ja_tutkinnot/perusopetus/ruotsinkielinen_perusopetus_suomenkielisissa_kunnissa/kunnan_velvollisuudet, luettu 3.5.2018

Peruspalvelujen arviointi 2019: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2017: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2015: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2013: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Pöysti, L. 2011. Alakouluikäisten lasten ja heidän vanhempiensa kokemuksia koulumatkojen turvallisuudesta. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 112/2011.

Sjöström, M. & Lahtinen, J. & Svartsjö, M. 2022. Esi- ja perusopetuksen koulukuljetukset 2020. Suomen kuntaliitto ry. Helsinki 2022.

Tilastokeskus 2022a. Stat.fi:n tilastokanta. https://www.stat.fi/tilasto/kjarj, luettu 20.4.2022

Tilastokeskus 2022b. Kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021. Ostoaineisto.

Turpeinen, S. & Lakanen, L. & Hakonen, H. Havas, E. & Tammelin, T. 2013. Matkalla kouluun. Peruskoululaisten koulumatkat ja aktiivisten kulkutapojen edistäminen. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 271. Waasa Graphics Oy. Vaasa 2013.

Vipunen 2022. Esi- ja perusopetuksen sekä lisäopetuksen oppilaat maakunnittain.

Kuvat ja taulukot

Kuvio 3.6.3.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä vuona 2013, 2015, 2017 ja 2021

Taulukko 3.8.3.1. Kyselyyn vastanneiden kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät suhteessa matkoihin

Taulukko 3.9.3.1. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1.-6. lk) oppilaiden koulumatkat

Taulukko 3.9.3.2. Kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7.-10. lk) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan

Taulukko 3.10.3.1. Esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Taulukko 3.10.3.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1.-6. lk) oppi-

laiden koulumatkat ajan suhteen

Taulukko 3.10.3.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläkouluikäisten (luokat 7.-9. lk) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen

Taulukko 3.12.3.1. Kuntien kuljetuskustannusten muutos kyselyyn vastanneissa kunnissa vuodesta 2020 vuoteen 2021

Taulukko 3.13.3.1. Koulukuljetuskoordinaattoreiden esiintyminen kyselyyn vastanneissa kunnissa

Taulukko 3.13.3.2. Kuka kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista?

Taulukko 3.14.3.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta?

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Lounais-Suomen aluehallintovirasto

Sisällys – Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Lounais-Suomen aluehallintovirasto

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset 87
Arviointiasetelma 88
Johdanto 88
Toimintaympäristö 88
Tiivistelmä 89
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä? 90
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)? 90
Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat? 90
Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat? 91
Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti? 91
Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille? 92
Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä? 92
Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma? 93
Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta? 93
Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista? 93
Arviointiryhmä 94
Tietolähteet 94
Kuvat ja taulukot 94

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

Johtopäätökset

Arvioinnin tuloksia voidaan pitää suuntaa antavina. Tilastoinnin ja toisaalta kyselyvastausten yksityiskohdista johtuen absoluuttisissa luvuissa on eroja, mutta suuri kuva ja muutosten suunnat käyvät kuitenkin kokonaisuudesta hyvin ilmi.

- Kuljetusoppilaiden määrä on laskenut Lounais-Suomessa tarkastelujaksolla 2013–2021 hieman alle viisi prosenttia ja oli vuonna 2021 21,4 prosenttia. Tämä kehitys on yhteneväinen Manner-Suomen kanssa.
- Koulukuljetusten kustannukset ovat nousseet vuodesta 2020 vuoteen 2021 19,4 prosenttia, mitä voi pitää merkittävänä nousuna. Kuljetuskustannukset ovat kuitenkin alhaisemmat kuin Manner-Suomessa keskimäärin.
- Koulukuljetusmatka oli lähes puolella esikoululaisista, alakoulun oppilaista ja yläkoulun oppilaista 5–10 kilometriä, mikä vastaa Manner-Suomen tilannetta. Yli 50 kilometrin kuljetusmatka oli kahdella alakoulun ja yhdellä yläkoulun oppilaalla.
- Koulukuljetus kesti 70 prosentilla esikoululaisista ja 55 prosentilla alakoululaisista alle tunnin. Yläkoululaisista puolella koulukuljetus kesti 1–2,5 tuntia, mikä selittyy harvemmalla yläkouluverkolla. Yhdellä yläkoulun oppilaalla koulumatka kesti yli perusopetuslain 32 § 2 momentin enimmäisrajan, mihin kunta ilmoitti syyksi pitkän koulumatkan.
- Vain yhdellä vastanneista kunnista ei ollut vahvistettuja koulukuljetusten periaatteita tai suunnitelmaa eli tilanne on kokonaisuudessaan hyvä.
- Lounais-Suomen kyselyyn vastanneissa kunnissa oppilailta ja huoltajilta kerättiin palautetta hieman vähemmän kuin Manner-Suomessa keskimäärin. Vain yksi kunta raportoi keräävänsä palautetta säännöllisesti ja 16 kuntaa ei kerännyt sitä lainkaan.
- Yhteistyö tulevien hyvinvointialueiden kanssa herätti huolta myös kuljetusten osalta, sillä joissain kunnissa on rakennettu toimivia käytäntöjä sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetusten kanssa.
- Lakisääteistä viiden kilometrin rajaa koulukuljetusetuuden myöntämiselle pidettiin esioppilaalle kohtuuttomana.

Toimenpide-ehdotukset

- Kunnat eivät edelleenkään kerää säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilaita tai heidän huoltajiltaan. Aluehallintovirastot suosittelevat, että kunnat kehittäisivät toimivan järjestelmän palautteen säännölliselle keräämiselle tai että kunnat keräisivät palautetta oppilailta ja heidän huoltajiltaan edes aika ajoin.
- Kuntien on huolehdittava, että koulukuljetukset toteutuvat lainsäädännössä säädettyjen maksimiaikojen puitteissa. Vaikka tämä saattaa olla jossain tilanteissa haastavaa, niin kyse on kuitenkin viime kädessä lasten ja nuorten oikeuksista.
- Yhteistyön ja toimivien käytäntöjen jatkuminen tulee varmistaa kuljetuksissa myös hyvinvointialueiden aloitettua toimintansa.
- Koulukuljetusetuuden kilometrirajaa tulee harkita tarkistettavaksi lainsäädännös-

sä esioppilaiden kohdalla.
- Koulukuljetusten suunnitteluun ja koordinointiin on osoitettava riittävä henkilöstöresurssi.

Arviointiasetelma

Arviointiasetelma vain valtakunnalliseen osioon, katso sivu 14

Johdanto

Johdantoteksti vain valtakunnalliseen osioon, katso sivu 15

Lähitulevaisuuden näkymät

Kuljetusoppilaiden määrä Lounais-Suomessa on laskenut tasaisesti vuodesta 2013 alkaen, ja tämä vastaa Manner-Suomen kehitystä.

Syntyvyys on laskenut molemmissa maakunnissa; vuonna 2015 Satakunnassa syntyi 2 013 lasta ja Varsinais-Suomessa 4 592 lasta, kun vuonna 2020 lapsia syntyi Satakunnassa enää 1 515 ja Varsinais-Suomessa 3 851. Syntyvyyden lasku pysähtyi vuonna 2020, mutta on mahdotonta ennustaa, onko kyseessä pysyvä vai tilapäinen muutos.

Kuntien välinen nettomuutto oli aikajanalla 2015–2020 Varsinais-Suomen osalta positiivinen, ja maakuntaan muutti 6 186 asukasta. Satakunta sen sijaan oli koko tarkastelukauden muuttotappioinen, ja sieltä muutti pois 4 715 henkilöä.

Lounais-Suomessa lakkautettiin vuosina 2019–2021 yhteensä 10 perusopetuksen koulua. Näistä seitsemän sijaitsi Varsinais-Suomessa ja kolme Satakunnassa. Keskustaajaman ulkopuolella sijaitsevan koulun lakkauttaminen ei kuitenkaan merkitse automaattisesti kuljetusoppilaiden määrän lisääntymistä, koska kyläkoulujen oppilaat ovat jo lähtökohtaisesti usein kuljetusoppilaita. Oletettavaa kuitenkin on, että koulumatkan pituus ja kesto muuttuvat koulua vaihdettaessa.

Lähitulevaisuutta arvioitaessa voidaan olettaa, että syntyvyyden laskiessa ja oppilasmäärien vähentyessä kuljetusoppilaiden määrä jatkaa edelleen laskuaan, mutta mm. kouluverkon muutosten takia kuljetusoppilaiden määrä suhteessa oppilaiden kokonaismäärään kasvaa.

Toimintaympäristö

Lounais-Suomessa oli vuonna 2021 yhteensä 44 kuntaa, joista 17 sijaitsi Satakunnassa ja 27 Varsinais-Suomessa. Lounais-Suomen osuus koko Manner-Suomen 293 kunnasta on 15 prosenttia.

Lounais-Suomen kunnista eniten oli alle 5 000 asukkaan kuntia (35 %) ja toiseksi yleisimmin 5 001–10 000 asukkaan (30 %) kuntia. Keskikokoisia 10 001–20 000

asukkaan kuntia on 19 prosenttia ja suurehkoja 20 001–50 000 asukkaan kuntia 9 prosenttia. Yli 50 000 asukkaan kuntia oli kolme eli Turku, Pori ja Salo (7 %).

Lounais-Suomen kuntien väkiluku on pääosin laskenut, yhteensä 25 kunnassa (58 %). Väkiluku on kasvanut 11 kunnassa (26 %) ja samana se on pysynyt seitsemässä kunnassa (16 %).

Lounais-Suomessa oli Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2021 278 peruskoulua (13,3 % Manner-Suomen kouluista), joissa oli kaikkiaan 66 067 oppilasta (11,8 % Manner-Suomen oppilaista). Lisäksi Lounais-Suomessa toimi vipunen.fi-tietokannan mukaan 10 erityiskoulua, joista kuusi Varsinais-Suomessa ja neljä Satakunnassa. Kouluissa oli oppilaita noin 1200, mikä oli 28 prosenttia Manner-Suomen erityiskoulujen oppilaista.

Lounais-Suomessa järjestettiin opetusta pelkästään suomeksi 37 kunnassa (86 %), ja sekä suomeksi että ruotsiksi kuudessa kunnassa (14 %). Pelkästään ruotsiksi ei annettu opetusta yhdessäkään alueen kunnassa.

Tiivistelmä

Aluehallintovirastot lähettivät tammikuussa 2022 kunnille kyselyn esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin. Kyselyyn tuli vastauksia koko Manner-Suomesta kaiken kaikkiaan 268, jolloin vastausprosentiksi muodostui 91,5. Koko Manner-Suomen tuloksia käsitellään valtakunnallisessa raportissa. Lounais-Suomen 44 kunnasta 43 kuntaa vastasi kyselyyn: näistä 27 oli Varsinais-Suomesta ja 16 Satakunnasta eli vastausprosentti oli 97,7.

Kuntia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan kuljetusoppilaiden lukumäärät matkojen pituuden ja keston mukaan. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin koulukuljetuksiin liittyvien kustannusten kehittymistä ja niihin yhteydessä olevia tekijöitä sekä koulukuljetuksiin liittyvän palautteen keräämistä.

Lounais-Suomen tulokset noudattivat pääasiassa valtakunnallisia tuloksia, eikä kuljetusmatkojen pituuksissa tai kestossa esiintynyt suuria poikkeamia verrattuna Manner-Suomen tuloksiin. Kuljetusoppilaiden prosentuaalinen määrä oli Manner-Suomen keskiarvoa hieman suurempi, mutta määrä on laskenut vuosi vuodelta, mikä vastaa valtakunnallista kehitystä. Kuljetuskustannukset olivat Lounais-Suomessa Manner-Suomen keskimääräistä kustannusta alhaisemmat, mutta ne olivat prosentuaalisesti kohonneet eniten tarkastelujaksolla 2020−2021 verrattuna kaikkiin aluehallintovirastojen alueisiin.

Kyselyn tulosten perusteella kunnat eivät kerää säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilaita tai heidän huoltajiltaan. Lisäksi joissain tapauksissa, tosin harvoin, koulukuljetukset ylittävät lainsäädännön asettaman maksimirajan. Myös koulukuljetuksien suunnitteluun ja koordinointiin osoitettu henkilöstöresurssi oli vastausten mukaan monin paikoin puutteellinen.

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?

Lounaissuomalaisista peruskoululaisista 21,4 prosenttia eli useampi kuin joka viides oli kuljetusedun piirissä. Määrä on jonkin verran muuta Manner-Suomea (13,6 %) korkeampi. Kuitenkin kuljetusoppilaiden määrä on laskenut alueella vuosi vuodelta, mikä noudattaa valtakunnallista suuntausta (kuvio 3.4.3.).

Kuljetusmuotona oli yleisimmin linja-auto (49,2 %) ja toiseksi yleisimpänä taksi (42,8 %).

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)?

Lounais-Suomessa oli vuonna 2021 myönnetty riittävä avustus maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona yhdessä kunnassa yli 50 prosentille, kahdessa kunnassa 40–49 prosentille, yhdessä kunnassa alle 30–39 prosentille, kuudessa kunnassa alle 1–9 prosentille ja 33 kunnassa alle prosentille kuljetusoikeuden piirissä olevista oppilaista. Valtakunnallisesti 84,3 prosenttia kunnista ilmoitti, että avustuksen piirissä oli vuonna 2021 alle prosentti oppilaista. Lounais-Suomessa luku on Manner-Suomen keskiarvoa pienempi, sillä 76,7 prosenttia kunnista ilmoitti alle prosentin oppilaista olevan avustuksen piirissä. Maakuntien välillä oli kuitenkin merkittävä ero, sillä Satakunnassa 86 prosenttia vastanneista kunnista ilmoitti vain alle prosentin saavan avustusta maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona, kun Varsinais-Suomessa prosentti oli 70,4.

30–49 prosentille oppilaista riittävän avustuksen maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona myöntäneet kunnat olivat asukasmäärältään pieniä mutta pinta-alaltaan asukaslukuun suhteutettuna suuria maaseutumaisia kuntia, ja yli puolelle oppilaista riittävän avustuksen maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona myöntänyt kunta lisäksi saaristokunta.

Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?

Suurimmalla osalla (45,5 %) lounaissuomalaisista esioppilaista, jotka ovat kuljetusoikeuden piirissä, koulumatkan pituus oli 5–10 kilometriä, mikä vastaa Manner-Suomen tilannetta. Toiseksi eniten kuljetaan 10–20 kilometrin (22,9 %) ja kolmanneksi eniten (17,9 %) 3–5 kilometrin matkoja. Yli 50 kilometrin koulumatkaa ei ollut yhdelläkään esioppilaalla. Alle kolmen kilometrin matkalle oli myönnetty kuljetusetuus 10,2 prosentille esikoululaisista.

Pisimmät kuljetusmatkat (20–50 km) sijoittuvat esioppilailla pääasiassa Satakuntaan

(84 %), mikä selittyy pitkälti Satakunnan Varsinais-Suomen suuremmilla ja/tai harvempaan asutuilla kunnilla.

Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?

Lähes puolella (48,6 %) lounaissuomalaisista alakoululaisista koulukuljetusmatkat olivat kyselyyn vastanneilla tyypillisimmillään 5–10 kilometrin pituisia. Hieman yleistäen voi sanoa, että joka viides kuljetusoikeuden piirissä oleva alakoululainen kulki 3–5 kilometrin matkan (22,8 %). 16,3 prosentilla matka oli 10–20 kilometriä, ja 1,6 prosentilla kuljetusoppilaista oli koulumatkaa 20–50 kilometriä. Kahdella alakoululaisella kuljetusoppilaalla oli taitettavanaan yli 50 kilometrin matka. Lyhyisiin alle kolmen kilometrin matkoihin oli myönnetty kuljetusetuus 10,7 prosentille alakoululaisista kuljetusoppilaista.

Lounaissuomalaisten yläkoululaisten koulukuljetusmatkat olivat kyselyyn vastanneilla tyypillisimmillään 5–10 kilometrin pituisia (46,5 %). Seuraavaksi eniten oppilaita oli koulukuljetuksessa 10–25 kilometrin matkan (37,2 %). 3–5 kilometrin kuljetuksissa oli neljä prosenttia oppilaista. 10,8 prosentilla yläkoulun oppilaista koulumatka oli 20–50 kilometriä, ja yli 50 kilometrin matka oli kolmella oppilaalla. Lyhyitä alle kolmen kilometrin kuljetuksia oli myönnetty 1,5 prosentille yläkouluikäisistä oppilaista.

Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?

Lounaissuomalaisten kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden koulumatkat kestivät tyypillisimmillään alle tunnin (69,6 %). Yhdenkään esioppilaan koulumatka ei ylittänyt 2,5 tuntia, joten 30,4 prosenttia esikoululaisista käytti koulumatkaan 1–2,5 tuntia (194 oppilasta). 1–2,5 tunnin kestoiset matkat painottuivat muutamaan pinta-alaltaan laajaan kuntaan sekä Satakunnassa että Varsinais-Suomessa.

Lounaissuomalaisten kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden matkat kestävät tyypillisimmillään alle tunnin (54,8 %), ja matkan kesto oli 1–2,5 tuntia 44,8 prosentilla oppilaista. 25 alakoulun oppilaalla koulumatka kesti yli perusopetuslain 32 § 2 momentin enimmäisrajan 2,5 tuntia ja yhdellä yli kolme tuntia. Syiksi ylityksille on mainittu mm. julkisen liikenteen riittämättömyys reiteillä ja kuljetukset toisen kunnan alueelta.

Lounaissuomalaisten kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–9) oppilaiden matkat kestävät tyypillisimmillään 1–2,5 tuntia (50,3 %). Alle tunnin matka kesti 42,9 prosentilla oppilaista. Yhden oppilaan matka kesti yli kolme tuntia eli ylitti perusopetuslain 32 § 2 momentin enimmäisrajan, ja kunta ilmoitti syyksi pitkän koulumatkan.

Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin syitä pitkille matka-ajoille eri vastausvaihtoehdoin. Esiopetuksessa yleisimmät syyt olivat yhteiskuljetuksista johtuva odotus, kilometreissä pitkä koulumatka ja harva julkinen liikenne. Perusopetuksen pitkille matka-ajoille yleisin syy oli kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi suurimmaksi syyksi raportoitiin yhtäläisesti harvaa julkista liikennettä, yhteiskuljetuksista aiheutuvaa odotusta ja ongelmallista kuljetusreittiä. Nämä syyt olivat yhteneväiset muun Manner-Suomen kanssa.

Lounais-Suomen kunnat toivat avovastauksissaan lisäksi esille, että esiopetus on haasteellista rytmittää muihin koulukuljetuksiin, ja myös lautta- ja lossiyhteydet saaristokunnissa aiheuttavat haasteita. Samoin yksityisteiden talvikunnossapito ja teiden kunto nähtiin syinä pitkille matka-ajoille. Joissain tapauksissa samassa kuljetuksessa oli useamman koulun oppilaita, mikä aiheutti haasteita lukujärjestysten yhteensovittamiseen ja siten kuljetusten järjestämiseen.

Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?

Vuonna 2017 kaikkien kyselyyn vastanneiden kuntien keskimääräiset kuljetuskustannukset olivat 695 949 euroa. Vuonna 2021 kuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa olivat keskimäärin 738 709 euroa. Nousua vuoteen 2017 verrattuna on siten 6,1 prosenttia. Vuodesta 2020 vuoteen 2021 koulukuljetuskustannukset nousivat Manner-Suomessa 15,9 prosenttia.

Lounais-Suomen kunnissa koulukuljetuskustannukset olivat vuonna 2020 keskimäärin 487 102 euroa vuodessa, ja vuonna 2021 keskimäärin 581 762 euroa eli nousua oli 19,4 prosenttia (Satakunta 21 % ja Varsinais-Suomi 18,6 %). Manner-Suomen kuntien kuljetuskustannukset olivat v. 2021 keskimäärin 738 709 euroa vuodessa, eli Lounais-Suomessa kuljetuskustannukset olivat alhaisemmat verrattuna Manner-Suomen keskiarvoon, vaikka prosentuaalista nousua olikin enemmän. Vertailussa kaikkien aluehallintovirastojen alueisiin kuljetuskustannukset olivat nousseet eniten Lounais-Suomessa ja erityisesti Satakunnassa.

Kuljetuskustannuksissa on varsin huomattava nousu vuodesta 2020 vuoteen 2021. Vertailussa on kuitenkin otettava huomioon pandemian aiheuttamat etäkoulujärjestelyt vuonna 2020, joista syntyi säästöä kuljetuskustannuksiin. Muina syinä kustannusten nousuun raportoitiin kuljetusoppilaiden määrän muuttuminen ja yleinen kuljetuskustannusten nousu.

Kuljetuskustannusten muutoksiin mainittiin myös muita syitä, mm. erityistä tukea tarvitsevien oppilaiden erilliskyydit. Jonkin verran oli jouduttu järjestämään niin sanottuja petokuljetuksia. Myös uudet kilpailutukset ovat nostaneet kustannuksia.

Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma?

Suurin osa kyselyyn vastanneista lounaissuomalaisista kunnista, eli 42 kuntaa, oli vahvistanut koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelman, jossa oli linjattu mm. koulukuljetusten harkinnanvaraiset myöntöperusteet. Vain yhdellä kunnalla ei ollut kyseistä suunnitelmaa eikä sitä myöskään ollut tekeillä.

Koulukuljetuskoordinaattoreita Lounais-Suomessa oli 11 kunnassa. Kunnan koko ei kuitenkaan ollut merkityksellinen tekijä, vaan koulukuljetuskoordinaattoreita raportoitiin olevan kaiken kokoisissa kunnissa. Koulukuljetuksia koordinoi Lounais-Suomessa selkeästi yleisimmin, 12 kunnassa, sihteeri. Seitsemässä kunnassa koulukuljetuksia koordinoi rehtori ja 18 kunnassa joku muu, esimerkiksi sivistysjohtaja tai liikennöitsijä.

Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta?

Lounais-Suomen kyselyyn vastanneet kunnat keräsivät järjestelmällisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan jonkin verran. Tulos oli hieman alle Manner-Suomen keskiarvon ja aluehallintovirastojen alhaisin, mutta ero oli varsin pieni (keskiarvo 2,3, Lounais-Suomen aluehallintovirasto 2,1 ja Pohjois-Suomen aluehallintovirasto 2,7).

Ainoastaan yksi kunta keräsi palautetta säännöllisesti ja kuusi kuntaa melko säännöllisesti. Silloin tällöin palautetta keräsi kuusi kuntaa ja harvoin 13 kuntaa. 16 kuntaa ei kerännyt palautetta ollenkaan.

Yhteenvetona voidaan todeta, että Lounais-Suomessa enemmistö kunnista kerää palautetta koulukuljetusten oppilailta ja huoltajilta harvoin tai ei lainkaan.

Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista?

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin myös, että onko kuljetusetua koulu-matkalle myönnetty matkan vaarallisuuden perusteella. Yleisin syy matkan vaarallisuuden perusteella myönnettyyn kuljetusetuun on vilkas liikenne. Seuraavaksi yleisimmin etuus on myönnetty tien korkean nopeusrajoituksen ja kevyen liikenteen järjestelyjen takia. Petoeläimet ovat olleet tärkein syy vaarallisuuden perusteella myönnettyihin kuljetusetuuksiin kahdeksassa Varsinais-Suomen ja neljässä Satakunnan kunnassa. Yksittäisinä mainintoina esiintyi mm. mutkainen tie, tasoristeys ja terveydelliset perusteet. Myös tien valaistus on ollut perusteena etuudelle. Useat kunnat ilmoittivat käyttävänsä matkan vaarallisuuden arvioimisessa Koululiitu-ohjelmaa, jossa vaarallisuutta arvioidaan kokonaisriskiarvojen perusteella ikäluokittain.

Henkilöresurssipula nousi esille useammassa avovastauksessa. Tämä näkyy erityisesti kilpailutusten toteuttamisessa ja muuttuvissa reiteissä, joita aiheuttavat lukuvuoden aikana tapahtuvat asuinpaikan muutokset ja erilaiset tilapäiskuljetukset.

Yhteistyö sosiaalipalvelujen kanssa koettiin hankalaksi mm. sijoitettujen lasten kuljetusten osalta. Joissain vastaajissa herätti epävarmuutta, miten asia hoidetaan hyvinvointialueiden kanssa. Pohdintaa aiheutti mm. tiedon siirtyminen kunnasta hyvinvointialueelle, ja se kenelle kustannukset kuuluvat. Huolta aiheutti myös koulukuljetusten ja sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetusten osalta syntyneiden hyvien yhteistyökäytäntöjen ja niistä saatujen säästöjen jatko.

Vastauksissa nousi esille myös etuuden saamisen lakisääteinen viiden kilometrin raja jo esioppilaille, mitä pidettiin 6-vuotiaalle kohtuuttomana, ja nähtiin, että ainakin 5-vuotiaiden kokeiluesiopetusta koskevat kuljetusta koskevat säädökset pitäisi määritellä ehdottomiksi niin, että huoltajat vastaavat kyydeistä. Toisaalta tuotiin myös esille, että monet kunnat ovat jo omalla päätöksellään laskeneet esioppilaiden kilometrirajaa, minkä nähtiin osoittavan, että lainsäädäntö ei ehkä ole asian osalta ajan tasalla ja sitä tulisi tarkastella.

Arviointiryhmä

Yksikön päällikkö, FM Lea Karjomaa,
Lounais-Suomen aluehallintovirasto, opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Tietolähteet

Tilastokeskus

Vipunen

Esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuus, aluehallintovirastojen kunnille lähettämä webropol-kysely helmikuussa 2022.

Peruspalvelujen arviointi 2017: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Tilastokeskus 2022a. Stat.fi:n tilastokanta. https://www.stat.fi/tilasto/kjarj, luettu 20.4.2022

Tilastokeskus, 2022b: Kuljetusoikeuden piirissä olevien esi- ja peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021. Ostoaineisto.

Kuvat ja taulukot

-

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto

Sisällys – Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset 97
Arviointiasetelma 98
Johdanto 98
Toimintaympäristö 98
Tiivistelmä 99
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä? 100
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)? 101
Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat? 101
Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat? 102
Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti? 103
Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille? 104
Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä? 105
Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma? 105
Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta? 106
Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista? 107
Arviointiryhmä 107
Tietolähteet 107
Kuvat ja taulukot 107

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

Johtopäätökset

- Kuljetusoppilaiden määrä on laskenut Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueella edelliseen koulukuljetusten arviointikertaan verrattuna. Vuonna 2021 Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston (LSSAVI) alueen kunnissa oli yhteensä 29 916 kuljetusoikeuden saanutta oppilasta, mikä oli 22,6 prosenttia koko alueen perusopetuksen oppilasmäärästä. Vuonna 2013 Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli 25,9 prosenttia perusopetuksen oppilasmäärästä.
- Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen maakunnista koulukuljetusten kustannukset ovat nousseet eniten vuosina 2020–2021 Keski-Pohjanmaalla (27,9 %). Manner-Suomessa kustannukset ovat samana aikana nousseet keskimäärin 15,9 %. Eniten kuljetuskustannuksia on nostanut vallinnut koronatilanne ja yleinen kustannustason nousu.
- Päivittäinen koulumatka kuljetusedun saaneilla esiopetuksen oppilailla kestää pääsääntöisesti alle tunnin. Ala- ja yläkouluikäisten kuljetusedun saaneiden oppilaiden koulumatkat kestävät pidempään (useimmiten 1–2,5 tuntia). Yleisin syy pitkille koulumatka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi yleisin syy pitkille matka-ajoille on harva julkinen liikenne. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kilometreissä pitkä matka on puolestaan merkittävämpi syy pitkille matka-ajoille kuin kaupunkimaisissa kunnissa. Kuntien vastausten perusteella kunnissa on oppilaita, joiden päivittäinen koulumatka ylittää lain sallimat aikarajat. Kuntien on jatkossa kiinnitettävä huomiota siihen, että koulukuljetukset toteutuvat lain määräämissä puitteissa.
- Suurimmalla osalla Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnilla on vahvistettu koulukuljetusten perusteet tai suunnitelma.
- Koulukuljetuksista kerätään eniten säännöllistä palautetta Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa Keski-Suomessa. Vähiten säännöllistä palautetta kerätään Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla.

Toimenpide-ehdotukset

- Kunnat eivät edelleenkään kerää säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilaita tai heidän huoltajiltaan. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto suosittelee, että kunnat kehittäisivät toimivan järjestelmän palautteen säännölliselle keräämiselle tai että kunnat keräisivät palautetta oppilailta ja heidän huoltajiltaan edes aika ajoin.
- Kuntien on huolehdittava, että koulukuljetukset toteutuvat lainsäädännössä säädettyjen maksimiaikojen puitteissa. Vaikka tämä saattaa olla jossain tilanteissa haastavaa, niin kyse on kuitenkin viime kädessä lasten ja nuorten oikeuksista.

Arviointiasetelma

Arviointiasetelma vain valtakunnalliseen osioon, katso sivu 14

Johdanto

Johdantoteksti vain valtakunnalliseen osioon, katso sivu 15

Lähitulevaisuuden näkymät

Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärä on laskenut vuosi vuodelta koko maassa. Eniten kuljetusoikeuden omaavia oppilaita on maaseutumaisissa kunnissa, joissa on myös kilometreissä pisimmät matkat verrattuna muihin kuntatyyppeihin. Vaikka ikäluokat ovat pienentyneet, maaseutumaisten kuntien kuljetusoppilaiden osuus pysyy tulevaisuudessakin suhteellisesti suurimpana. Kouluverkkojen supistaminen ja joukkoliikenteen reittien vähentyminen pitävät kuitenkin jatkossakin koulukuljetusten määrän korkeana.

Toimintaympäristö

Perusopetus

Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2021 koko Suomessa oli toiminnassa 2 085 peruskoulua, joissa oppilaita oli yhteensä 559 557. Erityiskouluja oli toiminnassa 60. Viimeisen kymmenen vuoden aikana keskimääräisellä oppilasmäärällä mitattuna peruskoulut ovat kasvaneet suuremmiksi yksiköiksi, eli oppilaita on enemmän yhdessä yksikössä. Manner-Suomen kuntien lukumäärä edellisestä aluehallintovirastojen peruspalvelujen arvioinnista on vähentynyt yhdellä (Tilastokeskus 2022a, Kuntaliitto 2022, Peruspalvelujen arviointi 2020).

Perusopetuksen oppilasmäärät aluehallintovirastoalueittain on esitetty taulukossa 3.4.5.1.

Taulukko 3.4.5.1. Perusopetuksen oppilasmäärät vuonna 2021 aluehallintovirastoalueittain. Tilastokeskus 2022a.

AVI-alue	Perusopetuksen oppilaat 2021
Etelä-Suomi	235295
Lounais-Suomi	66067
Itä-Suomi	49541
Länsi- ja Sisä-Suomi	132465
Pohjois-Suomi	58891
Lappi	17298
Yhteensä	559557

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen maakuntien perusopetuksen oppilasmäärät ovat viimeisen kahden vuoden aikana nousseet 4 755 oppilaalla (Peruspalvelujen arviointi 2019).

Aluehallintovirastojen kysely kunnille

Aluehallintovirastot lähettivät tammikuussa 2022 kunnille kyselyn esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin. Kyselyyn tuli vastauksia kaiken kaikkiaan 268, jolloin vastausprosentiksi muodostui 91,5. Kyselyn tuloksia voidaan siten pitää varsin edustavina ja kattavina, vaikka vastauksia ei jokaisesta kunnasta saatukaan. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnista kyselyyn vastasi 71 kuntaa 85:stä.

Kuntia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan kuljetusoppilaiden lukumäärät matkojen pituuden ja keston mukaan. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin koulukuljetuksiin liittyvien kustannusten kehittymistä ja niihin yhteydessä olevia tekijöitä sekä koulukuljetuksiin liittyvän palautteen keräämistä. Kyselystä saatuihin tietoihin yhdistettiin vastanneiden kuntien osalta myös Tilastokeskuksen tietoja kuntien kuntatyypeistä. Aineisto on käsitelty Excelillä ja SPSS-ohjelmalla korrelaatioita, ristiintaulukointia ja varianssianalyysiä hyödyntäen. Tilastollisesti merkitsevät erot on esitetty 0.05 merkitsevyystasolla ($p<0.05$).

Kyselyyn vastanneista Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnista (n=71) valtaosa (63,4 %) on maaseutumaisia kuntia. Taajaan asuttuja kuntia kyselyyn vastanneista on 25,4 % ja kaupunkimaisia 11,3 %. Suurimmassa osassa kunnista (46,5 %) asuu alle 5 000 asukasta. Yli 50 000 asukkaan kuntia aineistossa on kolme (4,2 %).

Vuodesta 2020 vuoteen 2021 tultaessa peräti 67,6 % Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnista ilmoittaa väkilukunsa laskeneen. Vastaavasti 21,1 % kyselyyn vastanneista kunnista ilmoittaa väkilukunsa kasvaneen samana ajanjaksona. Pääosassa kyselyyn vastanneissa Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa opetuskielenä on suomi (84,5 %). Suomeksi ja ruotsiksi opetusta tarjoavia kuntia on aineistossa 11,3 % kyselyyn vastanneista kunnista.

Tiivistelmä

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto arvioi tässä raportissa Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan, Keski-Suomen, Pirkanmaan ja Pohjanmaan kuntien esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuutta koskien vuotta 2021. Arviointi perustuu pääosin aluehallintovirastojen kunnille lähettämään kyselyyn (n=268) Manner-Suomen kunnille ja Tilastokeskukselta hankittuun aineistoon kuljetusoppilaiden määristä. Edellisen kerran aluehallintovirastot arvioivat koulukuljetusten toimivuutta neljä vuotta sitten. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnista vuotta 2021 koskevaan kyselyyn vastasi 71 kuntaa.

Eniten kuljetusoikeuden saaneita oppilaita suhteessa perusopetuksen oppilasmäärään on Pohjanmaalla (30,1 %) ja vähiten puolestaan Pirkanmaalla (14,8 %). Päivittäinen

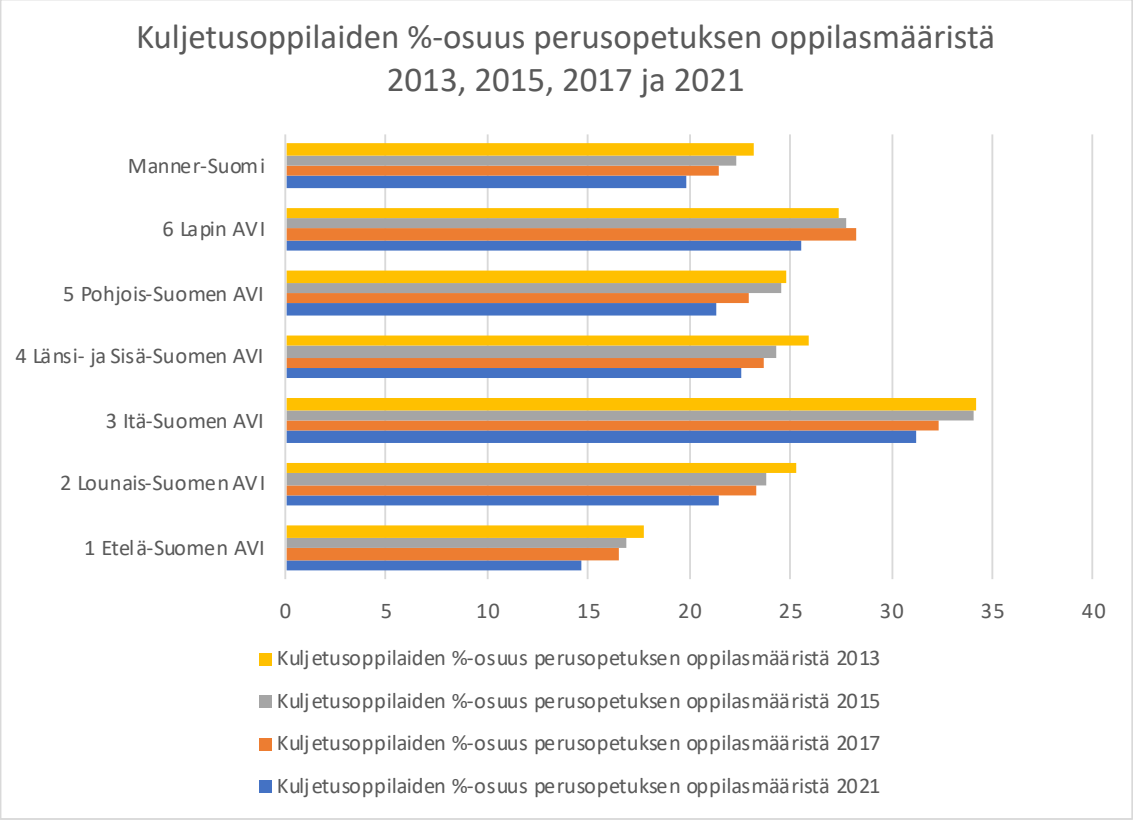
koulumatka kuljetusedun saaneella esiopetuksen oppilaalla kestää pääsääntöisesti alle tunnin. Ala- ja yläkouluikäisten kuljetusedun saaneiden oppilaiden koulumatkat kestävät vastaavasti useimmiten 1–2,5 tuntia. Suurin syy pitkille koulumatka-ajoille on kilometreissä pitkä koulumatka. Toiseksi yleisin syy pitkille matka-ajoille on harva julkinen liikenne. Arvioinnin matka-aikoja koskevaan osuuteen on tosin suhtauduttava tietyin varauksin ja tuloksia voidaan pitää suuntaa antavina. Tarkkojen lukujen antaminen on kunnille haastavaa, koska matka-ajat voivat vaihdella huomattavastikin oppilaiden lukuvuoden aikana.

Suurimmalla osalla Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnilla on vahvistettu koulukuljetusten perusteet tai suunnitelma. Koulukuljetuksista kerätään eniten säännöllistä palautetta Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa Keski-Suomessa. Vähiten säännöllistä palautetta kerätään Keski-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla.

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?

Kuljetusoppilaiden määrä on Suomessa laskenut vuosi vuodelta. Kuvassa 3.6.5.1. on esitetty, miten tilanne on kehittynyt koko maassa vuodesta 2013 lähtien.

Kuvio 3.6.5.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä vuonna 2013, 2015, 2017 ja 2021. Lähde: Tilastokeskus 2022b ja Peruspalvelujen arviointi 2017.



Myös Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kuntien kuljetusoppilaiden määrä on ollut laskussa. Vuonna 2021 Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa oli yhteensä 29 916 kuljetusoikeuden saanutta oppilasta, mikä oli 22,6 prosenttia koko alueen perusopetuksen oppilasmäärästä. Vuonna 2013 Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa kuljetusoikeuden saaneita oppilaita oli 25,9 prosenttia.

Taulukossa 3.6.5.1. on esitetty Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen maakuntien perusopetuksen oppilaiden lukumäärät ja kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärät.

Taulukko 3.6.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärä vuonna 2021. Lähde: Tilastokeskus 2022b

Maakunta	Perusopetuksen oppilaat	Kuljetusoppilaiden lkm	% osuus
Etelä-Pohjanmaa	21156	5972	28,2
Keski-Pohjanmaa	8367	2432	29,1
Keski-Suomi	27965	7440	26,6
Pirkanmaa	55534	8216	14,8
Pohjanmaa	19443	5856	30,1
Yhteensä	132465	29916	22,6

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)?

Aluehallintovirastojen kunnille lähettämän kyselyn mukaan maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan riittävän avustuksen piirissä on suurimmassa osassa kunnissa koko maassa alle prosentti oppilaista. Kyselyyn vastanneista kunnista 84,3 prosenttia (n=226) ilmoittaa tilanteen olleen tällainen vuonna 2021. Joka kymmenennessä kunnassa kyseisen avustuksen piirissä oppilaita on alle yhdeksän prosenttia.

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kuntien osalta luvut ovat lähes samanlaiset. 60 kunnassa maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan avustuksen piirissä on alle yksi prosentti oppilaista ja kahdeksassa kunnassa oppilaita on alle kymmenen prosenttia.

Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?

Taulukossa 3.8.5.1. on esitetty kyselyyn vastanneiden kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät suhteessa matkoihin.

Taulukko 3.8.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärä matkojen suhteen (Lähde: kysely)						
Maakunta	yli 50 km	20-50 km	10-20 km	5-10 km	3-5 km	alle 3 km
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	0	2	76	136	119	33
Keski-Pohjanmaa (n=6)	0	1	23	43	34	4
Keski-Suomi (n=22)	0	16	108	161	133	90
Pirkanmaa (n=18)	0	6	79	135	101	34
Pohjanmaa (n=10)	0	5	39	62	63	27
Yhteensä	0	30	325	537	450	188

Suurin osa kyselyyn vastanneista Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnista ilmoittaa, että eniten kuljetusoikeuden saaneita esiopetuksen oppilaita on 5-10 kilometrin matkoilla. Tilanne on vastaavanlainen valtakunnallisellakin tasolla. Kaupunkimaisissa ja taajaan asutuissa kunnissa on enemmän kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kilometreissä lyhyemmillä matkoilla kuin maaseutumaisissa kunnissa ($p<0.05$).

Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?

Taulukossa 3.9.5.1. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1–6) oppilaiden koulumatkat.

Taulukko 3.9.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: kysely).						
Maakunta	yli 50 km	20-50 km	10-20 km	5-10 km	3-5 km	alle 3 km
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	0	167	390	1295	958	183
Keski-Pohjanmaa (n=6)	0	16	138	370	380	65
Keski-Suomi (n=22)	2	144	929	1443	878	507
Pirkanmaa (n=18)	0	148	679	1240	544	315
Pohjanmaa (n=10)	0	79	378	894	379	198
Yhteensä	2	554	2514	5242	3139	1268

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kuntien alaluokkien kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on valtakunnallisten lukujen tapaan eniten 5–10 kilometrin matkoilla. Kaupunkimaisissa kunnissa oppilaita ko. matkalla on suhteellisesti enemmän verrattuna taajaan asuttuihin ja maaseutumaisiin kuntiin ($p<0.05$).

Taulukossa 3.9.5.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7–10) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan.

Taulukko 3.9.5.2. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: kysely)

Maakunta	yli 50 km	20-50 km	10-20 km	5-10 km	3-5 km	alle 3 km
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	0	165	663	1153	94	25
Keski-Pohjanmaa (n=6)	0	64	192	342	17	5
Keski-Suomi (n=22)	1	357	1229	1286	117	24
Pirkanmaa (n=18)	4	177	772	1032	85	55
Pohjanmaa (n=8)	1	243	949	806	31	25
Yhteensä	6	1006	3805	4619	344	134

Myös yläkoululuokilla eniten kuljetusoikeuden saaneita oppilaita kyselyyn vastanneissa kunnissa on 5–10 kilometrin matkoilla. Suhteelliset osuudet mukailevat tässäkin mielessä valtakunnallista tilannetta. Kaupunkimaisissa kunnissa on suhteellisesti eniten kuljetusoikeuden saaneita oppilaita lyhyemmillä matkoilla kuin taajaan asutuissa tai maaseutumaisissa kunnissa ($p<0.05$).

Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?

Taulukossa 3.10.5.1. on esitetty esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Taulukko 3.10.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen (Lähde: kysely)

Maakunta	yli 2,5 tuntia	1-2,5 tuntia	alle tunnin
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	0	131	234
Keski-Pohjanmaa (n=6)	0	35	70
Keski-Suomi (n=22)	1	159	318
Pirkanmaa (n=18)	0	129	226
Pohjanmaa (n=7)	0	46	144
Yhteensä	1	500	992

Suurimmalla osalla esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneilla oppilailla päivittäinen koulumatka kestää alle tunnin.

Taulukossa 3.10.5.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1–6) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Taulukko 3.10.5.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1-6) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen (Lähde: kysely)				
Maakunta	yli 3 tuntia	2,5-3 tuntia	1-2,5 tuntia	alle tunnin
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	0	76	1007	1760
Keski-Pohjanmaa (n=6)	0	16	302	651
Keski-Suomi (n=22)	0	5	2257	1734
Pirkanmaa (n=18)	0	4	1731	1186
Pohjanmaa (n=7)	0	7	694	1180
Yhteensä	0	108	5991	6511

Kuten taulukosta 3.10.5.2. nähdään, alle suurin osa alakouluikäisistä kuljetusoikeuden parissa olevista oppilaista on alle tunnin koulumatkoilla. Kaupunkimaisissa kunnissa on 1−2,5 tunnin matka-ajoille suhteellisesti enemmän oppilaita (ka. 251, $p<0.05$) verrattuna taajaan asuttuihin (ka. 132,6) ja maaseutumaisiin kuntiin (ka. 38,9). Myös alle tunnin matka-ajoilla kuljetusedun saaneita oppilaita on suhteellisesti enemmän kaupunkimaisissa kunnissa verrattuna muun tyyppisiin kuntiin.

Taulukossa 3.10.5.3. on esitetty yläkouluikäiset kuljetusoikeuden saaneet oppilaat matka-ajoittain.

Taulukko 3.10.5.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7-10) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen (Lähde: kysely)				
Maakunta	yli 3 tuntia	2,5-3 tuntia	1-2,5 tuntia	alle tunnin
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	0	92	1060	898
Keski-Pohjanmaa (n=6)	0	10	341	269
Keski-Suomi (n=22)	0	56	1967	797
Pirkanmaa (n=18)	1	45	1569	532
Pohjanmaa (n=7)	1	51	996	819
Yhteensä	2	254	5933	3315

Taulukosta 3.10.5.3. nähdään, että selvästi eniten yläkouluikäisiä kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on kyselyyn vastanneissa kunnissa 1−2,5 tunnin matkoilla. Suhteellisesti eniten yläkouluikäisiä kuljetusedun saaneita oppilaita on ko. matka-ajoilla on kaupunkimaisissa kunnissa (ka. 285, $p<0.05$), verrattuna muihin kuntatyyppeihin.

Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kuntien mukaan yleisimmät syyt esiopetuksen oppilaiden ajallisesti pitkille matka-ajoille ovat kilometreissä pitkä matka ja harva julkinen liikenne. Kolmanneksi yleisin syy on yhteiskuljetuksesta johtuva odotus. Maakuntien välillä ei ole syiden välillä tilastollisesti merkitsevää eroa. Perusopetuksen osalta syyt ajallisesti pitkille matka-ajoille ovat täsmälleen samat kuin esiopetuksessakin.

Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?

Vuonna 2017 aluehallintovirastojen kyselyyn vastanneiden kaikkien kuntien keskimääräiset kuljetuskustannukset olivat 695 949 euroa. Vuonna 2021 kuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa olivat keskimäärin 774 080 euroa. Nousua vuoteen 2017 verrattuna on siten 6,1 prosenttia.

Vuodesta 2020 vuoteen 2021 tultaessa kuljetuskustannukset ovat nousseet Manner-Suomessa keskimäärin 15,9 %. Taulukossa 3.12.5.1. on esitetty samainen prosentuaalinen nousu maakunnittain Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueella.

Taulukko 3.12.5.1. Koulukuljetuskulujen prosentuaalinen muutos 2020-2021 (Lähde: kysely)

Maakunta	%
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	-2,5
Keski-Pohjanmaa (n=6)	27,9
Keski-Suomi (n=22)	21,8
Pirkanmaa (n=17)	15,8
Pohjanmaa (n=8)	21,3
Yhteensä	13,8
Manner-Suomi	15,9

Taulukosta 3.12.5.1. nähdään, että eniten kuljetuskustannukset ovat nousseet Keski-Pohjanmaalla. Etelä-Pohjanmaalla kustannukset vuosien 2020–2021 välillä ovat puolestaan laskeneet. Eniten kuljetuskustannuksia ovat yksittäisinä tekijöinä nostaneet vallinnut koronatilanne ja yleinen kustannusten tason nousu. Keski-Pohjanmaalla kuljetuskustannuksia ovat nostaneet erityisesti kuljetusoppilaiden määrän nousu.

Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma?

Kyselyyn vastanneissa Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa suurimmalla osalla (88,7 %) on vahvistettu koulukuljetusten perusteet tai suunnitelma. Ainoastaan neljässä kunnassa kyseistä suunnitelmaa ei ole.

Onko kunnissa koulukuljetuskoordinaattoreita?

Taulukossa 3.13.5.1. on esitetty maakunnittain, kuka Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista.

Taulukko 3.13.5.1.. Kuka kunnassanne vastaa koulukuljetusten koordinoinnista? (Lähde: kysely)				
Maakunta	koordinaattori	rehtori	sihteeri	joku muu
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	3	3	6	3
Keski-Pohjanmaa (n=6)	0	2	2	2
Keski-Suomi (n=22)	5	2	6	9
Pirkanmaa (n=18)	3	2	10	3
Pohjanmaa (n=10)	2	1	2	5
Yhteensä	13	10	26	22

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa koulukuljetusten koordinoinnista vastaavat useimmiten sihteerit. Kuljetuksista vastaavat myös varsinaiset koulukuljetuskoordinaattorit, samoin kuin rehtorit, sivistystoimenjohtajat tai opetuspäälliköt.

Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta?

Kunnilta kysyttiin, että keräävätkö he säännöllisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan. Taulukossa 3.14.5.1. on esitetty Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kuntien palautteen keräämisen säännöllisyys maakunnittain asteikolla 1–5.

Taulukko 3.14.5.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta? (Lähde: kysely)	
Maakunta	1=ei ollenkaan, 5=säännöllisesti
Etelä-Pohjanmaa (n=15)	2,5
Keski-Pohjanmaa (n=6)	2,0
Keski-Suomi (n=22)	2,6
Pirkanmaa (n=18)	2,1
Pohjanmaa (n=10)	2,0
Yhteensä	2,3
Manner-Suomi	2,3

Taulukosta 3.14.5.1. nähdään, että kyselyyn vastanneista kunnista säännöllisimmin palautetta kerätään Keski-Suomen maakunnan kunnissa. Vähiten palautetta puolestaan kerätään kyselyyn vastanneissa Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan kunnissa. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kuntien palautteenkeruun säännöllisyys on samalla tasolla Manner-Suomen kuntien kanssa.

Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulu-kuljetuksista?

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin myös, että onko kuljetusetua koulumatkalle myönnetty matkan vaarallisuuden perusteella asteikolla 1–5. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kuntien osalta vilkas liikenne on yleisen syy (ka. 3,7) kuljetusedun myönnölle. Kyseinen syy hieman yleisempi syy kuljetusoikeuden myöntämiselle kuin Manner-Suomessa keskimäärin (ka. 3,4). Toiseksi yleisin syy kuljetusoikeuden myönnölle Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa (ka 3,6) on tien korkeat nopeudet (Manner-Suomen ka. 3,3). Taajaan asutuissa kunnissa (ka. 4,5, $p<0.05$) tien korkeat nopeudet ovat yleisempi syy kuljetusoikeuden myönnölle kuin maaseutumaisissa kunnissa (ka. 3,1). Myös kevyen liikenteen järjestelyt ovat usein syynä ko. oikeuden myönnölle (ka. 3,4).

Kunnille lähetyn kyselyn avovastauksissa nostettiin esille huoli palvelujen tarjoajien määrän supistumisesta tulevina vuosina samoin kuin toimivan tarjouskilpailun aikaan saaminen harvaan asutuille alueille.

Arviointiryhmä

Opetustoimen ylitarkastaja dos. FT Toni Saarivirta,
Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, opetus- ja kulttuuritoimen vastuualue

Tietolähteet

Esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuus, aluehallintovirastojen kunnille lähettämä webropol-kysely helmikuussa 2021.

Kuntaliitto 2022. Suomen kaupungit ja kunnat. https://www.kuntaliitto.fi/tietotuotteet-ja-palvelut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat-ja-vaestotiedot, luettu 20.4.2022

Peruspalvelujen arviointi 2019: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Tilastokeskus 2022a. Stat.fi:n tilastokanta. https://www.stat.fi/tilasto/kjarj, luettu 20.4.2022

Tilastokeskus 2022b. Kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden lukumäärä vuonna 2021. Ostoaineisto.

Kuvat ja taulukot

Taulukko 3.4.5.1. Perusopetuksen oppilasmäärät vuonna 2021 AVI-alueittain.

Kuvio 3.6.5.1. Kuljetusedun saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä vuonna 2013, 2015, 2017 ja 2021.

Taulukko 3.6.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden lukumäärä vuonna 2021.

Taulukko 3.8.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärä matkojen suhteen.

Taulukko 3.9.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla.

Taulukko 3.9.5.2. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien oppilaiden lukumäärät eri matkoilla.

Taulukko 3.10.5.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen.

Taulukko 3.10.5.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1-6) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen.

Taulukko 3.10.5.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7-10) oppilaiden päivittäinen koulumatka odotuksineen.

Taulukko 3.12.5.1. Koulukuljetuskulujen prosentuaalinen muutos 2020-2021.

Taulukko 3.13.5.1. Kuka kunnassanne vastaa koulukuljetusten koordinoinnista?

Taulukko 3.14.5.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta?

Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto

Sisällys – Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset 111
Arviointiasetelma 111
Johdanto 111
Toimintaympäristö 112
Tiivistelmä 115
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä? 116
Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)? 117
Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat? 117
Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat? 118
Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti? 119
Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille? 120
Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä? 121
Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma? 121
Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta? 122
Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista? 123
Arviointiryhmä 123
Tietolähteet 123
Kuvat ja taulukot 124

Johtopäätökset ja toimenpide-ehdotukset

Johtopäätökset

Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuntien kuljetusoppilaiden osuus kaikista oppilaista tarkastelujaksolla 2013–2021 laski 25 prosentista 21 prosenttiin. Kehitys Manner-Suomessa oli samansuuntainen.

Tyypillisin koulukuljetusmatka oli esikoululaisilla sekä ala- ja yläkoulun oppilailla 5–10 kilometriä. Yli 50 kilometrin kuljetusmatka oli lähes sadalla oppilaalla Kai-nuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla.

Koulukuljetus kesti 66 prosentilla esikoululaisista, 44 prosentilla alakoululaisista ja 40 prosentilla yläkoululaisista alle tunnin.

Manner-Suomessa koulukuljetuskustannukset vuodesta 2020 vuoteen 2021 kasvoivat 15,9 prosenttia. Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueella koulukuljetuskustannusten kasvu oli 17,6 prosenttia.

Suurimmalla osalla (90 %) kyselyyn vastanneista kunnista oli vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelma.

Viisi Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuntaa ilmoitti keräävänsä säännöllisesti palautetta koulukuljetusten oppilailta ja huoltajilta.

Toimenpide-ehdotukset

Aluehallintovirasto suosittelee, että kunnat keräisivät oppilailta ja huoltajilta säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta ja sujuvuudesta.

Kuntien on huolehdittava, että esioppilaiden ja perusopetuksen oppilaiden koulukuljetukset toteutuvat lainsäädännössä säädettyjen maksimiaikojen puitteissa. Oppilaiden työjärjestykset ja niiden perusteella laadittavat koulukuljetukset on suunniteltava niin, ettei päivittäinen työmäärä ja ajankäyttö koulumatkoineen muodostu oppilaan hyvinvoinnin kannalta liian rasittavaksi.

Arviointiasetelma

Arviointiasetelma vain valtakunnalliseen osioon,
katso sivu 14

Johdanto

Johdantoteksti vain valtakunnalliseen osioon,
katso sivu 15

Lähitulevaisuuden näkymät

Tilastokeskuksen väestöennusteiden mukaan 0–14-vuotiaiden ikäluokka pienenee vuoteen 2040 mennessä selvästi sekä Kainuussa että Pohjois-Pohjanmaalla. Kunnan palvelujen näkökulmasta ikäluokkien koolla on olennainen merkitys muun muassa kouluverkkoon.

Ikäluokkien pienenemisen lisäksi suuntauksella, jossa väestö keskittyy taajamiin, on vaikutusta kunnassa järjestettäviin palveluihin. Kun kouluikäisten määrä taajamien ulkopuolella vähenee, niin kuntien on arvioitava kouluverkkoaan. Mikäli kouluverkkoa supistetaan, niin se lisää kuljetusoppilaiden määrää. Kouluverkon harventuessa on myös uhkana, että joillakin oppilailla koulumatkoihin kuluva aika pitenee jopa yli lakisääteisten maksimiaikojen. Tällöin kunnassa tulee pohtia, millaisin työjärjestyksiin ja koulumatkakuljetuksiin liittyvillä toimenpiteillä voidaan lyhentää koulumatkoihin kuluvaa aikaa. Kasvualueilla on haasteena se, miten palvelutarve osataan ennakoivasti mitoittaa palveluverkkosuunnitelmissa.

Toimintaympäristö

Nykyinen lainsäädäntö ei tunne virallista jakoa kuusivuotiseen ala-asteeseen ja kolmivuotisen yläasteeseen, on ikäryhmittäinen tarkastelu laadittu epävirallisen alakoulu- ja yläkoulujaon mukaisesti. Vuosien 2019–2021 välisenä aikana Pohjois-Suomen AVIn alueella 6-vuotiaiden ikäluokan koko on pienentynyt noin 550:llä ja ikäluokan 7–13 vuotta lähes 500:lla. Ikäluokan 14–16 vuotta kohdalla muutoksen suunta on päinvastainen. Samalla tarkastelujaksolla ikäluokan koko on kasvanut 650:llä. Pohjois-Pohjanmaalla Kasvua on tapahtunut ainoastaan 14–16-vuotiaiden ikäryhmässä (+565) samoin kun hieman yllättävästi Kainuussakin (+85) (Taulukko 3.4.6.1.).

Taulukko 3.4.6.1. Väestö ikäluokittain ja seutukunnittain vuosina 2019–2021

Alue	Ikä-luokka	2019	2020	2021
Pohjois-Pohjanmaa yht.	6	5 494	5 388	5 039
	7–13	40 503	40 318	40 053
	14–16	16 559	16 875	17 124
Oulu	6	3 412	3 277	3 191
	7–13	25 012	24 908	24 737
	14–16	9 992	10 331	10 547
Oulunkaari	6	291	332	242
	7–13	2 158	2 131	2 140
	14–16	945	945	944
Raahe	6	440	420	364
	7–13	3 279	3 231	3 203
	14–16	1 344	1 352	1 348

Alue	Ikä-luokka	2019	2020	2021
Haapavesi-Siikalatva	6	170	188	173
	7–13	1 278	1 266	1 253
	14–16	563	564	557
Nivala-Haapajärvi	6	381	351	322
	7–13	2 807	2 775	2 721
	14–16	1 204	1 187	1 175
Ylivieska	6	611	658	561
	7–13	4 445	4 472	4 505
	14–16	1 851	1 844	1 877
Koillismaa	6	189	162	186
	7–13	1 524	1 535	1 494
	14–16	660	652	676
Kainuu yht.	6	702	715	610
	7–13	5 195	5 145	5 166
	14–16	2 204	2 184	2 289
Kehys-Kainuu	6	154	133	128
	7–13	1 155	1 131	1 086
	14–16	544	509	539
Kajaani	6	548	582	482
	7–13	4 040	4 014	4 080
	14–16	1 660	1 675	1 750
Pohjois-Suomen AVI	6	6 196	6 103	5 649
	7–13	45 698	45 463	45 219
	14–16	18 763	19 059	19 413

Lähde: Tilastokeskus

Esiopetuksen oppilaiden määrän kehitys on ollut aleneva (noin 400 oppilasta) Pohjois-Suomen AVIn alueella vuosina 2018–2020. Kainuussa määrän kehitys on ollut tarkastelujaksolla varsin tasainen. Pohjois-Pohjanmaalla on sen sijaan tapahtunut vähenemistä lähes 400 oppilaan verran. Seutukunnittain tarkasteltuna määrällisesti suurin aleneminen on tapahtunut Oulussa, jossa määrä on alentunut noin 230 oppilaalla (Taulukko 3.4.6.2.). Luvuissa on epätarkkuutta tietosuojasyistä johtuen.

Taulukko 3.4.6.2. Esiopetuksen oppilaiden määrän kehitys seutukunnittain vuosina 2018–2020

Alue	2018	2019	2020
Pohjois-Pohjanmaa yht.	1 866	1 809	1 470
Oulu	462	474	228
Oulunkaari	186	189	198
Raahe	228	234	204
Haapavesi-Siikalatva	78	72	69
Nivala-Haapajärvi	288	285	255
Ylivieska	399	363	345
Koillismaa	216	192	165
Kainuu yht.	111	111	99
Kehys-Kainuu	78	84	81
Kajaani	33	30	18
Pohjois-Suomen AVI	1 977	1 920	1 569

Lähde: Vipunen

Pohjois-Suomen AVIn alueella oli vuonna 2020 lähes 39 000 luokkien 1.–6. oppilasta, runsaat 2 200 luokkien 7.–9. oppilasta sekä yli 1 600 esi- ja lisäopetuksen oppilasta. Seutukunnista Oulu yksin kattaa puolet luokkien 1.–9. oppilaista ja vajaan viidenneksen esi- ja lisäopetuksen oppilaista (Taulukko 3.4.6.3.). Luvuissa on epätarkkuutta tietosuojasyistä johtuen.

Taulukko 3.4.6.3. Esi- ja lisäopetuksen oppilaat seutukunnittain vuonna 2020

Alue	1. –6. lk oppilaat, lkm (2020)	7.–9. lk oppilaat	Esi- ja lisäopet. oppilaat
Pohjois-Pohjanmaa yht.	34 425	17 217	1 545
Oulu	21 258	10 512	288
Oulunkaari	1 842	966	198
Raahe	2 757	1 407	204
Haapavesi-Siikalatva	1 065	582	69
Nivala-Haapajärvi	2 379	1 206	255
Ylivieska	3 840	1 890	345
Koillismaa	1 290	651	165
Kainuu yht.	4 356	2 274	99
Kehys-Kainuu	930	543	81
Kajaani	3 426	1 728	18
Pohjois-Suomen AVI	38 781	19 491	1 644

Lähde: Vipunen

Aluehallintovirastojen kysely kunnille

Aluehallintovirastot lähettivät tammikuussa 2022 kunnille kyselyn esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuudesta. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin. Kyselyyn saatiin 268 vastausta, jolloin vastausprosentiksi muodostui 92. Kyselyn tuloksia voidaan siten pitää varsin edustavina ja kattavina.

Kuntia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan kuljetusoppilaiden lukumäärät matko-jen pituuden ja keston mukaan. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin koulukuljetuksiin liittyvien kustannusten kehittymistä ja niihin yhteydessä olevia tekijöitä sekä koulukuljetuksiin liittyvän palautteen keräämistä. Kyselystä saatuihin tietoihin yhdistettiin vastanneiden kuntien osalta myös Tilastokeskuksen tietoja kuntien kuntatyypeistä.

Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnista kyselyyn vastasi 36 kuntaa (95 %). Kyselyyn vastanneista Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueen kun-nista valtaosa (64 %) on maaseutumaisia kuntia. Taajaan asuttuja kuntia kyse-lyyn vastanneista on 25 prosenttia ja kaupunkimaisia 11 prosenttia. Suurin osa vastanneista kunnista on pieniä, sillä 16 kunnassa asuu alle 5 000 asukasta. Ou-lu on ainoa yli 50 000 asukkaan kunta Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alu-eella.

Peräti 64 % Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnista ilmoittaa väkilukunsa kas-vaneen vuodesta 2020 vuoteen 2021. Vastaavasti 28 % kyselyyn vastanneista kunnista ilmoittaa väkilukunsa vähentyneen samana ajanjaksona. Kaikissa kyse-lyyn vastanneissa Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa opetus-kielenä on suomi.

Tiivistelmä

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto arvioi tässä raportissa Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuntien esi- ja perusopetuksen koulukuljetusten toimivuutta. Arviointi koskee vuotta 2021. Arviointi perustuu pääosin aluehallintovirastojen kunnille lähettämään kyselyyn (n=268) Manner-Suomen kunnille ja Tilastokeskukselta hankittuun aineistoon kuljetusoppilaiden määristä. Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnista kyselyyn vastasi 36 kuntaa. Edellisen kerran aluehallintovirastot arvioivat koulukuljetusten toimivuutta neljä vuotta sitten.

Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa noin joka viides perusopetuksen oppi-las kuului maksuttoman kuljetusoikeuden piiriin. Kuljetusoppilaiden määrä laski edelliseen arviointiin verrattuna. Tyypillisin koulukuljetusmatka oli esikoululaisilla sekä ala- ja yläkoulun oppilailla 5–10 kilometriä. Kuitenkin lähes sadalla Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuntien oppilaalla kuljetusmatka oli yli 50 kilometriä. Koulukuljetus kesti 66 prosentilla esikoululaisista, 44 prosentilla alakoululaisista ja 40 prosentilla yläkoululaisista alle tunnin.

Koulukuljetuskustannukset kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueella lähes 18 prosenttia. Kasvu oli jonkin verran korkeampi kuin Manner-Suomessa.

Suurimmalla osalla (90 %) kyselyyn vastanneista Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnista oli vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet tai suunnitelma. Sen sijaan vain

viisi alueemme kuntaa ilmoitti keräävänsä säännöllisesti palautetta koulukuljetusten toimivuudesta oppilailta ja huoltajilta.

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on opetuslain 32 §:n mukaisen esiopetus- ja koulukuljetuksen piirissä?

Noin 21 prosenttia Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan perusopetuksen oppilaista oli maksuttoman koulukuljetuksen piirissä vuonna 2021.

Kuljetusoppilaiden määrä on Suomessa laskenut tarkastelujaksolla 2013–2021. Taulukossa 3.6.6.1. on esitetty, miten tilanne on kehittynyt Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueella ja Manner-Suomessa vuodesta 2013 lähtien.

Taulukko 3.6.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä Kainuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla vuosina 2013, 2015, 2017 ja 2021 (Lähde: Tilastokeskus 2022a ja Peruspalvelujen arviointi 2017)

Maakunta	2013	2015	2017	2021
Pohjois-Suomen AVI	24,8	24,5	22,9	21,3
Manner-Suomi	23,2	22,3	22,9	19,8

Manner-Suomessa kuten myös Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueen (Kainuu ja Pohjois-Pohjanmaa) kuntien kuljetusoppilaiden määrä on laskenut. Vuonna 2013 Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuntien oppilaista lähes 25 prosenttia oli kuljetusoikeuden piirissä. Vuonna 2021 Pohjois-Suomen aluehallintoviraston alueen kunnissa oli yhteensä 12 546 kuljetusoppilasta, mikä oli yli 21 prosenttia koko alueen perusopetuksen oppilasmäärästä. Kuljetusoppilaiden suhteellisissa osuuksissa oli iso ero Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntien välillä. Kainuussa kuljetusoppilaita oli 29 prosenttia ja Pohjois-Pohjanmaalla 20 prosenttia kaikista perusopetuksen oppilaista. Neljä vuotta sitten vastaava osuus oli Kainuussa noin 35 prosenttia ja Pohjois-Pohjanmaalla noin 21 prosenttia.

Kuljetusoppilaiden kuljetusmuodossa oli myös selkeä ero Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan välillä. Kainuun kuljetusoppilaista hiukan yli puolet kulki taksilla ja yli 44 prosenttia linja-autolla. Pohjois-Pohjanmaalla yli 70 prosenttia kuljetusoppilaista kulki linja-autolla ja vähän alle 22 prosenttia taksilla. Manner-Suomen kuljetusoppilaista lähes 52 prosenttia kuljetettiin kouluun linja-autolla. Taksien osuus oli suunnilleen kolmannes. Vähän yli 12 prosenttia oppilaista käytti sekä linja-autoa että taksia koulumatkoillaan.

Kuinka suuri osa esi- ja perusopetuksen oppilaista on maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona oppilaan kuljettamista tai saattamista varten myönnettävän riittävän avustuksen piirissä? (PoL 32§)?

Lähes kaikki Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan perusopetuksen kuljetusoppilaat kuljetettiin kunnan järjestämissä koulukuljetuksissa.

Aluehallintovirastojen kunnille lähettämän kyselyn mukaan maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan riittävän avustuksen piirissä oli suurimmassa osassa Suomen kunnissa alle prosentti oppilaista. Kyselyyn vastanneista kunnista 84 prosenttia (n=226) ilmoitti tilanteen olleen tällainen vuonna 2021. Joka kymmenennessä kunnassa kyseisen avustuksen piirissä oppilaita oli alle yhdeksän prosenttia.

Kainuussa ei ollut yhtään sellaista kuntaa, jossa maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona olevan avustuksen piirissä oli enemmän kuin prosentti oppilaista. Pohjois-Pohjanmaalla tällaisia kuntia oli kolme.

Kuinka pitkiä ovat päiväkodissa tai koulussa olevien esiopetusoppilaiden perusopetuslain 32 §:n mukaiset matkat?

Kainuussa esioppilaiden matka oli yleisimmin 10–20 kilometriä ja Pohjois-Pohjanmaalla 5–10 kilometriä.

Taulukossa 3.8.6.1. on esitetty kyselyyn vastanneiden kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden lukumäärät suhteessa matkoihin.

Taulukko 3.8.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esioppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: Kysely)

Maakunta	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km	yhteensä
Kainuu (n=8)	4	22	53	39	27	16	161
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	0	42	176	253	193	188	852
Manner-Suomi (n=268)	13	366	1489	2081	1385	767	6101

Kunnilta saatujen vastausten mukaan yli 50 kilometrin pituinen matka esiopetukseen oli koko maassa 13 oppilaalla. Heistä neljä asui Kainuussa. Yli 20 kilometrin matka esiopetukseen oli Kainuussa noin 16 prosentilla ja Pohjois-Pohjanmaalla viidellä prosentilla kuljetusoppilaista. Alle kolmen kilometrin koulumatka oli joka kymmenennellä Kainuun ja joka viidennellä Pohjois-Pohjanmaan esiopetuksen kuljetusoppilaista.

Kuinka pitkiä ovat perusopetuksen oppilaiden koulumatkat?

Ala- ja yläkoulujen oppilaiden koulumatka oli yleisimmin 5–10 kilometriä sekä Kainuussa että Pohjois-Pohjanmaalla.

Taulukossa 3.9.6.1. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen alaluokkien (1.–6. lk) oppilaiden koulumatkat.

Taulukko 3.9.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien 1.–6. lk) oppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: Kysely)

Maakunta	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km	yhteensä
Kainuu (n=8)	27	224	350	383	162	120	1266
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	9	286	1297	2224	1225	921	5962
Manner-Suomi (n=267)	86	2541	11420	21772	13522	7525	56866

Kyselyyn vastanneissa Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa 36 alakouluikäisellä oppilaalla koulumatka oli yli 50 kilometriä. Heistä 27, eli 75 prosenttia, asui Kainuussa. Suhteellisesti tarkastellen kainuulaisilla alakoulujen oppilailla on enemmän pitkiä koulumatkoja, sillä lähes joka viidennellä (20 %) kainuulaisella kuljetusoppilaalla oli koulumatkaa yli 20 kilometriä. Pohjois-Pohjanmaalla yli 20 kilometrin koulumatka oli noin viidellä prosentilla kuljetusoppilaista. Yleisimmin koulumatkan pituus oli 5–10 kilometriä niin Kainuussa kuin Pohjois-Pohjanmaallakin. Toisaalta alle viiden kilometrin mittainen koulumatka oli yli 22 prosentilla alakoulujen kuljetusoppilaista Kainuussa ja 36 prosentilla Pohjois-Pohjanmaalla.

Taulukossa 3.9.6.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden perusopetuksen yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden koulumatkat kilometrien mukaan.

Taulukko 3.9.6.2. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: Kysely)

Maakunta	yli 50 km	20–50 km	10–20 km	5–10 km	3–5 km	alle 3 km	yhteensä
Kainuu (n=8)	21	168	281	326	49	31	876
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	39	354	1479	1588	174	164	3798
Manner-Suomi (n=265)	124	4620	14524	17491	2509	1094	40362

Kyselyyn vastanneissa Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa 60 yläkouluikäisellä oppilaalla koulumatka oli yli 50 kilometriä. Heistä noin kolmasosa oli Kainuussa. Myös yläkoululaisten oppilaiden kohdalla kainuulaisilla oli suhteellisesti enemmän pitkiä koulumatkoja, sillä yli viidenneksellä kainuulaisista kuljetusoppilaista koulumatka oli

yli 20 kilometriä. Pohjois-Pohjanmaalla yli 20 kilo-metrin koulumatka oli vähän yli 10 prosentilla kuljetusoppilaista. Yleisimmin koulumatkan pituus oli 5–10 kilometriä sekä Kainuussa että Pohjois-Pohjanmaalla. Toisaalta alle viiden kilometrin mittainen koulumatka oli molemmissa maakunnissa noin yhdeksällä prosentilla kuljetusoppilaista, Kainuussa vähän yli yhdeksällä ja Pohjois-Pohjanmaalla vähän alle yhdeksällä prosentilla kuljetusoppilaista.

Kuinka kauan oppilaiden koulumatka odotuksineen kestää ajallisesti?

Kolmasosalla Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuljetuksen piirissä olevista esi-oppilaista matka kesti yli tunnin, mutta maakuntien välillä oli selvä ero.

Taulukossa 3.10.6.1. on esitetty esiopetuksen kuljetusoikeuden saaneiden op-pilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Taulukko 3.10.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka-aika odotuksineen (Lähde: Kysely)

Maakunta	yli 2,5 tuntia	1–2,5 tuntia	alle tunnin	yhteensä
Kainuu (n=8)	0	78	84	162
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	1	254	561	816
Manner-Suomi (n=263)	5	1937	3671	5613

Kuntien vastausten mukaan keskimäärin 66 prosentilla Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maksuttoman kuljetuksen piirissä olevalla esioppilaalla matka kesti alle tunnin. Maakunnittainen ero oli selkeä, sillä matkan kesto oli alle tunnin Kainuussa noin 52 prosentilla ja Pohjois-Pohjanmaalla lähes 69 prosentilla kuljetusoppilaista. Kuntien vastausten perusteella yhdellä esioppilaalla matka kesti yli 2,5 tuntia.

Taulukossa 3.10.6.2. on esitetty kuljetusoikeuden saaneiden alakouluikäisten (luokat 1.–6. lk) oppilaiden koulumatkat ajan suhteen.

Taulukko 3.10.6.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1.–6. lk) oppilaiden päivittäinen koulumatka-aika odotuksineen (Lähde: Kysely)

Maakunta	yli 3 tuntia	2,5–3 tuntia	1–2,5 tuntia	alle tunnin	yhteensä
Kainuu (n=8)	0	19	771	469	1259
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	0	4	3231	2666	5901
Manner-Suomi (n=260)	5	691	27173	23828	51697

Kyselyyn vastanneissa Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa alakoululaisten kuljetusoppilaiden koulumatkaan kuluva aika oli useimmin 1–2,5 tunnin mittainen. Kainuussa noin 37 prosentilla ja Pohjois-Pohjanmaalla 45 prosentilla kuljetusoppilaista matka kesti alle tunnin; Manner-Suomen kunnissa tällaisia oppilaita oli noin 46 prosenttia. Yli kolmen tunnin koulumatka-aikoja ei kyselyyn vastanneissa Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa ollut ainuttakaan.

Taulukossa 3.10.6.3. on esitetty yläkouluikäiset kuljetusoikeuden saaneet oppilaat matka-ajoittain.

Taulukko 3.10.6.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden päivittäinen koulumatka-aika odotuksineen (Lähde: Kysely)

Maakunta	yli 3 tuntia	2,5–3 tuntia	1–2,5 tuntia	alle tunnin	yhteensä
Kainuu (n=8)	0	123	384	311	818
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	0	226	2102	1608	3936
Manner-Suomi (n=259)	4	2018	21555	12081	35658

Eniten yläkouluikäisiä kuljetusoikeuden saaneita oppilaita on kyselyyn vastanneissa kunnissa 1–2,5 tunnin matkoilla. Kainuussa noin 38 prosentilla ja Pohjois-Pohjanmaalla 41 prosentilla kuljetusoppilaista matka kesti alle tunnin; Manner-Suomen kunnissa tällaisia oppilaita oli noin 34 prosenttia. Yli kolmen tunnin koulumatka-aikoja ei kyselyyn vastanneissa Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnissa ollut ainuttakaan. Suhteelliset osuudet alle tunnin kestävien koulumatkojen osalta olivat käytännössä samat ala- ja yläkouluikäisissä sekä Kainuussa että Pohjois-Pohjanmaalla.

Mitkä ovat syyt pitkille matka-ajoille?

Kilometreissä pitkä matka ja harva julkinen liikenne olivat yleisimmät syyt ajallisesti pitkille koulumatka-ajoille.

Yleisimmät syyt esiopetuksen oppilaiden ajallisesti pitkille matka-ajoille olivat Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuntien vastauksien mukaan kilometreissä pitkä matka ja harva julkinen liikenne. Yleisin syy Kainuussa oli harva julkinen liikenne ja Pohjois-Pohjanmaalla kilometreissä pitkä matka. Lisäksi Kainuussa koettiin melko merkittävänä syynä myös ongelmalliset kuljetusreitit ja hankalat liikenneolosuhteet.

Perusopetuksen osalta kaksi yleisintä syytä ajallisesti pitkille matka-ajoille olivat sekä Kainuussa että Pohjois-Pohjanmaallakin samat kuin esiopetuksessa. Hankalat liikenneolosuhteet ei kuitenkaan noussut perusopetuksen kohdalla Kainuussa yhtä yleiseksi syyksi kuin esiopetuksen kohdalla

Kuinka suuri on kuljetuskustannusten muutos vuodesta 2017 vuoteen 2021 ja mitkä ovat muutoksen syitä?

Kuljetuskustannukset nousivat yli kuusi prosenttia ja muutoksen syyksi koettiin yleinen kustannustason nousu.

Vuonna 2017 aluehallintovirastojen kyselyyn vastanneiden kaikkien kuntien keskimääräiset koulukuljetuskustannukset olivat 695 949 euroa. Vuonna 2021 koulukuljetuskustannukset kyselyyn vastanneissa kunnissa olivat keskimäärin 774 080 euroa. Kuljetuskustannukset ovat vuoteen 2017 verrattuna nousseet yli kuusi prosenttia.

Vuodesta 2020 vuoteen 2021 tultaessa kuljetuskustannukset nousivat keskimäärin lähes 16 prosenttia.

Taulukossa 3.12.6.1. on esitetty samainen prosentuaalinen nousu maakunnittain.

Taulukko 3.12.6.1. Koulukuljetuskustannusten prosentuaalinen muutos 2020–2021 (Lähde: Kysely)

Maakunta	%
Kainuu (n=8)	28,5
Pohjois-Pohjanmaa (n=27)	14,6
Manner-Suomi (n=253)	15,9

Kuljetuskustannukset nousivat Kainuussa selvästi enemmän kuin Pohjois-Pohjanmaalla ja keskimäärin Suomessa. Pohjois-Pohjanmaalla kustannusten prosentuaalinen muutos kyselyyn saatujen vastausten mukaan oli prosenttiyksikön matalampi kuin keskimäärin Suomessa. Kainuun kuntien vastausten mukaan kuljetuskustannuksia yksittäisenä tekijänä nosti eniten vallinnut koronatilanne. Pohjois-Pohjanmaan kuntien vastauksissa tärkeimpänä tekijänä todettiin yleinen kustannusten tason nousu ja toisena vallinnut koronatilanne.

Onko kunnassa vahvistetut koulukuljetuksen periaatteet/suunnitelma?

Suurimmassa osassa kuntia on laadittu koulukuljetusten periaatteet tai suunnitelma.

Perusopetuslaissa on säädetty, milloin oppilaalla on ehdoton oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen. Koulutuksen järjestäjälle jää kuitenkin harkintavaltaa siitä, milloin oppilaan koulumatka on oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen niin vaikea rasittava tai vaarallinen, että hänellä katsotaan olevan oikeus maksuttomaan koulukuljetukseen. Oppilaiden yhdenvertaisen ja tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi on tärkeää, että koulutuksen järjestäjä on päättänyt koulukuljetusten periaatteet.

Kuntien antamien vastausten perusteella koulukuljetusten periaatteet tai suunnitelma oli laadittu kolmea lukuun ottamatta kaikissa 32 kysymykseen vastanneista Kainuun

ja Pohjois-Pohjanmaan kunnista. Tilanne alueella oli samaa tasoa kuin koko maassa.

Onko kunnissa koulukuljetuskoordinaattoreita?

Taulukossa 3.13.6.1. on esitetty maakunnittain, kuka kunnassa vastaa pääsääntöisesti koulukuljetusten koordinoinnista.

Taulukko 3.13.6.1. Kuka kunnassa vastaa koulukuljetusten koordinoinnista? (Lähde: Kysely)

Maakunta	koordi-naattori	rehtori	sihteeri	joku muu
Kainuu (n=8)	5	2	1	0
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	2	8	10	8
Manner-Suomi (n=268)	53	41	87	87

Pohjois-Pohjanmaan kunnissa koulukuljetusten koordinoinnista vastaavat useimmiten sihteerit (10) ja rehtorit (8). Sen sijaan Kainuussa kuljetuksista vastaavat useimmiten varsinaiset koulukuljetuskoordinaattorit.

Kerätäänkö kunnassa palautetta koulukuljetuksen oppilailta ja huoltajilta?

Kainuussa kerätään palautetta koulukuljetuksista muuta maata säännöllisemmin.

Kunnilta kysyttiin, että keräävätkö ne säännöllisesti palautetta koulukuljetusten piirissä olevilta ja heidän huoltajiltaan. Taulukossa 3.14.6.1. on esitetty Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kuntien palautteen keräämisen säännöllisyys maakunnittain asteikolla 1–5.

Taulukko 3.14.6.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta? (Lähde: Kysely)

Maakunta	1=ei ollenkaan, 5=säännöllisesti
Kainuu (n=8)	3,3
Pohjois-Pohjanmaa (n=28)	2,5
Manner-Suomi (n=268)	2,3

Taulukosta 3.14.6.1. nähdään, että asteikolla yhdestä viiteen Kainuun kunnat antoivat kysymykselle arvon 3,3 ja Pohjois-Pohjanmaan kunnat 2,5. Kyselyyn vastanneista kunnista Kainuussa kerättiin koulukuljetuksiin liittyvistä asioista palautetta selkeästi säännöllisemmin kuin Manner-Suomessa keskimäärin. Myös Pohjois-Pohjanmaalla palautteenkeruun säännöllisyys oli Manner-Suomea paremmalla tasolla. Kuitenkin Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan kunnista vain viisi ilmoitti keräävänsä palautetta säännöllisesti.

Mitä muuta kunnat viestittävät esiopetus- ja koulukuljetuksista?

Koulumatkakuljetusten järjestämisessä on monenlaisia haasteita.

Kunnille lähetetyssä kyselyssä tiedusteltiin myös, että onko kuljetusetua koulumatkalle myönnetty matkan vaarallisuuden perusteella asteikolla 1–5. Sekä Kainuussa että Pohjois-Pohjanmaalla yleisin syy oli tien korkea nopeusrajoitus (Kainuun keskiarvo 4,0 ja Pohjois-Pohjanmaan 3,3). Vilkas liikenne ja kevyen liikenteen järjestelyt olivat Kainuussa yleisiä syitä kuljetusoikeuden myönnölle. Tien valaistus ja petoeläimet eivät kummassakaan maakunnassa olleet yleisiä kuljetusoikeuden myöntöperusteita.

Kuntien vastauksissa esitettiin, että koulujen väheneminen pidentää koulukuljetusmatkojen pituutta. Vaikka koulujen lakkautustahti on viime vuosina hiipunut, niin koulujen määrä Kainuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla vähenee edelleen vuosittain.

Lisäksi todettiin, että lyhyetkin matkat saattavat muuttua kuljetusajaltaan pit-kiksi koulukuljetusten myötä. Kuljetuksia ei aina ole mahdollista järjestää niin, että kuljetus lähtee heti koulupäivän päätyttyä, vaan oppilaille tulee joskus myös odotustunteja. Esiopetuksen osalta todettiin, että esioppilaiden päivien järkeistämiseksi niihin tulisi lisätä muuta toimintaa, esimerkiksi päiväkotiryhmä tai kerho), koska esioppilaiden päivät ovat lyhyitä.

Vastaajien mukaan koulukuljetusten sujuvuuteen vaikuttavat tiestön heikko kunto ja kilpailun puute. Kilpailutuksesta oli myös hyviä kokemuksia, sillä kilpailutuksella oli onnistuttu pienentämään kuljetuskustannuksia ja vähentämään kuljetusvuoroja. Haasteena oli mainittu muun muassa polttoaineen hinnan nousu ja se, että lainsäädännön vaatimuksiin on haastavaa vastata, koska tilanteita ei voi ennakoida.

Arviointiryhmä

Johtaja, KL Veijo Kosola, +358 295 017 570, veijo.kosola@avi.fi

Tietolähteet

Esi- ja perusopetuksen oppilaiden koulumatkajärjestelyjen toimivuus, aluehallintovirastojen kunnille lähettämä webropol-kysely helmikuussa 2021.

Kuntaliitto 2022. Suomen kaupungit ja kunnat. https://www.kuntaliitto.fi/tietotuotteet-ja-palvelut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat-ja-vaestotiedot, luettu 20.4.2022

Peruspalvelujen arviointi 2019: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2017: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2015: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Peruspalvelujen arviointi 2013: Perusopetuksen saavutettavuus. Aluehallintovirasto.

Tilastokeskus 2022a. Stat.fi:n tilastokanta. https://www.stat.fi/tilasto/kjarj, luettu 20.4.2022

Tilastokeskus 2022b. Kuljetusoikeuden piirissä olevien peruskoulun oppilaiden l ukumäärä vuonna 2021. Ostoaineisto.

Vipunen

Kuvat ja taulukot

Taulukko 3.4.6.1. Väestö ikäluokittain ja seutukunnittain vuosina 2019–2021

Taulukko 3.4.6.2. Esiopetuksen oppilaiden määrän kehitys seutukunnittain vuosina 2018–2020

Taulukko 3.4.6.3. Esi- ja lisäopetuksen oppilaat seutukunnittain vuonna 2020

Taulukko 3.6.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden oppilaiden %-osuus perusopetuksen oppilasmääristä Kainuussa ja Pohjois-Pohjanmaalla vuosina 2013, 2015, 2017 ja 2021 (Lähde: Tilastokeskus 2022a ja Peruspalvelujen arviointi 2017)

Taulukko 3.8.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esioppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.9.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1.–6. lk) oppilaiden lukumäärät eri matkoilla. (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.9.6.2. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden lukumäärät eri matkoilla (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.10.6.1. Kuljetusoikeuden saaneiden esiopetuksen oppilaiden päivittäinen koulumatka-aika odotuksineen (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.10.6.2. Kuljetusoikeuden saaneiden alaluokkien (1.–6. lk) oppilaiden päivittäinen koulumatka-aika odotuksineen (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.10.6.3. Kuljetusoikeuden saaneiden yläluokkien (7.–10. lk) oppilaiden päivittäinen koulumatka-aika odotuksineen (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.12.6.1. Koulukuljetuskustannusten prosentuaalinen muutos 2020–2021 (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.13.6.1. Kuka kunnassa vastaa koulukuljetusten koordinoinnista? (Lähde: Kysely)

Taulukko 3.14.6.1. Kerätäänkö kuljetuksista palautetta oppilailta ja huoltajilta? (Lähde: Kysely)

Peruspalvelujen arviointi 2021 (1-8)
Utvärdering av basservicen 2021

Aluehallintovirastojen vuotta 2021 koskeva peruspalvelujen alueellisen saatavuuden arviointi

1/8 Esiopetuksen ja täydentävän varhaiskasvatuksen toteutuminen
Aluehallintovirastojen julkaisuja 138/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-62-0

2/8 Esi- ja perusopetuksen perusopetuslain 32 §:n mukaiset kuljetusjärjestelyt
Aluehallintovirastojen julkaisuja 139/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-63-7

3/8 Erityisopetuksen tila
Aluehallintovirastojen julkaisuja 140/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-64-4

4/8 Yleisten kirjastojen henkilöstön riittävyys ja osaaminen sekä kirjastojen johtaminen
Aluehallintovirastojen julkaisuja 141/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-65-1

5/8 Kulttuuripalvelut
Aluehallintovirastojen julkaisuja 142/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-66-8

6/8 Käyttömaksu- ja käyttövuoropolitiikan vaikutukset liikuntapaikkojen tasa-arvoiseen ja yhdenvertaiseen saavutettavuuteen
Aluehallintovirastojen julkaisuja 143/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-67-5

7/8 Kunnallisen nuorisotyön saatavuus
Aluehallintovirastojen julkaisuja 144/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-68-2

8/8 Pelastustoimen nopean avun saanti
Aluehallintovirastojen julkaisuja 145/2022, ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-69-9

Unvärdering av basservicen 2021 Regionförvaltningsverkens utvärdering 2021 av den regionala tillgången till basservice

Aluehallintovirastojen julkaisuja 146/2022
ISSN 2343-3132
ISBN 978-952-5900-70-5

Aluehallintovirastot

Oulu
2022