

LAPSIIN KOHDISTUVIEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI
Menetelmien testausta ja pohdintaa



SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	2
TIIVISTELMÄ	3
1. TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET	4
2. KIRJALLISUUSKATSAUS	5
3. KOULUMATKAKÄVELYT JA LUOKKAMENETELMÄT	8
3.1. <i>Hamulan koulu, Siilinjärvi</i>	8
3.2. <i>Rahulan koulu, Mikkeli</i>	12
3.3. <i>Tulosten yhteenveto ja vertailu</i>	17
4. KOULUMATKAKÄVELYN JA LUOKKAMENETELMIEN TOIMIVUUS	20
5. TIEDONHANKINTAMENETELMIÄ LAPSIVAIKUTUSTEN ARVIOINTIIN	22
5.1. <i>KOULULIITU</i>	22
5.2. <i>Lasten kanssa käytettäviä menetelmiä</i>	22
5.3. <i>Huomioita lasten kanssa työskentelystä</i>	24
6. LAPSIVAIKUTUSTEN ARVIOINTI TIE- JA LIIKENNEHANKKEISSA	25
LÄHTEET	26
LIITE 1; HAMULAN KOULUMATKAKÄVELYN HAVAINNOT	27
LIITE 2; HAMULAN LAUSEENTÄYDENNYSTEHTÄVÄN TULOKSET	29
LIITE 3; RAHULAN LAUSEENTÄYDENNYSTEHTÄVÄN TULOKSET	30
LIITE 4; RAHULAN KOULUMATKAKÄVELYN TIEDOTE JA KYSELY VANHEMMILLE	32

Esipuhe

Työssä tarkasteltiin lapsiin kohdistuvien vaikutusten arviointia tie- ja liikennehankkeissa. Lapsiksi määriteltiin tässä työssä 12-vuotiaat ja sitä nuoremmat eli alakouluikäiset. Tarkoituksena oli testata erilaisten tiedonhankintamenetelmien soveltuvuutta lapsivaikutusten arviointiin. Tarkoituksena oli myös selvittää lasten kanssa työskentelemällä sellaisia lasten liikennekäyttäytymiseen liittyviä asioita, joita on muulla tavoin vaikea saada selville. Lisäksi työssä pohdittiin lapsiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin tarpeellisuutta tie- ja liikennehankkeissa.

Työ liittyy samanaikaisesti tehtyihin Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiaan ja Itä-Suomen kevytliikenneselvitykseen, joiden lapsiin kohdistuvat vaikutukset arvioitiin. Nämä arvioinnit sisältyvät edellä mainittuihin raportteihin. Li-

kennevirasto on rahoittanut työtä t&k-teemasta Ekotehokas ja turvallinen liikennejärjestelmä (EKOTULI). Työtä ohjasi Kuopion seudun kevyen liikenteen strategian ohjausryhmä. Lisäksi siihen osallistuivat lasten liikenneturvallisuuteen ja lapsivaikutuksiin erikoistuneet henkilöt Pohjois-Savon ELY-keskuksesta ja Liikennevirastosta sekä EKOTULI-teeman vastuuhenkilöt.

Työn toteuttivat Sito Oy ja Ramboll Finland Oy. Projektipäällikkönä toimi Mirka Härkönen Sito Oy:stä. Koulumatkakävelyn ja luokkatyöskenteilyn toteuttivat Hamulan koululla Mirka Härkönen ja Lotta Junnilainen Sito Oy:stä, ja Rahulan koululla Anne Vehmas ja Sonja Lehtonen Ramboll Finland Oy:stä. Raportin ovat kirjoittaneet Anne Vehmas, Mirka Härkönen ja Lotta Junnilainen.

Tiivistelmä

Työssä tarkasteltiin lapsiin kohdistuvien vaikutusten arviointia tie- ja liikennehankkeissa. Tutkimuskohteiksi valittiin Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiassa ja Itä-Suomen kevytliikenneselvityksessä priorisoiduista hankkeista Hamulan (Siilinjärvi) ja Rahulan (Mikkeli) koulut, joissa testattiin koulumatkakävelyn ja luokkatyöskentelyn toimivuutta. Työssä tehtiin myös tiivis kirjallisuuskatsaus ja tarkasteltiin Koululiituhjelmaa sekä lasten kanssa työskentelyyn soveltuvia menetelmiä lapsivaikutusten arvioinnissa. Saatujen kokemusten pohjalta arvioitiin, miten lapsivaikutusten arviointi tulisi tulevaisuudessa ottaa mukaan tie- ja liikennehankkeisiin.

Molemmilla koulumatkakävelyillä ongelmallisiksi kohteiksi todettiin kapeat, valaisemattomat paikallistiet, joiden ylittämiseen ei koulun kohdalla ole suojatietä. Kapealla tiellä ajoradan reunassa kävelevät tai pyöriälevät lapset kertovat siirtyvänsä välillä ojan puolelle, kun lähestymässä on raskas ajoneuvo tai kaksi henkilöautoa samanaikaisesti eri suunnista. Molempien koulujen tulopihoilla risteävät autojen, bussien, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reitit. Tämä aiheuttaa riskejä ja turvattomuutta. Rahulassa vaarallisimmiksi asioiksi koettiin valtatie 5 ylitys ja valtatie laidassa kulkeminen.

Hamulassa toisen luokan oppilaat leikkivät riehakkaasti tien varsien suurissa lumikasoissa. Tästä voi aiheutua vaarallisia tilanteita, jos lapsi horjahtaa penkalta tielle. Lapset kertoivat pysähtelevänsä koulumatkalla pitkäksikin aikaa, esimerkiksi marjoja syömään tai leikkimään. Myös tämä voi aiheuttaa vaaratilanteita, koska lapset eivät keskity liikenteen havainnointiin.

Koulumatkakävelyillä näkyi selvästi lasten iän vaikutus kulkemiseen ja havainnointiin. Pienet lapset leikkivät paljon ja kulkivat välillä kiemurrella. Isommat lapset kävelivät päämäärätietoisemmin, vaikka heilläkin ryhmä levisi välillä turhan laajaksi keskelle tietä. Kun lapset kehittyvät ja oppivat päämäärätietoisempaa liikkumista, he oppivat myös havaitsemaan paremmin liikenteen vaaroja. Pienempiä lapsia koulumatkalla pelottivat mm. pimeällä tiellä kulkeminen ja kevyen liikenteen väylällä ajavat mopot. Isommat lapset kokivat vaikeimmaksi autojen varomisen ja liikennesääntöjen opetteluun.

Lasten mielestä koulumatka on mukavampi kulkea kaverin kanssa kuin yksin. Pojat käyttäyty-

vät liikenteessä usein riehakkaammin ja ottavat enemmän riskejä. Luonnollisesti kuitenkin yksilöiden välillä on suuria eroja. Noin puolet 5.–6.-luokkalaisista kertoi käyttävänsä kypärää pyöräillessään.

Koulumatkakävely ja lauseentäydennystehtävät todettiin toimiviksi tiedonhankintamenetelmiksi. Koulumatkakävelyn toteuttamisen vuodenajalla ja keliällä voi olla vaikutusta tuloksiin. Kävelyllä ryhmän koko ei saisi olla kovin suuri, ja ohjaajia ja tutkijoita pitäisi olla mukana useampia. Luokkatyöskentelyssä saatiin kävelyä täydentävää tietoa ja voitiin ottaa oppilaat tasapuolisemmin huomioon. Kirjallisissa tehtävissä saatiin kaikilta näkemyksiä ja aroista asioista voitiin kertoa nimettömänä.

Muita lasten kanssa toimimiseen soveltuvia menetelmiä ovat mm. kuvien hyödyntäminen, piirtäminen, kirjoitustehtävät, kyselyt, karttatyöskentely, karttapalautejärjestelmä, Internet ja lasten edustajien (lapsia tai aikuisia) haastattelu. Koululiituhjelman avulla saadaan lapsivaikutusten arvioinnissa tarvittavaa reittikohtaista turvallisuustietoa liikenneympäristöstä.

Työssä esitetään, että tie- ja liikennehankkeiden ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa otettaisiin erikseen huomioon myös vaikutukset lapsiin, ainakin silloin kun vaikutusalueella on lapsia. Arvioijalla tulee olla kokemusta sekä lapsista ja heidän kanssaan toimimisesta että sosiaalisten vaikutusten arvioinnista yleensä. Strategisella tasolla asiantuntija voi arvioida suunnitelman lapsivaikutuksia kertyneen yleisen tutkimustiedon pohjalta. Hankekohtaisessa arvioinnissa tarvitaan yksityiskohtaisempaa onnettomuus-, tie- ja rekisteritietoa sekä tietoa kohdealueen lasten kokemuksista ja näkemyksistä. Suositeltavaa olisi, että lasten kokemuksia voitaisiin kerätä suoraan heiltä esimerkiksi ohjatun kävelyn tai luokkatehtävien avulla. Samalla voidaan tutustua liikenneympäristöön. Jos suoraan lasten kanssa työskentely ei ole mahdollista, niin vähimmillään laadullisen tiedon hankinta pitäisi toteuttaa kyselyllä, Internet-menetelmillä tai puhelinhaastattelulla.

Ottamalla lapset mukaan suunnitteluun jo pienestä lähtien edesautetaan heidän kasvamistaan aktiivisiksi osallistujiksi myös aikuisena. Samalla voidaan luontevasti harjoittaa myös liikenneturvallisuuskasvatusta.

1. Työn tausta ja tavoitteet

Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (entinen STAKES) ohjeen mukaan lapsiin kohdistuvat vaikutukset tulisi arvioida osana normaalia vaikutusten arviointia, jotta ne voitaisiin ottaa huomioon päätöksenteossa. Suomen lapsiasiantoimikunnan laatimassa toimintasuunnitelmassa *Lapsille sopiva Suomi* korostetaan YK:n lapsen oikeuksien sopimukseen viitaten, että kaikissa lapsia koskevilla yhteiskunnan toimenpiteillä ja päätöksissä on otettava huomioon lapsen etu. Lapsen oikeuksien sopimuksen toteuttaminen edellyttää, että päätöksentekijöillä on ratkaisuja tehdessään tietoa niiden vaikutuksista lapsiin. Em. sopimuksen mukaan lapsille tulee taata mahdollisuus osallistua omaa itseään kokevien asioiden suunnitteluun ja tuoda oma näkemyksensä päätöksentekoon. Lasten osallistumismahdollisuuksia tulisi kehittää yhteiskunnan eri tasoilla. (Lapsiin kohdistuvien vaikutusten arviointi 2006, Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimus- ja kehittämiskeskus STAKES).

Tämä työ liittyy lapsivaikutusten arvioinnin ja lasten osallistumismahdollisuuksien kehittämiseen. Työn tavoitteena oli koulumatkakävelyn ja luokassa toteutettavien menetelmien soveltu-

vuuden testaaminen lasten kanssa työskentelyssä ja lapsiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa. Menetelmien avulla pyrittiin saamaan esiin sellaista lapsivaikutusten arviointiin liittyvää tietoa, jota on muuten vaikea saada selville.

Työn taustaksi toteutettiin tiivis kirjallisuuskatsaus, jossa selvitettiin erityisesti sitä, kuinka lapset kokevat liikenneympäristön ja toimivat siellä. Kirjallisuuskatsauksen tulokset on esitetty luvussa 2. Kirjallisuuskatsauksen ja muun olemassa olevan tiedon pohjalta (esim. Vägverketin raportit) hahmoteltiin sopivimpia menetelmiä lasten kanssa toimimiseen. Menetelmiä testattiin kahdessa koulussa (Hamulan alakoulu Siilinjärvellä ja Rahulan alakoulu Mikkeliissä). Menetelmien kuvaus ja tulokset on esitetty luvussa 3 ja menetelmien toimivuutta on pohdittu luvussa 4. Luvussa 5 on esitelty erilaisia menetelmiä lasten kanssa toimimiseen ja lapsivaikutusten arviointiin ja luvussa 6 pohdittu lapsivaikutusten arviointia tie- ja liikennehankkeissa. Liitteinä on esitetty yksityiskohtaisemmat tulokset ja havainnot Hamulan ja Rahulan kouluilta.



Kuva 1. Koulumatkakävelyllä

2. Kirjallisuuskatsaus

Työn taustaksi toteutetun tiiviin kirjallisuuskatsauksen tarkoituksena oli selvittää erityisesti sitä, kuinka lapset kokevat liikenneympäristön ja toimivat siellä. Kirjallisuuskatsauksen tulokset on esitetty seuraavalla jaottelulla: liikenneonnettomuudet, liikenneympäristön havainnointi, liikenneympäristössä käyttäytyminen, liikenneympäristö kokemuksena ja liikenneympäristön parantaminen.

Liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat vuosittain eniten lasten tapaturmaisista kuolemista. Useimmiten vakavat onnettomuudet sattuvat lapsille katu- tai tietä ylittäessä. Yleensä onnettomuudet sattuvat tutussa lähiympäristössä. Suuri osa lasten liikenneonnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle. (Wallin, 2008.)

Liikenteessä lapsi määritellään 0–14-vuotiaaksi ja nuori 15–24-vuotiaaksi. Tieliikenteessä kuolleista 3 % ja loukkaantuneista 7 % on lapsia (Liikenneturva, 2009a), nuoria kuolleista lähes neljännes ja loukkaantuneista kolmasosa (Liikenneturva, 2009b).

Liikenneturvan (2009a) mukaan lasten liikenneonnettomuuksista vajaa puolet tapahtui auton kyydissä, ja noin 46 % jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet keskittyvät kouluikäisiin lapsiin (Laapotti, 2009). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista suurin osa tapahtui taajamien ulkopuolella ja loukkaantumista taajamissa. Kaksi kolmasosaa loukkaantumisonnettomuuksista tapahtui alle 50 km/h:n nopeusrajoitusalueella. Pyöräilijöille onnettomuuksia sattui kaksi kertaa enemmän kuin jalankulkijoille. Pyörällä liikkuvien lasten loukkaantumisen riski oli suurin risteyksessä. Kolme neljästä kaikista jalankulkijaonnettomuudesta tapahtui tietä ylittäessä, mutta lapsille sattuu useammin henkilövahinkoja muualla kuin suoja-teilla. Lasten kuolemanriski jalankulkijoina ei ole muuta väestöä suurempi, mutta loukkaantumisen riski on lähes kaksinkertainen. (Liikenneturva, 2009a.)

Nuorten pyöräily- ja jalankulkuonnettomuudet eivät ole yhtä yleisiä kuin lapsilla. Merkittävä osa onnettomuuksista tapahtuu taajamien ulkopuolella. Suurin osa nuorten kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu auton matkustajana tai kuljettajana. Jalankulkijoita liikenteessä kuol-

leista nuorista oli noin 4 % ja pyöräilijöistä noin 2 %. (Liikenneturva, 2009b.)

Liikenneympäristön havainnointi

Alle kouluikäiset lapset eivät pysty havainnoimaan ympäristöään samalla tavalla kuin aikuiset. Vaikka 5–7-vuotias lapsi pystyy jo ymmärtämään nopeuden ja välimatkan käsitteet, pienten lasten on vaikea arvioida liikenteen vaaroja ja tunnistaa vaarallisia paikkoja. Erityisen vaikea lapsen on tunnistaa vaaralliseksi paikkoja, joissa on autoilijan näkökulmasta huono näkyvyys. (Peden, et al., 2008.) Lapset eivät osaa vielä ajatella asioita toisen ihmisen näkökulmasta, ja nähdessään ajoneuvon lapsi ei osaa arvioida näkeekö kuljettaja hänet vai ei (Johansson & Leden, 2009).

Alle kouluikäinen lapsi on vielä täysin aikuisen vastuulla liikenneympäristössä. Kuitenkin lapsen kehitykselle on edullista päästä liikkumaan myös itsenäisesti. Koulun alkaessa lapsen elinpiiri laajenee ja itsenäisyys liikkumisessa kasvaa. Kouluikäinen lapsi pystyy jo toimimaan liikenteessä turvallisemmin, koska hänen keskittymiskykynsä on parantunut. Kun lapsi pääsee liikkumaan vapaammin ja keräämään tietoa ympäristöstään, hän oppii tunnistamaan vaarallisia tilanteita. (Johansson & Leden, 2009.) Lapsi ei kuitenkaan aina ymmärrä tai osaa arvioida liikenteen riskejä ja huomio saattaa keskittyä liikenneturvallisuuden kannalta epäolennaisiin asioihin. Myös lapsen pieni koko vaikeuttaa lapsen havaitsemista ja havaittavuutta. (Laapotti, 2009.)



Kuva 2. Lapsia liikenteessä

Alle 12-vuotiailla lapsilla ei ole vielä kykyä arvioida liikkuvan ajoneuvon nopeutta ja etäisyyttä ja kadun ylittäminen on haastavaa alle teini-ikäiselle lapselle. (Johansson & Leden, 2009.) 7–12-vuotias lapsi ei havaitse liikenneympäristöä aikuisen tavoin ja myös liikennesäännöt voivat unohtua (Laapotti, 2009). Lapset joutuvatkin muita ikäryhmiä useammin onnettomuuteen kadunylityspaikoissa, joita ei ole merkitty, sekä kadunylityksissä, joissa täytyy ylittää useampi ajokaista (Leden, Gårder & Johansson, 2005).

Lapsen kehittyessä myös taidot toimia liikenteessä paranevat. Yhdennestätoista ikävuodesta ylöspäin lapsi pystyy jo tunnistamaan liikenteen vaaranpaikat, ja 12-vuotiaat osaavat soveltaa tietoaan monimutkaisemmissa liikennetilanteissa. (Peden, et al., 2008.) Teini-ikäiset pystyvät jo ajattelemaan abstrakteja asioita ja ymmärtämään tilanteita, joita eivät ole kokeneet. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden arviointi samanaikaisesti on heille mahdollista. (Johansson & Leden, 2009.) Nuorilla on taidot ja valmiudet toimia liikenteessä, mutta usein motivaatio turvalliseen liikkumiseen puuttuu (Laapotti, 2009).

Liikenneympäristössä käyttäytyminen

Tutkimuksissa tehtyjen havaintojen mukaan lapset kiinnittävät liikkueessaan enemmän huomiota muihin asioihin kuin liikenneympäristöön. Mitä turvallisempi liikenneympäristö on, sitä vähemmän lapsi kiinnittää siihen huomiota. Lapset käyttäytyvät varomattomasti sellaisessa liikenneympäristössä, jonka he kokevat turvallisiksi. Varovaisia he ovat, jos liikenneympäristö tuntuu vaaralliselta. Ulkoiset ärsykkeet, kuten kadun toisella puolella odottavat ystävät, vähentävät myös lapsen varovaisuutta. (Wallin, 2008.)

Lapsi ei liiku liikenneympäristössä niin kuin aikuinen, vaan leikkii liikkueessaan. Nuoremmat lapset eivät yleensä liiku suoraviivaisesti, vaan he mutkittelevat, hyppelevät ja pysähtelevät liikkueessaan. Lapset kävelevät ja pyöräilevät usein keskellä jalkakäytävää ja kevyen liikenteen väylää. Vasta vanhempien lasten liikkuminen on määrätietoisempaa. (Wallin, 2008.)

Nuorten ja lasten liikennekäyttäytymisessä on havaittavissa sukupuolisidonnaisia eroja. Itsearvioinnin perusteella tytöt välttävät riskejä, kun taas pojat ottavat tyttöjä enemmän riskejä eivätkä pyri turvalliseen liikkumiseen. Tytöt kokevat yksittäiset riskit vakavammiksi kuin pojat. (Luukkanen, 2002.) Riskinottaminen voi antaa lapselle vallantunteen ja se voi myös olla jonkinlaista ka-

pinointia auktoriteetteja vastaan. Riskihakuinen käyttäytyminen kasvaa erityisesti yhdeksän ja neljäntoista ikävuoden välillä. (Peden, et al., 2008.) Koettu tunne onnettomuusriskistä pienee, kun toiminnassaan riskejä ottaneet nuoret ovat selvinneet ilman vahinkoja (Luukkanen, 2002).

Lapsen kyky valita turvallisia reittejä kasvaa iän myötä. Alle 9-vuotiaat eivät pysty tekemään päätelmiä ajoneuvojen etäisyydestä, vaan he valitsevat kadunylitykseen lyhyempiä aikajaksoja kuin aikuiset. Toisaalta he voivat myös jättää käyttämättä turvallisen pitkiä jaksoja. Lasten liikennekäyttäytymistä voidaan parantaa opettamalla lapselle, mitä liikenteessä tulee varoa, vaikkakaan opetus ei aina johda lapsen turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. (Johansson & Leden, 2009.) Tieto ei aina paranna lasten turvallisuutta, sillä lasten voi olla vaikeaa soveltaa tietoa tai opittuja taitoja käytännössä (Björklid, 2009).

Pieni lapsi muodostaa käsityksensä liikenneympäristössä toimimisesta kasvattajien ja lähiympäristön antaman esimerkin perusteella. Aikuisen ja erityisesti vanhempien auktoriteetti ja toiminta ovatkin keskeisessä asemassa, kun lapsi opettelee liikenteessä toimimista.

Liikenneympäristö kokemuksena

Lasten kokemuksellista tietoa paikoista tutkittiin Turussa tietotekniikan avulla. Lapset paikansivat kartalle itselleen tärkeitä paikkoja, sekä pidentyimpiä ja epämiellyttäviä paikkoja. Tekemisen paikat sijoituivat lähellä kotia sijaitseville viheralueille, jonne lapset pääsevät helposti itseksensä. (Staffans & Väyrynen, 2009.) Kyttä (2003) havaitsi, että lapsiystävällisessä ympäristössä lapsella on runsaasti toimintamahdollisuuksia. Tällöin lapsi kokee ympäristön mielenkiintoisena ja paremmin itselleen sopivana. Lapsiystävällinen ympäristö myös tarjoaa lapselle haasteita, jotka sopivat lapsen kehitysvaiheeseen. Ympäristön tulee tarjota lapselle mahdollisuus tutkia lähiseutua. Liian turvallinen ja haasteeton ympäristö voi jopa innostaa lasta ottamaan suuria riskejä, jolloin turvallisesta ympäristöstä tulee vaarallinen.

Kyttä (2003) tutki lasten liikkumisvapauden ja toimintamahdollisuuksien määrän yhteisvaihtelua ja jakoi lasten elinympäristöt neljään ryhmään: aavikkoon, melukylään, selliin ja akvaarioon. Aavikko- ja melukylä-malleissa lapset saavat itsenäisesti tutkia ympäristöään, kun taas

selli- ja akvaario-malleissa lasten liikkumista on rajoitettu. Aavikko- ja selli-tyypin ympäristöissä toimintamahdollisuuksien määrä on alhainen, kun taas melukylässä ja akvaariossa suuri. Melukylä voi olla tiheään rakennettua urbaania ympäristöä, jossa lapset ovat mukana jokapäiväisessä elämässä. Toimintamahdollisuuksien määrä motivoi lapsia liikkumaan ja tutkimaan ympäristöään enemmän. Melukylässä lapsi havaitsee ympäristöstään realistisesti sekä myönteiset että kielteiset tekijät ja oppii liikkumaan ympäristössä.

Björklid (2009) tutki opettajien, vanhempien ja lasten näkemyksiä lasten liikenneturvallisuudesta. Opettajat olivat usein huolestuneita lasten turvallisuudesta, eivätkä luottaneet lasten taitoihin selvitä liikenteessä. Toisaalta vähäliikenteisillä alueilla opettajat esittivät huolensa siitä, etteivät lapset altistu riittävästi liikenneympäristölle. Lasten näkemykset liikenneympäristön vaarallisuudesta eivät suuresti eroa aikuisten näkemyksistä. Lapset kokevat keskusta-alueet vaarallisemmiksi kuin vähäliikenteiset alueet.

Lapset itse ovat huolissaan liikennesääntöjen noudattamisesta, näkymäesteistä, melusta ja saasteista sekä onnettomuuksista. Lapset pitävät aikuisia auktoriteetteina ja luottavat siihen, että aikuiset noudattavat yhteisiä liikennesääntöjä. Huoli liikenteen aiheuttamista päästöistä liittyy terveysvaikutuksiin ja lasten pelkoon sairastua ympäristön saasteiden seurauksena. Vaikka lapset usein havaitsevat muiden tienkäyttäjien rikkovan liikennesääntöjä, he tuntevat itsensä syyllisiksi sattuneihin onnettomuuksiin. (Björklid, 2009.)

Wallin (2009) on tutkinut lasten kokemuksia koulureittien turvallisuudesta. Tutkimuksessa lapset kokivat pelottavimpana asiana suuret ajonopeudet ja tien ylityksen. Monet lapsista ilmoittivat myös pelkäävänsä pimeää. Turvallisimpana asiana lapset pitivät koulumatkallaan jalkakäytävällä kävelyä ja katuvaloja. Tien ylittäminen kohdassa, jossa on liikennevalot, koettiin huomattavasti turvallisempaan kuin tien ylittäminen ilman liikennevaloja. Liikennemäärää lapset pitivät suurena silloin, kun näkyvissä on koko ajan autoja. Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että mitä enemmän lapset ilmoittivat tulewansa kävellen kouluun, sitä turvallisemmaksi koulun ympäristö

koettiin. Turvallisuuden tunne näyttäisi vähenevän muiden kulkumuotojen (auto, pyörä, joukko-liikenne) käytön kasvaessa.

Liikenneympäristön parantaminen

Liikkuminen, leikkiminen ja ympäristön tutkiminen on tärkeää lapsen kehityksen kannalta. Lapsi etsii itselleen leikkipaikan osaamatta aina ottaa huomioon sen turvallisuutta. Leikkipaikkojen hyvä saavutettavuus onkin yksi tärkeä tekijä lasten liikenneturvallisuuden parantamisessa. Mikäli lapsella ei ole pääsyä turvalliseen leikkipaikalle, lapsella on taipumus leikkiä alueilla jotka ovat saavutettavissa. Tällaisia alueita voivat olla esimerkiksi kadut. (Peden, et al., 2008.)

Alle kouluikäisten lasten leikki- ja kävelyympäristöissä ei tulisi olla lainkaan autoja, tai niiden nopeus tulisi olla maksimissaan kävely-nopeus. 7–12-vuotiaiden lasten kadunylityspaikoissa ajoneuvojen nopeuden ei pitäisi ylittää 15–20 km/h. (Johansson & Leden, 2009.)

Liikenneympäristön suunnittelulla voidaan vaikuttaa lasten liikkumisen turvallisuuteen. Suojateiden, alikulkujen ja kevyen liikenteen väylien avulla ympäristöstä saadaan turvallisempi kaikille liikkujille. Pysäytysviivan siirtäminen taakse päin kadunylityksissä parantaa kuljettajien mahdollisuuksia havaita pienet lapset. Myös autojen kadunvarsipysäköinnin rajoittaminen parantaa näkyvyyttä jalkakäytävälle ja suojatien reunaan. Koska pienten lasten on vaikea arvioida lähestyvän ajoneuvon nopeutta, kadunylitykset pitäisi sijoittaa kohtiin, joissa ajoneuvojen nopeus on mahdollisimman matala. (Leden, Gårder, & Johansson, 2005.) Nopeusrajoitusten kasvaessa mopoilijat siirtyvät ajoradalta kevyen liikenteen väylälle, jolloin pyöräliikenne olisi hyvä erotella jalankulkuliikenteestä. Koulujen ympäristössä tulee panostaa suojateiden ja kevyen liikenteen väylien valaistukseen. Kevyen liikenteen väylien kunnossapito ja näkemäesteiden raivaaminen parantavat lasten liikenneturvallisuutta. On myös huomioitava, että sosiaalinen turvallisuus saattaa lapsen näkökulmasta olla tärkeämpää kuin liikenneturvallisuus, minkä vuoksi täytyy kiinnittää huomiota esimerkiksi alikulkujen siisteyteen ja valaistukseen. (Wallin, 2008.)

3. Koulumatkakävelyt ja luokkamenetelmät

Työssä testattiin koulumatkakävelyn ja luokassa toteutettavien menetelmien soveltuvuutta lasten kanssa työskentelyyn ja lapsivaikutusten arviointiin. Menetelmillä yritettiin myös saada esiin sellaista lapsivaikutusten arviointiin liittyvää tietoa, jota on muuten vaikea saada selville. Tällaiseksi tiedoksi arveltiin etukäteen sellaiset asiat, jotka liittyvät lasten käyttäytymiseen, havainnointiin ja toimimiseen liikenteessä, ja joita ei saada selville muuta kuin havainnoimalla lapsia kyseisessä ympäristössä.

Koulumatkakävelyllä ja luokkamenetelmissä keskityttiin lasten kannalta olennaisiin asioihin liikenneympäristössä. Näitä ovat esimerkiksi kevyen liikenteen väylät, teiden ylitykset, risteykset, turvallisuus (myös koettu turvallisuus ja muu kuin liikenneturvallisuus), leikkipaikat ja kiinnostavat kohteet tai asiat koulumatkalla, esteettömyys, estevaikutukset, joukkoliikenteen toimivuus sekä melu ja päästöt.

Menetelmien testauksessa pyrittiin huomioimaan mahdolliset tyttöjen ja poikien väliset erot liikennekäyttäytymisessä. Yksi huomioitava asia oli myös se, että lapsen liikennekäyttäytymiseen ja havaintojen tekemiseen vaikuttaa se, kulkeeko lapsi yksin vai ryhmässä.

3.1. Hamulan koulu, Siilinjärvi

Hamulan alakoulu Siilinjärvellä sijaitsee Siilinjärveltä Maaningan suuntaan lähtevän kantatien 77 läheisyydessä. Koulussa on kuusi luokka-astetta ja pääsääntöisesti kaksi luokkaa jokaisella luokka-asteella (yhteensä 14 luokkaa). Hamulan ympäristöön on rakennettu melko paljon uusia asuintaloja viime vuosina, ja Hamulan koulun oppilasmäärä on kasvanut ja edelleen kasvussa.

Hamulan koulu valittiin kohteeksi, koska Hamulan kohdalla kantatien varresta puuttuva kevyen liikenteen väylä nousi esiin keskeisenä ehdotettavana toimenpiteenä Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiassa. Tällä hetkellä koululaiset kulkevat osan koulumatkaansa turvatonta Hamulantietä pitkin. Hamulan kohdalle on Siilinjärven liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetty puuttuvan kevyen liikenteen väylän lisäksi koulun kohdalle töllyä, valaistusta ja saattoliikennejärjestelyjä.



Kuva 3. Kantatien 77 ja Hamulantien risteys

Vierailu Hamulan kouluun toteutettiin 5. maaliskuuta 2010. Kävely toteutettiin talvella, jotta lasten käyttäytymistä voitiin havainnoida talvikeleillä. (vertailun vuoksi Rahulan vierailu toteutettiin kesäkeleillä). Tutkimuksen kohteena Hamulassa olivat 1.–2.-luokan oppilaat (vertailun vuoksi Rahulassa 5.–6.-luokan oppilaat). Oppilaiden vanhemmille tiedotettiin tutkimuksesta etukäteen siten, että opettaja informoi heitä lasten reissuviikon välityksellä.

Ensin oppilaiden kanssa toteutettiin koulumatkakävely, sen jälkeen pidettiin lounastauko ja päivän päätteeksi koulumatka käytiin läpi luokka- tehtävien avulla.

Oppilaiden koulumatkat

Reitti Hamulan koululta Harjamäen asuinalueelle on melkein kaikkien luokan oppilaiden koulumatka. Luokan 12 oppilaasta 11 asuu Harjamäessä. Heistä on vuonna 2010 ilmaisen kuljetuksen piirissä 4 (kulkevat bussilla), vanhempien kustantamana bussilla kulkee 2, vanhempien kuljettamana kulkee 2 ja kävellen kulkee 3 oppilasta. Keväällä ja syksyllä kävelijöitä on enemmän. Vuonna 2011 kukaan lapsista ei enää kuulu ilmaisen kuljetuksen piiriin, joten kävelijöitä on todennäköisesti enemmän. Välillä lapset kulkevat kouluun myös pyörällä tai hiihtäen. Suositus on, että 1.-luokkalaiset eivät kulkisi kouluun pyörällä, mutta osa on pyytänyt koululta luvan pyöräilyyn.



Kuva 4. Pyörät jätetään pyöräparkkiin

Oppilaiden vanhemmille lähetettiin reissuvihkon mukana kysymys, miksi he kuljettavat lapsensa kouluun. Vastauksia saatiin neljä kappaletta. Vanhemmat kertoivat useita syitä lasten kuljettamiseen. Yksi syy on, että kuljettaminen autolla tulee halvemmaksi kuin linja-autolla kulkeminen. Tämä onnistuu varsinkin, jos vanhemmat sovitavat työmatkansa koulukuljetusten kanssa samoihin aikoihin. Niinä päivinä kun lapsella on paljon kannettavaa (kuten sukset tai luistimet), vanhemmat myös mielellään kuljettavat lapsensa.

Lisäksi lapsia kuljetetaan, koska koulumatka koetaan turvattomaksi. Hamulantie koetaan turvattomaksi erityisesti pyöräilyyn, eikä lapsen haluta kulkevan yksin esimerkiksi lapsen vilkkauden takia. Vanhemmat eivät pidä siitä, että lapset joutuvat kulkemaan autojen seassa, koska kevyen liikenteen väylä puuttuu. Myös Hamulantieltä puuttuva valaistus aiheuttaa turvattomuutta pimeään aikaan. Lisäksi se, että kaikki lapsiaan kuljettavat vanhemmat eivät noudata rehtorin ohjetta poistua koulun pihasta Hamulantielle välitien kautta, aiheuttaa vaaratilanteita koulun parkkipaikan ympäristössä.

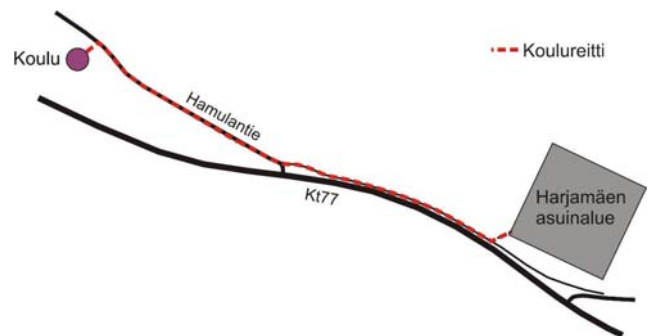
Vanhemmat sanovat kuljettavansa lapsia niin kauan kuin se on tarpeen. Jos olosuhteet muuttuvat (vanhempien työt eivät enää joustaa tai lapsen taidot liikenteessä kasvavat), kuljettamista harkitaan uudestaan.

Koulumatkakävelyn toteutus

Koulumatkakävely toteutettiin Hamulan koulun 2b-luokan kanssa heti aamusta kello 9.00 oppilaiden saavuttua kouluun. Kävelyyn osallistui oppilaiden lisäksi opettaja Marika Makkonen ja ohjaaja Marja Lindman-Knuutila sekä Mirka Härkönen ja Lotta Junnilainen Sitosta.

Aluksi oppilaille kerrottiin, mistä koulumatkakävelyssä on kysymys, ja miksi kävely toteutetaan. Kaikki pukivat ylleen turvaliivit. Tämän jälkeen käveltiin edestakaisin koulumatka Hamulan koulun ja Harjamäen uudehkon asuinalueen välillä.

Koulumatkakävelyn reitti oli seuraavanlainen: Ensin kuljettiin koululta noin 800 metriä Hamulantietä Harjamäen suuntaan. Sorapintaisella ja valaisemattomalla tiellä ei ole kevyen liikenteen väylää eikä suojateitä. Tiellä on melko paljon liikennettä aamuisin ja iltapäivisin, kun vanhemmat kuljettavat lapsiaan kouluun. Lisäksi tiellä on jonkin verran asutusliikennettä. Hamulantien jälkeen kuljettiin noin 500 metriä kevyen liikenteen väylää, joka sijaitsee kantatien 77 varressa. Kevyen liikenteen väylällä saa ajaa mopolla, joita siellä liikkuu melko paljon keväällä, kesällä ja syksyllä. Kevyen liikenteen väylältä käveltiin muutaman sadan metrin pituinen oikopolku metsän läpi Harjamäen asuinalueelle. Asuinalueella kuljettiin autotietä. Harjamäkeen päästyä käännyttiin takaisin ja kuljettiin sama reitti toiseen suuntaan.



Kuva 5. Koulumatkakävelyn reitti Hamulan koululta Harjamäen asuinalueelle

Kävelyn aikana kohteet ja tapahtumat valokuvattiin. Oppilaiden kanssa keskusteltiin koulureitistä, ja heiltä kyseltiin aktiivisesti koulumatkaan liittyviä asioita. Lisäksi oppilaiden toimintaa havainnoitiin. Asiat kirjattiin kävelyn aikana muistiin. Koulumatkakävelystä tehdyt havainnot on esitetty yksityiskohtaisesti liitteessä 1.

Kävely kesti noin 1 h 15 min. Kävelyn aikana oli valoisaa, joten kävelyllä ei voitu havainnoida pimeässä liikkumista. Kävelyllä ja luokkatehtävissä kuitenkin kyseltiin aktiivisesti lapsilta pimeällä liikkumisesta. Pimeällä reitti on luonnollisesti turvattomampi.

Luokkatyöskentelyn toteutus

Koulumatkakävelyn jälkeen syötiin lounas ja iltapäivällä jatkettiin oppilaiden kanssa työskentelyä luokassa. Lounastauko tehtävien välissä osoittautui toimivaksi järjestelyksi. Luokkakeskusteluun osallistui 2b-luokan lisäksi ykkösluokkalaisia, joilla on sama koulumatka. Luokkakeskustelu kesti noin tunnin ja sen aiheena oli ”Minun koulumatkani”.

Aluksi käytiin koulumatka läpi koulumatkakävelyllä otettujen valokuvien avulla. Tarkoitus oli tarkentaa asioita, jos joku asia olisi jäänyt kävelyllä epäselväksi. Valokuvien katsomisen aikana ei kuitenkaan noussut esiin uusia asioita, joten kuvat käytiin läpi pikaisesti.

Seuraavaksi pohdittiin yhdessä koulumatkaa seinälle heijastettujen ”Jatka lausetta” -tehtävien avulla. Toinen tutkijoista veti keskustelua ja toinen kirjasi lauseet suoraan PowerPointesitykseen. Myös opettaja oli mukana, mutta hän ei osallistunut keskusteluun. Lapset saivat vastata tehtäviin ilman viittaamista. Tehtävän tarkoituksena oli saada irti sellaista tietoa, joka ei kävelyn aikana käynyt ilmi. Lasten esiin nostamat asiat on esitetty yksityiskohtaisesti liitteessä 2.

Tunnin loppuksi lapsille kerrottiin, miten tutkimus tulee jatkumaan. Kiitokseksi osallistumisesta ja vaivannäöstä lapsille lähetettiin jälkikäteen heijastimet ja myös opettajia muistettiin.

Koulumatkakävelyn havainnot ja tulokset

Hamulantie

Koulumatkakävelyn aikaan Hamulantiellä oli suhteellisen rauhallista, vain muutama auto ajoi ohi. Aamuisin ja iltapäivisin autojen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reitit kuitenkin risteävät ja alueella liikkuu paljon autoja, koska vanhemmat kuljettavat lapsia kouluun. Koulun pihaa ei ole suunniteltu nykyiselle liikenteelle, joten parkkipaikalla ja sen ympäristössä syntyy helposti vaaratilanteita. Koulu on antanut vanhemmille suosituksen, mihin suuntaan autolla koulun ympäristössä kuljetaan, mutta kaikki eivät noudata suositusta.

Hamulantiellä lapset kulkevat autotien reunaa, vaikka koulumatkakävelyllä reunassa kulkeminen tuntui ajoittain olevan hankalaa. Tämä johtuu varmasti osittain tilanteen luonteesta, jossa lapset uskaltavat liikkua aikuisen seurassa normaalia leveämmin, kaverit ja tutkijat synnyttävät näyttämisen halua ja ryhmä kannustaa riehaan-

tumaan. Toisaalta lapset kulkevat usein ryhmässä ja jäävät tien varteen leikkimään, jolloin tien reunassa kulkeminen saattaa tositilanteessakin unohtua. Kävelyn aikana huomionarvoista oli erityisesti lasten riehakkaat leikit tien varsien suuressa lumipenkoissa. Leikeistä voi aiheutua todellisia vaaratilanteita, jos lapset horjahtavat penkoilta tielle.



Kuva 6. Leikkejä tien pientareella



Kuva 7. Leikkejä kukkulalla Hamulantien vieressä

Hamulantiellä (soratie) ei ole suojateitä, eikä valaistusta. Lapset joutuvat ylittämään tien koulun päässä sekä kantatien risteuksen tuntumassa kevyen liikenteen väylälle siirryttäessä. Erityisesti viimeksi mainitussa voi olla vaikea havaita autoja, jotka kääntyvät kantatieltä Hamulantielle.

Suurin osa lapsista sanoo, että Hamulantiellä liikkuminen ja liikenne eivät tunnut pelottavilta. Joitain kuitenkin pelottaa liikkuminen pimeällä, varsinkin, jos liikkuu yksin.

Kevyen liikenteen väylä

Kevyen liikenteen väylällä liikkuu jalankulkijoiden lisäksi mopoja, polkupyöriä ja lumiauroja, jotka voivat aiheuttaa vaaratilanteita. Kevyen liikenteen väylä kulkee aivan kantatien 77 vieressä, jolla ajetaan suurilla nopeuksilla ja jolla on myös raskasta liikennettä

Kantatien ja kevyen liikenteen väylän välinen alue on suunniteltu melko leveäksi, siinä kulkee oja ja välialue laskee keskustaa kohti. Kantatie on myös korkeammalla kuin kevyen liikenteen väylä. Kesällä kevyen liikenteen väylältä ei siis kovin helposti harhaudu kantatielle, mutta suurten lumikinosten aikaan harhautuminen on mahdollista. Lumikinoksilla kiipeily ja autojen tähytely houkuttelivat kävelyn aikana lapsia lumipenkoille lähelle kantatietä. Kiipeilystä saattaa aiheutua todellisia vaaratilanteita, jos lumikasalta horjahtaa autotielle. Kuten tutkimuksissakin on todettu, lapset etsivät itselleen leikkipaikan osaamatta aina ottaa huomioon sen turvallisuutta.



Kuva 8. Leikkejä lumikasassa kantatien vieressä

Lapset kävelevät kevyen liikenteen väylällä keskellä tietä tai tien reunassa. Pyörillä ajetaan usein rinnakkain. Lapset kertovat mopojen pelottavan kevyen liikenteen väylällä, erityisesti, jos ne ajavat kovaa tai rinnakkain. Mopojen varominen tuntuu vaikealta, ja osa lapsista pelkää, että mopot törmäävät heihin. Myös lumiaura tuntuu pelottavalta, mutta lapset kertovat, että se varoo lapsia. Myös kantatieltä kantautuva rekkojen kova ääni sekä pöly tuntuvat lapsista ikäviltä.

Oikopolku ja Harjamäen asuinalue

Oikoreitti kulkee kevyen liikenteen väylältä metsän läpi Harjamäen asuinalueelle. Oikopolku on

pimeä erityisesti talvisin. Joitakin lapsia pimeys pelottaa, mutta toisia ei, koska reitillä ei ole ajo-neuvoliikennettä.

Kotoa kouluun päin kuljettaessa oikopolulta kevyen liikenteen väylälle siirtymisessä on hieman huono näkyvyys. Lapsilla ei ole tapana pysähtyä katsomaan, kulkeeko kevyen liikenteen väylällä mopoja tai pyöriä. Tässä voi aiheutua vaaratilanteita.

Harjamäen asuinalueella liikennettä on vähän, ja lasten mukaan alueella ei juuri aja autoja. Suurin osa lapsista kertoo kävelevänsä tavallisesti keskellä tietä, osa kävelee tien reunassa.



Kuva 9. Harjamäen asuinalue

Luokkatehtävän tulokset

”Jatka lausetta” -tehtävien tarkoituksena oli tarkastella koulumatkaa etukäteen määritellyistä näkökulmista. Tarkoituksena oli saada irti sellaista tietoa, joka ei välttämättä kävelyn aikana saatu selville.

Keskustelussa nousi esiin samoja asioita, jotka oli havaittu jo koulumatkakävelyllä, mutta myös uusia näkökulmia löytyi.

Lapsista on kivaa leikkiä lumihangessa ja kiipeillä lumipenkeissä. Lapset pitävät pyörällä kulmisesta enemmän kuin kävelystä. Lapsista on myös kivaa hiihtää tai juosta välillä.

Pelottavalta koulumatkalla tuntuvat erityisesti autotien ylittäminen ja pimeys. Lisäksi pelottavaa on, jos tuntuu siltä, että joku seuraa tai takana kulkee joku, joka saattaa alkaa kiusata. Lapsia myös pelottaa, että he jäävät bussista pois väärällä pysäkillä.

Vaikeimmilta asioilta koulumatkalla tuntuvat auton väistäminen, jos on väistettävä lumihankeen sekä mopon väistäminen. Tiellä on myös vaikea

kulkea, jos sitä ei ole aurattu. Samoin pyörällä ajaminen on vaikeaa, jos tie on liukas.

Lasten leikkipaikkoja koulumatkalla ovat lumi-penkat, marjapensaat, puut ja polut. Lisäksi lapset leikkivät kuusten alla, isoilla kivivuorilla ja muilla kasoilla, joilla voi temppuilla.

Vähemmän koulumatkalle toivotaan liikennettä, mopoja, töyssyjä ja lumipaakkuja, jotta liikkuminen olisi helpompaa.

Keskustelussa tuli esiin myös koulumatkojen sosiaalinen puoli, sillä joku toivoi koulumatkalle enemmän kavereita, joiden kanssa kävellä. Suurin osa lapsista liikkuukin mieluummin ryhmässä kuin yksin.

Yleiset kommentit ja havainnot

Lapset eivät liiku kulkiessaan määrätietoisesti. He pysähtelevät koulumatkalla pitkäksi aikaa, esimerkiksi marjoja syömään. Tällöin he saattavat keskittyä täysin ko. tekemiseen, kavereiden kanssa puuhasteluun tai omiin ajatuksiinsa. Tämä voi aiheuttaa vaaratilanteita, koska lapset eivät keskity liikenteen havainnointiin.

Pojat ja tytöt käyttäytyvät koulumatkalla eri tavoin. Pojat ovat riehakkaita ja varomattomampia, ja ottavat enemmän riskejä. Tämä on todettu tutkimuksissakin. Yleistyksiä on kuitenkin tehtävä varoen, sillä yksilöiden välillä on suuria eroja.

Osa lapsista kulkee koulumatkan kaverin kanssa, osa yksin. Se, kulkeeko yksin, kaksin vai ryhmässä, vaikuttaa liikenteessä keskittymiseen. Jos on keskittynyt kaverin kanssa jutteluun, liikennenympäristön havainnointi voi olla heikompa.

Opettajan tuntuman mukaan lasten vanhemmat ovat koulumatkasta enemmän huolissaan kuin lapset itse. Tämä voi johtua siitä, että lapsilla ei ole realistista käsitystä koulumatkan vaaroista.

3.2. Rahulan koulu, Mikkeli

Rahulan alakoulu sijaitsee Mikkeliissä, kymmenisen kilometriä valtatieä 5 Juvalla päin. Koulussa on esiluokka ja kolme yhdysluokkaa luokkasteilla 1–6. Koululla on ikää yli 90 vuotta. Puurakennuksessa on juuri uusittu lattiat ja muita lakkautettuja kyläkouluja on yhdistetty siihen. Koulu on kylän toiminnan keskipiste ja mm. koulun pihapiirissä sijaitseva Rahula-Sali liikuttaa iltaisin ihmisiä aina kaupungista asti.



Kuva 10. Rahulan koulu

Rahulan koulu valittiin kohteeksi, koska koulun lähelle ehdotettu valtatie alikulku ja kevyen liikenteen väylä nousivat esiin Itä-Suomen kevytliikenneselvityksen yhtenä mahdollisena priorisoitavana toimenpiteenä.

Rahulan koululla vierailtiin 28.4.2010. Koulumatkakävely toteutettiin keväällä, jotta lasten käyttäytymistä voitiin havainnoida kesäkeleillä (vertailun vuoksi Hamulan vierailu toteutettiin talvikeleillä). Kävelylle ja luokkatyöskentelyyn osallistuivat 5.–6.-luokan 24 oppilasta (vertailun vuoksi Hamulassa 1.–2.-luokan oppilaat) ja opettaja Sanna Valkonen sekä Anne Vehmas ja Sonja Lehtonen Rambollista.

Oppilaiden vanhemmille tiedotettiin asiasta etukäteen lähettämällä oppilaiden välityksellä tiedote/kysely, jossa kerrottiin lyhyesti koulumatkakävelystä ja kysyttiin muutama kysymys (liite 4). Oppilaista 18 oli palauttanut vastaukset kysymyksiin ennen tilaisuutta.

Oppilaiden koulumatkat

Rahulan 5–6 luokan 24 oppilaasta 19 on koulukuljetuksen piirissä (taksi/bussi). Loput kulkevat pyörällä, kävellen tai vanhempien kyydillä. Monilla lapsilla koulumatkan kulkevat ja joillain reititkin ovat erilaisia kesä- ja talvikelillä tai aamulla ja iltapäivällä.

Koulumatkan pituus	lkm	%
0,5-1,5 km	3	17
2-2,5 km	4	22
3-4 km	2	11
6-9 km	6	33
10 -12,5 km	3	17
Yhteensä	18	100

Oppilaiden koulumatkan pituudet olivat 0,5–12,5 kilometriä (taulukko yllä). Puolella oppilaista matka on alle 5 kilometriä, mutta 79 % on oikeutettu koulukuljetukseen valtatie 5 vaarallisuuden vuoksi. Monet lapset kertovat pyöräilevänsä ainakin osan matkasta tai hyvällä kelillä kokonaan.

Kyselyvastauksissaan vanhemmat kertovat kuljettavansa kouluun ainakin kymmentä lasta silloin tällöin tai ainakin toiseen suuntaan. Perusteluna he mainitsevat kuljetuksen sopivan työmatkaansa tai haluavansa nopeuttaa lapsen koulumatkaa, joka kestäisi bussilla pidempään. Myös talvikeli, pimeä ja nuoremmen sisaruksen kuljettaminen mainittiin kuljetusperusteiksi.

Lapset piirsivät kartalle koulumatkansa siltä osin kuin se näkyi kartalla. Piirrosten mukaan kuuden lapsen koulumatka on valtatie 5 pohjoispuolella kuten koulukin. Kahdeksan asuu valtatie 5 eteläpuolella ja viisi valtatie 5 lähellä Juvan suuntaan. Kaikilla heillä koulumatkaan sisältyy valtatie ylitys ja osalla olisi selvästi lyhyempi matka kouluun valtatieä pitkin, mutta bussi kiertää kauempaa kyläteitä. Yksi oppilas piirsikin eri reitit pyörällä ja bussilla kulkemiselle. Hän joutuu ylittämään valtatie kaksikin kertaa voidakseen pyörällä turvallisemmaksi koettua valtatie suuntaista vanhaa tietä valtatie reunan sijasta. Vain yksi luokan oppilaista kulkee valtatieä 5 Mikkelin suuntaan.

Vanhemmille tehdyn kyselyn mukaan selvästi tärkeimpänä kevyen liikenteen parantamistoimenä pidetään valtatie alikulkua Rahulantien ja Kokkosenlahdentien kohdalla (8 vastausta). Kannatusta sai myös kevyen liikenteen väylä valtatie 5 varteen Rahulan koululta Mikkelin päin (4). Muutama piti näitä yhtä tärkeinä (3). Lisäksi yksittäisiä mainintoja saivat kevyen liikenteen väylä Rahulan tien varteen, kevyen liikenteen väylä valtatie 5 varteen Juvalla päin sekä toinen liittymä koulun parkkipaikalta Rahulantielle.

Koulumatkakävelyn toteutus

Koulumatkakävely aloitettiin ruokailun jälkeen puolilta päivin. Aluksi lapsille kerrottiin lyhyesti koulumatkakävelystä ja sen tarkoituksesta. Kaikki pukivat ylleen turvaliivit. Kävelylle lähdettiin koulun pihasta, kuljettiin Rahulantietä etelään päin, ylittiin valtatie 5 ja jatkettiin vähän matkaa Kokkosenlahdentietä. Takaisin palattiin samaa reittiä.

Kävelyn aikana lasten mainitsemat kohteet ja tapahtumat valokuvattiin. Oppilailta kyseltiin aktiivisesti koulumatkaan liittyviä asioita etukäteen listattujen teemojen mukaan (luvun 3 alku s. 9). Lisäksi havainnointiin oppilaiden toimintaa ja liikenneympäristöä.



Kuva 11. Koulumatkakävelyreitti

Luokkatyöskentelyn toteutus

Luokassa oppilaille jaettiin kirjoitustehtävä, jossa piti ajatella koulumatkaa ja täydentää aloitettu lause. Kymmenen lauseen lisäksi oppilaita pyydettiin piirtämään koulun lähiympäristön kattavalle kartalle koulumatkansa siltä osin kuin se näkyy kartalla. Lapsille tarjottiin apua koulumatkareitin löytämiseen kartalta, mutta lapset auttoivat omatoimisesti toisiaan.

Tehtävän jälkeen keskusteltiin lasten vapaa-ajan liikkumisesta sekä osallistumisesta ja vaikuttamisesta ympäristöönsä. Oppilaille kerrottiin pelkistetysti tutkimuksen jatkosta. He saivat kuulla, että Rahulan alikulku ja kevyen liikenteen väylä sisältyvät Itä-Suomen kevytliikenneselvityksen keskeisiin hankkeisiin, mutta niiden toteutumisesta ei ole vielä tietoa.

Oppilaille jaettiin kiitokseksi heijastimet ja myös opettajia muistettiin. Koulun päätyttyä havainnointiin koulukuljetusten saapumista ja lasten lähtöä kotimatalle.

Koulumatkakävelyn havainnot ja tulokset

Rahulantie

Rahulantiellä valkoiset reunaviivat sijaitsevat aivan päällysteen reunassa, josta maa viettää ojaa kohti. Varsinaista piennarta kevyelle liikenteelle ei ole, ja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden on käytettävä ajoradan reunaa. Tie on kapea. Lapset kertoivat, että tie tuntuu ahtaalta varsinkin silloin, kun molemmista suunnista tulee auto samaan aikaan. Talvella lumipenkat kaventavat tietä entisestään ja muodostavat näkemäesteitä.



Kuva 12. Rahulantiellä

Vaikka lapset selvästi tiesivät, että tiellä pitäisi liikkua enintään kaksi rinnakkain ja opettajakin muistutteli välillä pareittain kulkemisesta, muodostui porukasta kuitenkin nopeasti pieniä ryppäitä. Osa kulki välillä ojan puolella ja osa keskellä tietä. Joku käveli osin takaperin, jotta pystyi paremmin juttelemaan kavereiden kanssa.

Jotkut oppilaat kertoivat poikkeavansa Rahulan tien ja valtatie liittymässä sijaitsevassa Olokorjaamo-kahvilassa koulun jälkeen. Olokorjaamon kerrottiin olevan myös tapaamis- ja oleskelupaikka.

Keskipäivällä Rahulantie oli hiljainen, mutta opettaja kertoi, että monenlaista liikennettä on paljon erityisesti koulujen alkamis- ja päättymisaikaan. Koulun kohdalla ei ole bussipysäkkejä eikä levennyksiä. Aamulla toinen koulubusseista jättää lapset tien vastakkaiselle puolelle, jolloin lapset joutuvat ylittämään Rahulantien. Tiellä seisova bussi heikentää näkyvyyttä ja haittaa turvallista liikkumista.

Valtatien ylitys

Suuri osa oppilaista kulkee kouluun kuljetettuna valtatie 5 ylityksen vuoksi. Kuitenkin kotoa saadulla luvalla (kirjallinen lupa pitää toimittaa koululle) oppilaat voivat ylittää tien omatoimisesti, esimerkiksi pyörällä. Kesäisin osa kulkee valtatie yli yksin, mutta talvisin nämäkin oppilaat käyttävät suurelta osin koulubussia.

Valtatien 5 ylityksen vaaralliseksi kokeminen vaihtelee perheiden ja yksilöiden välillä. Joku oppilaista on saanut kulkea valtatie yli jo ensimmäisestä luokasta lähtien, osa nyt 5–6 luokalla ja osa käyttää edelleen koulukuljetusta.

Osa oppilaista ja/tai heidän vanhemmistaan pitää valtatie 5 ylitystä niin vaarallisena, että ilta-harrastuksiinkin koulun viereiseen Rahula-saliin kuljetaan vanhempien järjestämällä kimppekyydeillä. Yksin lapsia ei uskalleta päästää.



Kuva 13. Valtatie ylitysmahdollisuutta odoteltiin



Kuva 14. Ensimmäinen erä ryhmästä ehti valtatie yli

Valtatien 5, Rahulantien ja Kokkosenlahdentien liittymää kuvattiin erittäin vaaralliseksi. Lapset kertoivat, että vaaran tuntua tuovat valtatie suuret ajonopeudet, suuret ajoneuvot ja suuri liikennemäärä. Lisäksi liittymä on laaja eikä siinä ole selvää kohtaa, jossa ylitystä olisi tarkoitus odottaa. Mikkelin puolella valtatie leveyttä eli ylityspituutta lisää kääntymiskaista Kokkosenlahdentielle. Juvan suunnalla taas valtatie leveyttä bussipysäkki.

Lapset näyttivät parin kuukauden takaisesta kolari muistoksi jääneitä pieniä muovinpalasia Kokkosenlahdentien alun keskisaarekkeessa (kuva 15). Koulubussi ja henkilöauto olivat törmänneet. Onnettomuus oli jäänyt lasten mieleen ja muutama kirjoitti pelkäävänsä koulumatkalla kolaria.



Kuva 15. Koulubussin ja auton törmäyksen jälkiä

Koko koulu oli yhtenä liikuntapäivänä käyttänyt valtatie toisella puolella sijaitsevia hyviä hiihtolatuja. Tien ylitys hiihtovarusteiden kera oli kuitenkin opettajien mielestä niin hankalaa, vaarallista ja aikaa vievää, ettei tähän ole ryhdytty useammin.

Ratkaisuna tien ylitysongelmiin oppilaat pitivät alikulun rakentamista. He esittivät alikulua Mikkelin puolelle liittymää.

Valtatietä kulkeminen

Lapset eivät yleensä kulje valtatie 5 jalkaisin tai pyörällä. Viitisen oppilasta (lähinnä poikia) ilmoitti kulkeneensa valtatie vartta kaupunkiin. Kolme poikaa kertoi kulkeneensa valtatie vartta pimeälläkin, eikä se tuntunut heistä ikävältä.

Valtatie bussipysäkki sijaitsee noin 60 metrin päässä Kokkosenlahdentien ja Rahulantien liit-

tymästä. Lapset joutuvat kulkemaan tämän matkan valtatie vartta bussipysäkillä mennessään. Tytöt kommentoivat, ettei se ole mukavaa. Järjestely on huono, sillä lyhytkin kävely valtatie vartta on riskialtis suurten nopeuksien ja liikennemäärien vuoksi.

Oppilaiden mielestä valtatie viereen pitäisi rakentaa yhtenäinen kevyen liikenteen väylä kaupunkiin asti. Poikien mielestä väylällä pitäisi sallia myös mopoilla ajo. Heidän mielestään siitä ei aiheutuisi haittaa kävelijöille ja pyöräilijöille.

Kokkosenlahdentie

Myös Kokkosenlahdentietä oppilaat kuvasivat kapean tuntuiseksi varsinkin talvella lumipenkköjen kaventaessa sitä. Lapset kertoivat, että Kokkosenlahdentiellä kävelyä ja pyöräilyä haittaavat autojen suuret nopeudet sekä rekat ja työkooneet, joita tiellä kulkee usein. Jalankulkijan tai pyöräilijän asema on ikävä varsinkin autojen kohtaamistilanteissa.



Kuva 16. Turvattomaksi koettu paikka

Tytöt mainitsivat oma-aloitteisesti, että Kokkosenlahdentieltä päin valtatielle tullessa tie tuntuu tosi kapealta ja turvattomalta talon penkereen ja liikenteenjakajan kohdalla (kuva 16). Penger estää näkemästä kääntymiskaistaa lähestyvät ajoneuvot. Yhtäkkiä edessä voi olla tukkirekka kapeimmalla kohdalla.

Luokkatehtävien tulokset

Lapset kirjoittivat koulumatkaan liittyvässä ”Jatka lausetta” -tehtävässä, että koulumatkalla on kivaa pyöräily, bussilla kulkeminen ja kaverit. Lasten kaikki yksittäiset vastaukset on esitetty liitteessä 3.

Valtaosa kirjoitti, ettei koulumatkalla pelota mitään. Pari oppilasta kertoi pelkäävänsä, että bussi ajaisi kolarin tai ojaan. Pelottavaksi mainittiin myös viitostien ylitys, kovaa kulkevat autoilijat, liukkaus, taksista myöhästyminen ja pyörällä kaatuminen.

Koulumatkan vaarallisimmaksi kohdaksi nousi selvästi viitostie. Kävellessä tai pyöräillessä löytyi vaarallisia kohtia, mutta autolla kulkiessa ei juuri vaaroja koettu.

Vaikeimmaksi liikenteessä mainittiin autojen varominen, viitostien ylitys erityisesti pimeällä, ahtaat tilanteet tiellä, liikennesääntöjen opettelu ja ylämäet.

Leikkipaikkoja ei koulumatkalla lasten mielestä ole. Joku mainitsi, että ojat käyvät leikkimiseen. Toisen mielestä leikkipaikat ovat koululla. Leikkipaikkakysymys ei enää 5–6 luokalla eikä koulukuljetuksella liikkuvilla liene kovin olennainen.

Pysähtymispaikoiksi tai -syiksi koulumatkalla mainittiin risteykset, Olokorjaamo, tien ylittäminen, raskaan liikenteen ohituspaikat (ojaan päin väistäminen), mummola sekä lampaiden katseleminen. Tämäkin kysymys oli relevantti lähinnä omin avuin liikkuville; bussilla kulkevat kertoivat pysähtyvänsä muiden pysäkeille ja "oottamaan linkkiä".



Kuva 17. Lauseentäydennystehtävä

Useimpien lasten mielestä pimeällä on kivaa, hauskaa, pelottavaa tai tylsää. Yksittäisinä mainintoina erottuivat "hauskan pelottavaa", "jännittävämpää liikkua" ja "vähän huono näkyvyys". Yhden mielestä pimeällä on vaikeampaa ajaa pyörällä. Toinen kirjoitti, että "minulla on valo pyörässä ja näen ajaa". Kolmas mainitsi, että "pimeällä on yhtä helppo liikkua" kuin muulloinkin.

Pysäkillä tulee useimmille kylmä. Pysäkillä voi tulla myös kuuma, riita etuilusta, tylsää tai kivoja hetkiä. Yhdellä tulee pysäkillä usein kiire ja toisen taas tulee odotettua kauan. Joillekin pysäkeillä tulee usein ruuhkaa, autoja ja se linja-autokin.

Noin puolet luokasta kirjoitti, että pyöräillessä kypärä on päässä ja tärkeä juttu. Loput kertoivat, että pyöräillessä kypärä on kotona, ärsyttävä, tiellä tai huono. Yhdellä kypärä on pyöräillessä päässä tai kotona.

Talvella monet kulkevat bussilla tai autokyydillä. Talvella on liukasta ja kylmää. Yksi kertoi, että talvella "bussit hyytyvät ja koulun pysäkillä on vaikea tulla". Joku kokee kypärän hyödylliseksi talvella. Toisella on talvella tylsää, mutta toinen laskee pulkalla.

Yleiset kommentit ja havainnot

Lasten kulkutapaa kuvastaa hyvin erään oppilaan piirros, jossa pyöräreitti meni tietä pitkin, mutta kävelymatka mutkitteli osin metsän kautta. Lasten turvaliiveihin oli jo koulumatkakävelynkin aikana ehtinyt tarttua monenlaisia metsäroskia.

Koulumatkakävelyllä oli havaittavissa melkoista rauhattomuutta/holtittomuutta ja ajautumista sinne tänne varsin huolettomasti. Osin tähän liittyi oudon tilanteen tuottamaa jännitystä ja esittämistä varsinkin kävelyn alussa.

Oppilaat sanoivat, että he toimivat liikenteessä samalla tavoin yksin ja porukalla liikkueissaan. Käytännössä kuitenkin kommentitkin olivat erilaisia koko luokan kuullen ja pienessä ryhmässä. Varsinkin poikien puheissa ja teksteissä oli paljon esittämistä. Pelkoihin ja vaarallisiin paikkoihin liittyviä asioita saatiin lähinnä kaksin tai paperilla.

Turvaliivejä puettaessa joku ihmetteli, miksi niitä käytetään päivällä. Asiasta keskusteltiin vielä luokassakin ja todettiin, että turvaliivit näkyvät huomiota herättävästi myös päivällä. Turvaliivien käyttöä suositeltiin ja muistutettiin myös heijastimien tärkeydestä pimeään aikaan.

Luokkatilanteen loppuun puhuttiin lasten vaikuttamismahdollisuuksista oman ympäristönsä suunnitteluun. Oppilailta kysyttiin, millä muilla kuin tänään käytetyillä tavoilla he voisivat osallistua lähiympäristönsä suunnitteluun. Vastaus oli "netissä". Lähes kaikki oppilaat sanoivat käyttävänsä nettiä. Esimerkiksi lauseentäydennystehtävä tai laajempikin kysely olisi voitu toteuttaa

lähettämällä opettajalle nettilinkki, jonka kautta lapset olisivat vastanneet kysymyksiin.

Huomioita koulun pihasta

Rahulan koulu sijaitsee kauniilla paikalla mäntyisellä mäenkumpareella. Piha on viihtyisä, mutta liikenteellisesti huonosti toimiva. Rahulan koulun oppilaista 48 on oikeutettu koulukuljetukseen. Kuljetukset hoidetaan kahdella linja-autolla ja yhdellä koulutaksilla. Lisäksi vanhemmat kuljettavat lapsiaan kouluun ja koulupäivän päätyttyä harrastuksiin. Lapset kulkevat myös kävellen ja pyörällä. Pihassa oli muutamia polkupyöriä pysäköitynä niille varatuille paikoille.

Iltapäivällä koulun pihalla ja risteysalueella oli vilskettä. Ensimmäinen linja-auto pysähtyi kapealle Rahulantielle. Toinen koulubussi joutui odottamaan ensimmäisen lastausta ja lähtemistä ennen kuin pääsi peruuttamaan koulun pihatielle (kuvat 18 ja 19). Seassa juoksentelivat lapset. Lisäksi pihassa odottivat ulospääsyä henkilöautoilla lapsiaan kuljettavat vanhemmat sekä oppilaita noutava koulutaksi.



Kuva 18. Koulupäivän päätyttyä toinen koulubussi odottaa Rahulantiellä, että mahtuu peruuttamaan pihaan



Kuva 19. Autoilla lapsiaan kuljettavat odottavat, että toinenkin koulubussi pääsee lähtemään

Rahulan koulun vanhempainyhdistys on anonut bussipysäkkejä koulun kohdalle Rahulantien molemmin puolin. Anomuksen kaaduttua maan-

omistus-kysymyksiin Rahulan koulun neuvottelukunta on ehdottanut, että koulun edessä olevan paikoitusalueen perältä rakennetaan toinen liittymä Rahulantielle. Tällöin bussit ja taksit voisivat kiertää paikoitusalueen läpi peruuttelun ja tielle pysähtymisen sijasta. Järjestely selkeyttäisi liikennettä ja lisäksi turvallisuutta.

3.3. Tulosten yhteenveto ja vertailu

Seuraavassa on esitetty koulumatkakävelyjen ja luokkatehtävien keskeisimmät tulokset.

Sekä Hamulassa että Rahulassa havaittua

Tien ylittäminen koulun kohdalla on lapsille haasteellista aamuisin ja iltpäivisin, kun koulun lähistöllä liikkuu paljon autoja. Teillä ei ole suojatietä eikä valaistusta. Rahulan koulun kohdalla ei ole pysäkkiä, vaan lapset poistuvat linja-autosta Rahulantielle, jossa ei ole edes piennarta. He joutuvat odottamaan bussin lähtöä ja tien ylitystä ajoradalla. Ensimmäisillä on suuri houkutus ylittää tie linja-auton ollessa vielä paikalla. Hamulantie joudutaan ylittämään kotoa kouluun kuljettaessa kantatien lähituntumassa, missä voi olla vaikea havaita kantatieltä Hamulantielle kääntyviä autoja.

Kapealla paikallistiellä ajoradan reunassa kävely ja pyöräily on välillä pelottavaa. Tie tuntuu ahtaalta varsinkin silloin, kun molemmista suunnista tulee auto samaan aikaan. Talvella lumipenkat kaventavat tietä entisestään ja muodostavat näkemäesteitä. Tiellä ei ole valaistusta.

Lapset voivat kokea joutuvansa väistämään varsinkin isoa autoa pientareen tai lumipenkan puolelle. Lasten mielestä on vaikea väistää, jos pitää mennä syvään lumihankeen tai pyörällä ojan puolelle.

Koulun liikennejärjestelyt ovat turvattomat. Aamuisin ja iltpäivisin autojen, bussien, koulutaksin sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reitit risteävät. Koulun läheisyydessä liikkuu paljon autoja, koska koulukuljetusten lisäksi vanhemmat kuljettavat lapsia kouluun.

Osa lapsista kulkee koulumatkan kaverin kanssa, osa yksin. Se, kulkeeko yksin, kaksin vai ryhmässä, vaikuttaa liikenteessä keskittymiseen. Jos on keskittynyt kaverin kanssa jutteluun, liikennenympäristön havainnointi voi olla heikompaa. Toisaalta myös yksin kulkija voi olla vaipuneena omiin ajatuksiinsa ja täten havainnointi on heikompaa.

Lapset kulkevat koulumatkalla mieluummin kaverin kanssa kuin yksin. Yhdessä on mukavampaa ja ryhmässä liikkuminen tuntuu myös turvallisemmalta.

Lasten mielestä on mukavampaa kulkea koulumatka pyörällä kuin kävellen. Myös bussilla kulkemisesta pidettiin.

Pojat ja tytöt käyttäytyvät koulumatkalla vähän eri tavoin. Pojat ovat usein riehakkaampia ja ottavat enemmän riskejä, kuten aiemmissakin tutkimuksissa on todettu. Luonnollisesti yksilöiden välillä on kuitenkin suuria eroja.

Opettajan tuntuman mukaan lasten vanhemmat ovat koulumatkasta enemmän huolissaan kuin lapset itse. Tämä voi johtua siitä, että lapsilla ei ole realistista käsitystä koulumatkan vaaroista.

Hamulassa havaittua

Lasten riehakkaat leikit tien varren suurissa lumikasoissa voivat aiheuttaa todellisia vaaratilanteita, jos lapsi horjahtaa penkalta tielle. Lumikinoksilla kiipeily ja autojen tähystely houkuttelevat lapsia lähelle kantatietä, missä penkalta horjahtaminen on erityisen vaarallista. Lumikasoissa kiipeillään erityisesti silloin, kun lapset kulkevat ryhmässä.

Lapset pysähtelevät koulumatkalla pitkäksikin aikaa, esimerkiksi marjoja syömään. Tällöin he saattavat keskittyä täysin ko. tekemiseen, kaverien kanssa puuhasteluun tai omiin ajatuksiinsa. Tämä voi aiheuttaa vaaratilanteita, koska lapset eivät keskity liikenteen havainnointiin.

Kevyen liikenteen väylällä liikkuvat mopot, polkupyörät ja lumiaurat voivat aiheuttaa vaaratilanteita.

Lasten mielestä koulumatkalla pelottavaa voi olla myös se, että joku alkaa kiusata tai joku seuraa. Pelottavaa on myös bussista pois jääminen väärällä bussipysäkillä.

Talvella lasten on vaikea kulkea auraamattomalla, lumisella tiellä. Lapset toivoisivatkin koulumatkalla olevan vähemmän lumipaakkuja ja töyssyjä.

Rahulassa havaittua

Valtatietä ja sen ylitystä pitivät vaarallisena lapset, vanhemmat ja opettajat. Lasten mielestä vaaran tuntua tuovat valtatie suuret ajonopeudet, suuret ajoneuvot ja suuri liikennemäärä. Lisäksi valtatie 5, Rahulantien ja Kokkosenlah-

dentien liittymä on laaja. Kahden ajoradan lisäksi liittymän kohdalla on kääntymiskaista ja bussipysäkkilevitys.

Koulubussi oli joutunut vähän aiemmin onnettomuuteen Rahulantien ja Kokkosenlahdentien liittymässä. Onnettomuus oli lasten mielessä ja muutamat kertoivat pelkäävänsä koulumatkalla kolaria.

Lapset joutuvat kulkemaan valtatie reunaan bussipysäkille, mistä kaikki eivät pidä. Muutama poika kertoi kulkeneensa valtatie vartta Mikkeiin pimeälläkin eikä se ollut heistä ikävää.



Kuva 20. Bussipysäkki kuvan oikeassa laidassa

Valtatie 5 vaarallisuuden vuoksi monet oppilaat ovat koulukuljetuksessa ja vanhemmat kuljettavat lapsiaan harrastuksiin. Valtatie rajoittaa siis lasten ikäkauden mukaista itsenäistä liikkumista ja elinpiiriä.

Vaikeimmaksi liikenteessä koettiin autojen varominen ja liikennesääntöjen opettelu. Lapset kertoivatkin vaarallisiksi koetuista paikoista kävellessä tai pyöräillessä, mutta autolla matkustettaessa ei koettu olevan vaaranpaikkoja.

Monet kulkevat koulumatkansa eri tavoin talvella ja kesällä tai hyvällä ja huonolla kelillä. Talvella, kylmällä tai sateella käytetään enemmän koulukuljetusta tai vanhempien kyytiä ja kesällä tai kauniilla säällä kuljetaan pyörällä.

Noin puolet 5.–6.-luokkalaisista piti tärkeänä, että kypärä on päässä pyöräillessä. Loput suhtautuivat kielteisemmin kypärän käyttöön ja kertoivat sen pysyvän kotona tai jotenkin ärsyttävän.

Lapset ovat halukkaita osallistumaan ja vaikuttamaan lähiympäristönsä suunnitteluun ja arviointiin. Kun he saavat osallistumisesta kokemuksia jo lapsena, osaavat he toimia yhteiskunnassa aktiivisemmin myös vartuttuaan.

Vertailua

Koulumatkakävelyn yhtenä tarkoituksena oli saada esille sellaista tietoa, jota olisi vaikea saada muuten kuin lapsia havainnoimalla aidossa ympäristössä. Tällaiseksi tiedoksi arveltiin etukäteen sellaiset asiat, jotka liittyvät lasten käyttäytymiseen, havainnointiin ja toimimiseen liikenteessä. Etukäteen arveltiin, että tällaista tietoa voi olla mm. epäviralliset leikkipaikat, joita ei ole suunniteltu leikkipaikoiksi ja jotka eivät siten ole turvallisia liikenneympäristön kannalta. Hamulassa nousikin esille talvisin lumikasoissa kiipeilyä ja kesäisin marjojen syöntiä. Rahulassa vastaavaa leikkimistä ei havaittu, mutta kävely toteutettiin lumettomaan aikaan, joten lumipenkkojen houkuttavuutta ei päästy näkemään. Keskusteluissakaan pysähtymisistä tai leikeistä ei juuri mainittu, mikä johtunee osin siitä, että Rahulassa pääosa luokasta oli yleensä koulukuljetuksen piirissä. Toisaalta Rahulassa lapset olivat jo isompia eivätkä enää niin kaivanneetkaan tällaisia leikkipaikkoja matkan varrelle. He kertoivat kyllä saattavansa poiketa Olokorjaamokahvilassa, jos kulkevat omin avuin.

Hamulan ja Rahulan kävelyillä näkyi selvästi myös lasten iän vaikutus. Pienet lapset kävelivät kiemurrellen, takaperin ja leikkivät lumihangesa. Iän karttuessa liikkuminen muuttuu päämäärätietoisemmaksi. Silti isompienkin lasten ryhmässä liikkuminen oli osin levotonta. Joku kulki välillä ojan puolella ja toinen keskellä tietä. Yksi käveli osin takaperin, jotta pystyi paremmin juttelemaan kavereiden kanssa. Lasten kulkutapaa kuvastaa hyvin erään oppilaan koulumatkapiirros, jossa kävelyreitti mutkitteli osin metsän kautta, mutta pyöräreitti meni tietä pitkin.

Lasten kehittymisen ja päämäärätietoisemman liikkumisen myötä he oppivat havaitsemaan paremmin myös liikenteen vaaroja. Abstraktin ajattelukyvyyn lisääntyminen näkyy myös lasten vastauksissa. Esimerkiksi Rahulassa lapset osasivat pelätä liikenneonnettomuutta ja pitää liikennesääntöjen oppimista vaikeana, mutta Hamulassa vastaukset olivat konkreettisempia, päivittäisiä asioita (pimeä, autot, kiusaaminen).

Pyöräilykypärän käytöstä ei kysytty Hamulassa, koska pyöräilyteemaa oli ajateltu käsiteltäväksi vasta lumettomissa oloissa Rahulassa. Oletettavasti kuitenkin pienemmillä lapsilla kypärää käytävien osuus olisi ollut selvästi suurempi kuin Rahulassa.

Esille tulleiden toimenpiteiden lapsiin kohdistuvat vaikutukset

Puuttuvan kevyen liikenteen väylän toteuttaminen Hamulassa (siirtää kävelijät ja pyöräilijät Hamulantieltä kevyen liikenteen väylälle)

- vähentää liikenneonnettomuusriskiä
- vähentää lasten pelkoja ja turvattomuuden kokemusta liikenteessä
- lisää koulumatkojen kulkemista omin avuin kuljetuksen sijasta
 - lisää lasten terveyttä ja kuntoa
- edistää lasten itsenäisempää liikkumista ikäkautensa edellytysten mukaisesti
 - edistää lasten itsenäistymiskehitystä ja lisää omanarvontuntoa
- antaa lapsille kokemuksen osallistumisesta päätöksentekoon ja kuulluksi tulemisesta.

Valtatien 5 alikulun ja kevyen liikenteen väylän toteuttaminen Rahulassa

- vähentää liikenneonnettomuusriskiä
- vähentää lasten pelkoja ja turvattomuuden kokemusta liikenteessä
- lisää koulumatkojen kulkemista omin avuin koulukuljetuksen sijasta
 - lisää lasten terveyttä ja kuntoa
- edistää lasten itsenäisempää liikkumista ikäkautensa edellytysten mukaisesti
 - edistää lasten itsenäistymiskehitystä ja lisää omanarvontuntoa
- lisää lasten vapaa-ajan harrastusmahdollisuuksia ja vähentää vanhempien kuljetustarvetta (koululla ja Rahula-salilla paljon harrastustoimintaa)
- antaa lapsille kokemuksen osallistumisesta päätöksentekoon ja kuulluksi tulemisesta
- antaa koululle mahdollisuuden hyödyntää opetuksessa valtatie toisella puolella sijaitsevia hiihtolatuja.



Kuva 21. Keskustelua Rahulan koulun pihassa.

4. Koulumatkakävelyn ja luokkamenetelmien toimivuus

Koulumatkakävelyn toimivuus

Koulumatkakävelyllä saatiin yhdellä kertaa monenlaista tietoa: lasten ja opettajan kokemuksia ja näkemyksiä sekä havaintoja niin oppilaiden käyttäytymisestä kuin liikenneympäristöstäkin.

Koulumatkakävely toimi menetelmänä erittäin hyvin. Sen ansiosta saatiin selville sellaisia asioita, joita olisi muuten vaikea tai jopa mahdoton saada selville. Esiin nousi esimerkiksi lasten leikkiminen lumipenkeillä.

Koulumatkakävely oli toimiva myös siksi, että lapset saivat kävelyn ajan purkaa luontaista energiaansa, ja siksi pienetkin lapset jaksoivat Hamulan yli tunnin kestäneen kävelyn hyvin.

Lapsilta kyseleminen kävelyn aikana onnistui kohtalaisesti, mutta on haasteellista isohkossa ryhmässä. Jo Hamulan 12 oppilaan ryhmä hajosi kävellessä. Varsinkin Rahulan 24 oppilaan luokka oli turhan suuri määräksi yhdelle kävelyille, vaikka mukana oli kaksi tutkijaa. Kapean tien laidassa kävelevä ryhmä hajaantui pakostakin laajalle alueelle eikä tutkija voinut keskustella kuin muutamien lähellä kulkevien kanssa. Vaikka tutkijat vaihtelivat lasten luota toisten luo, niin heidän oli vaikea tavoittaa kaikkia lapsia kävelyn aikana. Lasten tasapuolinen huomioon ottaminen vaatiikin erityistä panostusta.

Rahulassa suuren ryhmäkoon vuoksi kävelyn pysähtymispaikoillakin takimmaisten oli vaikea kuulla ja tulla kuulluksi. Meluongelma oli pahin valtatie lähellä ja raskaan liikenteen ohittaessa.

Havaittiin myös, että lapset vastailivat kysymyksiin, mutta vapaamuotoinen keskustelu ajautui helposti muihin kuin tutkittaviin asioihin.

Vuodenajalla ja kelillä voi olla suurikin merkitys koulumatkakävelyn tuloksiin. Hamulassa luminen ja kaunis talvipäivä sai lapset leikkimään kinnoksissa, mikä korostui tuloksissakin. Kesällä tai sateisella säällä tällainen ei välttämättä olisi noussut lainkaan esille.

Vähänkin isomman lapsiryhmän kanssa koulumatkakävelyllä on hyvä olla vähintään kaksi tutkijaa sekä lapset tunteva aikuinen tai aikuisia koulun puolesta. Useampi aikuinen tarvitaan vaaratilanteiden välttämiseksi. Opettaja tai muu aikuinen koululta on vastuussa lapsista, tietää ketkä tarvitsevat mahdollisesti erityishuomiota ja huolehtii tarvittaessa kurinpidosta. Tutkijoiden pi-

tää ehtiä haastattelemaan ja havainnoimaan lapsia, ottamaan valokuvia ja vielä tarkkailemaan liikennettä ja liikenneympäristöäkin.

Kävelyn aikana saatiin hyvin valokuvattua tilanteita ja liikenneympäristöä. Valokuvaus on tarpeen, koska kuvien avulla voidaan myöhemmin palauttaa mieleen tiettyjä kohteita tai tilanteita. Kuvia voidaan tarvittaessa tarkastella lasten tai opettajan kanssa kävelyn jälkeen. Esimerkiksi vain osa oppilaista on saattanut huomata tai kertoa jostain kuvatusista asiasta, josta halutaan kysyä muiltakin. Tutkijat voivat myös hyödyntää valokuvia myöhemmin tuloksia analysoitaessa ja raportin kuvituksessa.

Asioiden muistiin kirjaaminen on haasteellista kävelytilanteessa. Nauhurin käyttö voisi helpottaa asiaa, koska asiat voisi myöhemmin tarkistaa nauhalta.



Kuva 22. Koulumatkakävelyllä aurinkoisessa säässä

Luokkatehtävien toimivuus

Lauseentäydennystehtävät toimivat hyvin molemmilla ryhmillä. Tehtävien avulla nousi esiin asioita, jotka eivät käyneet ilmi kävelyn aikana, joten lauseentäydennystehtävillä saatiin täydennettyä kävelyn tuloksia.

Isommilla lapsilla toteutetun itsenäisen kirjoitustehtävän avulla saatiin kattavasti tietoa myös niiltä hiljaisemmilta oppilailta, jotka eivät kävelyn aikana kertoneet näkemyksiään. Papereilta paljastui myös pelkoja. Jotkut pojat tosin vastailivat lähinnä pilailten tai "ei mitään" -vastauksin.

Pienemmät lapset tuntuivat kertovan asioita avoimesti myös koko luokan kuullen. Lause-

tehtävien avulla rauhallisessa luokkatilanteessa pystyttiin ottamaan kävelyä paremmin huomioon myös hiljaisemmat oppilaat. Luokkatilanteessa on myös helpompi kirjata kerrotut asiat ylös kuin kävellessä.



Kuva 23. Koulumatkan piirtämistä kartalle

Myös oman koulumatkan piirtäminen kartalle sujui hyvin 5–6 -luokkalaisilta. Oppilaat löysivät hyvin kartalta koulumatkareittinsä yksin tai toisiaan auttaen. Vain yksi oppilas oli jättänyt karttapiirroksen tekemättä ja apua pyytämättä. Karttapiirroksien avulla saatiin selville, miten alikulku ja uusi väylä vaikuttaisivat lasten koulu- ja vapaa-ajanmatkoihin ja kuinka monella lapsella valtatien vaarallisuus on koulukuljetuksen perusteena. Karttapiirrosten avulla oli helpompi ymmärtää myös lasten selityksiä epätavallisista koulumatkoistaan, erilaisista meno- ja paluumatkoista tai eri reiteistä eri kulkuvälineillä.

Hamulan koulumatkakävelyn läpikäynti valokuvien avulla luokassa osoittautui tällä kertaa tarpeettomaksi. Koulumatkakävelyn ja ”Jatka lausetta” -tehtävien avulla saatiin hyvin asioita selville eikä valokuvien katsominen tuonut esiin mitään uutta. Koulumatkasta keskustelu valokuvien avulla voi kuitenkin olla toimiva ratkaisu sil-

loin, kun kävelyä ei voida toteuttaa, tai halutaan kaikkien kommentteja asiasta, jonka jotkut oppilaat ovat ottaneet kävelyn aikana esille. Kävelyllä saattaa myös olla niin rauhatonta tai kova liikkuminen, että keskustelu on helpompi käydä luokassa kuvien avulla.

Hamulassa luokkatehtävät 1.–2.-luokkalaisten kanssa kestivät noin tunnin, mikä osoittautui liian pitkäksi ajaksi. Lasten keskittymiskyky alkoi herpaantua loppuaikana. Normaali oppitunti (45 minuuttia) on maksimiaika, jonka pienet lapset jaksavat keskittyä. Tämän jälkeen on syytä pitää tauko. Toinen mahdollisuus on tehdä välillä jotakin toiminnallista, jossa lapset saavat purkaa energiaansa. Tällaista voi olla esimerkiksi leikki, musiikkitehtävät tms. Rahulassa luokkatehtävät kestivät noin 40 minuuttia, mikä osoittautui sopivaksi ajaksi 5.–6.-luokkalaisten kanssa.

Lapset saivat vastata vapaasti, ilman viittaamista. Tämä osoittautui Hamulassa hieman hankalaksi, sillä lapset puhuivat yhtä aikaa ja kaikkia oli vaikea ottaa huomioon. Kovaäänisemmät saivat muita helpommin äänensä kuuluviin. Toisaalta lapset uskalsivat ehkä kertoa mielipiteensä helpommin, kun heidän ei tarvinnut pyytää puheenvuoroa. Pienten lasten kanssa voi kuitenkin olla parempi noudattaa viittaamiskäytäntöä, vaikka ulkopuolisen tutkijan on hankala jakaa puheenvuoroja, kun ei tiedä lasten nimiä.

Rahulassa keskustelu isompien lasten kanssa toimi ilman viittaamista, mutta välillä joku viittasi tottumuksesta. Viittaamattomuus erotti tilannetta normaalista koulunkäynnistä ja loi rennompaa ilmapiiriä, mikä rohkaisi kommentoimaan. Isommat lapset olivat nimittäin varsinkin kävelyn alussa pikemminkin hiljaisia. Tuntui, että he ensin tunnustelivat luokan ilmapiiriä; mitä tästä aiheesta on sopivaa puhua vai onko varmempaa olla hiljaa. Koko luokan kuulleen puhuttiin vähemmän kuin pienissä ryhmissä kävelyllä.

5. Tiedonhankintamenetelmiä lapsivaikutusten arviointiin

Seuraavassa on esitelty erilaisia tiedonhankintamenetelmiä lapsivaikutusten arvioinnin perustaksi. Luvussa 5.1 kerrotaan tierekisteritietoihin perustuvasta Koululiitu-ohjelmasta. Luvussa 5.2 esitellään lyhyesti menetelmiä, joiden avulla voi kerätä näkemyksiä ja kokemuksia suoraan lapsilta itseltään tai heidän lähiaikuisiltaan.

5.1. KOULULIITU

Koululiitu-ohjelma on arviointimenetelmä, jonka avulla voidaan arvioida reittien turvallisuutta lasten kannalta. Ohjelma on kehitetty avuksi erityisesti niille, jotka päättävät koulukuljetuksista koulumatkan vaarallisuuden perusteella. Ohjelma laskee yhteismitalliset vaarallisuusindeksit tasapuolisesti eri oppilaille. Tulokset saadaan havainnollisesti kartoilla ja taulukkoina.

Koululiitu-ohjelman käyttämät laskentakaavat perustuvat tierekisterissä oleviin tiedotietoihin, kuten liikennemääriin, tienpientareiden leveyteen, nopeusrajoitukseen ja näkemiin. Em. arvojen perusteella ohjelma asettaa tien eri osat keskinäiseen järjestykseen vaarallisuuden mukaan. Laskentakaavan ensimmäisenä kehittämisperusteena oli tilastollinen vaarallisuus eli muuttujan merkitys lasten ja kevyen liikenteen onnettomuuksissa.

Eri-ikäisten oppilaiden väliset erot liikkumistaidoissa ja koulutien vaarallisuudessa on otettu ohjelmassa huomioon porrastamalla vaarallisuusluvun raja-arvosuositukset eri luokka-asteiden mukaan. Riskiluvun alle 200 saaneiden väylien ei koululiitu-arvioinnin mukaan pitäisi olla vaarallisia nuoremmillekaan koululaisille. Riskiluvun yli 290 saaneet puolestaan saattavat olla vaarallisia myös yläkoululaisille. Alla on esitetty suositus Koululiitun vaarallisuuslukujen raja-arvoista ja kartalla käytettävistä värikoodeista eri luokka-asteiden kannalta.

Koulumatkan vaarallisuus	
Tien suuntaisen vaarallisuusluku	
—	alle 200, ei pitäisi olla vaarallinen nuorimmillekaan koululaisille
—	200 - 214, saattaa olla vaarallinen 1 luokan oppilaille
—	215 - 239, saattaa olla vaarallinen myös 2-3 luokan oppilaille
—	240 - 289, saattaa olla vaarallinen myös 4-6 luokan oppilaille
—	yli 290, saattaa olla vaarallinen myös 7-9 luokkien oppilaille

Koululiitu on laajasti käytössä koulukuljetustarpeen arvioinnissa. Sen avulla saa suuntaa antavan arvion tien vaarallisuudesta. On kuitenkin tärkeätä korostaa, että tuloksien tulkinnassa tarvitaan lisäksi paikallisen asiantuntijan arvioita. Pelkät rekisteritiedot eivät riitä tuomaan esille kaikkea vaarallisuutta.

Koulukuljetuksista päättämisen lisäksi ohjelmaa voidaan käyttää eri reittien tai tiejaksojen vaarallisuuden vertailussa sekä lapsiin ja muihinkin kevyen liikenteen käyttäjiin kohdistuvien turvallisuusvaikutusten arvioimiseen. Koululiitua käytettiin mm. Itä-Suomen kevytliikenneselityksessä yhtenä kriteerinä erilaisten turvallisuustoimenpidehankkeiden priorisoinnissa. Myös paikallisten asiantuntijoiden näkemykset otettiin huomioon priorisointikriteereissä.

Koululiitu-ohjelma auttaa liikenneturvallisuuden huomioon ottamista monenlaisessa liikenneympäristössä liittyvässä arvioinnissa, selvityksessä, suunnittelussa ja päätöksenteossa.

5.2. Lasten kanssa käytettäviä menetelmiä

Ohjattu kävely (esim. koulumatkakävely)

Kävellään lasten ja opettajan kanssa monille yhteistä koulumatkareittiä ja keskustellaan sen vaaranpaikoista, kivoista kohteista jne. Matkan aikana havainnoidaan lasten käyttäytymistä ja liikenneympäristöä. Lasten kommentit kirjataan ylös ja kävelyn aikana otetaan valokuvia.

Koulumatkakävely on osoittautunut toimivaksi tutkimusmenetelmäksi, koska sillä saadaan kerättyä yhdellä kertaa monenlaista, paikannettua tietoa. Kävelyllä voidaan sekä kysellä lasten ja opettajan kokemuksia, havaintoja ja näkemyksiä että havainnoida lasten toimintaa liikenteessä ja liikenneympäristöä. Tosin tutkimustilanne tai kaverien läsnäolo saattavat muuttaa lasten käyttäytymistä. Menetelmä on toimiva myös sen vuoksi, että lapset saavat kävellessä purkaa luontaista energiaansa eivätkä kyllästy kesken tehtävän.

”Jatka lausetta” -tehtävät suullisesti tai kirjallisesti

Pienempien lasten kanssa tehtävä kannattaa toteuttaa suullisena keskusteluna ja heijastaa lauseet ja vastaukset valkokankaalle. Kun lapset osaavat lukea ja kirjoittaa, heille voi antaa tehtävät paperilla itsenäisesti vastattavaksi. Kirjoitustehtävällä saadaan esille myös ne asiat, joita lapset eivät halua kertoa muiden kuullen. Kirjoitustehtävä on tasapuolinen, koska kaikilla on mahdollisuus vastata. Suullisenakin toteutettuna luokassa on helpompi huolehtia tasapuolisuudesta kommentointimahdollisuudesta kuin ulkona kävellessä.

Kuvien hyödyntäminen

Valokuvia tai muita kuvia voidaan hyödyntää lasten kanssa toimimisessa. Kuvat voivat olla valokuvia esimerkiksi koulumatkalta tai virikekuvia. Virikekuvat voivat olla esimerkiksi turvavälineisiin (pyöräilykypärä, heijastin) liittyviä. Kuvien avulla keskustellaan halutuista aiheista. Voidaan myös hyödyntää havainnekuvia (tai virtuaalimalia) käsiteltävistä asioista. Havainnekuvien avulla lapset hahmottavat suunnittelun kohteena olevan asian (esim. uusi alikulkutunneli).

Piirtäminen

Lapsia voidaan pyytää piirtämään esimerkiksi pelottavia/mukavia asioita koulumatkalta tai liikenteestä yleensä. Piirtäminen soveltuu hyvin varsinkin pienille lapsille, jotka eivät vielä ole tottuneita kirjoittajia.

Kirjoitustehtävä

Lapsia voidaan pyytää kirjoittamaan aine, tarina tai pakina tutkittavasta asiasta, esimerkiksi koulumatkastaan tai virikkeeksi annetusta tekstistä tai kuvasta. Kertomuksia analysoidaan laadullisin menetelmin eri näkökulmista. Menetelmä sopii vain isommille lapsille, jotka ovat jo tottuneet kirjoittamaan kertomuksia.

Kysely

Lapsille voidaan toteuttaa kysely paperilla tai Internetissä. Itsenäisesti kyselyyn voivat vastata vain luku- ja kirjoitustaitoiset ja silloinkin on kiinnostava erityistä huomiota kysymysten ymmärrettävyyteen lasten kannalta. Pienemmät lapset voivat vastata kyselyyn opettajan, vanhemman tai muun aikuisen avustamana. Kysely voidaan

suunnata myös esimerkiksi lasten vanhemmille tai opettajille. Kyselyyn voidaan laatia sekä monivalinta- että avoimia kysymyksiä ja siinä voi olla myös karttaosio.

Ryhmätyöt

Muodostetaan lapsista 4–5 hengen ryhmiä. Kunkin ryhmän pöydällä on iso paperi ja tusseja. Osallistujat keskustelevat vapaasti annetusta aiheesta (esim. ”Vaaralliset paikat koulumatkalla”) ja kirjaavat tai piirtävät asioita paperille. Pöydässä on aikuinen, joka ohjaa tarvittaessa keskustelua. Ryhmät voivat vaihtaa pöytää ja täydentää edellisen ryhmän aikaansaannoksia. Menetelmä ei sovi pienille lapsille.

Nykytila–tulevaisuus-tehtävä

Pyydetään lapsia kuvaamaan suunnittelualueen nykytila (jossa on ongelmia). Nykytilan kuvaus voidaan toteuttaa suullisesti, kirjallisesti, piirtämällä tai vaikka näytelmän kautta. Kuvaus toteutetaan yksin, pareittain tai ryhmässä. Nykytilan kuvauksen jälkeen samat henkilöt miettivät tilannetta tulevaisuudessa, niin että ongelma on ratkaistu. Lopuksi tuotokset esitellään kaikille ja niistä keskustellaan yhdessä.

Karttatyöskentely

Työskentely voidaan toteuttaa kartoilla. Karttoihin voidaan merkitä koulumatka tai esimerkiksi koulumatkan vaaralliset, pelottavat ja ikävät kohteet sekä mukavat paikat, leikkipaikat jne. Työskentelyssä voidaan hyödyntää erivärisiä tarralappuja. Kartalle voidaan lisätä valokuvia tärkeistä kohteista. Karttatyöskentely onnistuu vanhempien lasten kanssa, jotka ovat jo oppineet hahmottamaan karttaa.

Karttapalautejärjestelmä

Karttamerkintöjä voidaan pyytää tekemään myös Internet-pohjaiseen palautejärjestelmään. Palautejärjestelmä tulee laatia helppokäyttöiseksi ja lapsille sopivaksi, ja sen käyttö tulee ohjeistaa selkeästi. Menetelmä sopii itsenäisesti toteutettuna vain isommille lapsille, koska se vaatii kartan hahmottamiskykyä ja Internetin käyttötaidot.

Internetin keskustelupalsta

Vanhempien lasten kanssa voidaan käyttää hankkeelle luotua keskustelupalstaa Internetissä. Palstalla voidaan pyytää mielipiteitä tutkittavista asioista. Palstalla voi olla myös kysymysvastaus-osio, jossa lapset voivat kysyä asiantuntijoilta aihepiiriin liittyvistä asioista.

Muu Internetin hyödyntäminen

Pelien ja virtuaaliympäristöjen avulla voidaan kerätä lapsilta tietoa ja havainnoida heidän virtuaalikäyttäytymistään eri liikennetilanteissa. Lapset voivat opetella ja harjoitella toimintaa yllättävissä liikennetilanteissa ja uusissa liikenneympäristöissä. Näin saadaan turvallisesti tietoa vaarallisistakin tilanteista.

Oppilaskunnan tai muun pienryhmän haastattelu

Koulun oppilaskuntaa tai muuta pienryhmää voidaan hyödyntää tutkimuksessa ja haastatella heitä tutkittavasta asiasta.

Lasten vanhempien, opettajien ja muiden aikuisten hyödyntäminen

Lapsia koskevien asioiden selvittämisessä on usein tarpeen hyödyntää lasten vanhempien, opettajien tai muiden lasten kanssa toimivien omaamaa tietoa lapsia koskevista asioista (esimerkiksi koulutaksin tai -bussin kuljettajat, harrastusten ohjaajat). Lapsia on kuitenkin parasta kuulla myös suoraan, jotta saadaan selville heidän oma näkemyksensä asioista.

Lasten kanssa työskentelyssä voidaan hyödyntää myös esimerkiksi tarinankerrontaa, leikkimistä, eri rooleihin asettumista, teatteria ja sarjakuvien tekemistä. Nämä menetelmät soveltuvat pääasiassa vanhemmille lapsille.

5.3. Huomioita lasten kanssa työskentelystä

Lasten kanssa työskentelystä tulee informoida etukäteen vanhempia, vaikka toiminta järjestettäisiin koululla koulupäivän aikana tai päivähoitopaikassa. Etukäteen on myös sovittava vastuukysymykset opettajan kanssa esimerkiksi koulumatkakävelyllä. Turvallisuusasiat on huo-

mioitava erityisen tarkasti, esimerkiksi käyttämällä turvaliivejä tai heijastimia. Opettajien kanssa tulee sopia etukäteen osallistuvien aikuisten rooleista (esimerkiksi ryhmän ensimmäisenä ja viimeisenä kulkijoista).

On tärkeää informoida etukäteen tutkimuksen järjestämisessä avustavaa opettajaa tai muita aikuisia. Heille kerrotaan myös jälkepäin työn etenemisestä ja tuloksista esimerkiksi muistion tai loppuraportin avulla.

Lapsille tulee kertoa, mistä tutkimuksessa on kyse ja miten se etenee. Myös tutkimuksen tulokset on hyvä toimittaa lapsille. Lapsille tulee puhua selkeästi ja esittää asiat heille sopivalla tavalla. Lapsia ei kuitenkaan pidä aliarvioida.

Lapsia tulee kuunnella herkällä korvalla. Osa lasten kertomista mielipiteistä voi olla vanhemmilta tai oppikirjoista ulkoa opittuja näkemyksiä, joita lapset eivät itse edes kunnolla käsitä eivätkä siten ole voineet sisäistää toimintaansa. Lasten kanssa työskentelyssä on hyvä muistaa myös kasvatuksellinen näkökulma. Esimerkiksi koulumatkakävelyllä voidaan liikenneturvallisuusasioita käsitellä konkreettisesti aidossa ympäristössä.

Lapsia on hyvä kiittää tutkimukseen osallistumisesta esimerkiksi pienellä aihepiiriin liittyvällä lahjalla.

On tärkeää, että lapseen kohdistuvien vaikutusten arvioijalla on kokemusta lapsista, heidän kehityksestään ja toiminnastaan. Tällöin hän osaa paremmin asettua lapsen asemaan ja katsoa tilanteita hänen näkökulmastaan. Arvioijalla tulee myös olla taitoa vuorovaikutukseen lasten kanssa.

Lisätietoa vuorovaikutusmenetelmistä ja lasten kanssa työskentelystä löytyy mm. seuraavilta Internet-sivuilta:

- Liikenneturva www.liikenneturva.fi
- Vuorovaikutteisen suunnittelun ja ympäristön tutkimuksen metodipaketti. www.tkk.fi YTK (<http://www.tkk.fi/Yksikot/YTK/koulutus/metodikortti/Metodit.html>)
- Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi – käsikirja. www.stakes.fi (<http://info.stakes.fi/iva/FI/Toteutus/Menetelmat/index.htm>)

6. Lapsivaikutusten arviointi tie- ja liikennehankkeissa

Tie- ja liikennehankkeista arvioidaan yleensä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset. Kun hankkeen välittömällä vaikutusalueella on koulu tai lapsiperheiden asuinalueita, olisi hyvä erikseen arvioida myös vaikutukset lapsiin. Lapsiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa on hyvä noudattaa soveltuvin osin Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (entinen Stakes) oppaita lapsiin kohdistuvien vaikutusten analysoimisesta (Taskinen 2006 ja Heinämäki, L. & Kauppinen, T. 2010).

Strategisella tasolla lapsiin kohdistuvat vaikutukset voidaan arvioida asiantuntija-arviona yleisen tutkimustiedon ja suunnitteluaineiston pohjalta. Hankekohtaisessa arvioinnissa tarvitaan yksityiskohtaisempaa tietoa paikallisista olosuhteista, liikkumistarpeista ja -tottumuksista sekä lasten ja heidän kanssaan toimivien kokemuksista ja näkemyksistä.

Lapsivaikutusten arviointi, kuten ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi yleensäkin, on asiantuntija-arvio, joka perustuu sekä määrällisiin tilasto- ja rekisteritietoihin että laadulliseen tietoon kohdealueen lasten kokemuksista ja näkemyksistä. Näiden tietojen hankinnassa voidaan hyö-

dyntää edellisessä luvussa kerrottuja tiedonhankintamenetelmiä. Tärkeää olisi jollain tavalla kuulla ja havainnoida lapsia, koska heillä on sellaista tietoa, jota ei välttämättä saada millään muulla tavoin selville.

Suosittelavaa siis olisi, että tie- tai liikennehankkeen lapsivaikutusten arvioija voisi käyttää arviointinsa myös suoraan lapsilta hankittua tietoa. Kun työskennellään lasten kanssa kohdealueella, voidaan samalla tutustua suunnittelualueeseen. Jollei suoraan lasten kanssa työskentely ole mahdollista, niin vähimmillään kokemuksellisen tiedon hankinta voidaan toteuttaa kyselyllä tai puhelinhaastattelulla. Tärkeää on, että lapsiin kohdistuvien vaikutusten arvioijalla on kokemusta lapsista ja heidän kanssaan toimimisesta sekä sosiaalisten vaikutusten arvioinnista.

Ottamalla lapset mukaan suunnitteluun jo pienestä lähtien edesautetaan heidän kasvamistaan aktiivisiksi osallistujiksi myös aikuisena. Lasten kanssa työskennellessä voidaan samalla luontevasti harjoittaa myös liikenneturvallisuuskasvatusta.

Lähteet

- Björklid, P. (2009). Children - traffic - environment. Arch. & Comport. / Arch. & Behav. , 10 (4), 399-406.
- Johansson, C., & Leden, L. (2009). Child Pedestrians' Quality Needs. Nordic Road and Transport Research (3), 16-17.
- Heinämäki, L. & Kauppinen, T. (2010). Lapsivaikutusten arviointi kuntapäätöksissä. Työväline kunnille lasten, nuorten ja perheiden hyvinvoinnin edistämiseen sekä palveluiden suunnitteluun, kehittämiseen ja arviointiin. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos.
- Kyttä, M. (2003). Children in Outdoor Contexts. Espoo: Helsinki University of Technology, Centre for Urban and Regional Studies.
- Laapotti, S. (23. 4 2009). Lapsi ja nuori liikenteessä. Lasten ja nuorten turvalliset toimintaympäristöt ja turvallisuuskasvatus -työpaja .
- Leden, L., Gårder, P., & Johansson, C. (2005). Traffic environment for children and elderly as pedestrians and cyclists. Road safety issues. 18th ICTCT Workshop.
- Liikenneturva. (12. 6 2009a). Lasten henkilövahingot liikenteessä. Haettu 12. 2 2010 osoitteesta http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Lasten_henkilovahingot.pdf
- Liikenneturva. (12. 6 2009b). Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä. Haettu 12. 2 2010 osoitteesta http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Nuorten_henkilovahingot.pdf
- Luukkanen, L. (2002). Nuorten liikennekäyttäytyminen, riskikokemukset, eettiset tulkinnot ja suhtautuminen liikennekasvatukseen. Liikenneturvan opetusmonisteita 94/2002. Helsinki: Liikenneturva.
- Peden, M., Oyegbite, K., Ozanne-Smith, J., Hyder, A. A., Branche, C., Rahman, A. F., et al. (2008).
- Staffans, A., & Väyrynen, E. (2009). Oppiva kaupunkisuunnittelu. Arkkitehtuurin julkaisuja 2009/98. Espoo: Teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtuurin laitos.
- Taskinen, S (2006). Lapsiin kohdistuvien vaikutusten arviointi. Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimus- ja kehittämiskeskus STAKES (nykyään Terveyden ja hyvinvoinnin laitos).
- Vägverket. Barnkonsekvensanalys. Försök och erfarenheter. Publikation 2004:200.
- Vägverket. Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser - genom studier i närsamhället. Publikation 2006:11.
- Wallin, Johanna (2008). Koulureittien turvallisuus Espoossa – kriteeristön arviointi. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskunta- ja ympäristötekniikan laitos.
- World report on child injury prevention. Switzerland: World Health Organization.

Liikenneturvan Internet-sivut www.liikenneturva.fi

LIITE 1; Hamulan koulumatkakävelyn havainnot

Seuraavassa on esitetty koulumatka koululta Harjamäen suuntaan siten, että matka kuljetaan kävellessä. Matka on otsikoitu keskeisten kohteiden mukaan. Pääosa havainnoista koskee myös koulumatkaa toiseen suuntaan (Harjamäki–Hamula). Myös sitä koskien on merkitty havaintoja, että matka kuljetaan kävelyn sijaan pyörällä. Tällöin kuljetaan tien toista puolta.

Hamulan koulumatkan vaarallisimmat paikat:

- Koulun parkkipaikka, jossa aamuisin ja ilta-päivisin autojen ja jalankulkijoiden/pyöräilijöiden reitit risteävät. Alueella liikkuu paljon autoja, koska vanhemmat kuljettavat lapsia kouluun.
- Hamulantie, jossa lapset kulkevat autotien reunaan. Tiellä ei ole valaistusta.
- Hamulantien ylitykset koulun päässä ja kantatien risteyksen tuntumassa. Hamulantiella ei ole suojateitä (soratie) eikä valaistusta. Erityisesti kantatien päässä Hamulantietä ylitettäessä voi olla vaikea havaita kantatieltä Hamulantielle kääntyviä autoja.
- Siirtyminen Hamulantieltä kevyen liikenteen väylälle. Siirtymäosuudella on pihaanajoliikennettä. Liikennettä on kuitenkin harvoin.
- Kevyen liikenteen väylällä liikkuvat mopot, polkupyörät ja lumiaurat voivat aiheuttaa vaaratilanteita.
- Oikopolulta kevyen liikenteen väylälle siirtyminen. Kevyen liikenteen väylällä liikkuvia pyöriä ja mopoja ei välttämättä havaita.
- Harjamäen asuinalueella kävelyreitti kulkee autoteitä pitkin. Alueella on pihaanajoa.

Huomiot koulumatkan keskeisistä kohteista:

- **Koulun piha**
 - Koulun parkkipaikalla ja Hamulantiella koulun kohdalla voi syntyä vaaratilanteita aamuisin ja ilta-päivisin, kun osa lapsista tulee kouluun vanhempien kuljettamana, osa bussilla ja osa itsenäisesti kulkien. Paikalla liikkuu useita autoja yhtä aikaa. Koulu on antanut vanhemmille suosituksen siitä, mihin suuntaan autolla koulun ympäristössä kuljetaan. Kaikki eivät kuitenkaan noudata suositusta.
- **Pyöräparkki**
 - Osa lapsista kulkee pyörällä kouluun. Pyörät jätetään pyöräparkkiin. Suositus on, että 1.-luokkalaisten ei tulisi kulkia pyörällä, mutta osa on pyytänyt siihen koululta luvan.

- **Koulun pihalta Hamulantielle, tien ylitys**
 - Ei suojatietä
 - Hamulantiella autoliikennettä varsinkin aamuisin ja ilta-päivisin.
 - Vain muutama lapsi sanoo tien ylittämisen tuntuvan pelottavalta.
 - Kotoa kouluun tullessa tietä ei tarvitse ylittää.
 - Jos kuljetaan pyörällä, tietä ei tarvitse ylittää koulusta kotiin mennessä, mutta kotoa kouluun tullessa ylitetään.
- **Hamulantie**
 - Suuri osa lapsista sanoo, että autot Hamulantiella eivät pelota.
 - Osa lapsista sanoo, että pimeä yksin ei pelota, mutta liikenne pimeässä pelottaa.
 - Osa sanoo myös pimeän pelottavan, varsinkin jos on yksin.
 - Tien varren lumikasat houkuttelevat lapsia leikkimään. Tästä voi aiheutua vaaratilanteita (vaara kierä penkalta autotielle).
 - Talvisin tiellä on liukasta.
 - Tiessä on kohta, jossa tien reuna on jyrkkä. Joitain lapsia jännittää pyöräillä jyrkkää tien reunaa.
 - Hamulantien päässä ylitetään Hamulantie, kun kuljetaan kotoa kouluun tai kuljetaan pyörällä koulusta kotiin. Ei suojatietä, voi aiheutua vaaratilanteita. Ylityspaikka on hyvin lähellä kantatie 77:ää, josta Hamulantielle kääntyviä autoja voi olla vaikea havaita.
- **Kukkula ja marjapensaat Hamulantien varressa**
 - Kiva leikkipaikka lapsille. Kesällä pysähdytään syömään marjoja ja kiipeilemään kukkulalle. Paikalla on myös maja. Talvella lapset kiipeilevät korkean lumikasan päällä. Tästä voi aiheutua vaaratilanteita (vaara kierä penkalta autotielle).
 - Lasten mukaan leikit eivät leviä tien puolelle.
- **Siirtyminen Hamulantieltä kevyen liikenteen väylälle (autotie)**
 - Kuljetaan lyhyt matka autotietä pitkin, jossa on pihaanajoliikennettä. Tässä voi aiheutua vaaratilanteita.
 - Lasten mukaan liikennettä on hyvin vähän.
- **Kevyen liikenteen väylä**
 - Lapset kävelevät keskellä tietä tai vasemmassa reunassa.
 - Väylällä kulkee kesäaikaan paljon mopoja, jotka pelottavat lapsia. Erityisesti mopot pelottavat, jos ne ajavat kovaa tai kaksi mopoa ajaa rinnakkain. Mopojen varominen on vaikeaa. Lapset pelkäävät, että mopot saattavat törmätä heihin (yksi kertoo kuinka mopo meinas kerran ajaa päälle).
 - Talvella väylällä kulkee joskus lumiaura. Lumiaura tuntuu pelottavalta, mutta lapset ker-

toivat, että se varoo lapsia. Lumiauran tullessa lapset siirtyvät tien sivuun.

- Osa lapsista sanoo pelästyvänsä kantatiellä kulkevia rekkoja, joista tulee kova ääni. Rekkojen kova ääni tuntuu ikävältä.
- Kantatieltä tulee myös pölyä. Joku lapsista sanoo koulutien tuntuvan tunkkaiselta ja pölyiseltä.
- Lapset leikkivät kevyen liikenteen väylän varrella olevilla lumipenkoilla (esim. korkea ”Spirit-vuori”). Osa penkoista on suuria ja lähellä kantatietä, ja penkoilla leikkimisestä voi aiheutua vaaratilanteita (vaara kieriä penkalta tielle).
- Kevyen liikenteen ja kantatien välissä on oja ja loiva pudotus. Oja estää kesällä lasten harhautumisen kantatielle, mutta talvella kun väylän välissä on lunta, tielle saattaa harhautua. Lumipenkat vielä houkuttelevat välialueelle.
- Pyöräillessä osa lapsista mutkittellee kevyen liikenteen väylän vieressä nurmikolla. He ajavat välillä koko kevyen liikenteen väylän yli, mistä voi aiheutua vaaratilanteita.
- Pyörillä ajetaan rinnakkain.

- **Oikopolku kevyen liikenteen väylältä Harjamäkeen**

- Muutaman sadan metrin pituinen oikoreitti kulkee metsän läpi. Reitillä ei ole valoja. Reitillä on paljon lunta, mutta siihen on muodostunut polku, ja vanhemmat lapioivat polkua osittain.
- Oikoreitti on erityisen pimeä talvisin. Joitakin lapsia pimeys pelottaa, mutta toiset eivät pidä pimeää pelottavana, koska reitillä ei ole liikennettä.
- Kotoa kouluun tullessa oikopolulta kevyen liikenteen väylälle siirryttäessä on hieman huono näkyvyys. Lapsilla ei ole tapana pysähtyä katsomaan, kulkeeko kevyen liikenteen väylällä mopoja tai pyöriä. Tässä voi aiheutua vaaratilanteita.

- **Harjamäen asuinalue**

- Kävellään autotiellä (pihatie), mistä voi aiheutua vaaratilanteita.
- Suurin osa lapsista kertoo kävelevänsä tavallisesti keskellä tietä, osa kävelee tien sivussa.
- Alueella ajaa joskus autoja, mutta lasten mukaan ei kovin usein.

LIITE 2; Hamulan lauseentäydennystehtävän tulokset

Hamulan koulun 1–2 luokan oppilaiden lauseentäydennystehtävän vastauksia ryhmiteltiin aihepiireittäin. Tekstin perässä oleva numero kuvaa kunkin vastauksen tai vastausryhmän lukumäärää. Oppilaiden alkuperäiset vastaukset on lueteltu tällaisen yhteenveto-rivien alla.

Koulumatkallani on kivaa...

- Pyöräily 3
 - Pyöräillä. Pyöräily on kivempaa kuin kävely.
 - Pyöräillä kesällä.
 - Pyöräillä kovaa, jos on kiire kouluun.
- Lumessa leikkiminen 3
 - Lumihangessa hyppiminen.
 - Kiivetä lumipenkalle melkein autotielle asti. Sieltä voi katsoa tuleeko autoja, ja juosta niitä karkuun.
 - Puiden ravistelu, koska niistä tippuu lunta.
- Juosta välillä.
- Hiihtää kotiin.
- Syödä kesällä vattuja pusikosta.

Leikkipaikkoja koulumatkallani on...

- Lumipenkat 3
 - Lumivuoret, joissa on pehmeää lunta.
 - Pienet polut, joilla voi laittaa pään lumipenkaan.
- Kiipeilypaikat 3
 - Kasat, joiden päältä voi tehdä temppuja.
 - Iso kivivuori, jolla voi kiipeillä ja tehdä temppuja.
 - Puissa kiipeily.
- Marjapensaat.
- Majantekopaikat.
- Kuusten alla olevat paikat, joissa voi leikkiä.

Matkalla pysähdyn usein...

- Vattupensaiden luokse.
- Hamulantiellä ennen kuin menen autotielle.
- Oikotien kohdalla (oikopolku metsän läpi kevyen liikenteen väylältä Harjamäkeen).

Koulumatkallani toivoisin olevan enemmän...

- Kavereita, joiden kanssa kävellä.
- Isoja vuoria, joilla leikkiä.
- Puita.
- Alamäkiä.

Koulumatkallani minua pelottaa / pelottavin kohta on...

- Autotie 2
 - Kohdat, joissa pitää ylittää autotie.
 - Jos pitää ylittää autotie.
- Pimeys 3
 - Pimeä oikotie.
 - Pimeällä, koska saatan mennä liian lähelle tienpenkkaa ja säikähtää.
 - Aamulla aikaisin, jos on pimeää ja Hamulantiellä tulee auto takaa.
- Aura-autot.
- Kohta, jossa kävelytie loppuu ja Hamulantie alkaa, koska siinä ei näe kunnolla.
- Mopot, jotka meinaavat ajaa päälle.
- Jos takaa tulee joku, joka saattaa alkaa kiusata.
- Jos tuntuu, että joku seuraa.
- Että jään väärällä pysäkillä pois (bussista).

Liikenteessä vaikeinta on...

- Väistää autoa, jos pitää mennä syvään lumihankeen.
- Jos moottoripyörä/mopo tulee kohdalle.
- Ajaa pyörällä, jos on liukasta eikä ole kypärää.
- Kulkea pimeällä tiellä.
- Jos on lunta, eikä tietä ole aurattu.

Koulumatkallani toivoisin olevan vähemmän...

- Liikennettä.
- Lumipaakkuja.
- Töyssyjä.

LIITE 3; Rahulan lauseentäydennystehtävän tulokset

Rahulan koulun 5.-6. luokan oppilaiden lauseentäydennystehtävän vastauksia ryhmiteltiin aihepiireittäin ja tekstin jäljessä oleva numero kuvaa kunkin vastauksen tai vastausryhmän lukumäärää. Oppilaiden alkuperäiset vastaukset on lueteltu tällaisen yhteenveto-rivin alla.

Koulumatkallani on kivaa

- pyöräily 8
 - pyöräillä 4
 - tulla joskus pyörällä
 - luonto ja pyörällä ajo
 - pyöräily ja juokseminen, jos ei ole reppua
 - ajaa pyörällä ja talvella menen linja-autolla
- kulkea bussilla 5
 - matkustaa linkillä 3
 - koska kuljen aina bussilla
 - kun voi kylmällä ilmalla istua autossa eikä tarvii kävellä
- kaverit 5
 - istua bussissa kamujen kanssa 3
 - kun kaveri on mukana
 - kun voi pyöräillä kaverin kanssa
- ei mikään 2
 - ei mikään, sillä on niin paljon odottamista eikä kukaan kaveri kulje kanssani
 - eipä juuri mikään
- musiikin kuuntelu

Koulumatkallani minua pelottaa

- ei mikään 14
- onnettomuus 2
 - jos bussi ajaa kolarin tai ojaan
 - jos tulisi kolari
- kovaa kulkevat autoilijat, viitostien ylitys ja kun on liukasta
- tien ylitys
- se, että myöhästyy taksista
- kaatuminen pyörällä (ei kovin paljoa pelota)

Koulumatkallani vaarallisin kohta on

- viitostie 8
 - viitostie 3
 - viitostien ylitys 3
 - ehkä viitostie, vaikka sekään ei ole kovin vaarallinen
 - viitostien vieressä oleva bussipysäkki, jota pitkin kuljen ja viitostie
- ei mikään 5
- pari risteystä ja talvella meidän tie, viitostie joskus pyörällä kulkiessa iso mutka, autolla kulkiessa (kuten yleensä) ei juuri vaaroja

- perjantaina, kun pitää kävellä pari kilometriä Koskentaipaleentietä
- ei ole vaarallisia kohtia, mutta jos pitää valita niin taksin odottaminen aamulla
- rotko, josta on kaadettu puut pois

Liikenteessä vaikeinta on

- ei mikään 7
- varoa autoja 3
 - varoa autoja ja opetella liikennesäännöt
 - huomata autot
 - varoa autoja
- viitostien ylitys ja ahtaat tilanteet tiellä
- tien ylitys pimeällä
- ylämäet
- kiinalaisille puhuminen

Leikkipaikkoja koulumatkallani on

- ei ole 14
 - ei oikeastaan yhtäkään
 - ei ole enkä edes piittaa
- vain koululla 2
- ojat

Matkalla pysähdyn usein

- muiden pysäkeillä 3
- olokorjaamolle 2
- risteyksissä 3
 - risteyksissä 2
 - risteysiin juttelemaan, laittamaan kypärää paremmin. Vapaa-ajalla koiran on tehtävä tarpeet.
- kun ylitän tien ja väistyn ojaan päin raskasta kuormaa
- oottamaan linkkiä
- mummon ja papan luona
- ei ole vakiopaikkoja, kuljen yleensä autolla vanhempien kyydissä
- siihen mihin on tarkoitus mennä
- katsomaan lampaita
- kuselle

Pimeällä on

- kivaa, hauskaa 5
 - kiva ajaa pyörällä 2
 - kiva kulkea autossa
 - hauskaa
 - on hauskaa käydä trampalla pomppimassa
- pelottavaa 3
 - pelottavaa 2
 - pelottavaa ja vaarallista kulkea. Usein vanhemmat eivät päästä.

- tylsää 3
 - tylsää 2
 - tylsää oottaa linkkii
- kivaa ja hauskan pelottavaa mennä
- jännittävämpää liikkua
- vähän huono näkyvyys
- minulla valo pyörässä ja näen ajaa. Valoja tien varressa.
- vaikeampaa ajaa pyörällä ja muutenkin on vaikeaa mennä koiran kanssa
- melkein yhtä helppoa liikkua
- pimeää
- yöllä

Pysäkillä tulee usein

- kylmä 6
 - kylmä 4
 - kovalla pakkasella kylmä 2
- odotettua kauan. Ja linkit ovat usein pieniä ja osa joutuu seisomaan.
- tylsää, koska bussi tulee aina myöhässä
- sinne tulee kiire
- vastaan kivoja hetkiä
- ruuhkaa autoilla
- riitoja siitä kun joku etuilee
- kuuma
- talvella aura-autoja, h-autoja, pakettiautoja ja se linja-auto
- bussi
- kusihätä

Pyöräillessä kypärä on

- päässä 6
 - päässä 2
 - päässäni, koska se on turvallista
 - päässä, jos pyöräilen kaupungissa tai pitkiä matkoja
 - tukevasti päässä
 - hyvin kiinni

- tärkeä 6
 - tärkeä 2
 - tärkeä ja pidän sitä päässä 2
 - tärkeä juttu, mutta en pyöräile kouluun
 - todella hyödyllinen
- kotona 4
- ärsyttävä 2
- päässä tai kotona
- tiellä
- huono

Talvella

- on liukasta 5
 - on välillä aika liukasta
 - liukas tie on inhottava
 - meiän tie on tosi liukas
 - en yleensä liiku tiellä, koska on liukasta
 - tie on joskus liukas ja sen takia vaikeampi kävellä
- kuljen kyydillä 6
 - kuljen bussilla 2
 - menen bussilla ja vanhempien kyydissä
 - kuljen kouluun autolla ja kotiin kävellen
 - kuljen äidin kyydillä
 - en juurikaan liiku omin avuin
- kuljen normaalisti 3
 - ajan yleensä pyörällä
 - koulumatka on yhtä helppo kuin kesällä
 - kuljen normaalisti kouluun
- on kylmää 3
 - on kylmää odotella koululla aamulla
 - hirveetä oottaa kylmässä linkkii
 - on kylmää
- bussit hyytyvät ja koulun pysäkillä on vaikea tulla
- kypärä on hyödyllinen
- lasken pulkalla
- on tylsää

LIITE 4; Rahulan koulumatkakävelyn tiedote ja kysely vanhemmille

Hyvät vanhemmat

RAMBOLL

Toteutamme Rahulan koulun 5-6 luokkien oppilaiden ja opettajan kanssa koulumatkakävelyn ja ryhmäkeskustelun keskiviikkona 28.4.2010 klo 8.30 alkaen. Koulumatkakävelyllä ja ryhmäkeskustelussa selvitetään lasten kokemuksia ja näkemyksiä liikenteestä koulumatkoilla. Kävelyn aikana valokuvataan oppilaiden esille nostamia kohteita ja havainnoidaan heidän toimintaansa liikenteessä.

Tarkoituksemme on arvioida, minkälaisia vaikutuksia kevyen liikenteen toimenpiteillä olisi nimenomaan lapsiin. Lisäksi testaamme koulumatkakävelyn ja ryhmähaastattelumenetelmien toimivuutta lapsivaikutusten arvioinnissa. Työ liittyy Itä-Suomen kevytliikenneselvitykseen ja Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiaan, joissa tuotetaan toimenpideohjelmat kevyen liikenteen hankkeista ja niiden priorisoinnista Etelä-Savossa, Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa. Ramboll tekee työtä ELY:n (ent. Savo-Karjalan tiepiiri) toimeksiannosta.

Rahulan koulu valikoitui tutkimuskohteeksi, koska koulun lähelle ehdotettu valtatie alikulku ja kevyen liikenteen väylä ovat nousseet esiin Itä-Suomen kevytliikenneselvityksen yhtenä mahdollisena priorisoitavana toimenpiteenä.

Koulumatkakävelyllä käytetään turvaliivejä. Rambollin turvaliivit ovat isohkoja, joten jos lapsella on oma turvaliivi, se kannattaa varsinkin pienikokoisempien ottaa mukaan.

Turvallisuusterveisin

Anne Vehmas
Psykologi, ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi
Ramboll Finland Oy
anne.vehmas@ramboll.fi
p. 050 377 4862

Sonja Lehtonen
DI, liikenneturvallisuus

Kysymyksiä 5-6 luokan oppilaiden vanhemmille (palautetaan opettajalle)

1. Kuinka pitkä on lapsenne koulumatka? _____ km
2. Miten lapsenne yleensä kulkee koulumatkat?
 kävellen
 pyörällä kesäkelillä ja kävellen talvella
 koulutaksilla
 koulubussilla
 vanhempien kyydissä
 muuten, miten? _____
3. Jos lapsenne ei kuulu kunnan koulukuljetuksen piiriin, niin kuljetatteko lastenne tai maksatteko hänelle bussilipun?
 en koskaan
 harvemmin
 silloin tällöin
 yleensä
Miksi toimitte yllä kuvatulla tavalla? _____

4. Mitä seuraavista pidätte tärkeimpänä kevyen liikenteen parantamistoimena koulun lähellä?
 kevyen liikenteen väylä valtatie 5 varteen Rahulan koululta Mikkeliin päin
 kevyen liikenteen väylä Rahulantielle
 alikulku Rahulantien, vt 5:n ja Kokkosenlahdentien liittymään
 jotain muuta, mitä? _____

Kiitos!

