

Valtuustoaloite:**Koulukuljetusreittien ja -pysäkkien järkevöittäminen koulumatkojen turvallisuuden ja oppilaiden tasa-arvoisuuden parantamiseksi**

Mäntsälän koulukuljetussäännön mukaan lapsella on oikeus myös kävelymatkaan. Peruseriaate lasten liikunnan lisäämisestä on kannatettava, mutta käytännössä hankaluutta ja epätasa-arvoisuutta aiheuttaa se, että osalla oppilaista on eri syistä johtuen aamulla ja iltapäivällä mm. eri koulupysäkki. Pysäkeillä voi olla matkaeroa jopa 2 – 5km (aiemmin jopa enemmänkin) ja ne voivat olla kotoa käsin aivan eri ilmansuunnissa. Tällöin omavastuumatkalla pysäkille ei voi hyödyntää esimerkiksi polkupyörää tai talvella esimerkiksi potkukelkkaa. Tämä aiheuttaa epätasa-arvoa oppilaiden välillä, sillä oppilaat, jotka asuvat lähempänä koulua voivat (ikätonsaa mukaan) käyttää esimerkiksi polkupyörää koulumatkoihin.

Koulukuljetusoppaan omavastuumatkaluokkia on neljä:

esiopetusoppilaalla 1,0 km

1.-3 lk. oppilaalla 2,0 km

4 - 6 lk. 3,0 km

7 - 9 lk. 5,0 km.

Aamu- ja iltapäiväpysäkit ovat erilaiset mm. heillä, jotka aamuisin ovat määrätty käyttämään maantien linjaliikenteenvuoroja (1-6 lk), ja iltapäivisin pääsevät kotiin koulukuljetusautoilla. Tulevalle lukukaudelle maksimi omavastuumatka lyheni 3.– 6. luokan oppilailla, mikä on pieni helpotus muutamille oppilaille. Ongelmalliset, osin epäinhimilliset ja toimimattomat koulureitit koskevat verrattain harvoja, mutta aiheuttavat paljon huolta, turvattomuutta ja pelkoja arkeen niille lapsille ja vanhemmille, joita asia koskee. Esikoululaisten siirtäminen varhaiskasvatuksen hallinnon alle aiheuttaa myös lisää hankaluuksia arkeen, kun muutoksen myötä aikuisen on oltava aina saattamassa ja vastassa esikoululaista pysäkillä. Koulun alaisuudessa esikoululainen sai kulkea matkat pysäkille omatoimisesti.

Koska koulukuljetuksien problematiikkaa harva tuntee, niin tässä muutamia esimerkkejä.

Esimerkki 1:

Levannolla ekaluokkalainen joutui kulkemaan aamuisin yksin 1,6 km matkan valaisematonta metsäistä kylätietä 140-maantien laitaan linjaliikenteen autopsäkillä (rajoitus 80km/h, pysäkillä ei katuvaloja), kun samaan aikaan lähistöltä haettiin esikoululainen koulukuljetusautolla. Päivähintainen bussi ajeli lähes tyhjänä, ja nouti tuntia myöhemmin uudelleen myös ekaluokkalaisen 3.lk sisaruksen vastakkaisesta suunnasta 1,1 km kilometrin päässä kotoa olevalta pysäkiltä. Molempien oppilaiden iltapäiväpysäkki oli siis 1,1 km päästä kotoa. Ekaluokkalaisen aamu- ja iltapäiväpysäkin etäisyysero 2,7km.

Esimerkki 2:

Kaukalamella esikoululainen haetaan ja tuodaan n. 0,5 km kotoa olevalle pysäkille. Isot sisarukset (3.lk ja 5lk.) joutuvat kävelemään joka aamu 2,2 km tuntia

myöhemmin ”lähi”pysäkillen, jossa ”päivähintainen kouluauto” odottaa yleensä joka aamu heitä 20–35 min ja talvella autoa tyhjäkäyttäen. Kouluauto ehtisi tällä odostusajalla vähintään kolmesti käydä hakemassa isommat 1,7km päässä olevalta aiemmalta lähipysäkiltä- iltapäivisin olisi joskus mahdollista päästä myös kouluautolla esikoululaisen kyytien mukaan lähemmälle pysäkillä, mutta silloin esim. polkupyörä jäisi 1,7km päähän. Kokonaiskoulumatka heillä 6,6 km ja omavastuu matka siis tasan kolmannes 2,2 km.

Esimerkki 3:

Viime vuonna Hautjärvellä 7.luokkalainen sai n. 0,5 kilometrin päästä kotoa kyydin kouluautolla (reilu 4 km) Pukkilantien risteykseen, jossa tämän jälkeen joutui odottamaan puolituntia koulubussia yläasteelle pysäkillä, jossa ei ole edes katosta. Iltapäivällä bussi jätti hänet samalle pysäkillä, josta hän joutui kävelemään kotiin pääosin vaarallista ja kapeaa maantietä lähes 5 km matkan (koskaan aiemmin hautjärveläiset koululaiset eivät ole joutuneet kulkemaan tätä vaarallista maantietä). Huonoilla keleillä bussin ollessa myöhässä, koulumatkoihin ei riittänyt edes lainmukainen maksimi kolme tuntia. Vanhemman kertoman mukaan nuorella ei jäänyt aikaa, eikä voimia harrastuksiin tällaisen koulupäivän ja matkanteon jälkeen. Yhdensuuntainen matka oppilaalla oli kotoa kouluun kuitenkin ainoastaan 17,6 km.

Esimerkki 4:

Viime syksynä Levannolla oppilaita joutui kulkemaan aamuisin toiseen päähän kylää kolmen kilometrin matkan sisältäen vaarallisen maantien ylityksen linjaliikenteen bussille. Samaan aikaan puolityhjä koulukuljetusauto nouti eskarilaisen oppilaiden kodin lähistöltä ja ajoi jopa koululaisten postilaatikon ohi. Iltapäivisin oppilaat pääsivät koulukuljetuksella noin kilometrin päähän kotoa, tällöinkin aamu- ja iltapäiväpysäkkien välimatka n 2km.

Vuosikymmenien koulukuljetusjärjestelyjen kokemuksella ja turvallisten koulumatkojen puolesta taistelleena, en voi muuta kuin surullisena todeta, että vuosien myötä kouluverkon aina vain supistuessa ei Mäntsälän kunta pidä lupaustaan koulukuljetusten ”hyvästä” järjestämisestä, vaan että lapsen kasvaessa Mäntsälän kunta venyttää pysäkkiä aina pidemmälle ja pidemmälle – lähemmäksi maksimi omavastuumatkoja ja myös koulumatkojen 2,5 h sääntöä, aina silloin kun se vain on mahdollista, ja mitä mielikuvituksellisin ratkaisuin. Joissain tapauksissa kunta on esittänyt ratkaisuksi perheille, että mikäli koulukuljetukseen mahtuu ja se sopii liikennöitsijälle, voi perhe ostaa lapselleen kuljetuksen esim. 1,70e /suunta. Tämäkään ei ole tasa-arvoista eikä läheskään kaikille perheille ja kaikissa tilanteissa edes mahdollista. Koulumatkojen mittaus ei pitäisi myöskään perustua matkan mittaukseen postilaatikoilta tai porteilta, koska kukaan oppilas ei asu postilaatikossa, ja postilaatikko voi sijaita kaukanakin oppilaan kotiovelta. Kouluteiden vaarallisuusluokituksesta puuttuu kokonaan myös yläastelaisten huomioiminen.

Haja-asutusalueella tiet eivät ole valaistuja tai hiekoitettuja kävelijää ajatellen, joten koulumatkat eivät ole suoraan verrannollisia esimerkiksi taajamien koulureitteihin, eikä koontipysäkeillä ole katoksia. Haja-asutusalueella ei ole myöskään ole liioiteltua petoeläinvaaraa tai lapsilla niiden pelko. Pohjois-Mäntsälässä on Wilmavaroituksia

koteihin lähtenyt lähes vuosittain susista ja myös karhusta.

Omavastuumatkojen maksimoimisen takia ei enää pystytä hyödyntämään kouluissa vanhaa ns. "odotustunti" käytäntöä, jolla aiemmin pystyttiin harventamaan kouluautojen reittiajotarvetta. Nykyään kouluauto joutuu ajamaan reitit käytännössä lähes jokaisen koululaisen koulupäivän alkamis/loppumisajan mukaisesti, eli aamuisin yleensä kaksi kertaa ja iltapäivisin jopa neljästi. Oman käsitykseni mukaan tämä päivittäinen jatkuva reittiralli vain lisää huomattavasti kuljetuskustannusten kokonaismäärää. Kyse ei ole siitä, etteikö omavastuumatkoja voisi jatkossakin käyttää, mutta niiden pitää olla turvalliset, järkevät ja kohtuulliset myös verrattuna oppilaan koulupäivän pituuteen. Aiemmin ennen kouluverkon rankempaa karsintaa ei näitä ongelmia luonnollisesti ollut, vaan reitit ja matkat pysäkeille olivat turvallisemmat ja järkevämmät.

Reittien huolellinen **lapsilähtöinen** suunnittelu tuskin maksaisi siis yhtään enempää kuin nykyinenkään, vaan päin vastoin. Asiaa auttaisi paljon myös koulun ja esikoulun lukujärjestysten/aikataulujen harmonisoiminen ja aiempi odotustuntien käytön mahdollistaminen.

Esitän, että Mäntsälään tulee suunnitella toimivat **lapsiystävälliset** koulukuljetukset, joiden hyvä maine houkuttelisi tänne myös uusia asukkaita. Koulukuljetusreitit tulee suunnitella rengasreiteiksi aina kun mahdollista, ja reittien pitäisi olla vakiintuneita niin, että lapsilla on aamuin illoin sama pysäkki, tai ainakin niin, että mahdollisten eri pysäkkien välimatka on vähintäänkin inhimillinen ja kohtuullinen.

Mäntsälässä 24.5.2021

Marja Teppinen

Muut allekirjoittaneet:

Marja-Leena Mäkipää	Roberta Fabritius
Annika Warras-Stjernvall	Susanna Koivula
Tuuli Särkijärvi	Tapio Havula
Pihla Keto-Huovinen	Emmi Tuomisto
Mika Välihalo	Tytti Laine
Mea Hannila-Niemelä	Eero Kokko
Jyrki Kosonen	Tero Toivonen
Kari Peussa	Tiina Kujanpää
Mitja Päivinen	Ilkka Allonen
Juha Inkinen	Antton Hägglund
Erkki Laukkanen	Teuvo Heikkilä
Eerik Brusila	Satu Lampi
Jussi Aalto	Markku Niinimäki
Jussi Heikkilä	