



**TURUN
YLIOPISTO**

KOULUKULJETUSTEN PSYKKINEN TURVALLISUUS

Lasten kokemuksia koulukuljetuksessa tapahtuvasta kiusaamisesta ja siihen
liittyvistä tekijöistä

Sinikka Repo

Pro gradu -tutkielma

Kasvatustieteiden tiedekunta

Opettajankoulutuslaitos

Turun Yliopisto

19.4. 2021

*Turun yliopiston laaturjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.*

TURUN YLIOPISTO
Opettajankoulutuslaitos
REPO, SINIKKA: Koulukuljetusten psyykinen turvallisuus
Pro gradu -tutkielma, 38 s, 1 liites.
Kasvatustiede, Turun opettajankoulutuslaitos
Maaliskuu 2021

Oppilaat ovat koulukuljetuksessa koulutuksen järjestäjän vastuulla, mutta koulun järjestyssääntöjä ei sovelleta koulumatkoilla. Koulukuljetukset tarjoavat vähäiselle valvonnalle jäävän ympäristön, joka mahdollistaa monenlaista häirintää. Koulujen, kuljettajien ja huoltajien välinen kommunikointi on sattumanvaraista, eikä kuljettajille ole tarjolla kiusaamisen ehkäisemiseen tai havaitsemiseen liittyviä koulutuksia. Tämän tutkielman tavoitteena oli hankkia tietoa koulukuljetuksen aikana tapahtuvasta peruskouluikäisten oppilaiden välisestä kiusaamisesta ja sen yhteydestä kuljetuksen mielisuuteen. Lisäksi tutkittiin kuljettajan toiminnan, kuljetusauton ja kuljetusajan pituuden vaikutusta kiusaamiseen ja kuljetuksen mielisuuteen. Viimeiseksi tutkittiin oppilaiden mielikuvaa kuljetuksiin liittyvistä säännöistä, sekä huoltajien mielipiteitä kuljetuksista. Tutkimuksen teoriaosuudessa selvitetään koulukuljetusten lainsäädäntöä ja toteutusta, koulukiusaamista sekä koulukiusaamisen ehkäisemiseen liittyviä toimintatapoja. Tutkimus suoritettiin kyselynä Oulun talousalueella sijaitsevan yhtenäiskoulun koulukuljetuksissa oleville oppilaille ja heidän huoltajilleen. Aineisto kerättiin sähköisellä Webropol-lomakkeella aikavälillä 22.2.—14.3.2021. Aineiston määrällinen analyysi toteutettiin SPSS-ohjelmalla.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että koulukuljetuksessa tapahtuu kiusaamista, ja yleisimmin se on sanallista. Havaitulla kiusaamisella on yhteys koulukuljetuksessa viihtymiseen. Kuljetuksen kestolla tai koululaisauton kuljettajan toiminnalla ei aineiston perusteella ole selvää yhteyttä kiusaamiseen tai kuljetuksen mielisuuteen. Sen sijaan tietyn kokoinen kuljetusauto oli yhteydessä sekä kuljetuksen mielisuuteen että kuljetuksen aikana havaittuun kiusaamiseen.

Kouluissa pyritään ehkäisemään koulukiusaamista ja puuttumaan siihen nopeasti. Koulukuljetuksia toteutetaan perusopetuslain velvoittamana, ja koululaisten psyykkiseen turvallisuuteen koulukuljetuksen aikana tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Koulukuljettajien roolia turvallisena, kouluyhteisöön kuuluvana aikuisena tulisi vahvistaa, ja koulun, kuljettajien ja huoltajien välistä yhteydenpitoa tulisi kehittää. Koululaisautojen kuljettajat tulisi saada mukaan koulun arkeen ja tutustumaan niin oppilaiden, koulun henkilökunnan kuin vanhempienkin kanssa.

Avainsanat: Koulukuljetus, kiusaaminen, kiusaamisenehkäisy, koulumaailma



Sisällys

1. JOHDANTO.....	1
1.1 Koulukuljetukset ja niiden sääntely Suomessa.....	5
1.2 Lasten ja nuorten välinen kiusaaminen	7
1.3 Koulukuljetusten turvallisuus ja koulukuljetuksessa tapahtuva kiusaaminen	10
2. TUTKIMUSONGELMAT	13
3. TUTKIMUSMENETELMÄT	13
3.1. Tutkimusjoukko	13
3.2 Tutkimusmenetelmä	16
3.3 Tutkimusaineisto	17
3.4 Aineiston analyysi	17
4. TULOKSET	20
4.1 Koulukuljetusten psyykinen turvallisuus	20
4.1.1 Kiusaamisen muoto ja erot sukupuolten välillä.....	21
4.1.2 Kiusaamisen kohde ja erot sukupuolten välillä	21
4.1.3 Kiusaamisen toistuvuus ja erot sukupuolten välillä	22
4.1.4 Kiusaamisesta kertominen ja erot sukupuolten välillä	22
4.2 Koulukuljetuksen mieluisuus ja erot sukupuolten välillä.....	23
4.3 Koulukuljetuksissa tapahtuvan kiusaamisen yhteys koulukuljetuksen mielisuuteen	24
4.4 Kuljetusauton kuljettajan toiminta ja ominaisuudet	24
4.5 Koulukuljetusauton koko	26
4.6 Koulukuljetusajan pituus	27
4.7 Oppilaiden mielikuva koulukuljetuksesta osana koulumaailmaa.....	29
4.8 Huoltajien mielipide koulukuljetusten onnistumisesta.....	30
5. POHDINTA	32
5.1 Tutkimuksen hyödyntämismahdollisuudet.....	36
5.2 Tutkimuksen luotettavuus	37
5.3 Tutkimuksen eettisyys.....	38
LÄHTEET:.....	39
LIITTEET.....	41

1. JOHDANTO

Suomessa yli 100 000 esiopetuksen ja perusopetuksen oppilasta osallistuu koulukuljetuksiin päivittäin (Koulukuljetusopas, 2021, 5). Peruskoulun oppilasmäärät ovat vähentyneet tasaisesti 2000 luvulta alkaen, mutta tämä ei ole juurikaan vaikuttanut koulukuljetuksessa olevien oppilaiden suhteelliseen osuuteen (Turpeinen ym., 2013). Vuonna 2009 arvioitiin, että n. 23 % oppilaista kulki koulumatkansa koulukuljetuksessa. Nykyinen n. 100 000 esiopetuksen ja perusopetuksen oppilasta koulukuljetuksessa on noin 18 % kaikista oppilaista (Tilastokeskus SVT, 2019). Kuntien ja koulujen sisällä on suuria eroja sen suhteen, kuinka suuri osa oppilaista osallistuu maksuttomaan koulukuljetukseen, sillä sekä kuntien koko että sen sisällä asutusalueiden ja koulujen etäisyydet vaihtelevat merkittävästi. Koulukuljetuksesta säädetään perusopetuslaissa, jossa määritellään, milloin oppilas on oikeutettu maksuttomaan koulukuljetukseen sekä millaisia reunaehtoja kuljetukselle on asetettu (Lahtinen & Lankinen, 2020). Koulukuljetuksesta säädetään myös Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa 553/2006, jossa määritellään tarkemmin koulukuljetuksen turvallisuuteen, ajoneuvon vaatimuksiin sekä kunnan hallinnolliseen järjestäytymiseen liittyviä seikkoja.

Koulukuljetukset ovat kunnan vuotuisissa talousarvioissa merkittävä menoerä, jota pyritään rajaamaan hyvin suunnitelluilla koulukuljetusreiteillä ja julkisilla kilpailutuksilla. Esimerkiksi Oulun kaupungin sivistys- ja kulttuuripalveluiden henkilökuljetuskustannukset ovat vuosittain noin 7 miljoonaa euroa. Tästä suurimman osan muodostaa lainvelvoittamien koulukuljetusten järjestäminen. (Sivonen, 2016, 2.) Kuntien erilaisten ympäristö- ja ilmastotavoitteiden vuoksi koulukuljetuksiin asetetaan kalustovaatimuksiin myös pakokaasupäästöjen ja autojen enimmäisiän maksimiluokituksia, mikä osaltaan kasvattaa koulukuljetusten hintaa. Myös erilaiset koulumatkan vaarallisuuteen liittyvät tekijät, kuten isojen teiden tai rautatien ylitykset sekä valaisemattomat tieosuudet tai petoeläinhavainnot ovat lisänneet koulukuljetusten vaatimuksia, ja monet oppilaat haetaan omista pihoista. Koulukuljetusten kustannukset ovat nousseet vuotta 2018 lukuun ottamatta joka vuosi, ja esimerkiksi vuodesta 2001 vuoteen 2009 koulukuljetusten kustannukset olivat kasvaneet 33 % (Svartsjö, 2019; Turpeinen ym., 2013). Koulumatkaan käytettävien enimmäisaikojen puitteissa reitin pituus ja oppilaiden määrä on tehokkuuden näkökulmasta kannattavaa olla mahdollisimman suuri. Koulukuljetuksessa saattaa samanaikaisesti olla kyydissä toisilleen täysin tuntemattomia oppilaita, eikä ole poikkeuksellista, että sama koulukuljetusauto kiertää kunnan sisällä esimerkiksi neljän eri koulun reiteillä. Koulukuljetusten kilpailutuksessa noudatetaan Lakia julkisista hankinnoista ja

käyttöoikeussopimuksista, mikä lähtökohtaisesti velvoittaa kunnan valitsemaan koulukuljetusten toteuttajaksi edullisimman tarjouksen antaneen kuljetusyhtiön. Hankintalaki antaa tilaajalle joitakin mahdollisuuksia lisätä tarjouskilpailuun erilaisia laatuvaatimuksia kuten kuljettajien vähimmäiskokemus koulukuljetuksista. 59,8 % kunnista ei kuitenkaan ole käyttänyt laatutekijöitä koulukuljetusten kilpailutusta ratkaistaessa. Niistä, jotka laatutekijöitä kuitenkin oli käyttänyt, 41,6 % oli tehnyt kilpailutukseen palvelutasoon liittyviä osia. Kuljettajien ammattitaito ja koulukuljetuksiin liittyvä ammattitaito oli niistä yleisin. (Svartsjö & Karvonen, 2015.) Linja-autojen- ja taksinkuljettajien ammattivaatimus on vähimmillään ajokortin saaminen, ja parhaimmillaankin ammattitaitoa lisäävät koulutukset liittyvät pääasiassa auton tekniseen tuntemukseen, ensiaputaitoihin, rahastuslaitteiden käyttöön tai ympäristöystävälliseen ajamiseen.

Koulukuljettajien ammattitaito pitäisi kuitenkin perustua muuhunkin ja koulukuljetusten tulisi selvemmin olla osa koulun arkielämää. Opetushallituksen julkaisema teos Kiusaamisen vastainen työ koulussa ja oppilaitoksessa (Francke, Haanpää, Lahtinen & Laitinen, 2020) kuvailee, että jokaisen oppilaan ja kouluuyhteisöön kuuluvan aikuisenkin tulisi olla tietoinen ilmiöstä nimeltä kiusaaminen, ja kyetä tunnistamaan sen erilaiset muodot sekä olla tietoinen koulun tavoista puuttua kiusaamistilanteisiin. Perusopetuslain 29 §:n mukaan oppilaalla on oikeus turvalliseen opiskeluympäristöön. Turvallisen opiskeluympäristön takaaminen on opetuksen järjestäjän velvollisuus, ja koulun arjessa opetuksen järjestäjän edustajana toimii rehtori. Tämä oikeus kattaa sen ajan, kun oppilas osallistuu koulussa tai sen ulkopuolella joko opetussuunnitelman tai koulutuksen järjestäjän hyväksymän muun suunnitelman mukaiseen toimintaan tai opetukseen. Tämä oikeus ei siis teknisesti ottaen koske koulumatkaa eikä vapaa-aikaa. (Francke ym., 2020.)

Perusopetuslain 32 §:n nojalla järjestetyssä koulukuljetuksessa oppilaat ovat kuitenkin koulutuksen järjestäjän eli kunnan vastuulla, vaikka esimerkiksi koulun järjestyssäännöt eivät sinne ylläkään. Koulukuljetuksessa linja-auton kyydissä on esimerkiksi noin 60 toisilleen tuntematonta, eri-ikäistä oppilasta, ja läsnä on yksi auton turvalliseen ohjaamiseen keskittyvä aikuinen. Linja-autojen kuljettamiseen oikeuttava ajo-opetus ei tarjoa, saati edellytä, koulukuljetuksiin edes etäisesti liittyvää koulutusta. Lisäksi vaikka oppilaan kotoa kouluun olisikin verrattain lyhyt matka, voi säästöjä tavoittelevasta reittisuunnittelusta johtuen oppilas istua koulukuljetuksessa kerrallaan jopa 1,5 h, eli 3 h päivän aikana. Kun tämä aika suhteutetaan keskimäärin 190 koulupäivään lukuvuoden aikana, oppilas saattaa istua koulukuljetuksessa kokonaiset kolme kuukautta lukuvuodestaan. Tämä kolme kuukautta oppilaan lukuvuodesta voi

tarkoittaa kiusaamista tai pelkoa tulla kiusatuksi, häirintää, syrjimistä, nälvimistä tai muuta ahdistavaa tilanteessa, jossa oppilas on loukussa. On selvää, ettei oppilas useinkaan voi valita olla menemättä koulukuljetukseen, sillä koulu instituutiona on monessa mielessä kiertämätön ja tämä koskee silloin myös kuljetusta. Jos kiusaaminen pitkissä koulukuljetuksissa jatkuu koko pakollisen peruskoulun ajan, se tarkoittaa yli kahden vuoden yhtäjaksoista, jokaisena arkipäivänä, kahdeksan tunnin ajan tapahtuvaa kärsimystä.

Suomessa on tehty lakimuutoksia koskien esimerkiksi koulujen työrauhan parantamista. Lakimuutoksissa on täsmennetty esimerkiksi opettajien toimivaltaa puuttua kiusaamiseen ja häiritsevään käytökseen, ja 2014 voimaan tullut oppilas- ja opiskelijahuoltolaki korostaa ennaltaehkäisyä merkitystä. Opetus- ja kulttuuriministeriön asettama työryhmä etsi kiusaamisen ehkäisemiseksi ja työrauhan parantamiseksi vaadittavia keinoja, ja työryhmän tekemissä kehittämissuunnitelmissa oli muun muassa huoltajien osallisuuden vahvistaminen. (Elo & Lamberg, 2018.) Aiemmin mainittu, koulujen opiskeluhuoltosuunnitelmaan kirjattu Kiusaamisen vastainen suunnitelma on niin ikään tarkoitettu perehdytettäväksi ja tiedotettavaksi koulun henkilöstölle, oppilaille, huoltajille kuin muillekin koulun yhteistyötahoille (Oppilas- ja opiskelijahuoltolaki, 2013). Koulukuljettajia ei tähän mennessä ole pidetty osana kouluyhteisöä, eikä vanhemmilla välttämättä ole tietoa lapsensa koulumatkan todellisuudesta. Koulukuljettajien ja koulun välinen yhteydenpito on parhaimmillaankin erittäin vähäistä. Aamulla koululle saapuessa koululla ei ole valvontavastuuta, mikä tarkoittaa, ettei vastassa ole koulun henkilökuntaa, jolle kuljettaja voisi kertoa kuljetuksen aikana havaitsemastaan häiriöstä. Lähtökuljetukset on pääsääntöisesti järjestetty niin, että oppilaat tulevat autojen luokse itsenäisesti. Aikataulu on tehty niin kireäksi, ettei kuljettajalla ole mahdollisuutta keskustella vanhemman kanssa pysäkillä, vaikka vanhempi siinä olisikin.

Kiusaamista ennaltaehkäisevissä toimintaohjeissa korostetaan kouluympäristössä yhteisöllisyyden rakentamisen merkitystä, sillä se on yksi tehokkaimmista tavoista estää kiusaamista (Francke ym., 2020; MLL, 2009). Koulu on instituutiona erityinen, ja siellä on sille omanlainen yhteisöllinen ja paikallinen kulttuuri. Samojen nuorten väliset suhteet ja käyttäytymiseen liittyvät normit saattavat olla hyvin erilaisia koulussa ja koulun ulkopuolella. (Aaltonen, 2006.) Koulujen kiusaamisen vastaiset suunnitelmat pyrkivät kiusaamisen ennaltaehkäisyyn, mutta jos oppilaat eivät pidä koulukuljetusta osana koulumaailmaa, nämä normit eivät välttämättä yletä sinne. Koulu on pakollinen instituutio, mistä syystä se voi olla

kiusaamisen kohteena olevalle nuorelle loukku. Kouluvelvollisuus ja koulu-aikaan ja koulutiloihin liittyvät ehdottomuudet saattavat kiusaamisen osapuolet yhteen uudestaan ja uudestaan. (emt.) Tämä on syy, miksi konkreettisia kiusaamisen vastaisia toimia tarvitaan nimenomaan koulussa. Tämä sama ehdottomuus koskee pääsääntöisesti myös koulukuljetuksia, sillä kaikilla koulukuljetuksissa olevilla oppilailla ei ole mahdollisuutta valita vaihtoehtoista koulumatkan kulkemistapaa.

Koulukuljetuksia on tutkittu Suomessa erityisesti logistisesta ja kustannusrakenteellisesta näkökulmasta. Koulumatkojen turvallisuuteen liittyvät tutkimukset käsittelevät pääasiassa oppilaiden kulkemista kävellen tai polkupyörällä. Tämän pro-gradututkielman kirjoitushetkellä Suomesta ei löydy aiempaa, koulukuljetuksiin osallistuvien oppilaiden ääntä kuulevaa tutkimusta. Tämän tutkimuksen tavoitteena on tutkia koulukuljetuksiin osallistuvien oppilaiden kokemuksia kuljetusten psyykkisestä turvallisuudesta ja siihen vaikuttavista asioista. Psyykkistä turvallisuutta horjuttaa muutkin asiat kuin kiusaaminen, kuten seksuaalinen tai sukupuolinen häirintä, vihapuhe, ostrakismi, syrjintä tai grooming. Tämä tutkimus on kuitenkin rajattu koskemaan nimenomaan kiusaamista ja sen erilaisia toteutustapoja. Jotkut kiusaamisen muodoista, samoin kuin kaikki äsken luetellut kiusaamisen rajapinnoilla olevat häirinnän muodot, tulevat oppilaita lähelle koulukuljetuksen aikana myös matkapuhelinten kautta. Koulussa matkapuhelimet pidetään koulupäivän aikana pääasiassa repussa, mihin voi vaikuttaa myös se, että opettajilla on velvollisuus puuttua kaikkeen koulupäivän aikana tapahtuvaan kiusaamiseen ja häirintään. Tulemme jälleen ongelman äärelle: koulukuljetus ei ole koulu-aikaa. Koulukuljetus tarjoaa lapselle hyvän mahdollisuuden valvomattomaan matkapuhelimen käyttöön, mitä ei välttämättä tapahtuisi kotona tai koulussa. Koulukuljetukset ovat jääneet koulumaailman sokeaan kulmaan.

Kiusaamisen lisäksi tutkimuksen tavoitteena on selvittää, kuinka mielellään oppilaat kulkevat koulukuljetuksessa, ja mitkä asiat tähän vaikuttavat. Tutkimuksessa selvitetään kuljettajien erilaisten ominaisuuksien tai toimintatapojen, koulumatkan pituuden tai kuljetusauton koon vaikutusta niin kiusaamiseen kuin kuljetuksen mieluisuuteenkin. Lisäksi tutkimuksessa selvitetään, mihin oppilaat mieltävät kuljetusten kuuluvan, vapaa-aikaan, koulu-aikaan vai kenties johonkin muuhun. Lopuksi tiedustellaan vielä näiden oppilaiden huoltajien tyytyväisyyttä koulukuljetusten toteutukseen.

1.1 Koulukuljetukset ja niiden sääntely Suomessa

Perusopetuslain 16 §:n mukaisesti maksuton perusopetus on jokaisen oikeus. Koulukuljetusten osalta maksuttomuus koskee oppivelvollisia, eli perusopetukseen, esiopetukseen ja lisäopetukseen oikeutettuja oppilaita. Jos oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pidempi, kunnan tulee järjestää oppilaalle maksuton kuljetus tai vaihtoehtoisesti sitä on avustettava. Mikäli oppilaan ikä tai muut olosuhteet huomioiden hänen koulumatkastaan muodostuu liian vaikea, rasittava tai vaarallinen, koulutuksen järjestäjän tulee järjestää oppilaalle maksuton kuljetus sen pituudesta riippumatta. Osa oppilaista on oikeutettu koulukuljetukseen tai niiden tukemiseen esimerkiksi talvikuukausina, oppilaan sairausajana tai petoeläinkuljetusten perusteella. Koulutuksen järjestäjä voi halutessaan tarjota maksuttoman koulukuljetuksen tai antaa siihen tukea myös lyhyemmille kuin viiden kilometrin koulumatkoille. Suomessa onkin tavallista, että kunta on päättänyt antaa maksuttoman koulukuljetuksen kaikille ensimmäisen ja toisen vuoksiluokan oppilaille, mikäli heidän koulumatka on pidempi kuin kolme kilometriä.

Perusopetuslain 32 §:n mukaan päivittäin koulumatka odotuksineen saa enimmillään kestää korkeintaan kaksi ja puoli tuntia. Mikäli oppilas on ennen lukuvuoden alkamista täyttänyt 13 vuotta, päivittäinen koulukuljetus saa kestää korkeintaan kolme tuntia. Koulumatkan enimmäiskesto rajoittavilla säännöksillä on pyritty suojaamaan oppilaita kohtuuttoman pitkiltä ja rasittavilta koulupäiviltä. Samalla nämä säännökset ohjaavat kuntien kouluverkon laajuutta perusopetuksen osalta, sillä kunta ei käytännössä pysty lakkauttamaan koulua, mikäli oppilaiden koulumatkoista tulee lakkautuksen jälkeen enemmän kuin lakiin säädetyt rajat sallivat. Perusopetuslain mukaan opetus tulee järjestää kunnassa siten, että asutuksen, koulujen ja muiden opetuksen järjestämipaikkojen sekä liikenneyhteydet huomioon ottaen, oppilaiden koulumatkat ovat mahdollisimman turvallisia ja lyhyitä. Kunta osoittaa oppilaiden lähikoulun tai muun soveltuvan opetuksen järjestämipaikan, ja tähän osoitettuun paikkaan oppilaalla on oikeus koulumatkaetuuteen. Koulupäivän päättyessä kuljetusta odottavalle oppilaalle on perusopetuslain mukaan järjestettävä mahdollisuus ohjattuun toimintaan, ja opetuksen järjestäjän tulee huolehtia oppilaiden valvonnasta. Ohjattuun toimintaan osallistuminen on vapaaehtoista, ja siihen osallistuessaan hän on opetuksen järjestäjän vastuulla. Lakia on tulkittu niin, että ennen koulupäivän alkamista valvontavastuuta opetuksenjärjestäjällä ei ole. (Lahtinen & Lankinen, 2020.)

Opetushallitus on julkaissut koulukuljetusten järjestämistä koskevan, Koulukuljetusopas -nimellä kulkevan ohjeistuksen, jossa on tarkemmin määritelty ja ohjattu koulukuljetusten vaatimuksia. Koulukuljetusopas on julkaistu vuonna 2007, ja sitä on päivitetty vuonna 2011 ja

uudestaan alkuvuodesta 2021 kun edellisestä päivityksestä tuli kuluneeksi kymmenen vuotta. Uusin koulukuljetusopas on tehty yhteistyössä Opetushallituksen, Kuntaliiton, Traficom, Liikenneturvan, Linja-autoliiton, Suomen taksiliiton, Poliisin sekä Suomen Vanhempainliiton edustajien kanssa. Oppaan tarkoituksena on antaa tietoja ja ohjeita kaikille koulukuljetuksen osapuolille, niin opetuksen järjestäjälle, koululle, oppilaiden huoltajille, liikennöitsijöille kuin koululaiskuljettajillekin, niin kuljetuksen suunnitteluun kuin toteutukseen. (Koulukuljetusopas, 2021.)

Päivitetty koulukuljetusopas kehottaa keräämään koulukuljetuksista palautetta sekä huoltajilta että oppilailta esimerkiksi kyselyillä, ja kannustaa yhteistyöhön eri osapuolten kesken. Koulukuljetusopas käsittelee koulumatkan fyysisen turvallisuuden lisäksi myös henkiseen turvallisuuteen, ja korostaa kuljettajan merkitystä koulumatkan turvallisuuden avaintekijänä. Koulukuljetusopas kehottaa järjestämään lukuvuoden alussa eri osapuolten välisen yhteisen tilaisuuden, jossa voidaan käydä läpi kuljetuksessa noudatettavat yhteiset pelisäännöt sekä viestintään ja tiedonkulkuun liittyvät toimintatavat niin oppilaiden, huoltajien, kuljettajien kuin koulunkin välillä. (Koulukuljetusopas, 2021.) Koulukuljetusopas on ilmaiseksi ladattavissa tai maksullisesti tilattavissa Opetushallituksen nettisivuilta.

Koulukuljettajat ovat pääsääntöisesti linja-auton- ja taksinkuljettajia. Linja-autonkuljettajan vähimmäisvaatimuksena on linja-autonkuljettamiseen tarvittava D- tai D1-luokan ajo-oikeus sekä ammattipätevyys. Ammattipätevyys on linja-autonkuljettajalta vaadittava, viiden vuoden välein uusittava, yhteensä viidestä koulutuspäivästä koostuva ammattipätevyyskoulutus ammattimaisessa tieliikenteessä toimiville kuljettajille. Ammattipätevyyskoulutusta tarjoaa hyvin erilaiset yritykset Suomessa, ja vain ennakoivaan ajoon liittyvä koulutuspäivä on pakollinen, kun muut ovat vapaasti valittavissa. Yleisimmät ammattipätevyyskoulutukset ovat ensiapukoulutukseen, tieturvallisuuteen ja työturvallisuuteen liittyvät koulutukset. Koulukuljetuksiin liittyvää ammattipätevyyskoulutusta ei tämän tutkimuksen kirjoittamisen aikana ole tarjolla.

Taksinkuljettajan vähimmäisvaatimuksena on henkilöauton kuljettamiseen tarvittava C-luokan ajo-oikeus sekä taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajolupa on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntämä ajolupa, jonka edellytyksenä on vuoden ajokokemus, riittävä terveys sekä 30 monivalintakysymyksestä koostuva kirjallisuuskuulustelu. Koulukuljetuksia toteutetaan pääasiassa 4 + 1 paikkaisilla, tavallisen henkilöauton kokoisilla takseilla, 8 + 1 paikkaisilla tilatakseilla, n. 16 + 1 paikkaisilla D1-luokan minibusseilla, noin 22

+ 1 paikkaisilla D-luokan minibusseilla, sekä siitä suuremmilla 50—60 paikkaisilla D-luokan linja-autoilla.

1.2 Lasten ja nuorten välinen kiusaaminen

Kiusaaminen määritellään usein toiminnaksi, jossa yhdelle ja samalle oppilaalle aiheutetaan toistuvasti vahinkoa tai pahaa mieltä, ja kiusaajina on joku tai jotkut, joita vastaan teon kohteena olevan on vaikeaa puolustautua (Salmivalli, 2010). Määritelmän mukaan kiusaaminen on siis sellaisen oppilaan tahallista vahingoittamista, joka on puolustuskyvytön (Francke ym., 2020). Esimerkiksi teon toistuvuus, tietoisuus ja vallankäyttö sekä ryhmäilmiönä näyttäytyminen ovat ominaispiirteitä, jotka erottavat kiusaamisen esimerkiksi häirinnästä, yksittäisestä väkivallanteosta tai riitelystä (Francke ym., 2020). Kiusaamista voi olla vaikea määritellä, mitata ja usein edes havaita täysin yksiselitteisesti. Sen lisäksi, että kiusaaminen on toimintaa, siinä on kyse myös sekä yksilön että ryhmän suhtautumisesta, eräänlaisista rooleista, joiden mukaisesti kiusattu itse ja muut ryhmän jäsenet suhtautuvat tai toimivat tilanteessa (Francke ym., 2020). Siksi moni saattaa kiusaamistilanteessa toimia sellaisella tavalla, joka ylläpitää ja vahvistaa kiusaamisen kierrettä, vaikka henkilö ei muutoin hyväksyisikään kiusaamista. Kiusaamistilanteessa oppilaiden omaksumat roolit vaikuttavat suuresti siihen, jatkuuko kiusaaminen. Tällaisia rooleja ovat apuri, puolustaja, kannustaja sekä hiljainen hyväksyjä, kiusatun ja kiusaajan lisäksi. (emt.)

Kaikkein yleisimmin kiusaaminen on sanallista, kuten pilkkaamista, nimittelyä tai toisen tekeminen naurunalaiseksi. Se voi olla myös fyysistä, kuten tönimistä tai lyömistä, omaisuuteen kohdistuvaa kuten kiusatun tavaroiden ottaminen tai niiden tuhoaminen, epäsuoraa kuten ilkeiden juorujen levittäminen, valheiden levittäminen, ryhmän ulkopuolelle jättäminen tai ryhmän jäsenten manipulointi, tai verkon kautta tapahtuvaa kiusaamista kuten yksityisyyttä loukkaavan kommentin laittaminen internetiin, toisen kuvan luvaton julkaiseminen verkossa, ilkeiden viestien lähettäminen tai yhteisestä mobiilipelistä ulossulkeminen. (Francke ym., 2020.) Koulukuljetus on siirtymätilanne, jossa on luonnollista, että kännykän omistava oppilas käyttää sitä kuljetuksen aikana. Liikenneturvan tekemän, koulumatkoja kartoittavan kyselyn perusteella 63 % oppilaista käyttää kännykkää koulumatkalla (Salonen, 2017).

Vaikka kiusaaminen onkin ilmiö, joka saa monet kasvot, se tulee kuitenkin erottaa muusta ei-toivotusta toiminnasta. Näiden asioiden erottaminen kiusaamisen käsitteestä ei kuitenkaan poissulje sitä, että niihinkin on koulussa ilmetessä puututtava tarpeellisella tavalla (Francke

ym., 2020). Syrjinnällä tarkoitetaan sellaista tilannetta, jossa jotakin henkilöä kohdellaan samanlaisessa tilanteessa huonommin kuin toisia henkilöitä, ja syynä tähän huonompaan kohteluun on hänen yksi tai useampi henkilökohtainen ominaisuus (Francke ym., 2020). Tällaisia henkilökohtaisia ominaisuuksia voivat olla esimerkiksi eroavaisuus iässä, alkuperässä, kansalaisuudessa, kielessä, uskonossa, vakaumuksessa, mielipiteessä, poliittisessa toiminnassa, ammattiyhdistystoiminnassa, perhesuhteissa, terveydentilassa, vammaisuudessa, sukupuoliessa, seksuaalisessa suuntautumisessa tai muussa henkilöön liittyvässä syystä (Yhdenvertaisuuslaki, 2014). Ostrakismilla taas tarkoitetaan torjumista tai huomiotta jättämistä, eli sosiaalista ulossulkemista. Tämä tapahtuu tyypillisesti esimerkiksi katseen tai keskusteluun pyrkimysten sivuuttamisena, selän kääntämisenä, yhteisestä leikistä ulossulkemisena tai sillä, ettei vastata viesteihin. (Williams, 2007). Vihapuhetta on sellaista asioiden ilmaisemista, jonka seurauksena suvaitsemattomuuteen perustuva viha leviää, yltyy, edistyy tai saa oikeutusta. Tyypillisesti vihapuhe liittyy esimerkiksi kansalliseen tai etniseen alkuperään, ihonväriin, uskoon tai vakaumukseen, vammaisuuteen tai seksuaaliseen suuntautumiseen (Francke ym., 2020; Yhdenvertaisuusvaltuutetun internetsivut). Seksuaalinen häirintä taas on Tasa-arvolain (Laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta, 2014) mukaan sanallista, sanatonta tai fyysistä, luonteeltaan seksuaalista ja ei toivottua käytöstä, jolla loukataan henkilön henkistä tai fyysistä koskemattomuutta luomalla uhkaava, vihamielinen, halventava, nöyryyttävä tai ahdistava ilmapiiri. Sukupuolinen häirintä on ei-toivottua käytöstä, joka liittyy henkilön sukupuoleen, sukupuoli-identiteettiin tai sukupuolen ilmaisuun. Käytöksellä loukataan, tarkoituksellisesti tai tosiasiallisesti, kohteen henkistä tai fyysistä koskemattomuutta ja sillä luodaan uhkaava, vihamielinen, halventava, nöyryyttävä tai ahdistava ilmapiiri. Sukupuolinen häirintä ei kuitenkaan ole luonteeltaan seksuaalista. (Laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta, 2014). Tyypillistä häirinnän määrittelemiselle on, että uhrin saama sukupuolinen huomio on häirintää, mikäli uhri tulkitsee sen niin. On mahdollista, ettei häirinnän tekijä pyri teollaan loukkaamaan tai edes ymmärrä tekevänsä väärin (Aaltonen, 2012). Grooming on aikuisten lapsiin kohdistuvaa toimintaa, jossa tietoisesti ja tavoitteellisesti pyritään seksuaaliseen kontaktiin lapsen kanssa tai lapsi houkutellaan tekemään seksuaalisia tekoja. Tämä on rikoslaisissa säädetty rangaistavaksi teoksi (Rikoslaki, 2011).

Kansainvälisissä tutkimuksissa Suomi on vertailussa ollut usein kiusaamisen suhteen matalan riskin maa, mutta muihin Pohjoismaihin vertailtuna kiusaamista näyttäytyy Suomessa suunnilleen yhtä paljon kuin muissakin Pohjoismaissa (Health Behaviour in School-aged Children; Kämppi ym., 2012). Suomen kouluissa esiintyvistä kiusaamisesta on kerätty pitkään

laajoja aineistoja erilaisten toistuvien kyselytutkimusten yhteydessä, ja Suomessa koulukiusaaminen on kansallisten kyselytutkimusten mukaan vähentynyt. Siitä huolimatta, edelleen kiusaamista esiintyy huolestuttavan paljon. (Francke ym., 2020.) Kiusatuksi joutumisen ja kiusaamisen yleisyys ja erilaiset kiusaamisen muodot vaihtelevat eri ikäryhmissä. Esimerkiksi fyysinen kiusaaminen on perusopetuksen alaluokilla yleisempää kuin yläluokilla (Salmivalli, 2016). Kiusaaminen yhdistyy myös sukupuoleen, sillä pojat sekä osallistuvat kiusaamiseen että tulevat kiusatuksi tyttöjä useammin (Francke ym., 2020). Verkkokiusaaminen yleistyy, minkä osaltaan selittää nuorten kasvava trendi ylläpitää vuorovaikutussuhteitaan internetissä ja erilaisilla sosiaalisen median alustoilla (emt.). Kännykät ja internet mahdollistavat kiusaamisen paikasta riippumatta missä tahansa. Netissä tapahtuvaan kiusaamiseen syyllistyy usein toinen nuori, ja se on monissa tapauksissa yhteydessä myös koulussa tapahtuvaan kiusaamiseen. (Aaltonen, 2012.) Kiusaaminen siirtyy siis niihin ympäristöihin, joissa lapset ja nuoret aikaansa kuluttavat. Keskimäärin hyvin pieni osuus oppilaista kokee verkossa tapahtuvaa kiusaamista, mutta tutkimusnäyttö sen yleisyydestä on osin ristiriitaista (Francke ym., 2020; Kouluterveyskysely, 2017). Verkkokiusaamiseen puuttuminen koetaan sekä kotona että koulussa haasteelliseksi, muun muassa siksi että aikuisilla voi olla vähäiset tiedot ja taidot digitaalisista peleistä tai sosiaalisen median alustoista (Francke ym., 2020). Nuori saattaa myös jättää kertomatta häirinnästä, joka tapahtuu netissä, jos nuori kokee, ettei aikuinen ymmärrä nettimaailmaa (Aaltonen, 2012). Jotta verkossa tapahtuvaa kiusaamista voidaan ennaltaehkäistä ja siihen voidaan puuttua, aikuisilla olisi olla parempi käsitys kiusaamisen tapahtumapaikasta, -ajasta ja -alustoista (Francke ym., 2020). Koulujen järjestyssäännöillä voidaan rajoittaa esimerkiksi mobiililaitteiden käyttöä opetuksen aikana, mutta tämä ei koske koulukuljetusta. Opetuksen aikana tapahtuvan mobiililaitteen käyttämisen rajoittaminen on sananvapauden rajoittamista, jota voidaan kuitenkin rajoittaa sillä perusteella, että laitteen käyttö häiritsee opetusta. Vastaavaa syytä ei koulukuljetuksessa ole.

Oppilas- ja opiskelijahuoltolain 13 § määrää, että koulukohtaiseen opiskeluhoitosuunnitelmaan tulee kirjata kiusaamisen vastainen suunnitelma, jonka tarkoituksena on auttaa suojelemaan oppilaita väkivallalta, kiusamiselta ja häirinnältä. Suunnitelma tulee paitsi laatia, myös toimeenpanna ja valvoa sen noudattamista ja toteutumista (Oppilas- ja opiskelijahuoltolaki, 2013). Tämä suunnitelma tulee perehdyttää ja tiedottaa henkilöstölle, oppilaille, huoltajille ja yhteistyötahoille, ja suunnitelma on tarkoitus viedä käytäntöön osana kaikkien koulun aikuisten työtä (Francke ym., 2020). Opetuksen järjestäjän tulee seurata ja arvioida suunnitelman toteutumista yhtenä osana opiskeluhoitosuunnitelmaa

(Oppilas- ja opiskeluhuoltolaki, 2013). Kiusaamisen vastainen suunnitelma olisi hyvä päivittää ja käydä henkilöstön kanssa läpi esimerkiksi vuosittain lukuvuoden käynnistyessä (Francke ym., 2020).

Opetussuunnitelman perusteiden sisällössä painotetaan useissa kohdissa turvallisuuden edistämistä ja kiusaamisen ennaltaehkäisyä. Kiusaamisen vastaisen työn kannalta keskeistä on kuitenkin koulun toimintakulttuuri, tunne- ja vuorovaikutustaitojen opettaminen sekä yhteisöllisyyden rakentaminen (Francke ym., 2020). Kiusaamisen ehkäiseminen ja siihen puuttuminen kulkevat usein käsi kädessä, ja myöhempiä ongelmia voidaan samanaikaisesti ehkäistä, kun kiusaamiseen puututaan. Ehkäisevää työtä on myös oppilaille tiedottaminen koulun kiusaamisen vastaisista toimintatavoista, sillä tämä lisää oppilaiden luottamusta aikuisten kykyyn katkaista kiusaamistilanteet. Samalla se antaa selkeän viestin oppilaille siitä, että kiusaaminen ei ole hyväksyttyä (emt.). Koulun toimintakulttuuri voi auttaa rakentamaan yhteisöllistä hyvinvointia, mikä tulisikin ulottua koulun kaikkeen toimintaan ja ohjata kaikkien kouluyhteisön jäsenten työskentelyä. Kouluun tulee luoda vertaissuhteita tukeva toimintakulttuuri, jossa ei hyväksytä minkäänlaista käytöstä, joka loukkaa toista. Kiusaaminen liittyykin opiskelijoiden keskuudessa vallalla oleviin sosiaalisiin rooleihin ja normeihin, joista ei välttämättä olla aikuisten puolelta edes tietoisia (emt.). Roolien muotoutumiseen vaikuttaa muiden ryhmän jäsenten odotukset, ja joskus roolista irrottautuminen voi olla vaikeaa. Siihen, millaista käyttäytymistä koulussa ja oppilaiden keskuudessa pidetään hyväksyttävänä, vaikuttaa erilaiset normit. Normit ovat odotuksia ja sääntöjä siitä, miten ryhmän sisällä pitää olla, ja ne koskevat kaikkia ryhmän jäseniä. Huoltajilla tulisi olla mahdollisuus osallistua koulutyöhön ja sen kehittämiseen, ja huoltajien keskinäinen tutustuminen, opettajaan tutustuminen sekä oppilaisiin tutustuminen tekee luokasta sellaisen yhteisön, joka yhdessä vastustaa kiusaamista ja ryhmän ulkopuolelle jäämistä. Koulun arjessa näkyvät huoltajat ovat viesti lapsille siitä, että koulu ja vanhemmat tekevät yhteistyötä. Esimerkiksi pelisääntöjen luomiseen tai vanhempainiltoihin osallistuvien vanhempien on helpompi selvittää mahdollisia kiusaamistilanteita tai kannustaa kaikkien huomioimiseen ja hyvien kaverisuhteiden luomiseen kaikkien lasten kanssa (Francke ym., 2020).

1.3 Koulukuljetusten turvallisuus ja koulukuljetuksessa tapahtuva kiusaaminen

Perusopetuslain 29 §:n 7 momentin mukaisesti koulun rehtorin tai opettajan tulee ilmoittaa tietoonsa tulleesta, koulumatkan aikana tai koulussa tapahtuneesta häirinnästä, kiusaamisesta

tai väkivallasta. Ilmoitus tulee tehdä niihin syyllistyneen ja niiden kohteena olleen oppilaan huoltajalle tai muulle lailliselle edustajalle. Koulukuljetusopas (2021) muistuttaa lisäksi kaikkien aikuisten moraalista velvollisuudesta puuttua havaitsemiinsa kiusaamistilanteisiin. Koulukuljetusopas kehottaa opetuksenjärjestäjää ohjeistamaan liikennöitsijöitä ja koulukuljettajia siitä, millä tavalla kuljetuksen aikana tapahtuvista kiusaamis- ja häiriötilanteista ilmoitetaan. Koulukuljetusopas kuitenkin muistuttaa, ettei koulukuljetuksen aikana sovelleta koulun järjestyssääntöjä, eikä kuljetuksen aikana tapahtuneista teoista voida määrätä perusopetuslain mukaisia kurinpidollisia seurauksia (Koulukuljetusopas, 2021). Useat kunnat valitettavan usein virheellisesti ohjeistavat omissa koulukuljetuksia koskevissa ohjeissaan, että koulun järjestyssäännöt pätevät koulukuljetuksen aikana.

Koulukuljetusten turvallisuuden ajatellaan usein olevan pääasiassa fyysistä turvallisuutta. Koulukuljetusten fyysisen turvallisuuden lisäämiseksi koulukuljetuksille on asetettu monia tiukennettuja vaatimuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi auton näkyvät koulukuljetus -merkinnät, turvavyöpakko kaikilla oppilailta, oppilaiden kuormaamiseen liittyvät ohjeistukset, reittisuunnitteluun liittyvät turvallisuusohjeet kuten vaaralliset odotus- ja pysähtymispaikat, rautateiden ja valtateiden ylitykset, kuljettajan ajo- ja lepoaikojen valvominen sekä alkoholivaatimukset kaikissa koululaiskuljetusajoneuvoissa. Koulukuljetuksiin osallistuvilta henkilöiltä vaaditaan myös Rikosrekisterilain mukainen rikostaustaote lasten kanssa toimimiseen. (Rikosrekisterilaki 955/2011, § 6.) Koulureittien fyysisen vaarallisuuden arvioinnissa käytetään useissa kunnissa Rambollin tuottamaa maksullista Koululiitumenetelmää, joka arvioi kolmentoista riskimuuttujan avulla tiestön ja liikenteen ominaisuuksia tuottaen vaarallisuuden riskiluvun (Liikenneturva).

Oppilaiden häiriökäyttäytymisestä koulukuljetuksessa ei löydy Suomessa tutkittua tietoa. Koulukuljetusopas ohjeistaa kuljettajia puuttumaan häiritsevästi käyttäytyvän oppilaan toimintaan mm. yhteisten pelisääntöjen tekemisellä sekä kuljettajan oman auktoriteetin säilyttämisellä (Niemi, 2011). Päivitetyssä koulukuljetusoppaassa kehoitetaan myös vanhempia kyselemään lapsilta säännöllisesti koulumatkan kuulumisia, kannustetaan ottamaan yritykset ja koulukuljettajat mukaan vanhempainiltoihin sekä järjestämään aihetta koskevia koulutuksia (Koulukuljetusopas, 2021). Koulukuljetusauto on potentiaalisesti riskialtis alusta kaikenlaiselle häiriökäyttäytymiselle, bussissa ollessa kerralla suuri määrä eri ikäisiä oppilaita, heidän valvojanaan vain yksi aikuinen, jonka selkä on oppilaisiin päin (Allen, Young, Ashbaker, Heaton & Parkinson, 2008, 102). Vaikka oppilaiden häiriökäyttäytymisestä koulukuljetuksessa ei ole kirjoitettu paljoakaan, aiheen tulisi olla tärkeämpi niin koulutuksen järjestäjälle, koululle,

oppilaille, vanhemmille kuin koulukuljettajillekin. Koulukuljetus on myös ympäristö, jossa oppilaat käyttävät paljon ja pitkiäkin aikoja mobiililaitteitaan ilman valvontaa. Kouluajalla toiminnassa, joka liittyy kouluun ja jossa on osallisena koulun oppilaita, tapahtuvaan verkkokiusaamiseen tulee puuttua koulun taholta (Francke ym., 2020). Koulukuljetusta ei kuitenkaan lasketa tällaiseen koulun toimintaan.

Koulukuljetuksella ei ole lain eikä käytäntöjen puitteissa muita yhdistäviä tekijöitä koulumaailmaan kuin niiden sisällä olevat oppilaat. Koulukuljetusauto, siinä vietetty aika ja sen kuljettaja on kuitenkin merkittävä osa jokaisen koulukuljetuksessa kulkevan koululaisen kouluelämää. Olisi tärkeää ottaa koulukuljetusmatka ja koululaisautojen kuljettajat osaksi koulumaailmaa. On kyseenalainen ehdotus luoda koulukuljetuksiin yhteiset pelisäännöt, sillä niiden luomiselle ei ole realistista mahdollisuutta kesken koulukuljetusmatkan. Samalla tavalla kuin huoltajien aktiivisempi läsnäolo koulumaailman arjessa tukee yhteisöllisyyden ja hyvien normien syntymistä, myös kuljettajat tulisi ottaa osaksi koulumaailmaa vahvistamaan hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä tukevaa toimintaa myös koulukuljetusmatkojen aikana.

2. TUTKIMUSONGELMAT

Tutkielman pääongelmat ovat seuraavat:

1. Millaista kiusaamista koulukuljetuksessa koetaan ja kuinka paljon sitä tapahtuu?
 - 1.1. Heijastuuko koululaiskuljettajan toiminta ja ominaisuudet koulukuljetuksessa tapahtuvaan kiusaamiseen?
 - 1.2. Heijastuuko koulukuljetusauton koko koulukuljetuksessa tapahtuvaan kiusaamiseen?
 - 1.3. Heijastuuko koulukuljetusajan pituus koulukuljetuksessa tapahtuvaan kiusaamiseen?
2. Miten mieluisana koulukuljetus koetaan?
 - 2.1. Heijastuuko koululaiskuljettajan toiminta ja ominaisuudet koulukuljetuksen mielisuuteen?
 - 2.2. Heijastuuko koulukuljetusauton koko koulukuljetuksen mielisuuteen?
 - 2.3. Heijastuuko koulukuljetusajan pituus koulukuljetuksen mielisuuteen?
3. Miten koulukuljetuksessa tapahtuva kiusaaminen ja koulukuljetuksen mielisuus ovat yhteydessä toisiinsa?
4. Mieltävätkö oppilaat koulukuljetuksen osaksi koulumaailmaa?
5. Millainen on huoltajien mielipide koulukuljetusten onnistumisesta

3. TUTKIMUSMENETELMÄT

Tutkimus on kvantitatiivinen kyselytutkimus, joka on toteutettu Webropol-kyselynä Oulun talousalueella sijaitsevassa yhtenäiskoulussa. Kyselylomake (Liite 1) oli suunnattu peruskoulun (1.-9. -lk) oppilaille, jotka osallistuvat kunnan järjestämiin koulukuljetuksiin. Koulussa oli tutkimuksenteon aikana yhteensä 599 oppilasta, joista noin 350 oli koulukuljetusten piirissä.

3.1. Tutkimusjoukko

Tutkimukseen vastanneet oppilaat olivat kaikki saman koulukeskuksen oppilaita. Koululla oli voimassa, syksyllä 2020 päivitetty kiusaamisen vastaisen toiminnan malli, joka sisälsi muun muassa toimintaohjeet niin oppilaalle, huoltajalle kuin opettajallekin. Ohjeissa oli määritelty kiusaamisen käsite ja korostettu, että lapsen tunne kiusaamisesta riittää täyttämään kiusaamisen määritelmän ja edellyttävän selvitystä. Kiusaamisen vastainen malli sisälsi eri yhteisötasolle tehdyt ohjeet ja käytänteet kiusaamisen ehkäisemiseen, tunnistamiseen ja siihen puuttumiseen.

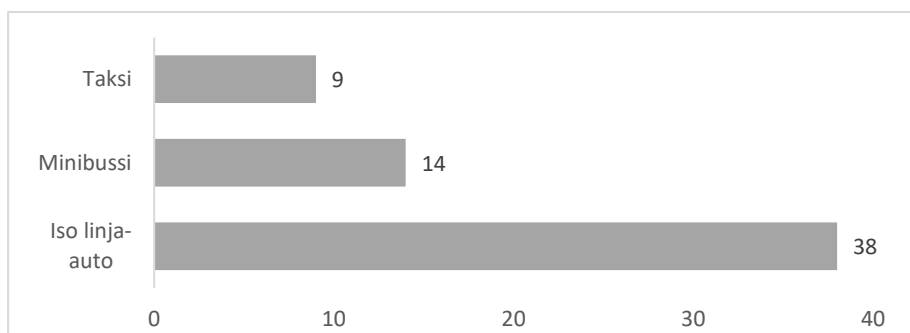
Henkilökunnalle kuuluvat ohjeet oli lisäksi jaoteltu eri vastuutasoille sekä selvittelyprosessin etenemisen että kiusaamisen toistuvuuden ja vakavuuden perusteella.

Vastauksia oppilaiden psyykkistä turvallisuutta kartoittavaan kyselyyn tuli yhteensä 63. Näistä vastauksista poistettiin kaksi, sillä nämä oppilaat eivät olleet osallistuneet koulukuljetukseen kuluvan lukuvuoden aikana. Tähän tutkimukseen osallistuneista oppilaista (N=61) tyttöjä oli 54% vastaajista (N=33) ja poikia oli 43% (N=27) vastaajista. Yksi vastaaja ei ollut halunnut vastata sukupuoltaan. Huoltajan osioon vastaavan henkilön sukupuolta tai taustatietoja ei tutkimuksessa kysytty. Vastaajat ilmoittivat kyselyssä myös, millä luokalla oppilas oli kyselyyn vastaamisen hetkellä. Luokka-astetietoja tarkastelemalla (Taulukko 1) nähdään, että vastaajia oli esiluokkalaisia ja yhdeksäsluokkalaisia lukuun ottamatta melko samat määrät. On kuitenkin huomioitava, että sama huoltaja on voinut olla useamman lapsensa apuna vastaamassa tutkimuksen kysymyksiin, ja huoltajia kehoitettiin saatekirjeessä näin tekemäänkin. Sekä kaikki oppilaat että huoltajat vastasivat tutkimuskyselyn kaikkiin kysymyksiin avoimia kysymyksiä lukuun ottamatta. Oppilaista 12 (19,6%) vastasi oppilaille tarkoitettuun avoimeen kysymykseen, ja huoltajista 23 (37,1%) vastasi huoltajille tarkoitettuun avoimeen kysymykseen.

Taulukko 1: Vastaajien osuus määriteltynä oppilaan luokka-asteen mukaan sekä analysointia varten tehty uusi ikäryhmäluokittelu 1-3.

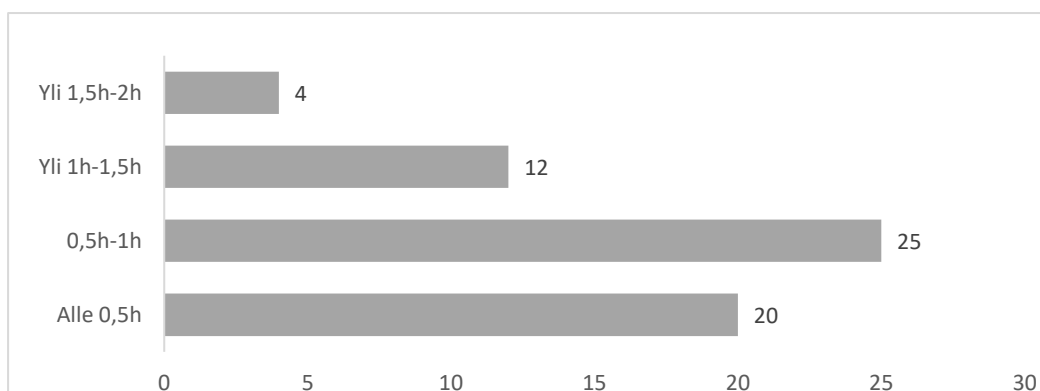
Luokka-aste	Vastaajien osuus %	Vastaajia	Luokittelu	
Esikoulu	1,6 %	n=1	Ryhmä 1	
1-lk	18,0 %	n=11	Ryhmä 1	n=30
2-lk	18,0 %	n=11	Ryhmä 1	
3-lk	11,5 %	n=7	Ryhmä 1	
4-lk	8,2 %	n=5	Ryhmä 2	
5-lk	13,1 %	n=8	Ryhmä 2	n=18
6-lk	8,2 %	n=5	Ryhmä 2	
7-lk	8,2 %	n=5	Ryhmä 3	
8-lk	8,2 %	n=5	Ryhmä 3	n=13
9-lk	4,9 %	n=3	Ryhmä 3	
	100%	61		

Tutkimuksessa haluttiin selvittää, voisiko koulukuljetukseen käytettävän auton koko tai koulukuljetuksessa vietettävä aika vaikuttaa joko oppilaiden viihtymiseen koulukuljetuksessa tai heidän havaitsemaansa kiusaamiseen. Tästä hypoteesista johtuen sukupuolen ja luokka-asteen lisäksi taustakysymyksenä kysyttiin sekä oppilaan koulukuljetusauton kokoa (KUVIO 1) että koulukuljetuksessa vietettyä, päiväkohtaista aikaa (KUVIO 2). On luonnollista, että yleisin koulukuljetusajoneuvo on iso linja-auto, sillä sinne mahtuu eniten oppilaita kyytiin ja koulu tarjoaa taksi- tai minibussikuljetuksen oppilaille vain tilanteissa, jossa iso linja-auto ei ole mahdollinen vaihtoehto.



Kuvio 1: Vastaajien jakaantuminen koulukuljetusautojen koon mukaan

Koulukuljetuksessa vietettyä aikaa tarkastelemalla voidaan havaita, että enin osa oppilaista ($n=25$) viettää keskimäärin 0,5—1h koulukuljetuksessa. Vastaajista 73,8 % viettää koulukuljetuksessa alle yhden tunnin. Kyselylomakkeessa oli vaihtoehtot myös vielä pidemmille päiväkohtaisille koulukuljetusmatkoille, mutta yksikään vastaajista ei viettänyt yli kahta tuntia koulukuljetuksessa.



Kuvio 2: Vastaajien jakaantuminen koulukuljetuksessa vietetyn ajan mukaan

Rajasin tämän tutkimuksen avoimet kysymykset niihin, jotka keskittyivät kiusaamiseen, oppilaiden turvallisuuteen, kuljettajan toimintaan tai koulukuljetuskalustoon. Kyselyyn vastanneet huoltajat olivat avoimessa kysymyksessä kertoneet omin sanoin myös muusta koulukuljetusten käytännön toteutukseen liittyvistä ongelmista ja toiveistaan. Kaikki nämä tärkeät tutkimuksen kautta tulleet palautteet annettiin kuitenkin koulun käyttöön koulukuljetusten käytännönjärjestelyjen kehittämiseksi.

Vastauksia tarkasteltiin sekä omina kokonaisuuksinaan, että vastaajakohtaisesti suhteutettuna vastaajan muihin tietoihin. Pääpaino tutkimuksessa oli kuitenkin oppilaiden esittämissä näkemyksissä koulukuljetuksen eri osa-alueissa.

3.2 Tutkimusmenetelmä

Sähköinen kysely toteutettiin Webropol-kyselytyökalulla ja kysely oli avoinna vastaajille 22.2.2021—14.3.2021. Kyselystä tiedotettiin koulukuljetuksiin osallistuvien oppilaiden vanhempia koulun rehtorin kautta ensimmäisen kerran 22.2.2021 ja muistutusviesti lähetettiin rehtorin toimesta 1.3.2021. Kysely sisälsi yhteensä 20 kysymystä, joista 12 oli tarkoitettu koulukuljetukseen osallistuvan oppilaan vastattavaksi, ja 8 hänen huoltajansa vastattavaksi. Kysymykset koostuivat taustakysymyksistä ja varsinaisista kysymyksistä. Neljä taustakysymystä koskivat oppilaan vuosiluokkaa, sukupuolta, pääsääntöistä koulukuljetusautoa sekä koulukuljetuksessa vietettyä aikaa. Kahdeksan varsinaista kysymystä koskivat koulukuljetuksen mieluisuutta, kuljettajan ominaisuuksia ja toimintatapoja, kiusaamisen laatua, kohdetta, toistuvuutta sekä lapsen kokemusta koulukuljetukseen liittyvistä järjestys- ja vastuukysymyksistä. Kysymykset olivat monivalintakysymyksiä sekä Likert-asteikollisia kysymyksiä. Sekä oppilaalle että huoltajalle oli varattu avoin kommenttikenttä, jossa tiedusteltiin koulukuljetuksen herättämiä ajatuksia. Kysymyslomake oli järjestetty asiakokonaisuudeksi, jotka oli erotettu väliotsikoinnin avulla. Oppilaille tarkoitetut kysymykset olivat monivalintakysymyksiä sekä 5-portaisia Likert-asteikollisia kysymyksiä. Huoltajalle tarkoitetut kysymykset olivat kuusiportaisella Likert-asteikolla mitattavia väittämiä, joiden avulla selvitettiin huoltajien tyytyväisyyttä koulukuljetuksen eri osa-alueisiin kuten aikatauluihin, kuljettajaan ja kalustoon. Huoltajalle tarkoitetut kysymykset olivat kaikki samansuuntaisia, ja vastausvaihtoehdot olivat 1=Erittäin tyytyväinen, 2=Tyytyväinen, 3=Vaihtelevasti, 4=Tyytymätön, 5=Erittäin tyytymätön, 6=En tiedä, eli en osaa vastata kysytyyn väittämään. Lomake esitettiin neljällä vastaajalla, ja niiden perusteella muutettiin

kysymysosioiden järjestystä ja muotoa. Nämä vastaukset poistettiin Webropolista ennen kyselyn julkaisemista.

3.3 Tutkimusaineisto

Aineistoa käsiteltiin luottamuksellisesti ja anonyymisti, sillä jo kysely itsessään oli anonyymi eikä vastaajien henkilötietoja kysytty. Linkki internetkyselyyn lähetettiin rehtorin toimesta Wilma-viestintäkanavan kautta koulukuljetuksissa olevien oppilaiden huoltajille. Tutkimuksen aineistosta rajattiin pois analyysivaiheessa kaksi vastausta, jotka eivät olleet koulukuljetukseen osallistuvien oppilaiden tekemiä. Tämä todettiin molemmissa tapauksissa kolmannen kysymyksen kohdalla, jossa vastaaja oli vastannut, ettei kulje koulumatkaa koulukuljetuksessa, ja kysely oli tutkijan toimesta asetettu keskeytymään automaattisesti.

3.4 Aineiston analyysi

Aineiston käsittelyä varten kyselylomakkeiden vastaukset siirrettiin Webropolista SPSS 27 – tilastonkäsittelyohjelmaan. Vastaajat numeroitiin 1–61. Lomakkeissa ei ollut avoimia kysymyksiä lukuun ottamatta tyhjiä vastauksia. Analysoinnin alkuvaiheessa aineistosta etsittiin poikkeavuuksia ja mahdollisia virheitä, mutta sellaisia ei löytynyt.

Kysymyksestä 6, jossa oppilas valitsi yhteensä 15:sta väittämästä koulukuljettajansa ominaisuuksiin sopivia väittämiä, muodostettiin summamuuttujia. Väittäjä numero 15 oli väittäjä, jonka vastaaja pystyi valitsemaan, mikäli yksikään väittämistä ei vaikuttanut sopivalta, mutta tätä ei valinnut yksikään vastaaja, joten se jätettiin pois summamuuttujista. Ensimmäinen summamuuttuja muodostettiin yhdistämällä 6 kuljettajan positiivisia ominaisuuksia kuvaavaa väittämää ja testaamalla niiden reliabiliteetti alphakertoimella. Näistä väittämistä muodostuivat summamuuttuja *kuljettajan positiiviset ominaisuudet* (alpha kerroin 0,803). Positiiviset väittämät olivat 1) kuljettaja juttelee oppilaiden kanssa koulumatkojen aikana, 2) uskon, että kuljettaja puuttuisi kouluautossa tapahtuviin häiriöihin kuten kiusaamiseen tai kiroilemiseen, 3) ajattelen, että kuljettaja on mukava, 4) kuljettaja tervehtii oppilaita, 5) kuljettaja saa oloni tuntumaan turvalliselta matkan aikana sekä 6) ajattelen, että kuljettaja tykkää meistä oppilaista. Summamuuttuja *kuljettajan neutraalit ominaisuudet* muodostettiin yhdistämällä 4 neutraalia väittämää ja testaamalla niiden reliabiliteetti alphakertoimella (alphakerroin 0,613). Neutraalit väittämät olivat 1) Tiedän kuljettajan nimen,

2) uskon, että kuljettaja tietää oppilaiden nimet, 3) ajattelen, että kuljettaja on osa koulun henkilökuntaa kuten opettajat, siistijät, rehtorit ja talonmies sekä 4) ajattelen, että kuljettaja on taitava ajamaan autoa. Summamuuttuja *kuljettajan negatiiviset ominaisuudet* muodostettiin yhdistämällä 4 negatiivista väittämää ja testaamalla niiden reliabiliteetti alphasuoralla (alphakerroin 0,221). Negatiiviset väittämät olivat 1) kuljettaja ei juttele oppilaiden kanssa, 2) kuljettaja vaikuttaa stressaantuneelta, 3) kuljettaja ei vaikuta hyväntuuliselta sekä 4) kuljettaja on usein omissa ajatuksissaan.

Aineistoa analysoitiin kuvailevan analyysin keinoin, ja aineistosta tehtiin ristiintaulukointia, T-testejä, ANOVA-taulukointia sekä ei-parametrisiä testejä. Aineiston analysointia varten oppilaiden luokka-asteet jaoteltiin kolmiportaiseksi niin, että esikoululaisista kolmosluokkalaisiin tehtiin yksi ryhmä (n= 30), neljäsluokkalaisista kuudesluokkalaisiin toinen ryhmä (n=18), ja yläkoululaisista kolmas ryhmä (n= 13). Oppilaiden koulumatkaan käyttämä aika luokiteltiin kolmeen ryhmään niin, että alle puoli tuntia koulumatkaansa käyttäneistä tehtiin yksi ryhmä (n= 20), yli puoli tuntia mutta alle yhden tunnin koulumatkaan käyttäneistä tehtiin toinen ryhmä (n= 25), ja yli tunnin mutta alle kaksi tuntia koulumatkaan käyttäneistä tehtiin kolmas ryhmä (n= 16). Oppilaiden koulukuljetusautoista tehtiin kolme ryhmää niin, että taksia käyttäneistä tehtiin yksi ryhmä (n= 9), minibussia käyttäneistä toinen ryhmä (n= 14), ja isolla bussilla matkustavista tehtiin kolmas ryhmä (n= 38). Yksi vastaaja ei ollut halunnut kertoa sukupuoltaan. Aineiston analysoinnin ja tilastollisten merkitsevyyksien laskemiseksi hänen vastauksensa poistettiin kysymyksissä, joissa aineistoa vertailtiin sukupuolten kesken.

Koulukuljetuksen aikana koetusta tai havaitusta kiusaamisesta kysyttiin kyselylomakkeessa neljän kysymyksen avulla. Kysymykset olivat 1) Millaista kiusaamista olet nähnyt/kuullut/kokenut koulukuljetuksen aikana tapahtuvan, 2) Millä tavalla koulukuljetuksen aikana tapahtunut kiusaaminen on ilmennyt eli ketä on kiusattu, 3) Kuinka usein kiusaamista tapahtuu koulukuljetuksessa sekä 4) Kenelle olet kertonut koulukuljetuksessa tapahtuneesta kiusaamisesta. Näiden kysymysten vastausten perusteella tehtiin kaksi ryhmää: Niistä oppilaista, jotka olivat näiden neljän kysymyksen aikana vastanneet systemaattisesti kaikkiin kysymyksiin ”en ole havainnut kiusaamista” tehtiin ensimmäinen ryhmä Ei kiusaamista, sekä niistä, jotka olivat vastauksessaan indikoineet kokeneensa tai havainneensa kiusaamista, tehtiin toinen ryhmä Kyllä kiusaamista. Tässä summamuuttujassa oppilaat, jotka vastasivat kaikkiin neljään kysymykseen kieltävästi niin, etteivät he olleet havainneet kiusaamista koulukuljetuksessa, saivat arvon 1 ja oppilaat, jotka olivat näissä kysymyksissä vastanneet havainneensa jotakin kiusaamista, saivat arvon 2. Havaitun kiusaamisen summamuuttujan

yhteyttä verrattiin kaikkiin neljään taustamuuttujaan eli sukupuoleen, luokka-asteeseen, koulukuljetusauton kokoon sekä koulukuljetuksessa vietettyyn aikaan, sekä koulukuljetuksen mielisuuteen. Lisäksi näitä neljää kiusaamista käsittelevää kysymystä tarkasteltiin erikseen vertaillen vastauksia sukupuolten välillä. Koulukuljetuksen aikana koetun tai havaitun kiusaamisen yhteyttä kuljettajan ominaisuuksiin, koulukuljetusauton kokoon tai koulukuljetuksessa vietettyyn aikaan tutkittiin ristiintaulukoinnilla.

Koulukuljetuksen mielisuutta oli kysytty kysymyksellä, johon vastattiin viisiportaisella Likert-asteikollisella väittämällä: 1 = en lainkaan mielelläni, 2= en kovin mielelläni, 3= vaihtelevasti, 4= mielelläni ja 5= erittäin mielelläni. Koulukuljetuksen mielisuutta verrattiin ANOVA-taulukoinnilla kaikkiin neljään taustamuuttujaan eli sukupuoleen, luokka-asteeseen, koulukuljetusauton kokoon sekä koulukuljetuksessa vietettyyn aikaan. Koulukuljetuksen mielisuuden yhteyttä kuljettajan ominaisuuksiin, koulukuljetusauton kokoon tai koulukuljetuksessa vietettyyn aikaan tutkittiin ristiintaulukoinnilla.

Koulukuljetuksen mielisuuden ja koulukuljetuksessa havaitun tai koetun kiusaamisen yhteyttä tutkittiin t-testillä, ANOVA-testillä ja ei-parametrisillä testeillä.

Oppilaiden käsityksiä koulukuljetusten kuulumisesta koulumaailmaan tutkittiin kahden indikaattorin avulla: Olivatko oppilaat valinneet kuljettajan toimintaa tai ominaisuuksia kuvaavissa väittämässä, että kuljettaja kuuluu koulun henkilökuntaan, ja että millaiset järjestyssäännöt oppilaiden mielestä koulukuljetuksessa pätevät. Näitä kysymyksiä analysoitiin kuvailevin menetelmin. Huoltajien vastauksista heidän tyytyväisyyteensä koulukuljetusten onnistumisesta tehtiin kuvailevia analyysejä.

Tutkimusaineiston avoimiin kysymyksiin tulleita vastauksia tarkasteltiin tutkimuslomakkeen teemoja etsien, ja niitä käytettiin tuloksissa mahdollisuuksien mukaan kuvailemassa oppilaiden ja huoltajien esille nostamia asioita. Analyysin kannalta tärkeää oli tässä vaiheessa karsia pois tutkimuksen kannalta epäoleelliset vastaukset, mikä käytännössä tapahtui karsimalla pois sellaiset vastaukset, jotka eivät liittyneet kiusaamiseen, oppilaiden psyykkiseen turvallisuuteen, kuljettajan toimintaan tai koulukuljetuskalustoon.

4. TULOKSET

4.1 Koulukuljetusten psyykkinen turvallisuus

Tutkimuksessa koulukuljetuksen aikana koetusta tai havaitusta kiusaamisesta kysyttiin neljän kysymyksen avulla, jotka käsittelivät kiusaamisen muotoa, kiusaamisen kohdetta, kiusaamisen toistuvuutta sekä sitä, kenelle kiusaamisesta on kerrottu. Kaikkia neljää kiusaamista koskevia kysymyksiä vertailtiin vielä erikseen sukupuolten välillä.

65,6 % (n=40) oppilaista oli kokenut tai havainnut kiusaamista koulukuljetuksessa, ja vastaavasti 34,4 % (n=21) vastaajista ei ollut kokenut tai havainnut kiusaamista koulukuljetuksen aikana. Kiusatuista 48,7 % oli poikia, ja 51,3 % oli tyttöjä. Yksi vastaaja, joka oli kokenut tai havainnut kiusaamista koulukuljetuksessa, ei halunnut kertoa sukupuoltaan. Ero sukupuolten välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevä.

Taulukko 2: Koulukuljetuksessa tapahtuva kiusaaminen ja erot sukupuolten välillä

	Sukupuoli				$\chi^2(1)=1,777; p=0,183$	
	Poika (n=27)		Tyttö (n=33)		Yhteensä	
	n	%	n	%	n	%
Kyllä havaittua/koettua kiusaamista	20	51,3	19	48,7	39	100
Ei havaittua/koettua kiusaamista	7	33,3	14	66,7	21	100

Kiusaaminen oli yleisintä alemmilla luokka-asteilla, ja väheni tasaisesti vuosiluokkien kasvaessa. Taulukosta 3 voidaan nähdä, että esikoululaisista ja ykkös-kolmosluokkalaisista oppilaista jopa 80 % kertoi kokeneensa tai havainneensa kiusaamista koulukuljetuksessa. 4–6 -luokkalaisista oppilaista enää 61,1 % kertoi kokeneensa tai havainneensa kiusaamista koulukuljetuksen aikana, ja yläkoululaisista oppilaista enää 38,5 % kertoi kokeneensa tai havainneensa kiusaamista koulukuljetuksen aikana. Ero luokka-asteiden välillä oli tilastollisesti merkitsevä (p=0,028).

Taulukko 3: Koulukuljetuksessa tapahtuva kiusaaminen ja erot luokka-asteiden välillä

	Luokka-aste				$\chi^2(2)=7,158; p=0,028$	
	0-3 lk (n=30)		4-6 lk (n=18)		7-9 lk (n=13)	
	n	%	n	%	n	%
Kyllä havaittua / koettua kiusaamista	24	80	11	61,1	5	38,5
Ei havaittua/koettua kiusaamista	6	20	7	38,9	8	61,5

Myös avoimissa kommenteissa tuli mainintoja alempien luokka-asteiden oppilaiden välisestä kiusaamisesta.

”Kiusaamista on pienempien kanssa [...] He ovat kiusanneet ilmeisesti toisiaan.”

4.1.1 Kiusaamisen muoto ja erot sukupuolten välillä

Vastaajista 21,3 % oli vastannut havainneensa joko itseen tai toiseen oppilaaseen kohdistuvaa fyysistä kiusaamista. Taulukosta 4 voimme havaita, että fyysisesti kiusatuista 84,6 % oli poikia ja 15,4 % oli tyttöjä. Sukupuolten välinen ero fyysisen kiusaamisen osalta oli tilastollisesti merkitsevä ($p=0,004$). Vastaajista 44,3 % oli vastannut havainneensa joko itseen tai toiseen oppilaaseen kohdistuvaa sanallista kiusaamista. Heistä 51,9 % oli poikia, ja 48,1 % oli tyttöjä. Vastaajista 27,9 % oli vastannut havainneensa joko oman tai toisen oppilaan omaisuuden kautta kohdistuvaa kiusaamista. Heistä 58,6 % oli poikia, ja 41,2 % oli tyttöjä. Vastaajista 32,8 % oli vastannut havainneensa koulukuljetuksen aikana epäsuoraa kiusaamista. Heistä 60 % oli poikia, ja 40 % oli tyttöjä. Mobiililaitteiden kautta tapahtuvaa kiusaamista oli havainnut vain 3 oppilasta. Erot sukupuolten välillä eivät olleet tilastollisesti merkitseviä muiden kuin fyysisen kiusaamisen suhteen.

Taulukko 4: Kiusaamisen muoto ja ero sukupuolten välillä

	Sukupuoli						χ^2	p
	Poika (n=27)		Tyttö (n=33)		Yhteensä (n=61)			
	n	%	n	%	n	%		
Sanallinen kiusaaminen	14	51,9	13	48,1	27	44,3	(1)=0,931	0,335
Fyysinen kiusaaminen	11	84,6	2	15,4	13	21,3	(1)=10,523	0,001***
Omaisuuden kautta	10	58,6	7	41,2	17	27,9	(1)=1,831	0,176
Epäsuora kiusaaminen	12	60	8	40	20	32,8	(1)=2,727	0,099
Mobiililaitteiden kautta	2	3,28	1	1,64	3	4,92	(1)=0,599	0,439

4.1.2 Kiusaamisen kohde ja erot sukupuolten välillä

Taulukosta 5 havaitsemme, että itseen kohdistuvaa kiusaamista koulukuljetuksen aikana oli kokenut vastaajista 23 %. Heistä puolet (50 %) oli tyttöjä ja puolet poikia. Koulukuljetuksen aikana havaittu, johonkin toiseen kohdistuvaa kiusaamista oli havainnut 41 % vastaajista. Heistä 48% oli tyttöjä, ja 52% oli poikia. 24,6% vastaajista oli kuullut esimerkiksi kaveriltaan, että jotakuta on kiusattu koulukuljetuksessa. Heistä 53% oli tyttöjä, ja 47% oli poikia, eikä ero

sukupuolten välillä ollut tilastollisesti merkitsevä. Ero sukupuolten välillä ei yhdessäkään muuttujassa ollut tilastollisesti merkitsevä.

Taulukko 5: Kiusaamisen kohde ja erot sukupuolten välillä

	Sukupuoli						χ^2	p
	Poika (n=27)		Tyttö (n=33)		Yhteensä (n=61)			
	n	%	n	%	n	%		
Minua on kiusattu	7	50	7	50	14	23	(1)=0,184	0,668
Olen kuullut joltakulta että...	7	47	8	53	15	24,6	(1)=0,022	0,881
Olen nähnyt kun jotakuta...	13	52	12	48	25	41	(1)=1,848	0,357

4.1.3 Kiusaamisen toistuvuus ja erot sukupuolten välillä

Kysyttäessä kiusaamisen toistuvuutta (kuinka usein), 60,7 % oppilaista viittasi vastauksessaan kiusaamiseen. Kiusaamista kokeneista tai havainneista oppilaista (n=37) 43,2 % vastasi, että koettua tai havaittua kiusaamista tapahtuu koulukuljetuksessa todella harvoin, lähes yhtä monta (40,5 %) että silloin tällöin, ja 6 oppilasta vastasi, että usein (16,2 %). Taulukosta 6 näemme, että sekä todella harvoin että silloin tällöin kiusaamista kokeneiden tai havainneiden oppilaiden muodostamissa ryhmissä oli tyttöjen ja poikien osuudet lähes samat: tyttöjä oli 46,7 % ja poikia 53,3 %. Usein kiusaamista kokeneista tai havainneista oppilaista tyttöjä oli 33,3 % ja poikia oli 66,6 %. Kukaan oppilaista ei vastannut, että kiusaamista tapahtuisi koulukuljetuksessa todella usein. Ero sukupuolten välillä havaitun kiusaamisen toistuvuudessa ei ollut tilastollisesti merkitsevä.

Taulukko 6: Kiusaamisen toistuvuus ja erot sukupuolten välillä

	Sukupuoli						$\chi^2(3)=4,411; p=0,220$
	Poika (n=27)		Tyttö (n=33)		Yhteensä (n=61)		
	n	%	n	%	n	%	
Usein	4	66,6	2	33,3	6	16,2	
Silloin tällöin	8	53,3	7	46,7	15	40,5	
Todella harvoin	8	53,3	7	46,7	15	43,2	

4.1.4 Kiusaamisesta kertominen ja erot sukupuolten välillä

Kysyttäessä sitä, ovatko oppilaat kertoneet havaitsemastaan tai kokemastaan kiusaamisesta koulukuljetuksen aikana kenellekään, vain 13 % jätti kertomatta kenellekään. Heistä 25 % oli

tyttöjä, ja 75 % oli poikia. Kuljettajalle oli kertonut 10 % vastaajista. Heistä 50 % oli tyttöjä ja saman verran poikia. Koulun henkilökunnalle koulukuljetuksessa koetusta tai havaitusta kiusaamisesta oli kertonut 16,4 % vastaajista, joista 40 % oli tyttöjä ja 60 % poikia. Kaverille oli kertonut 14,7 % vastaajista. Heistä 55,6 % oli tyttöjä, ja 44,4 % oli poikia. Eniten koulukuljetuksessa tapahtuneesta kiusaamisesta kerrottiin kotona, kun 31 % koulukuljetuksen aikana kiusaamista havainneista oli valinnut tämän vaihtoehdon. Heistä 58 % oli tyttöjä, ja 52 % oli poikia. Sukupuolten välillä ei ollut tilastollista merkitsevyyttä sen suhteen, kenelle kiusaamisesta oli kerrottu. Vastaajista 45 % kertoi, ettei ollut havainnut ketään kiusattavan.

4.2 Koulukuljetuksen mieluisuus ja erot sukupuolten välillä

Koulukuljetuksen mieluisuutta kysyttiin kysymyksellä, jonka viisiportaisen Likert-asteikollisen vastausvaihtoehdot tarjottiin seuraavanlaisesti: 1 = en lainkaan mielelläni, 2= en kovin mielelläni, 3= vaihtelevasti, 4= mielelläni ja 5= erittäin mielelläni. Viisiportaisella asteikolla tarkasteltuna vastaajista 57,4 % (n=35) kertoi kulkevansa koulukuljetuksessa erittäin mielellään tai mielellään. Koulukuljetusten mieluisuutta sukupuolten välillä analysoitiin t-testillä sekä ristiintaulukoimalla. Taulukosta 6 voimme nähdä, että tytöt kulkivat koulukuljetuksessa poikia mielummin, ja ero sukupuolten välillä oli tilastollisesti merkitsevä (p=0,034). Tytöistä peräti 72,7 % kulki koulukuljetuksessa erittäin mielellään tai mielellään, kun taas pojista samoin vastasi 37 % oppilaista. Vastaajista 8,3 % vastasi, että kulje kovin mielellään tai ei lainkaan mielellään koulukuljetuksessa.

Taulukko 6: Koulukuljetuksen mieluisuus ja erot sukupuolten välillä

	Sukupuoli				t(58)=2,171; p=0,034	
	Poika (n=27) ka=3,37, kh=0,97		Tyttö (n=33) ja=3,91, kh=0,95		Yhteensä (n=61) ka=3,69, kh=0,992	
	n	%	n	%	n	%
Erittäin mielelläni	4	30,8	9	69,2	13	21,3
Mielelläni	6	28,6	15	71,4	21	34,4
Vaihtelevasti	14	66,7	7	33,3	21	34,4
En kovin mielelläni	2	66,6	1	33,3	3	5
En lainkaan mielläni	1	50	1	50	2	3,3

Myös avoimissa vastauksissa tuotiin esille kuljetuksessa olemisen mukavuus.

”Minun mielestäni on mukavaa olla taxissa”

4.3 Koulukuljetuksissa tapahtuvan kiusaamisen yhteys koulukuljetuksen mieluisuuteen

Koulukuljetuksen aikana koetun tai havaitun kiusaamisen määrää ja koulukuljetuksen mieluisuuden yhteyttä analysoitiin ristiintaulukoinnilla sekä t-testeillä. Kuten taulukosta 7 voimme nähdä, oppilaat, jotka eivät olleet havainneet tai kokeneet kiusaamista koulukuljetuksen aikana (n=21), pitivät koulukuljetuksessa kulkemista mieluisampana kuin ne oppilaat, jotka olivat havainneet tai kokeneet koulukuljetuksessa kiusaamista (n=40). Ero oli tilastollisesti merkitsevä (p=0,020; Cramer's V=0,437). Oppilaat, joilla ei ollut kiusaamiskokemuksia koulukuljetuksessa, antoivat koulukuljetuksessa kulkemisen mieluisuudelle viisiportaisella Likert-asteikolla keskiarvon 4,14 (kh=0,655), ja oppilaat, joilla oli kiusaamiskokemusta, antoivat mieluisuudelle keskiarvon 3,45 (kh=1,061). Kuljetuksen mieluisuudelle annettuja arvosanojen ja kiusaamisen yhteyttä analysoitiin myös t-testillä, jonka tulos oli $t(59)=2,726$; $p=0,008$, ja tulos oli siis tilastollisesti merkitsevä. Yksikään oppilas, jolla ei ollut kiusaamiskokemusta, ei antanut arvosanaa 3 huonompaa tulosta koulukuljetuksen mieluisuudelle.

Taulukko 7: Koulukuljetuksessa tapahtuvan kiusaamisen yhteys koulukuljetuksen mieluisuuteen

	Koulukuljetuksessa havaittu tai koettu kiusaaminen				$\chi^2(4)=11,640$; $p=0,020$	
	Ei kiusaamiskokemusta (n=21)		Kyllä kiusaamiskokemusta (n=40)		Yhteensä (n=61)	
	ka= 4,14, kh= 0,655		ka=3,45; kh=1,061		ka=3,69; kh=0,992	
	n	%	n	%	n	%
En lainkaan mielellään	0	0	2	100	2	3,3
En kovin mielellään	0	0	3	100	3	4,9
Vaihtelevasti	3	14,3	18	85,7	21	34,4
Mielellään	12	57,1	9	42,9	21	34,4
Erittäin mielellään	6	42,9	8	57,1	14	23

4.4 Kuljetusauton kuljettajan toiminta ja ominaisuudet

Kuljettajan ominaisuuksista tehtiin kolme summamuuttujaa *kuljettajan positiiviset ominaisuudet* (6 ominaisuutta), *kuljettajan neutraalit ominaisuudet* (4 ominaisuutta) ja *kuljettajan negatiiviset ominaisuudet* (4 ominaisuutta). Näitä verrattiin oppilaiden vastauksiin koulukuljetuksen aikana havaitusta kiusaamisesta sekä kuljetuksen mieluisuudesta.

Yhteensä 54 oppilasta oli valinnut kuljettajan positiivisista ominaisuuksista 1-6 kappaletta. Yhteensä 21 oppilasta oli valinnut kuljettajan negatiivisia ominaisuuksia, eikä yksikään oppilas ollut valinnut enempää kuin kaksi negatiivista ominaisuutta. Yhteensä 51 oppilasta oli valinnut

kuljettajan neutraaleja ominaisuuksia. Oppilaat, joilla ei ollut yhtään kiusaamiskokemusta (n=21), olivat valinneet 33 kuljettajan positiivista ominaisuutta, 5 kuljettajan negatiivista ominaisuutta ja 17 kuljettajan neutraalia ominaisuutta. Oppilaat, joilla oli kiusaamiskokemuksia (n=40) oli valinneet niin ikään 33 kuljettajan positiivista ominaisuutta, 16 kuljettajan negatiivista ominaisuutta, ja 34 kuljettajan neutraalia ominaisuutta. Ero ei ollut kuitenkaan missään tilastollisesti merkitsevää.

Taulukko 8: Kuljettajan ominaisuudet ja kiusaaminen koulukuljetuksessa

	Havaittua tai koettua kiusaamista				
	Ei kiusaamista (n=21)		Kyllä kiusaamista (n=40)		Khin neliötesti ja t-testi
	ka	kh	ka	kh	
POS ominaisuudet max 6	3,86	1,68	3,8	2,19	$\chi^2(6)=6,259$; $p=0,395$, $t(59)=0,104$; $p=0,917$
NEUT ominaisuudet max 4	1,62	1,2	2,08	1,29	$\chi^2(4)=3,940$; $p=0,414$, $t(59)=-1,342$; $p=0,185$
NEG ominaisuudet max 4	0,29	0,64	0,53	0,68	$\chi^2(2)=4,114$; $p=0,128$, $t(59)=-1,331$; $p=0,188$

Oppilaat, jotka olivat pitäneet koulumatkaa joko mieluisana tai erittäin mieluisana, olivat valinneet eniten kuljettajan positiivisia ominaisuuksia (ka=4,03 kappaletta) kaikista kuudesta tarjolla olleesta positiivisesta väittämästä. Oppilaat, jotka olivat pitäneet koulumatkaa joko epämieluisana tai erittäin epämieluisana, olivat valinneet vähiten kuljettajan positiivisia ominaisuuksia (ka=2,2 kappaletta). Ero ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevää. Tämä varmistettiin myös ei-parametrisellä Kruskal-Wallis testillä. Niistä oppilaista, jotka pitivät koulukuljetusta epämieluisana, 80 % oli valinnut yhden tai kaksi kuljettajan negatiivista ominaisuutta. Niistä oppilaista, jotka pitivät koulukuljetusta mieluisana tai erittäin mieluisana (n=35), kahdeksan oli valinnut joko yhden tai kaksi kuljettajan negatiivista ominaisuutta. Ero oli tilastollisesti merkitsevää (p=0,036). Tämä varmistettiin myös Kruskal-Wallis H -testillä, joka antoi lähes samankaltaisen tuloksen (p=0,052). Koulukuljetuksia mieluisana pitävistä oppilaista (n=35) suurin osa (n=27) ei ollut valinnut yhtäkään negatiivista ominaisuutta. Niistä oppilaista, jotka pitivät koulukuljetusta epämieluisana (n=5) vain yksi oli valinnut kuljettajan neutraaleja ominaisuuksia. Eniten neutraaleja ominaisuuksia oli valinneet oppilaat, jotka kokivat koulukuljetuksen mieluisana tai erittäin mieluisana, ja he olivat valinneet yhteensä 29 kuljettajan neutraalia ominaisuutta. Ero oli tilastollisesti merkittävä (p=0,013).

Taulukko 9: Kuljettajan ominaisuudet ja kuljetuksen mieluisuus

	Koulukuljetuksen mieluisuus						Khin neliö-testi	ANOVA-testi
	Mieluisaa + (n=35)		Vaihtelevaa (n=21)		Ei mieluisaa (n=5)			
	ka	kh	ka	kh	ka	kh		
POS ominaisuudet max 6	4,03	1,86	3,86	1,93	2,2	3,033	$\chi^2(12)=16,087$; $p=0,187$	$F(2)=1,86$; $p=0,164$
NEUT ominaisuudet max 4	2	1,28	1,9	1,09	1,4	1,95	$\chi^2(8)=19,315$; $p=0,013$	$F(2)=0,48$; $p=0,620$
NEG ominaisuudet max 4	0,44	0,67	0,48	0,6	1,00	0,707	$\chi^2(4)=10,263$; $p=0,036$	$F(2)=2,22$; $p=0,117$

Oppilaat, jotka kulkivat minibussissa, valitsivat eniten kuljettajan positiivisia ominaisuuksia kuvaavia väittämiä ($ka=4,57$). Vähiten positiivisia ominaisuuksia kuvaavia väittämiä oli valinneet oppilaat, jotka kulkivat tilataksissa tai pienemmässä ajoneuvossa ($ka=2,67$), eikä kukaan taksissa kuljija ollut valinnut positiivisia väittämiä enempää kuin 4 kappaletta. Isossa bussissa kulkevat oppilaat olivat valinneet keskimäärin $ka=3,82$ positiivista väittämää kuljettajastaan. Ero ei kuitenkaan aivan ollut tilastollisesti merkitsevä ($p=0,084$). Oppilaiden iällä ei ollut tilastollista merkitsevyyttä sen suhteen, kuinka paljon kuljettajan positiivisia ominaisuuksia oli valittu ($ka=3,82$). Myöskään sukupuolella ei ollut tilastollista merkitsevyyttä sen suhteen, kuinka paljon kuljettajan positiivisia ominaisuuksia oli valittu. Eniten kuljettajan positiivisia ominaisuuksia olivat valinneet oppilaat, joiden viettämä aika koulukuljetuksessa oli yli 30 minuuttia mutta alle tunnin. Ero ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevä.

Oppilaiden avoimissa vastauksissa tuli joitakin mainintoja kuljettajista. Oppilaat kommentoivat kuljettajan epämiellyttävää tupakanhajua ja yksi oppilas kuvaili, että hänelle tulee bussissa ahdistava olo johtuen kuljettajasta. Kuljettajia kuvailtiin myös mukaviksi ja ystävällisiksi.

4.5 Koulukuljetusauton koko

Oppilaat, jotka kulkivat minibussissa, olivat havainneet tai kokeneet eniten kiusaamista koulukuljetuksessa. Kuten taulukosta 10 voidaan havaita, vastaajista 23 % kulki minibussissa, ja heistä vain yksi ei ollut kokenut tai havainnut kiusaamista kuljetuksessa. Vähiten kiusaamista olivat havainneet oppilaat, jotka kulkivat tilataksissa tai pienemmässä ajoneuvossa. Vastaajien määrä oli kuitenkin pieni. Isossa bussissa kulkeneista oppilaista 57,9 % oli kokenut tai havainnut kiusaamista. Eri koulukuljetusautojen välinen ero havaittuun kiusaamiseen oli tilastollisesti merkitsevä.

Taulukko 10: Kuljetusajoneuvon koko ja yhteys kiusaamiseen

	Koulukuljetusauto ja yhteys kiusaamiseen				$\chi^2(2)=6,009; p=0,050$	
	Ei kiusaamista (n=21)		Kyllä kiusaamista (n=40)		Yhteensä (n=61)	
	n	%	n	%	n	%
Taksi	4	44,4	5	55,6	9	14,8
Minibussi	1	7,1	13	92,9	14	23
Iso bussi	16	42,1	22	57,9	38	62,2

Kuten taulukosta 11 voidaan huomata, oppilaat, joiden koulukuljetusauto oli tilataksi tai pienempi ajoneuvo, kulkivat koulukuljetuksessa viisiportaisella Likert-asteikolla jossa 1=en lainkaan mielelläni ja 5= erittäin mielelläni, mitattuna kaikkein mieluiten ($ka=4,44$). Minibussissa kulkevat oppilaat kulkivat koulukuljetuksessa kaikkein vähiten mieluiten ($ka=3,29$). Oppilaat, jotka kulkivat koulukuljetuksensa isossa bussissa, antoivat kuljetuksen mieluisuudelle keskiarvon $ka=3,66$. Ero oli tilastollisesti merkitsevä ANOVA-testillä ($p=0,020$), ja ero tarkistettiin myös ei-parametrisellä Kruskal-Wallis H -testillä, joka antoi vastaavan tuloksen ($p=0,022$).

Taulukko 11: Koulukuljetusauton yhteys koulukuljetuksen mielisuuteen

	Koulukuljetus auton yhteys mielisuuteen		4,184; $p=0,020$
	ka	kh	
Taksi (n=9)	4,44	0,726	
Minibussi (n=14)	3,29	1,139	
Iso bussi (n=38)	3,66	0,909	

Avoimissa vastauksissa eräs oppilas kuvaili isoon linja-autoon liittyviä negatiivisia piirteitä:

”En uskalla mennä isossa linkassa yläkoululaisten viereen

ja joskus joutuu seisoon kun kaikki ei päästä viereen”

4.6 Koulukuljetusajan pituus

Oppilaiden koulukuljetuksessa viettämä aika jaoteltiin analysointia varten kolmiportaiseen asteikkoon niin, että alle 30 minuutin koulumatka sai arvon 1, 30-60 minuuttia kestävä koulukuljetus sai arvon 2, ja 60-120 minuuttia kestävä koulukuljetus sai arvon 3. Oppilaista 32,8 % vietti koulukuljetuksessa päivittäin alle 30 minuuttia. He olivat antaneet koulukuljetuksen mielisuudelle viisiportaisella Likert-asteikolla keskiarvon 3,75. Oppilaista 41 % vietti koulukuljetuksessa 30-60 minuuttia. He olivat antaneet koulukuljetuksen mielisuudelle keskiarvon 3,68. Oppilaista 26,2 % vietti koulukuljetuksessa 61-120 minuuttia. He olivat antaneet koulukuljetuksen mielisuudelle keskiarvon 3,63. Ero koulukuljetuksen mielisuudessa sen suhteen kuinka kauan koulukuljetuksessa istutaan, ei ollut tilastollisesti merkitsevä.

Taulukko 12: Koulukuljetukseen käytetyn ajan yhteys koulukuljetuksen mielisuuteen

	Koulukuljetukseen käytetyn ajan yhteys mielisuuteen		
	ka	kh	F(2)0,070; p=0,933
Alle 30 min (n=20)	3,75	1,118	
31-60 min (n=25)	3,68	1,03	
61-120 min (n=16)	3,63	0,806	

Oppilaiden koulukuljetuksessa viettämää aikaa verrattiin koulukuljetuksen aikana koettuun tai havaittuun kiusaamiseen kaksiportaisen (1=ei kiusaamiskokemusta, 2=kyllä kiusaamiskokemusta) asteikon mukaisesti. Eniten kiusaamista kokivat tai havaitsivat oppilaat, jotka viettivät koulukuljetuksessa yli puoli tuntia mutta alle tunnin (n=25). Alle 30 minuuttia koulukuljetuksessa viettäviä oppilaita oli 20, ja heistä 75% oli kokenut tai havainneet kiusaamista koulukuljetuksessa. Vähiten kiusaamista havaittiin niiden oppilaiden keskuudessa, jotka viettivät koulukuljetuksessa eniten aikaa eli 60-120 minuuttia. 16:sta oppilaasta kuitenkin 50% oli havainnut kiusaamista. Vaikka havaitun kiusaamisen määrä laskikin koulukuljetuksessa vietetyn ajan kasvaessa, ero ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevä sen suhteen, kuinka kauan koulukuljetuksessa vietettiin aikaa.

Taulukko 13: Kuljetukseen käytetyn ajan pituus ja yhteys kiusaamiseen

	Kuljetukseen käytetyn ajan pituus ja yhteys kiusaamiseen $\chi^2(2)=2,571; p=0,276$					
	Ei kiusaamista (n=21)		Kyllä kiusaamista (n=40)		Yhteensä (n=61)	
	n	%	n	%	n	%
Alle 30 min	5	25	15	75	20	32,8
31-60 min	8	32	17	68	25	41
61-120 min	8	50	8	50	16	26,2

Avoimissa vastauksissa tuotiin esille oppilaiden harmistusta siitä, että koulukuljetuksen aika pitenee bussin tekemien kiertolenkkien vuoksi.

”Koulukyydin pitäisi [mennä] suoraan omaa reittiä kotiin eikä poiketa välillä [...] eri suuntaan”

”Muuten ok, mutta ylimääräiset ajolenkit ärsyttää”

4.7 Oppilaiden mielikuva koulukuljetuksesta osana koulumaailmaa

Koulukuljettajien ominaisuuksia ja toimintaa sisältävässä kysymyksessä oli väite: Ajattelen, että kuljettaja on osa koulun henkilökuntaa kuten opettajat, siistijät, rehtorit ja talonmies. Lisäksi lomakkeen toinen kysymys koski oppilaiden mielikuvaa siitä, onko koulukuljetus: 1) kouluaikaa, jolloin siellä on samat järjestyssäännöt kuin koulussakin, 2) vapaa-aikaa, jolloin koulukuljetuksessa oppilas vastaa vanhemmille käyttäytymisestään koulukuljetuksen aikana, 3) ei kouluaikaa eikä vapaa-aikaa, jolloin koulukuljetuksessa ei noudateta koulun eikä kodin sääntöjä vai 4) oppilas ei osannut sanoa.

65,6% (n=40) oppilaista oli vastannut, että koulukuljetus on heidän mielestään kouluaikaa ja siellä on samat säännöt kuin koulussakin. Muut vaihtoehdot jakaantuivat tasaisesti niin että vapaa-aikaa se oli 7 oppilaan mielestä (11,5 %), ei koulu- eikä vapaa-aikaa se oli 5 oppilaan mielestä (8,2%), ja yhteensä 10 oppilasta ei osannut vastata kysymykseen (16,4%).

Yhteensä 12 oppilasta (19,7% vastaajista) oli valinnut väitteen, että koulukuljetusauton kuljettaja on osa koulun henkilökuntaa. Sellaisia oppilaita, jotka valitsivat sekä väitteen että koululaisauton kuljettaja on osa koulun henkilökuntaa, että vastasi että koulukuljetus on kouluaikaa, oli yhteensä 11 kappaletta (alpherroin 0,422). Yhteys oli tilastollisesti merkitsevä (p=0,034).

Vastaajista 65,6% (n=40) piti koulukuljetusta kouluaikana, jossa on samat säännöt kuin koulussakin. Heistä tyttöjä oli 52,5% (n=21) oli tyttöjä, ja 47,5% (n=19) poikia. Vapaa-aikana sitä piti vain 11,4% (n=7) vastaajista, heistä 57% (n=4) oli tyttöjä, ja 43% (n=3) poikia. Oppilaista 8% (n=5) vastasi, että koulukuljetus ei ole kouluaikaa eikä vapaa-aikaa, eikä siinä päde koulun eikä kodin järjestyssäännöt. Heistä tyttöjä oli 40% oli tyttöjä ja 60% poikia. Erot näissä vastauksissa eivät olleet sukupuolten välillä tilastollisesti merkitseviä. Vastaajista 16,4% (n=10) vastasi, ettei tiennyt mitä sääntöjä koulukuljetuksessa piti noudattaa. Heistä 70% (n=7) oli tyttöjä, ja 20% (n=2) oli poikia, ja yksi tämän valinnut vastaaja ei halunnut kertoa sukupuoltaan. Ero tyttöjen ja poikien välillä oli tilastollisesti merkitsevä (p=0,027).

Myös avoimissa vastauksissa eräs oppilas toivoi järjestyssääntöjä koulukuljetukseen.

”Tiukka sääntö käyttäytymiseen kuljetuksen aikana”

4.8 Huoltajien mielipide koulukuljetusten onnistumisesta

Huoltajien vastauksia koskien eri koulukuljetusten osa-alueita analysoitiin kuvailevin menetelmin. Vastauksista laskettiin myös keskiarvot ja keskihajonnat, kun vastausvaihtoehdot viisiportaisella Likert-asteikolla sai arvot 1= Erittäin tyytymätön, 2=Tyytymätön, 3=Vaihtelevasti, 4=Tyytyväinen, 5=Erittäin tyytyväinen. Huoltajat pystyivät valitsemaan myös arvon 0=En tiedä, millainen X-asia on. Kaikkein tyytyväisimpiä huoltajat olivat koulukuljetusautojen kuntoon, ja se sai arvosanan 3,96 (kh=0,922). Tämä oli myös kysymys, johon vastattiin eniten vaihtoehtoa 0, En tiedä millainen koulukuljetusauton kunto on (n=13). Toiseksi tyytyväisimpiä huoltajat olivat tiedotukseen, joka sai arvosanan 3,93. Vähiten tyytyväisiä huoltajat olivat reitteihin, joka sekin kuitenkin sai arvosanan 3,72 (kh=0,995).

Taulukko 14: Huoltajien mielipide koulukuljetuksista osa-alueittain

	Huoltajien mielipiteet koulukuljetuksista	
	ka	kh
Kuljettajan ystävällisyys ja palvelualttius	3,9	1,159
Lapsesi koulukuljetusauton kunto	3,96	0,922
Kuljetusreittien aikataulu	3,72	0,995
Kuljetusten aikataulussa pysyminen	3,9	1,203
Kuljetuksista tiedottaminen	3,93	0,885
Oppilaan viihtyminen koulukuljetuksessa	3,9	0,79
Lapsesi koulukuljettajan rooli esimerkillisenä aikuisena	3,87	1,09
Yhteensä:	3,88	

Huoltajien avoimet vastaukset käsittelivät paljon kuljetusten fyysistä toteutusta niin hyvien kuin huonojenkin palautteiden muodossa. Psykkiseen turvallisuuteen liittyvissä kommentteissa ei tuotu esille kiusaamiseen liittyviä teemoja, mutta niissä arvioitiin paljon kuljettajan toimintaa:

”Kuljettaja ei tervehdi lapsia”

Eräs huoltaja kertoi, että hänen lapsensa oli myöhästynyt koululta lähtevästä taksista, kun vaatteiden pukemisessa oli kestänyt pidempään, ja oli harmissaan, ettei kuljettaja ilmoita tai kysele onko lapsi tulossa kyytiin. *”Lapselle tulee tosi turvaton olo tällaisesta”*.

Kuljettajia ja heidän toimintaansa kommentoitiin paljon myös positiivisesti, ja osa kuljettajista sai kohdistettuja kiitoksia.

”Kuskit ovat mukavia ja vastuuntuntoisia”

” [...] Kuljettaja tuntee lapset, joita kuljettaa. Kodin ja kuljettajan välinen yhteistyö toimii myös. Vanhempana voi luottavaisena laittaa lapsensa koulukyyditykseen päivittäin.”

”Lapset tykkäävät kuskeista”

Kuljettajiin liittyvien asioiden lisäksi huoltajat antoivat paljon palautetta kuljetusten aikatauluista ja niiden täsmällisyydestä. Kuljetuksia toivottiin lisää kodin ja koulun välille, ja joidenkin vastauksen perusteella niitä onkin tullut lisää kuluneella lukuvuodella. Lisääntyneet vuorot saivat sekä kiitosta että moitteita, sillä ne ovat muuttaneet aikatauluja. Huoltajat toivoivat kuljetusten menevän mahdollisimman suoraviivaisesti kodin ja koulun välillä. Moni huoltaja kertoi linja-autojen lähtevän välillä etuajassa pysäkiltä ja toisaalta että linja-auto on myöhässä koululla mistä syystä lapsi myöhästyy koulusta. Aikatauluja toivottiin myös myöhennettävän niin, ettei oppilaat ole turhaan liian ajoissa koululla odottamassa koulun alkamista.

5. POHDINTA

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää koulukuljetuksessa olevien oppilaiden psyykkistä turvallisuutta, mielekkyyttä ja niihin vaikuttavia asioita. Tutkimus suoritettiin analysoimalla 61:ä peruskoulun 1.—9. luokkalaisen oppilaan täyttämää tutkimuslomaketta ja niihin tulleita vastauksia.

Tutkimuksessa analysoitiin ensin yleisesti oppilaiden psyykkistä turvallisuutta koulukuljetuksen aikana, ja sukupuolten välisiä eroja kiusaamisen muodossa, kohteessa, määrässä ja siinä kenelle kiusaamisesta on kerrottu. Tutkimuksen mukaan merkittävä osa, 65,6% koulukuljetuksessa kulkevista oppilaista on kuluvan vuoden aikana kokenut tai havainnut kiusaamista koulukuljetuksen aikana. Sukupuolten välillä ei ollut merkitsevää eroa koetun tai havaitun kiusaamisen suhteen, mikä on jossain määrin ristiriidassa aiempien tutkimusten kanssa, sillä aiemmin on tutkittu, että pojat osallistuvat tyttöjä enemmän kiusaamiseen kaikissa ikäryhmissä, ja tulevat myös kiusatuksi tyttöjä useammin jokaisessa ikäryhmässä (mm. Kouluterveyskysely, 2019). Viimeisen kymmenen vuoden aikana poikien osuus kiusaamisesta on kuitenkin vähentynyt ja tyttöjen ja poikien erot ovat kaventuneet (Kouluterveyskysely, 2019; Francke ym., 2020). Tutkimuksen mukaan koettu tai havaittu kiusaaminen oli alaluokilla yleisempää ja väheni tasaisesti mitä vanhemmista oppilaista oli kyse. Myös tämä on linjassa aikaisempien tutkimusten kanssa, sillä kiusatuksi joutuvien oppilaiden osuuden on todettu vähenevän iän myötä (Salmivalli, 2016).

Yleisin kiusaamisen muoto koulukuljetuksen aikana oli sanallinen kiusaaminen, ja se oli linjassa aiempien, lasten ja nuorten välistä kiusaamista käsittelevien tutkimusten kanssa (mm. Francke ym., 2020; Kouluterveyskysely 2017 ja 2019). Fyysinen kiusaaminen oli kaikille ikäluokilla kohtalaisen vähäistä, mutta yleisintä alaluokkien 4-6 luokilla, jolloin 33,3% (n=6) oli vastannut havainneensa fyysistä kiusaamista. Aiempien tutkimusten mukaan fyysinen kiusaaminen on yleisempää ala- kuin yläluokilla, mikä piti kohtalaisen hyvin paikkansa tässäkin tutkimuksessa (Salmivalli, 2016). Yleisimmin kiusaamisen kohteena oli ”joku muu”, mikä on luontevaa mutta voisi viitata siihen, että oppilaat tunnistavat kiusaamisen muiden tekemänä hyvin. Tutkimuksen mukaan kiusaamista ei tapahtunut kovin usein. Kouluterveyskyselyn (2017) mukaan 4.—5. luokan oppilaista 7,3% tulee kiusatuksi vähintään kerran viikossa, ja 8.—9. luokan oppilaista 5,8% tulee kiusatuksi vähintään kerran viikossa. Tässä tutkimuksessa ei kysytty ainoastaan vastaajan kokemaa kiusaamista, joten nämä tulokset eivät ole vertailukelpoisia. Näyttäisi kuitenkin siltä, että vaikka kiusaamista mahdollisesti

tapahtuu koulukuljetuksessa yhtä lailla kuin kaikkialla muuallakin koululaisen elämässä, se on yksi paikka muiden joukossa missä oppilaita kiusataan.

Koulukuljetuksessa tapahtuneesta kiusaamisesta kerrottiin hyvin hajanaisesti joko kotona tai koulussa, kuljettajalle tai kaverille, ja lähes yhtä moni jätti kertomatta kenellekään. Voisi kysyä, voiko tämä johtua siitä, ettei tiedetä kenen vastuulle koulukuljetukset ja sen järjestyssäännöt kuuluvat. Kun oppilas on koulussa, siellä tapahtuvat kiusaamis- ja häiriötilanteet kuuluvat luonnollisesti koulun selvitettäväksi, ja kotona tai vapaa-ajalle tapahtuvat tilanteet taas vanhemmille. Mihin oppilaat ajattelevat koulukuljetusten kuuluvan? Tutkimuksessa tätä selvitettiin kahden kysymyksen avulla, ja 65,6% (n=40) oppilaista piti koulukuljetusta koulun valvonnan ja järjestyksenpidon alaisena. Kuitenkin heistä vain 11 (27,5%) oppilasta piti kouluauton kuljettajaa koulun yhteisöön kuuluvana työntekijänä, kuten talonmies, keittäjä, siivooja tai opettaja. Tämä on mielenkiintoista, sillä koulukuljetusauton kuljettaja kuuluu vahvasti koulukuljetuksessa kulkevan oppilaan jokaiseen koulupäivään, toisin kuin esimerkiksi talonmiehet tai siivoojatkaan. Voisiko tähän vaikuttaa se, ettei koulukuljettajat koskaan käy koulun porttien sisäpuolella, he eivät pääsääntöisesti keskustele koulun henkilökunnan kanssa?

Koulukuljetuksessa viihtyminen on yhteydessä havaittuun tai koettuun kiusaamiseen. Tutkimuksen mukaan oppilaat antoivat koulukuljetuksen mieluisuudelle keskiarvosanan 3,69. Oppilaat, jotka olivat kokeneet tai havainneet kiusaamista koulukuljetuksen aikana, antoivat mieluisuudelle keskiarvon 3,45 ja oppilaat, joilla kiusaamishavaintoja ei ollut, antoivat keskiarvon 4,14. Tämä on linjassa aiempien tutkimusten kanssa, joiden mukaan esimerkiksi pelko kiusatuksi tulemisesta voi heikentää kouluviihtyvyyttä (Peura, Pelkonen & Kirves, 2006).

Kuljettajan positiivisella toiminnalla tai ominaisuuksilla ei ollut juurikaan merkitystä koulukuljetuksessa viihtymiselle. Oppilaat, jotka eivät viihtyneet koulukuljetuksessa olivat kuitenkin valinneet selkeästi vähiten kuljettajan positiivisia ominaisuuksia ja toimintatapoja, ja toisaalta oppilaat, jotka viihtyivät koulukuljetuksessa, olivat valinneet paljon kuljettajan positiivisia ominaisuuksia, vaikkakaan ero ei ollut tilastollisesti merkitsevä. Sen sijaan kuljettajan negatiiviset ominaisuudet olivat jossain määrin yhteydessä koulukuljetuksen epämielikkyyteen. Negatiivisten ominaisuuksien alfa-kerroin oli kuitenkin niin heikko, ettei negatiivisten ominaisuuksien yhteydestä ole järkevää tehdä johtopäätöksiä.

Oppilaat, joiden koulukuljetusauto oli tilataksi tai pienempi henkilöauto, kulkivat kaikkein mieluiten koulukuljetuksessa. He olivat myös kokeneet tai havainneet kiusaamista kaikkein vähiten koulukuljetuksen aikana. He olivat kuitenkin esimerkiksi valinneet kaikkein vähiten

kuljettajan positiivisia ominaisuuksia kuvaavia väittämiä. On todennäköistä, että tilataksissa tai pienemmässä ajoneuvossa kulkevat oppilaat ovat esimerkiksi samaa perhettä, jolloin on luonnollista, ettei kiusaamista tapahdu samalla tavalla kuin vieraiden lasten kesken. Taksi ei vähäisistä asiakasmääristä johtuen mahdollisesti myöskään kierrä erityisen pitkiä reittejä, vaan kuljetus on todennäköisemmin virtaviivainen ovelta-ovelle -tyyppinen yksityiskuljetus.

Oppilaiden koulukuljetuksessa viettämä aika ei tutkimuksen perusteella ollut yhteydessä koulukuljetuksen mieluisuuteen, vaikkakin mieluisuus väheni tasaisesti sitä mukaa kun koulukuljetuksessa vietetyn ajan pituus kasvoi. Myös havaitun kiusaamisen määrä laski sitä mukaa kun koulukuljetuksessa vietetyn ajan pituus kasvoi. Koulukuljetuksessa tapahtuva kiusaaminen ei siis tarvitse paljoa aikaa, eikä toisaalta koulukuljetuksessa tapahtuvan kiusaamisen riski kasva vaikka kuljetuksessa vietetty aika kasvaisikin. Vaikka havaitun kiusaamisen määrä laski, myös koulukuljetuksen mielekkyys laski, mutta erot olivat erittäin pieniä.

Oppilaat näyttivät ajattelevan, että koulukuljetuksessa noudatetaan koulun järjestyssääntöjä, mikä on ymmärrettävää sillä koulukuljetuksia tapahtuu koulusta johtuen. He eivät kuitenkaan mieltäneet koulukuljettajaa osaksi kouluyhteisöä. Kun tätä tarkastellaan teorian valossa, se on ymmärrettävää, sillä koulukuljettajia eivät näy koulun arjessa eikä opettajien tai vanhempien kanssa keskustelemassa. Kiusaamisen ennaltaehkäisyssä keskiössä on koulun yhteisöllinen toimintakulttuuri (Francke ym.2020). Koulukuljetus täytyisi ottaa selkeämmin kouluyhteisöön kuuluvaksi osaksi, vaikka kaikki oppilaat eivät sitä päivittäin käytäkään. Yhteisöllisen toimintakulttuurin luomisessa on korostettu sen merkitystä, että huoltajille annetaan mahdollisuus osallistua koulun arkeen ja sen kehittämiseen (Francke ym., 2020). Huoltajien mukana oleminen antaa lapsille viestin koulun ja kodin yhteistyöstä ja osallisuudesta (Francke ym., 2020). Tämä koskee myös koulukuljettajia, sillä koulukuljettajat ovat koulukuljetuksen aikana ainoita aikuisia, joilla on vertaisten lisäksi mahdollisuus havaita kiusaamista ja puuttua siihen. Eri näkökulmista lasten ja nuorten kanssa tai heidän hyväkseen toimivien aikuisten rooli on tärkeä kiusaamisen ennaltaehkäisyssä ja erilaisiin ongelmiin puuttumisessa.

On mielenkiintoista, että koulukuljetuksessa vähiten viihtyivät sellaiset oppilaat, jotka kulkivat minibussissa. Minibussissa kulkevat oppilaat kertoivat myös kokeneensa tai havainneensa kaikkein eniten kiusaamista koulukuljetuksen aikana. Minibussissa kulkijoiden koulumatkaan käytetty aika ei ollut erityisen pitkä, ja toisaalta minibussissa kulkijat valitsivat kaikkein eniten, suorastaan paljon ($k_a=4,57$, maksimimäärä 6) kuljettajan positiivisia ominaisuuksia. Aineiston

perusteella ja tutkijan perehtymisellä minibussissa kulkemisen erityispiirteisiin, vaikuttaisi siltä, että minibussi itsessään on erityisen ahdas ja täynnä oppilaita, eikä siellä ole esimerkiksi isojen bussien suoma tilaa ja omaa rauhaa. Ahtaus aiheuttaa fyysisiä kontakteja, mikä voi helpommin johtaa kiusaamistilanteisiin. Voisi siis sanoa, että kuljettajan positiivisten ominaisuuksien määrä ei vaikuta koulukuljetuksen mieluisuuteen, mikäli koulukuljetusauto on epämieluisa, tai jos kuljetuksessa havaitaan tai koetaan paljon kiusaamista.

Koulukuljetukset ovat koulun toimintaa, ja opetuksen järjestäjän tulee valvoa, että koululaiskuljetukset järjestetään peruskoulun kasvatustavoitteiden mukaisesti, sekä mm. valvoa oppilaiden odotusaikoja sekä järjestää oppimista tukevaa oheistoimintaa. Koululaisautonkuljettajalle määrätään vastuu järjestyksen säilyttämisestä autossa, ja myöhemmin lisäksi kasvatustehtävä. Koulukuljetusoppaassa määritellään, että koulumatka on iso osa lapsen arkea, ja sen tulee olla turvallinen ja koulunkäyntiä tukeva. Kuljettajalla on suuri merkitys siihen, millä tavalla lapsi koulumatkan kokee, ja hänen käyttäytymisensä tulee olla päivittäinen malli oppilaille. (Koulukuljetusopas, 2011.) Koulun toimet kiusaamisen estämiseksi pitäisi selkeämmin liittää myös koulun ulkopuolelle, erityisesti koulumatkoihin. Koulumatkat saattavat nuorten mielestä olla juuri sen koulun ja vapaa-ajan välimaastossa, etteivät he kiusaamista havaitessaan tiedä, onko tämä ”kodin vai koulun asia”. Koulumatkat ovat pitkiä, ja niiden aikana ehtii tapahtua paljon. Koulumatkoilla alkanut kiusaaminen voi jatkua niin koulussa kuin vapaa-ajallakin, eikä tule unohtaa silminnäkijöiden kokemaa pelkoa joutua itse havaitsemansa kiusaamisen kohteeksi, tai ahdistusta siitä, etteivät he voi puuttua asiaan. Tutkimusten mukaan kaverit suojaavat kiusaamiselta, mutta koulukuljetuksessa ei välttämättä ole yhtäkään kaveria (Kirves & Stoor-Grenner, 2010). Koulukuljetusauto on myös siinä mielessä haasteellinen, että siellä on sekaisin eri luokka-asteet. Koulussa välituntivalvonnassa joissakin kouluissa puututaan siihen, jos oppilaat ylittävät eri luokka-asteille kuuluvat piha-alueet, ja tätä perustellaan esimerkiksi kiusaamisen ehkäisemisen näkökulmasta. Miksi tilanne olisi eri koululaiskuljetuksessa? Koulukuljetusauton haaste liittyy myös valvonnan puutteeseen. Esimerkiksi myös joukkoliikenteessä ajavien, isojen linja-autojen kuljettajan piste on rakennettu kopiksi kuljettajaan kohdistuvan väkivallan uhan takia. Tämä turvallisuustekijä kuitenkin estää kuljettajaa vielä tehokkaammin havaitsemaan matkan aikana tapahtuvaa häirintää. Koska samoja autoja saatetaan käyttää niin koulukuljetuksessa kuin esimerkiksi yöaikaan joukkoliikenteessä, on mahdollista, että myös koulukuljetusauton kuljettaja on tällä tavoin eristetty matkustajista.

5.1 Tutkimuksen hyödyntämismahdollisuudet

Tutkimuksen perusteella koulukuljetusautossa tapahtuu kiusaamista, eli se on yksi koulukiusaamisen ympäristöistä. Kiusaaminen on enimmäkseen sanallista, ja se on yhteydessä koulukuljetuksen mieluisuuteen. Koulukuljetuksessa on päivittäin toistuvana ja huonosti valvottuna tapahtumana potentiaalinen riski joutua itse kiusatuksi tai todistamaan johonkin toiseen kohdistuvaa kiusaamista. Koulukuljettajilla ei ole luonnollista eikä systemaattista keskusteluyhteyttä koulun henkilökuntaan, eikä oppilaitaan miellä koulukuljettajia osaksi koulun yhteisöä. Koulukuljettajat viettävät kuitenkin kuljetusoppilaiden kanssa päivittäin pitkiä aikoja, ja heillä on ainoana aikuisena hyvä mahdollisuus ehkäistä koulukiusaamista ja puuttua siihen. Sen mahdollistamiseksi kuljettajat hyötyisivät siitä, että koulukuljetus nähtäisiin vahvemmin osana koulumaailmaa ja kuljettajat osana kouluyhteisöä. Lisäksi kuljettajat tarvitsisivat perehdytystä koulukohtaisista kiusaamisenvastaisista toimista ja toimintaohjeista. Tämän toteuttamiseksi ehdotan kolmenlaisia toimia: Ensimmäiseksi koulukuljettajat tulisi kutsua mukaan koulun yhteisölliseen toimintaan kuten vanhempainiltoihin, joissa he voisivat tutustua sekä opettajiin että vanhempiin, ja joissa oppilaat voisivat nähdä heidät osana kouluyhteisöä. Toiseksi koululaiskuljettajat tulisi perehdyttää koulukohtaisiin kiusaamisen vastaisiin ohjeistuksiin ja toimintatapoihin. Kolmanneksi koululaisautojen kuljettajille tulisi järjestää ammatillista jatkokoulutusta koulukuljetusten näkökulmasta siten, että kuljettajat paremmin ymmärtäisivät koulukuljetuksen mieluisuuden ja turvallisuuden merkityksen koulunkäynnin kannalta. Koulutuksessa voitaisiin pohtia millä tavalla he voivat vaikuttaa koulukuljetusten mieluisuuteen ja ehkäistä kiusaamista. Koululaiskuljettajille tulisi antaa koulutusta kiusaamisen ja muun häirinnän tarkkailemiseen, tunnistamiseen ja siihen puuttumiseen, sekä muihin koulukuljetusten erityispiirteisiin.

Linja-autonkuljettajien sekä muiden ammattiautoilijoiden ammatillista koulutusta on pyritty lisäämään Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien johtamana. Kaikki ammattiautoilijat ovat velvoitettuja suorittamaan jatkokoulutusta viiden vuoden välein pitääkseen ammattipätevyytensä voimassa. Autokoulut ja opetusluvan haltijat kehittävät erilaisia koulutusohjelmia, joilla kyseisiä jatkokoulutuksia voidaan suorittaa. Ammattipätevyysäännösten mukaan myös linja-autonkuljettajien tulee suorittaa viisi koulutuspäivää, joiden sisältö vaihtelee ensiapukoulutuksesta työturvaan. Näiden koulutusten sisältö vaihtelee merkittävästi, eikä ne välttämättä aina ole kuljettajan oman ammatin kannalta kaikkein hyödyllisimpiä. Jatkokoulutusta kuitenkin tarvitaan, ja toiveena onkin, että jatkokoulutus olisi kunkin ammattiautoilijan oman työn kannalta mahdollisimman hyödyllistä.

Yksi näistä päivistä voisi olla koululaiskuljettajille tarkoitettu koulutus, jossa pystyttäisiin perehtymään koululaiskuljetuksen erityispiirteisiin ja kehittämään toimintatapoja ehkäisemään koulukuljetuksessa tapahtuvaa kiusaamista. Myös koulukuljetusten tilaajat voisivat edellyttää kaikkia koulukuljettajia käymään jatkokoulutuksia ja mahdollisuuksien mukaan järjestää niitä myös itse esimerkiksi lukuvuoden alussa tai vähintään uuden sopimuskauden alkaessa. Tällaisille laatuvaatimuksille on annettu mahdollisuus myös jo kilpailutuksessa, sillä tilaajat voivat määritellä lisävaatimuksia kuljettajien ammattitaidolle jo tarjouspyynnössä.

5.2 Tutkimuksen luotettavuus

Otannan pienen koon takia tuloksiin tulee suhtautua varauksella. Tutkimuksen luotettavuuden kannalta suurempi otanta olisi ollut parempi, ja lisäksi se olisi mahdollistanut erilaisia analysointimenetelmiä, sillä nyt osa ryhmistä jäi niin pieneksi, ettei luotettavia päätelmiä pystynyt tekemään. Sähköiseen kyselyyn vastanneiden oppilaiden todellista ikää tai sukupuolta ei pystytä varmuudella todentamaan. Anonyymi kysely voi myös houkuttaa vastaamaan totuudesta poiketen. Kysely lähetettiin huoltajille koulun toimesta, eikä tutkijalla ollut mahdollisuutta varmistaa, kuinka monelle kysely lähetettiin.

Kiusaamisen käsite on toisinaan hankala sen laajuudesta johtuen, ja vastaajat ovat voineet ajatella monenlaisia tilanteita vastatessaan kysymyksiin kiusaamisesta. Tutkimuksen kysymysten kohdalla oli kuitenkin selitettynä auki tiettyjä käsitteitä, kuten eri kiusaamisen muodot esimerkkeineen, mikä paransi vastausten luotettavuutta.

Kuljettajan positiivisina, neutraaleina tai negatiivisina pidetyt ominaisuudet selvitettiin faktorianalyysin avulla niin, että sekä positiiviset että neutraalit ominaisuudet saivat yli 0,6 alphakertoimen, mutta negatiivisten ominaisuuksien alphakerroin oli erittäin alhainen. On mahdollista, että ominaisuuksissa on ollut tulkinnanvaraa. Tarkasteltaessa erikseen koulukuljetuksen aikana havaitun tai koetun kiusaamisen toistuvuutta (kuinka usein), vastauksissa oli jonkin verran ristiriitaisuutta muihin kiusaamiskysymyksiin nähden. Tämän kysymyksen kohdalla 37 vastaajaa kertoi havainneensa kiusaamista, kun muiden kysymysten kohdalla 39 vastaajaa kertoi havainneensa kiusaamista.

5.3 Tutkimuksen eettisyys

Tutkimus toteutettiin koulussa, jossa tutkimuksen tekijän edustama ja perheen omistama yritys on yksi koulukuljetuksia suorittavista yrityksistä. Tästä keskusteltiin koulun rehtorin kanssa, mutta kumpikaan osapuoli ei nähnyt asiassa eettistä ongelmaa. Itse kyselyssä asiaa ei tuotu oppilaille tai vanhemmille erityisesti esille, mutta tutkija esiintyi omalla nimellään. Tutkimuksen kohteena olevassa yhtenäiskoulussa koulukuljetuksia suorittaa myös 4—5 muuta kuljetusyhtiötä, joista osa on linja-autoyhtiöitä ja osa taksiryhtiöitä. Tutkimuslomakkeen tekemisen ja tulosten analysoinnin aikana tutkija on saanut apua graduohjaajalta ja vertaisryhmältä. Tutkimuksen tekemisen aikana sopimuskausi oli päättymässä, eikä tutkijan edustama kuljetusyhtiö jatkossa mahdollisesti kuljeta kyseisiä oppilaita. Tutkija itse kuljettaa oppilaita vain satunnaisesti, ja ajaa koulukuljetusautoa pääasiassa toisella paikkakunnalla. Tutkimus toteutettiin melko lyhyellä aikavälillä, eikä tutkijan edustaman tai kenenkään muunkaan kuljetusyhtiön edustamat koululaiskuljettajat tienneet käynnissä olevasta tutkimuksesta, sillä se olisi voinut esimerkiksi vaikuttaa heidän käyttäytymiseensä.

LÄHTEET:

Aaltonen, J. 2012. Turvataitoja nuorille. Tampere: Juvenes Print.

Aaltonen, S. 2006. Tytöt, pojat ja sukupuolinen häirintä. Helsinki: Yliopistopaino.

Allen, M., Young, E., Ashbaker, B., Heaton, E. & Parkinson, M. 2003. Sexual Harassment on the School Bus. Journal of School Violence. The Haworth Press.

Elo, S. & Lamberg, K. 2018. Kiusaamisen ehkäisy sekä työrauhan edistäminen varhaiskasvatuksessa, esi- ja perusopetuksessa sekä toisella asteella. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2018:16.

Francke, L., Haanpää, S., Lahtinen, M. & Laitinen, K. 2020. Kiusaamisen vastainen työ kouluissa ja oppilaitoksissa. Helsinki: Opetushallitus.

Health Behaviour in School-Aged Children. World Health Organization collaborative cross-national survey. <http://www.hbsc.org/>. Tarkistettu 30.3.2021.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Koulukuljetusopas. 2021. Helsinki: Opetushallitus

Kouluterveyskysely. 2013. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos.

Kouluterveyskysely. 2017. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos.
www.thl.fi/kouluterveyskysely/tulokset. Luettu 19.3.2021

Kouluterveyskysely. 2019. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos.

Kämppe, K., Välimaa, R., Ojala, K., Tynjälä, J., Haapasalo, I., Villberg, J. & Kannas, L. 2012. Koulukokemusten kansainvälistä vertailua 2010 sekä muutokset Suomessa ja Pohjoismaissa 1994-2010. WHO-Koululaistutkimus (HBSC-Study). Helsinki: Opetushallitus.
https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/38405/Koulukokemusten_kansainvalista_vertailua_2010.pdf?sequence=1 Tarkistettu 30.3.2021.

Lahtinen, M. & Lankinen, T. (2020) Koulutuksen lainsäädäntö käytännössä. Tallinna: Tietosanoma.

Laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta 2014. 1329/30.12.2014.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä 2006. 553/21.06.2006

Niemi, E. 2011. Koulukuljetusopas. Helsinki: Opetushallitus.

Oppilas- ja opiskelijahuoltolaki 2013. 1287/30.12.2013

Perusopetuslaki 1998. 628/21.8.1998

Peura, J., Pelkonen, M. & Kirves, L. 2006. Miksi kertoisin, kun se ei auta? – raportti nuorten kiusaamiskyselyn tuloksista. Mannerheimin Lastensuojeluliitto. Helsinki: Tyyliopisto.

POPS 2004: Peruskoulun opetussuunnitelman perusteet 2004. Helsinki: Opetushallitus.

Rikosrekisterilaki 1993. 770/20.08.1993

Rikoslaki 2011. 20. luku, 8 b §. 540/20.5.2011.

Salmivalli, C. 2010. Koulukiusaamiseen puuttuminen. Kohti tehokkaita toimintamalleja. Jyväskylä: PS-kustannus.

Salmivalli, C. 2016. Kiusaamisen vähentäminen – mahdotontako? Teoksessa A. Ahtola (toim.). Psykinen hyvinvointi ja oppiminen. Jyväskylä: PS-kustannus.

Salonen, T-T. 2017. Lasten kokemuksia koulumatkoista ja liikenteessä liikkumisesta. Liikenneturvan selvityksiä. Helsinki: Liikenneturva.

https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2017_koulu_matkat.pdf. Luettu 1.3.2021

Sivonen, P. 2016. Oppilaskuljetushankintojen kehittäminen Oulussa 2016–2020. Tampereen teknillinen Yliopisto

<https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/123456789/23913/sivonen.pdf?sequence=3&isAllowed=y> Luettu 1.2.2021

Suomen virallinen tilasto (SVT): Esi- ja peruskouluopetus. Helsinki: Tilastokeskus
http://www.stat.fi/til/pop/2019/pop_2019_2019-11-14_tie_001_fi.html Luettu 9.2.2021.

Svartsjö, M. & Karvonen, J. 2015. Koulukuljetusten tila 2013. Suomen kuntaliitto.
<https://beta.kouluikkuna.fi/wp-content/uploads/2015/12/Koulukuljetusten-tila-2013-1066587.pdf> Tarkastettu 23.3.2021.

Svartsjo, M. 2019. Kouluikkunan vuosiraportti 2018 kustannustiedot. Kuntaliiton julkaisuja. Helsinki.
https://www.kouluikkuna.fi/wp-content/uploads/2015/12/Kouluikkuna_vuosiraportti2018_kustannustiedot.pdf Tarkistettu 23.3.2021

Turpeinen, S., Lakanen, L., Hakonen, H., Havas, E. & Tammelin, T. 2013. Matkalla kouluun. Peruskoululaisten koulumatkat ja aktiivisten kulkutapojen edistäminen. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 271. Vaasa: Waasa Graphics Oy.
https://www.liikkuvakoulu.fi/sites/default/files/matkalla_kouluun.pdf. Tarkistettu 23.3.2021

Yhdenvertaisuuslaki 2014. 1325/30.12.2014.

Yhdenvertaisuusvaltuutetun internetsivut. Aiheet, Vihapuhe. <https://syryjinta.fi/vihapuhe>. Tarkistettu 26.3.2021.

Williams, K. 2007. Ostracism. Annual Review of Psychology. Vol. 58: 425—452.

LIITTEET

Liite 1: Tutkimuslomake



**TURUN
YLIOPISTO**

Koulukuljetusten psyykinen turvallisuus

Tämä kysely on osa Turun Yliopiston kasvatustieteen tiedekunnan Opettajankoulutuslaitoksen pro-gradu-tutkielmaa, jonka aiheena on oppilaiden kokema psyykinen turvallisuus koulukuljetuksessa. Kyselyn tuloksia käytetään pro-gradutyössä, koulukuljetusten kehittämistyössä, sekä mahdollisissa jatkotutkimuksissa.

Kaikki tiedot käsitellään anonyymisti. Sinua tai lastasi ei voida tunnistaa.

Kysely toteutetaan yhteistyössä Ylikiimingin koulun kanssa ja tavoitteena on kehittää koulukuljetuksia.

Vastaamalla tähän kyselyyn, annat luvan käyttää vastauksia tutkimuksessa.

Kiitos vastauksistasi!

Sinikka Repo
Opettajankoulutuslaitos, Turun yksikkö
Turun Yliopisto
srarep@utu.fi
p. 050 4444 125

Tämä kyselylomake on tarkoitettu kaikille oppilaille, jotka kulkevat säännöllisesti koulukuljetuksessa. Mikäli olet saanut tämän linkin vahingossa, etkä tosiasiaa kulje säännöllisesti koulukuljetuksessa vaan esimerkiksi pyörällä tai vanhempiesi kyydillä, älä vastaa kyselyyn.

Tämä kyselylomake on kolmen sivun mittainen, kokonaisuudessaan vastaamiseen menee alle 10 minuuttia.

Kaksi ensimmäistä sivua on tarkoitettu oppilaan vastattavaksi, mutta huoltaja voi tarvittaessa auttaa oppilasta vastaamaan kysymyksiin. Toisen sivun lopussa on lisäksi avoin tekstikenttä, johon voit kirjoittaa vapaasti ajatuksiasi ja kokemuksia koulukuljetuksesta. Kolmannen ja samalla viimeisen sivun kysymykset on tarkoitettu vain huoltajalle, ja myös huoltajalle on varattu oma avoin tekstikenttä.

Tällä ensimmäisellä sivulla kysymme muutamalla kysymyksellä tietoja oppilaasta, sekä siitä mitä mieltä hän on koulukuljetuksesta. Emme kysy nimeä, eikä kyselyn tarkoituksena ole selvittää kuka kysymyksiin on vastannut. Kaikki vastaukset annetaan anonyymisti, eikä niistä pysty tunnistamaan vastaajaa.

Vastatessasi ajattele kuluva lukuvuotta.

1. Sukupuoli

- Tyttö
- Poika
- Muu, en halua vastata

2. Millä luokalla olet?

- Esikoulussa
- 1-luokalla
- 2-luokalla
- 3-luokalla
- 4-luokalla
- 5-luokalla
- 6-luokalla
- 7-luokalla
- 8-luokalla
- 9-luokalla

3. Kuljet koulumatkasi koulukuljetuksessa, millainen auto YLEISIMMIN on? Voit valita vain yhden vaihtoehdon, eli valitse se auto missä yleisimmin kuljet koulukuljetusmatkat.

- En kulje koulumatkaani koulukuljetuksessa. (Tässä tapauksessa voit keskeyttää kyselyyn vastaamisen ja poistua kyselystä).
- Henkilöauto taksi (kuljettaja + 4 matkustajan istuinta)
- Tilataksi (kuljettaja + 8 matkustajan istuinta)
- Minibussi (kuljettaja + 9-23 matkustajan istuinta)
- Iso linja-auto joka pelkästään koulukuljetusten käytössä, esim. Nuoritta-linja (kuljettaja + n. 50 matkustajan istuinta)
- Iso linja-auto joka on osa kaupungin joukkoliikennettä/reittiliikennettä (esimerkiksi linjat 36/38)

Kysymyksen säännöt

Kuljet koulumatkasi koulukuljetuksessa, millainen auto YLEISIMMIN on? Voit valita vain yhden vaihtoehdon, eli valitse se auto missä yleisimmin kuljet koulukuljetusmatkat.

En kulje koulumatkaani koulukuljetuksessa. (Tässä tapauksessa voit keskeyttää kyselyyn vastaamisen ja poistua kyselystä).

Sääntö: Lopeta kysely

Jos vaihtoehto on valittu Lopeta kysely ja ohjaa vastaaja kiitossivulle.

Henkilöauto taksi (kuljettaja + 4 matkustajan istuinta)

Ei vaihtoehdon sääntöjä

Tilataksi (kuljettaja + 8 matkustajan istuinta)

Ei vaihtoehdon sääntöjä

Minibussi (kuljettaja + 9-23 matkustajan istuinta)

Ei vaihtoehdon sääntöjä

Iso linja-auto joka pelkästään koulukuljetusten käytössä, esim. Nuoritta-linja (kuljettaja + n. 50 matkustajan istuinta)

Ei vaihtoehdon sääntöjä

Iso linja-auto joka on osa kaupungin joukkoliikennettä/reittiliikennettä (esimerkiksi linjat 36/38)

Ei vaihtoehdon sääntöjä

4. Koulukuljetuksessa viettämäni päiväkohtainen (meno- ja paluumatka yhteensä) aika on keskimäärin:

- Alle 0,5h
- 0,5h - 1h
- yli 1h - 1,5h
- yli 1,5h -2h
- yli 2h -2,5h
- yli 2,5h - 3h
- yli 3h

5. Kuinka mielelläsi kuljet koulumatkat koulukuljetuksessa?

- Erittäin mielelläni
- Mielelläni
- Vaihtelevasti
- En kovin mielelläni
- En lainkaan mielelläni

6. Tämä kysymys koskee koulukuljetusauton kuljettajaa. Valitse kaikki sellaiset vaihtoehdot, jotka mielestäsi sopivat sinun pääasialliseen kuljettajaasi.

- Tiedän kuljettajan nimen
- Kuljettaja juttelee oppilaiden kanssa koulumatkojen aikana
- Uskon, että kuljettaja tietää oppilaiden nimet
- Kuljettaja ei juttele oppilaiden kanssa
- Ajattelen, että kuljettaja on osa koulun henkilökuntaa, kuten opettajat, siistijät, rehtorit ja talonmies
- Uskon, että kuljettaja puuttuisi kouluautossa tapahtuviin häiriöihin (esim. kiusaamiseen tai kiroilemiseen)
- Ajattelen, että kuljettaja on mukava
- Kuljettaja vaikuttaa stressaantuneelta
- Kuljettaja tervehtii oppilaita
- Kuljettaja saa oloni tuntumaan turvalliselta matkan aikana
- Kuljettaja ei vaikuta hyväntuuliselta
- Kuljettaja on usein omissa ajatuksissaan
- Ajattelen, että kuljettaja tykkää meistä oppilaista
- Ajattelen, että kuljettaja on taitava ajamaan autoa
- Mikään ylläolevista vaihtoehdoista ei kuulostanut oikealta.

Tällä sivulla olevien kysymysten avulla haluamme selvittää, tapahtuuko koulukuljetuksessa kiusaamista, ja jos sitä tapahtuu niin millaista se on. Muista, että vastaat kysymyksiin täysin tunnistamattomana, eli emme tiedä kuka oppilas näin on vastannut.

7. Millaista kiusaamista olet nähnyt/kuullut/kokenut koulukuljetuksen aikana tapahtuvan? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- Fyysistä kiusaamista: Esimerkiksi tönimistä, tökkimistä, estämistä tai lyömistä
- Sanallista kiusaamista: Esimerkiksi ilkeitä sanoja, haukkumista, nälvimistä tai ikävää vihjailua
- Omaisuuteen kohdistuvaa kiusaamista: Esimerkiksi repun, pipon, puhelimen, karkkien tai muun viemistä, piilottamista tai hajottamista
- Epäsuoraa kiusaamista: Esimerkiksi estetään viereen istuminen esimerkiksi repulla, ei vastata tai anneta puheenvuoroa, ilkeitä katseita
- Mobiililaitteiden kautta tapahtuvaa kiusaamista: Esimerkiksi koulukuljetuksen aikana puhelimien kautta lähetettyjä ilkeitä viestejä, ei oteta yhteiseen mobiilipeliin mukaan
- En ole nähnyt kiusaamista tapahtuvan koulukuljetuksen aikana

8. Edellisessä kysymyksessä oli lueteltu joitakin esimerkkejä koulukuljetuksessa tapahtuvasta kiusamisesta. Tiedätkö, onko sellaista tapahtunut koulukuljetuksen aikana? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- Minua on kiusattu koulukuljetuksen aikana
- Olen nähnyt, kun jotakin toista oppilasta kiusataan koulukuljetuksen aikana
- Olen kuullut (esimerkiksi kaverin on kertonut), että jotakin oppilasta on kiusattu koulukuljetuksen aikana
- Minua ei ole, enkä tiedä ketään ketä olisi kiusattu koulukuljetuksen aikana

9. Kuinka usein kiusaamista tapahtuu koulukuljetuksessa?

- TODELLA HARVOIN minua tai jotain toista oppilasta kiusataan koulukuljetuksessa
- SILLOIN TÄLLÖIN minua tai jotain toista oppilasta kiusataan koulukuljetuksessa
- USEIN minua tai jotain toista oppilasta kiusataan koulukuljetuksessa
- TODELLA USEIN minua tai jotain toista oppilasta kiusataan koulukuljetuksessa
- En ole nähnyt ketään kiusattavan koulukuljetuksessa, eikä minua ole kiusattu koulukuljetuksessa

10. Oletko kuluneen lukuvuoden aikana kertonut koulukuljetuksessa tapahtuvasta kiusaamisesta kenellekään? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- En ole nähnyt ketään kiusattavan
- En ole kertonut kenellekään näkemästäni/kokemastani/kuulemastani kiusaamisesta
- Olen kertonut asiasta kuljettajalle
- Olen kertonut asiasta opettajalle tai muulle koulussa olevalle aikuiselle
- Olen kertonut asiasta kotona aikuiselle, esimerkiksi vanhemmilleni
- Olen kertonut asiasta jollekin muulle, esimerkiksi kaverilleni

11. Koulukuljetus on mielestäni:

- Kouluaikaa, ja siellä on samat säännöt kuin koulussakin
- Vapaa-aikaa, ja vanhemmat vastaavat lastensa käyttäytymisestä koulukuljetuksen aikana
- Ei koulu-aikaa eikä vapaa-aikaa, ja koulukuljetuksessa ei päde koulun säännöt tai kodin säännöt
- En osaa sanoa

12. Kysymys oppilaalle: Haluaisitko sanoa vielä jotain koskien koulukuljetuksia? Voit kirjoittaa tähän ajatuksiasi koulukuljetuksiin liittyen, hyviä tai huonoja asioita tai mitä tahansa kommentteja.

Oppilaalle tarkoitetut kysymykset päättyvät tähän! Kiitos paljon vastauksista. Seuraavalla, viimeisellä sivulla on kysymyksiä, jotka on tarkoitettu ainoastaan huoltajalle. Siirrythän seuraavalle sivulle!

Seuraavat kysymykset on tarkoitettu huoltajalle. Nämäkin kysymykset käsitellään anonyymisti ja osana kokonaisuutta. Kysymyksiä hyödynnetään koulukuljetusten kehittämisessä ja osana pro-gradu-

tutkielmaa.

Kysymyksillä kartoitamme vanhempien mielipiteitä koulukuljetusten eri osa-alueista.

13. Kuljettajan ystävällisyys ja palvelualttius?

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Vaihtelevasti
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En tiedä, eli en osaa sanoa onko kuljettaja ystävällinen ja palvelualtis

14. Lapsesi koulukuljetusauton kunto?

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Vaihtelevasti
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En tiedä, eli en osaa sanoa millaisessa kunnossa koulukuljetusauto on

15. Kuljetusreittien aikataulu?

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Vaihtelevasti
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En tiedä, eli en osaa sanoa millaisia kuljetusreitin aikataulut ovat

16. Kuljetusten aikataulussa pysyminen?

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Vaihtelevasti
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En tiedä, eli en osaa sanoa pysyykö koulukuljetukset aikataulussa

17. Kuljetuksista tiedottaminen?

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Vaihtelevasti
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En tiedä, eli osaa sanoa onnistuuko koulukuljetuksista tiedottaminen

18. Oppilaan viihtyminen koulukuljetuksessa (vanhemman näkemys)?

- Erittäin tyytyväinen
- Tyytyväinen
- Vaihtelevasti
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En tiedä, eli en osaa sanoa viihtyykö lapseni koulukuljetuksessa

19. Lapsesi koulukuljettajan rooli esimerkillisenä aikuisena?

- Erittäin tyytyväinen

- Tyytyväinen
- Vaihtelevasti
- Tyytymätön
- Erittäin tyytymätön
- En tiedä, eli en osaa sanoa millainen aikuisen rooli koulukuljettaja on

20. Kysymys huoltajalle: Haluaisitko sanoa jotain koskien koulukuljetuksia? Voit kirjoittaa tähän ajatuksiasi koulukuljetuksiin liittyen.
