

## Yksittäisen tieosuuden vaarallisuuden erillinen arviointi, Tarvasjoentie

Koulutuslautakunta 04.03.2025 § 27  
124/08.01.01.00/2025

Tiivistelmä: Koulutuslautakunta ottaa kantaa siihen, onko Tarvasjoentien osalta tarvetta poiketa siitä yleisestä periaatteesta, jolla yksittäisten tieosuuksien vaarallisuus Paimiossa määritellään.

Valmistelija/lisätietoja antaa:  
sivistysjohtaja Jyrki Lumiainen, p. 02 474 5311

Koulutuslautakunnalle ja sivistysjohtajalle yhteisesti osoitettuna on 6.2.2025 toimitettu kahden henkilön allekirjoittama asiakirja ”Koulukuljetusetuhakemus sekä huoli Tarvasjoen tien turvallisuudesta”.

Asiakirjassa haetaan koulukuljetusetua tien vaarallisuuden perusteella kahdelle oppilaalle. Asiakirjan allekirjoittajista toinen on ko. oppilaiden huoltaja, toinen ei.

Sivistysjohtaja on tiedustellut asiakirjan lähettäneeltä huoltajalta, onko asiakirja tarkoitettu vain koulukuljetusetua koskevana hakemuksena käsiteltäväksi, vai onko kyseessä ensin koulutuslautakunnalle osoitettu pyyntö Tarvasjoentien vaarallisuuden arvioinnista, ja sen jälkeen hakemus hallintopäätöksien tekemisestä kuljetusetua koskeviin oppilaskohtaisiin hakemuksiin. Huoltaja on ilmoittanut haluavansa, että asia toimitetaan koulutuslautakunnan käsiteltäväksi yksittäisen tieosuuden vaarallisuuden erilliseksi arvioinniksi.

Asiakirjassa pyydetään myös lisäselvitystä siihen, miten paikkatietoasiantuntija on mitannut koulumatkan pituuden. Asiakirjan allekirjoittajat esittävät omana mittaustuloksenaan 90 metriä pidempää tulosta, joka ylittäisi 5 kilometrin rajan, kun paikkatietoasiantuntijan mittausta jää rajan alle.

Paimiossa on ollut käytössä jo useita vuosia koulukuljetussäännöt, jotka on viimeksi päivitetty niin, että nykyiset säännöt on otettu käyttöön 1.8.2024 alkaen. Säännöissä todetaan mm. koulumatkan määritelmä ja matkan pituus sekä mittaamisen periaatteet (luku 2.1). Näihin periaatteisiin ei ole tullut muutoksia suhteessa aiempiin kuljetussääntöihin, jotka olivat voimassa 1.8.2019 alkaen.

Paikkatietokäsittelijä on käynyt läpi em. 6.2.2025 toimitetussa asiakirjassa esitetyt mittauksen reittipisteiden koordinaatit ja todennut, että huoltajan esittämää mittausta, jossa tulokseksi oli saatu yli 5 km:n pituinen koulumatka, ei oltu tehty koulukuljetussääntöjen periaatteiden mukaisesti käyttäen oppilaan tulosuunnasta nähden lähintä mahdollista kotiporttia/pihatien liittymää eikä myöskään lähintä mahdollista koulun pihaan johtavaa tien liittymää, josta oppilas pääsee välituntipihalle. Tämä tieto on saatettu asiakirjan allekirjoittaneelle huoltajalle tiedoksi 7.2.2025

sekä ohjattu olemaan yhteydessä paikkatietokäsittelijään mahdollisissa lisäkysymyksissä.

Asiakirjassa mainituille kahdelle oppilaalle on tehty koulukuljetushakemuksiin oppilaskohtaiset hallintopäätökset viimeksi 14.6.2024 sekä 19.6.2024, joissa molemmissa on myös mainittu em. koulumatkan mittaustulos, joka on jäänyt hieman alle viiden kilometrin. Huoltaja ilmaisee olevansa nyt tyytymätön siihen, miten matka on mitattu. Kyseisiin päätöksiin huoltaja olisi kuitenkin voinut hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen jo kesällä 2024, mutta näin ei ole tehty. Nyt helmikuussa 2025 tehdyssä tarkistusmittauksessa on päädytty samaan tulokseen kuin aiemmin, joten asiassa ei ole tullut ilmi hallintolain 50 §:n mukaisia perusteita sille, että aiemmat päätökset tulisi poistaa ja ratkaista uudelleen sen vuoksi, että matkan pituus olisi aiemmin mitattu virheellisesti.

Kun asiaa tarkastellaan tien vaarallisuuden arvioinnin perusteella, em. hallintopäätöksissä on kesäkuussa 2024 todettu, että Tarvasjoentie on luokiteltu sillä tieosuudella jota ao. oppilaat joutuisivat koulumatkallaan kulkemaan, vaaralliseksi oppilaille enintään 5. vuosiluokkaan asti. Kyseessä on maantie 181, joka on valtion ylläpitämä yleinen tie.

Koulumatkan vaarallisuuden arvioinnin periaatteet on selostettu kaupungin koulukuljetussäntöjen luvussa 2.3 ”Koulumatkan vaarallisuus”. Niiden perusteella mahdolliset poikkeukset ViaSmart-ohjelman (Koululiitu) määrittelemistä vaarallisista tieosuuksista päätetään koulutuslautakunnassa erikseen. Asia on nyt koulutuslautakunnan käsiteltävänä, jotta tieosuuden vaarallisuuden määrittelyä koskevan valmistelupäätöksen jälkeen em. oppilaille voidaan tehdä muutoksenhakukelpoiset hallintopäätökset kuljetusetua koskevasta hakemuksesta kaupungin hallintosäännön 24.9 § 3 kohdan mukaisesti palvelusihteerin viranhaltijapäätöksinä.

Nyt vireille tullut asiakirja toteaa, että toinen oppilaista siirtyy syksyllä toiseen kouluun. Tällöin koulumatka pitenee, ja kuljetusetua kannattaisi hakea perustuen kiistatta yli 5 kilometrin matkaan eikä perustuen koulutien vaarallisuuteen. Perusopetuslain 32.1 § mukaan ”Jos perusopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen.” ja tämä on asiassa riidatonta. Asiaa vireille laittaneen huoltajan kannattaakin hakea yli 5 km päähän kouluun siirtyvälle lapselleen koulukuljetusetua elokuusta 2025 eteenpäin perustuen matkan pituuteen, koska ko. perusteella lapselle muodostuu jatkossa lakiin perustuva oikeus saada maksuton kuljetus.

Lisäksi huomionarvoista on se, että nuorempi oppilas, jolle asiakirjassa haetaan myös koulukuljetusetua, saisi ikänsä puolesta koulukuljetusedun vielä yli 3 km:n matkan pituuden perusteella. Sen lisäksi hän voi tämänhetkisten vaarallisuusluokitustietojen perusteella saada kuljetusedun myös koulutien vaarallisuuteen perustuen 5. vuosiluokan loppuun asti, jos Tarvasjoentien vaarallisuusluokitus ei muutu. Sivistystoimessa ei ole toistaiseksi

tiedossa, että ko. tieosuudella olisi tapahtumassa sellaisia muutoksia, joiden perusteella Tarvasjoentien vaarallisuusluokitusta olisi laskettava alaspäin. (Käytännössä tällaisia vaikutuksia voisi olla esim. nopeusrajoituksen alentamisella vielä nykyistä rajoitusta (60 km/h) pienemmäksi, olennaisella liikennemäärän vähenemisellä tai sillä, että tieosuudelle rakennettaisiin kevyenliikenteen väylä.)

Asia on nyt vireillä koulutuslautakunnassa käytännössä siksi, että siltä osin kun Tarvasjoentie on luokiteltu vaaralliseksi 5. vuosiluokan oppilaisiin asti, ja jos koulumatkan pituus ei ylitä viittä kilometriä, 6.-luokkalainen ei ole tämän kuluvan lukuvuoden 2024-2025 ajan oikeutettu saamaan maksutonta kuljetusta, kunnes siirtyessään 7. vuosiluokalle toiseen kouluun matkan pituus ylittää 5 km ja oppilas palaa takaisin maksuttoman koulukuljetusedun piiriin. Nyt ollessaan 6. vuosiluokalla ja koulumatkan jäädessä alle viiden kilometrin toinen ao. oppilaista on jäänyt ilman maksutonta koulukuljetusetua, koska kuljetuksen myöntämisen kriteerit koulukuljetussääntöjen mukaisesti eivät täyty.

Kun ko. paikasta on kuluvana lukuvuonna 2024-25 kuitenkin muiden oppilaiden kuljettamiseksi pitänyt järjestää taksikuljetus ja autossa on ollut tilaa, on lapsen edun näkökulmasta myös 6.-luokkalaiselle oppilaalle annettu lupa kulkea mukana koulutaksin kyydissä. Tämä on perusteltua, kun samasta tienhaarasta taksi ottaa kyytiin tai tuo sinne sellaisia muita oppilaita, joilla on joko matkan pituuteen ja/tai vaarallisuuteen perustuva oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Kuitenkin silloin kun ko. suuntaan ei iltapäivisin ole oppilaiden eri pituisista koulupäivistä johtuen ollut taksikuljetusta järjestettynä kuin niille oppilaille, jotka ovat siihen oikeutettuja ja heidän työjärjestyksensä on ollut eri kuin 6.-luokkalaisella, maksullista kuljetusta ei ole erikseen järjestetty tilaustaksikuljetuksena kaupungin kustannuksella vain sellaiselle oppilaalle, jonka koulumatkan mitattu pituus jää alle 5 km:n eikä koulutietä ole luokiteltu hänen ikäiselleen enää vaaralliseksi. Vireillepanoasiakirjassa todetaan, että näin on käynyt nyt yhtenä iltapäivänä viikossa.

Oppilaan huoltajille on kerrottu mahdollisuudesta halutessaan käyttää omakustanteisesti Föli-bussin taksalla koulukuljetuksissa käytettävää linja-autoreittiä PA3, jolla oppilas voi matkustaa, jos hän ei halua kulkea matkaansa itse. Tähän viittaa myös kaupungin koulukuljetussääntöjen 1. luvun viimeinen virke: *"Kuljetusoppilaiden huoltajat voivat itse järjestää lastensa koulukuljetuksen omalla kustannuksellaan, jos he katsovat, ettei kaupungin tarjoama perustaso ole heille riittävä."* Itse maksaen ko. koulumatka koulusta Föli-bussilla kotitienhaaraan maksaa alle 15-vuotiaalta tällä hetkellä kertalipputaksalla 1,55 euroa.

Asiakirjassa kritisoidaan vaarallisuusluokitusta ja esitetään huoli luokituksen muuttumisesta, mm. vetoamalla siihen, että Tarvasjoentien liikennemäärä on 1176 ajoneuvoa vuorokaudessa ja että em. määrä on vanhentunutta tietoa. Tien vaarallisuuden perusteella kuljetusetua haettaessa päätökset tehdään

pääsääntöisesti aina vain yhdeksi lukuvuodeksi kerrallaan, koska tieosuuskohtaiset vaarallisuusindeksilaskennan tiedot voivat muuttua, esim. jos tieosuuskohtaista nopeusrajoitusta lasketaan tai tien muissa ominaisuuksissa, liikennemäärissä tms. tapahtuu muutoksia. Tiedossa on, että tieosuuskohtaisia liikennemääriä ei kaikilla tieosuuksilla lasketa joka vuosi, joten on mahdollista että liikennemäärissä on tapahtunut muutoksia suhteessa siihen, mikä on Koululiitu-ohjelmassa huomioitu viimeisiin liikennemäärätieto. Nyt käsiteltävän asian vireillepanoasiakirjassa viitataan liikennemäärissä tapahtuneisiin muutoksiin. Jos mitatut liikennemäärät ovat Tarvasjoentiellä todella kasvaneet merkittävästi, tämä huomioidaan seuraavassa Koululiitu-ohjelman päivityksessä, koska vaarallisuusindeksilaskenta perustuu julkisiin tierekisterin tietoihin.

Koululiitu-ohjelman vaarallisuusluokitukset tarkistetaan vuosittain keväällä ennen kuin seuraavan lukuvuoden koulukuljetuspäätöksiä tehdään. Tämä saattaa johtaa myös siihen, että Tarvasjoentien vaarallisuusluokitus voi jatkossa muuttua nykyisestä ylöspäin. Oppilaskohtaisia päätöksiä tehtäessä huomioidaan aina viimeisin vaarallisuusluokitustieto. Jos oppilaalle on nyt keväällä 2025 anottu koulukuljetusta tien vaarallisuuteen perustuen, loppukevättä 2025 koskeva hallintopäätös voidaan tehdä perustuen viimeisimpään todennettavissa olevaan tietoon, jonka mukaisesti Koululiitu tieosuuden vaarallisuusluokitusta määrittelee tällä hetkellä vaaralliseksi enintään 5. vuosiluokan oppilaille.

Kun arvioidaan tieosuuskohtaisen vaarallisuuden määrittelyä, Koululiitu-ohjelma huomioi tieosuuskohtaiset ominaisuustiedot monen eri osatekijän kautta. Näistä tarkemmin ks. <https://viasmart.fi> Tarkasteltaessa Paimiossa Tarvasjoentietä vastaavan vaarallisuusluokituksen (= vaarallinen enintään 5. vuosiluokkaan asti) taseisia muita tieosuuksia, on esim. Vt110:n tieosuuksilla Tarvasjoentietä (ko. kohdassa 60 km/h) korkeammat nopeusrajoitukset (80 km/h), ja Vt110:n liikennemäärä on jopa 2800–3300 ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta tie on valaistu. Vastaavasti yhtä vuosiluokkaa korkeamman riskiluokituksen tieosuuksilla (esim. Kravinkuja) nopeusrajoitus on korkeampi (80 km/h) ja liikennemäärä merkittävästi suurempi (3159 ajoneuvoa), tai Vt110:llä on em. liikennemäärät ja nopeusrajoitukset, mutta tieosuudelta puuttuu valaistus. Tästä näkökulmasta Tarvasjoentien vaarallisuusluokitus 60 km/h nopeusrajoitusalueella on selvästi pienempään ajoneuvomäärään nähden kuitenkin melko korkea, mitä selittää mm. pienempi piennarleveys, tien alempi hoitoluokka sekä heikompi näkemä.

Em. perusteiden voidaan katsoa, että Tarvasjoentien vaarallisuuden määrittelyssä Koululiitu-laskentatapa ottaa huomioon tieosuuskohtaiset ominaisuudet, joita huoltajan kirjelmässäänkin on tuotu esiin myös valokuvien (olematon piennarleveys, talvikunnossapidon taso, puuttuva valaistus).

Asiasta päätettäessä on harkittava myös sitä, että jos Koululiidun laskentatavasta joillakin tieosuuksilla Paimiossa lähdetäisiin

poikkeamaan olennaisesti em. järjestelmän määrittelemistä riskiluokitustasoista, jotka perustuvat valtion maanteiden osalta todennettavissa oleviin useisiin eri osatekijöihin ja näiden yhteisvaikutukseen, tämä johtaisi kaikkien muidenkin tieosuuksien osalta arviointiin, pitääkö niidenkin osalta päätyä eri tulokseen kuin mihin Koululiitu on moniin eri osatekijöihin huomiota kiinnittävässä vaarallisuusmäärittelyssään päätenyt.

Huoltajan asiakirjaan on otettu myös epäselvä karttakuva Tarvasjoentien liikenneonnettomuuksista. Ko. kuva on kuitenkin sikäli hieman harhaanjohtava, että siinä on tarkasteluun sisällytetty myös koko se matka Sähköyhtiöntietä, jossa koulumatkaa kulkevien käytössä on kevyenliikenteen väylä. Kun onnettomuustietotilastoja on tarkasteltu tarkemmin, se matkan pituus jota tulee Tarvasjoentiellä onnettomuuksien osalta tarkastella ja jota pitkin oppilaat kulkisivat ajoneuvoliikenteen kanssa samaa ajorataa, onnettomuuksien osalta on pituudeltaan noin 2,2 km tieosuus Kaimalantien risteyksestä pohjoiseen. Kyseisellä matkalla on vuosien 2005–2022 välillä tapahtunut onnettomuuksia 14 kpl. Näistä eläinonnettomuuksia neljä, kaikki loput ovat olleet tieltä suistumisia, joista 9 kpl 60 km/h rajoitusalueella. Näistä kahdessa onnettomuudessa on tapahtunut henkilövahinkoja. Jalankulkijoille sattuneita henkilövahinkoja ei em. aikaväliltä onnettomuustiedoista löytynyt ko. tieosuudelle Tarvasjoentiellä.

Vaarallisuusmäärittelyä arvioitaessa huomionarvoista on myös se, mitä asiakirjassa on Nykytilanne-kohdan toisessa kappaleessakin todettu: Föli-bussireitille PA3 on lisätty uusi virtuaalipysäkkipaikka aiempien pysäkkipaikkojen väliin. Tämä lisäys on tehty sen jälkeen, kun lukuvuotta 2024-25 koskevat kuljetusreititykset on tehty. Uuden pysäkin lisäämisellä parannetaan turvallisuutta, kun ko. paikasta ei ole yläkouluikaisilläkään enää tarvetta kulkea Tarvasjoentien suuntaisesti lähimmälle pysäkille, joka matka ylittäisi sen n. 200 metrin matkan, joka koulukuljetussäännöissä on luvussa 2.3 todettu enimmäismatkaksi, jonka oppilas voi joutua kulkemaan vaaralliseksi luokiteltua tietä bussipysäkille. Uusi linja-autoreitin PA3 pysäkki vähentää jatkossa myös tarvetta taksikuljetuksen järjestämiseen nuoremmillekaan oppilaille, kun ko. tienhaarasta nyt taksilla kuljetetut oppilaat voivat kaikki jatkossa nousta ko. paikan ohi säännöllisesti liikennöivän linja-auton kyytiin ilman tarvetta tiensuuntaiseen kulkemiseen, eikä pelkkä vaarallisen tien ylitys tee Paimion koulukuljetussääntöjen linjauksen mukaisesti koulutietä vielä liian vaaralliseksi.

Esittelijä: Sivistysjohtaja Lumiainen Jyrki

Päätösehdotus: Koulutuslautakunta päättää, että koska Tarvasjoentie on valtion maantie, ko. tieosuuden vaarallisuuden arvioinnissa käytetään jatkossakin Koululiitu (Viasmart) -ohjelman määrittelemää ja päivitettyjen tieosuuskohtaisten tietojen mukaan mahdollisesti vuosittain muuttuvaa vaarallisuusindeksiluokitusta kuten muillakin tieosuuksilla. Tieosuuskohtaista vaarallisuusluokitusta ei määritellä erikseen koulutuslautakunnassa kiinteästi eikä Koululiidun

vaarallisuusluokituksen osalta asiassa ole esitetty sellaisia erityisperusteita, joita Koululiitu ei jo vaarallisuusindeksiluokitusta laskiessaan ottaisi huomioon. Tieosuuskohtaiset vaarallisuusindeksiluvut tarkistetaan ko. järjestelmässä vuosittain keväisin ennen kuin seuraavaa lukuvuotta koskevat oppilaskohtaiset koulukuljetusetua koskevat hallintopäätökset tehdään. Oppilaskohtaisia hallintopäätöksiä tehtäessä sovelletaan aina viimeisintä käytössä olevaa tieosuuskohtaista vaarallisuusluokitustietoa.

Päätös: Päätösehdotus hyväksyttiin.