

Suhtautuminen liikennekasvatukseen

- Tuloksia aikuisväestölle ja koululaisten
vanhemmille suunnatuista kyselyistä

Leena Pöysti



Leena Pöysti

Suhtautuminen liikennekasvatukseen

-Tuloksia aikuisväestölle ja koululaisten vanhemmille suunnatuista kyselyistä

Liikenneturvan selvityksiä 4/2014

Liikenneturva

Helsinki

2014

Kannen kuva: Nina Mönkkönen

Verkkójulkaisu pdf (www.liikenneturva.fi)

ISSN 2341-8052

ISBN 978-951-560-208-4 (pdf)

Leena Pöysti: Suhtautuminen liikennekasvatukseen -Tuloksia aikuisväestölle ja koululaisten vanhemmille suunnatuista kyselyistä. Liikenneturvan selvityksiä 4/2014

Avainsanat: liikennekasvatus, opetussuunnitelma, peruskoulu, lapset, nuoret, koulu, koulumatka, koti

TIIVISTELMÄ

Liikenneturva selvitti suhtautumista liikennekasvatukseen ja lasten ja nuorten liikennekäyttäytymiseen kahdessa erillisessä kyselyssä. Ensimmäinen aineistokokonaisuus kerättiin marras-joulukuussa 2013 GallupForumissa. Vastaajat olivat yli 15-vuotiaita. Kaikkiaan haastateltiin 1677 henkilöä.

Toinen kysely suunnattiin kouluikäisten (7-16 – vuotiaiden) vanhemmille. Aineisto kerättiin helmikuussa 2014. Vastaajina oli 701 henkilöä. Tutkimusmenetelmänä oli TNS Gallupin Internetpaneeli.

Tuloksista on pääteltävissä, että Liikennekasvatus koetaan kodin ja koulun yhteiseksi asiaksi. Suhtautuminen liikennekasvatukseen on myönteistä ja sitä toivotaan kouluhin lisää. Vastaajien mielestä erityistä panostusta vaatisi nuorten liikennekasvatus ja -valistus.

Sopiva tuntimäärä liikennekasvatusta olisi koululaisten vanhempien mielestä noin 12 tuntia kouluvuotta kohden. Vanhemmat myös toivoivat, että koulussa testattaisiin keskeisten liikennesääntöjen osaamista.

Suurin osa vanhemmista kertoi, että lapsen kanssa oli ainakin jonkin verran harjoiteltu koulumatkan kulkemista lapsen aloittaessa peruskoulun. Jos matkaa ei harjoiteltu, syynä oli tavallisesti se, ettei lapsen tarvinnut koulumatkalla liikkua itsenäisesti esimerkiksi koulukyydin takia.

Koululaisten vanhempien suhtautuminen turvalaitteiden käyttöön (kypärä, heijastin, turvavyö) oli pääsääntöisesti myönteistä. Kotona myös keskusteltiin liikenneasioista varsinkin alakouluikäisten lasten kanssa.

Leena Pöysti: Suhtautuminen liikennekasvatukseen -Tuloksia aikuisväestölle ja koululaisten vanhemmille suunnatuista kyselyistä. Liikenneturvan selvityksiä 4/2014

(Förhållning till trafikinlärning – resultat från enkät riktad till vuxna och skolelevers föräldrar. Trafikskyddets utredningar 4/2014)

Nyckelord: trafikinlärning, läroplan, grundskola, barn, ungdomar, skola, skolväg, hem

SAMMANDRAG

Trafikskyddet utredde förhållning till trafikinlärning och barns och ungdomars trafikbeteende i två olika enkäter. Det första materialet samlades in under november-december 2013 av Gallup Forum. De som svarade på enkäten var över 15 år. Sammanlagt intervjuades 1677 personer.

Följande enkät riktades till föräldrar till skolelever i åldern 7-16 år. Materialet samlades in i februari 2014. På enkäten svarade 701 personer. Som undersökningsmetod användes TNS Gallup Internetpanel.

Resultaten visar att man anser trafikinlärning vara en gemensam sak för hem och skola. Man förhåller sig positiv till trafikinlärning och man önskar mera av det i skolan. Enligt dem som svarade på enkäten skulle upplysning och inlärning för ungdomar behöva prioriteras.

Ett lämpligt antal undervisningstimmar med trafikinlärning skulle enligt skolelevernas föräldrar vara ungefär 12 timmar per skolår. Föräldrarna skulle också önska att man i skolan skulle testa elevernas kunskap beträffande de vanligaste trafikreglerna.

Majoriteten av föräldrarna berättade att man i samband med skolstarten i någon mån hade tränat på att gå skolvägen tillsammans med barnet. Om man inte hade övat på skolvägen var orsaken oftast att barnet t.ex. på grund av skolskjuts inte behöver ta sig till skolan på egen hand.

Föräldrarna till skoleleverna förhöll sig oftast positiva till användning av säkerhetsanordningar (hjälm, reflex, bilbälte). Man diskuterade också trafik hemma, i synnerhet med lågstadiebarnen.

Sisällys

Johdanto.....	2
Aikuisväestön mielipiteet liikennekasvatuksesta	3
Kouluikäisten lasten vanhempien mielipiteet.....	7
Itsenäinen liikkuminen ja turvalaitteiden käyttö.....	7
Koulumatka	11
Koulun ja kodin liikennekasvatus.....	13
Yhteenveto	20

Johdanto

Tutkimuksessa käytetty aineisto

Liikenneturva selvitti suhtautumista liikennekasvatukseen ja lasten ja nuorten liikennekäyttämiseen kahdessa erillisessä kyselyssä. Ensimmäinen aineistokokonaisuus kerättiin marras-joulukuussa 2013 GallupForumissa, joka on Internet-paneeli. Vastaajat olivat yli 15-vuotiaita. Kaikkiaan haastateltiin 1677 henkilöä.

Toinen kysely suunnattiin kouluikäisten (7-16 – vuotiaiden) vanhemmille. Aineisto kerättiin helmikuussa 2014. Vastaajina oli 701 henkilöä. Tutkimusmenetelmänä oli TNS Gallupin Internet-paneeli. Talouksia, joissa on 7-12 – vuotiaita oli aineistossa 400 kpl, ja talouksia, joissa on 13–16 –vuotiaita oli 301 kpl. Osassa talouksia oli eri-ikäisiä lapsia: 7-12 – vuotiaita lapsia oli haastatelluilla vanhemmilla kaikkiaan 471 ja 13–16 – vuotiaita 383.

Molemmat aineistonkeruut on Liikenneturvan toimeksiannosta suorittanut TNS Gallup Oy.

Lasten liikenneturvallisuus tilastoissa

Alakouluikäisten lasten (7-12 -vuotiaiden) liikennekuolemat ovat vähentyneet kolmanneksella viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantumisten määrä on vähentynyt 40 prosentilla. Vuosien 2011-2013 aikana kuoli keskimäärin kolme ja loukkaantui 220 alakouluikäistä vuosittain. Kaksi kolmesta menehtyi taajamien ulkopuolella. Loukkaantumisista kaksi kolmesta tapahtui taajamissa.

Liikennekuolemista ja loukkaantumisista neljä kymmenestä tapahtui pyöräilijöille, joka kolmas autossa matkustaneille ja joka neljäs jalankulkijoille. Auton matkustajien loukkaantumisista joka neljäs tapahtui ulosajoissa ja joka neljäs nokkakolareissa. Pyöräilijöiden loukkaantumisista lähes puolet sattui pyörätien ja ajoradan risteyksessä. Valtaosa alakouluikäisten jalankulkijoiden henkilövahingosta tapahtui tietä ylittäessä. Loukkaantuneista puolet loukkaantui suojatiellä. Joka kolmannessa loukkaantumisessa tapahtumapaikkana oli risteys.

Yläkouluikäisten (13–16-vuotiaiden) liikennekuolemat ovat vähentyneet neljänneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantumisten määrä on vähentynyt kuudella prosentilla. Vuosien 2011-2013 aikana kuoli keskimäärin kymmenen ja loukkaantui 1050 yläkouluikäistä vuosittain. Kaksi kolmesta menehtyi taajamien ulkopuolella. Loukkaantumisista lähes kolme neljästä tapahtui taajamissa.

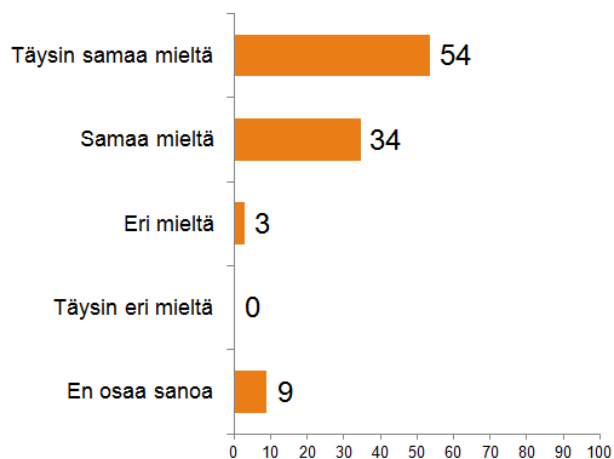
Liikennekuolemista ja loukkaantumisista kolme neljästä tapahtui autossa matkustaneille, joka kahdeksas polkupyöräilijöille ja neljä prosenttia jalankulkijoille. Auton matkustajien loukkaantumisista yli puolet tapahtui ulosajoissa. Pyöräilijöiden loukkaantumisista yli puolet sattui pyörätien ja ajoradan risteyksessä. Loukkaantuneista yli puolet loukkaantui suojatiellä. Joka kolmannessa loukkaantumisessa tapahtumapaikkana oli risteys. (Lähde tilastoille: Tilastokeskus ja Liikenneturva)

Aikuisväestön mielipiteet liikennekasvatuksesta

Tässä osiossa esitellään tulokset joulukuussa 2013 toteutetusta Manner-Suomen aikuisväestöä kuvaavasta otoksesta.

Liikenneopetuksella koulussa oli vahva kannatus. Vastaajista noin yhdeksän kymmenestä (88 %) oli sitä mieltä, että liikenneopetusta tulisi peruskoulussa olla kaikilla luokilla. Vain 3 % oli asiasta eri mieltä, ja loput (9 %) eivät osanneet ottaa asiaan kantaa (kuva 1).

Liikenneopetusta tulisi olla peruskoulussa kaikilla luokilla? Kaikki vastaajat n=1677, %



Kuva 1 ” Liikenneopetusta tulisi peruskoulussa olla kaikilla luokilla?” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

Naiset olivat miehiä useammin ”täysin samaa mieltä” siitä, että joka luokalla tulisi olla liikennekasvatusta. Nuorissa (alle 24-vuotiaat) oli eniten niitä, jotka eivät osanneet ottaa asiaan kantaa.

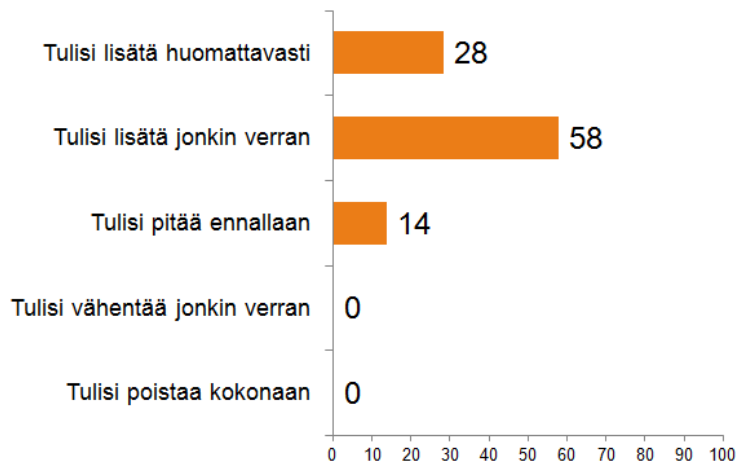
Taulukko 1 Sukupuolen ja iän vaikutus ” Liikenneopetusta tulisi peruskoulussa olla kaikilla luokilla?” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

Liikenneopetusta tulisi peruskoulussa olla kaikilla luokilla?	Sukupuoli		Ikä					
	Yhteensä	Nainen	Mies	-24	25-34	35-49	50-64	65+
Täysin samaa mieltä	54 %	59 %	48 %	34 %	46 %	59 %	63 %	55 %
Samaa mieltä	34 %	31 %	38 %	36 %	40 %	32 %	31 %	39 %
Eri mieltä	3 %	2 %	4 %	5 %	5 %	2 %	2 %	2 %
Täysin eri mieltä	-	-	-	-	1 %	-	-	-
En osaa sanoa	9 %	8 %	10 %	25 %	9 %	6 %	5 %	4 %

Lähes yhdeksän kymmenestä (86 %) toivoisi kouluun lisää liikennekasvatusta peruskoulujen opetussuunnitelmaa uusittaessa. Joka neljäs vastaaja koki, että liikenneopetuksen määrää tulisi lisätä huomattavasti. Noin kuusi kymmenestä oli sitä mieltä, että liikennekasvatusta tulisi lisätä jonkin verran (kuva 2).

Miten liikennekasvatukseen tulisi suhtautua peruskoulun opetussuunnitelmaa uusittaessa?

Kaikki vastaajat n=1677, %



Kuva 2 ”Miten liikennekasvatukseen tulisi suhtautua peruskoulun opetussuunnitelmaa uusittaessa” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

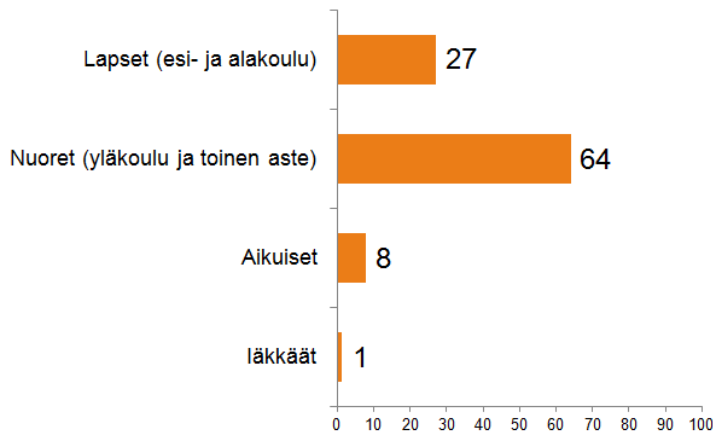
Nuorimmat vastaajat olivat muita harvemmin liikennekasvatuksen lisäämisen kannalla.

Taulukko 2 Sukupuolen ja iän vaikutus ”Miten liikennekasvatukseen tulisi suhtautua peruskoulun opetussuunnitelmaa uusittaessa” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

Miten liikennekasvatukseen tulisi suhtautua peruskoulun opetussuunnitelmaa uusittaessa?	Sukupuoli			Ikä				
	Yhteensä	Nainen	Mies	-24	25-34	35-49	50-64	65+
Tulisi lisätä huomattavasti	28 %	30 %	27 %	18 %	23 %	30 %	34 %	31 %
Tulisi lisätä jonkin verran	58 %	57 %	58 %	60 %	59 %	58 %	54 %	61 %
Tulisi pitää ennallaan	14 %	12 %	15 %	21 %	17 %	12 %	12 %	7 %
Tulisi vähentää jonkin verran	-	-	-	-	-	-	-	-
Tulisi poistaa kokonaan	-	-	-	1 %	-	-	-	-

Varsinkin yläkouluikäisten liikennekasvatukseen toivottiin panostusta. Vastaajista 64 % koki, että nuorten liikennekasvatukseen tulee panostaa eniten. Alakouluikäisiin haluaisi suurimman panostuksen noin neljännes vastaajista (27 %).

Kenen liikennekasvatukseen ja valistukseen pitäisi panostaa eniten? Kaikki vastaajat n=1677, %



Kuva 3 ”Kenen liikennekasvatukseen ja -valistukseen tulisi panostaa eniten” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

Varsinkin nuorimmat vastaajat kaipasivat nuorten liikennekasvatukseen panostamista (72 %). Miehet valitsivat tärkeimmäksi kohderyhmäksi lapset hieman naisia useammin (30 % vs. 24 %).

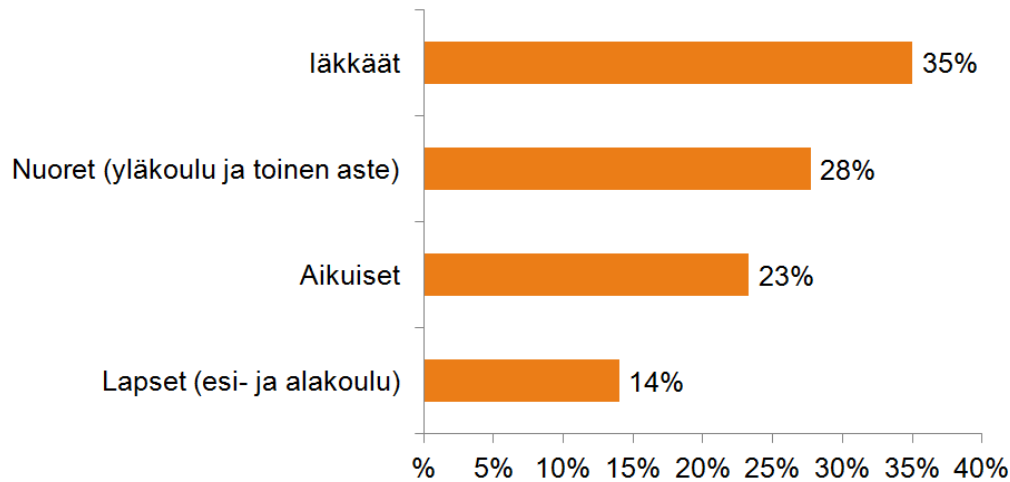
Taulukko 3 Iän ja sukupuolen vaikutus ”Kenen liikennekasvatukseen ja -valistukseen tulisi panostaa eniten” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

Kenen liikennekasvatukseen ja -valistukseen pitäisi panostaa eniten?	Yhteensä	Sukupuoli		Ikä				
		Nainen	Mies	-24	25-34	35-49	50-64	65+
Lapset (esi- ja alakoulu)	27 %	24 %	30 %	23 %	31 %	27 %	27 %	29 %
Nuoret (yläkoulu ja toinen aste)	64 %	67 %	61 %	72 %	58 %	64 %	64 %	64 %
Aikuiset	8 %	8 %	8 %	3 %	11 %	8 %	8 %	7 %
Iäkkäät	1 %	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	-

Kyselyn vastaajista yli kolmannes (35 %) oli kuitenkin sitä mieltä, että vähiten tukea turvalliseen liikennekäyttäytymiseen saavat tällä hetkellä iäkkäät. Naisista yli neljä kymmenestä (42 %) ajatteli näin. Kaikista vastaajista reilu neljännes (28 %) koki, että nuoret saavat tukea vähiten, noin viidennes (23 %) vastasi aikuiset ja noin joka seitsemäs (14 %) lapset. Miehet ja iäkkäät olivat naisia ja nuorempia vastaajia useammin sitä mieltä, että lapset saavat vähiten tukea.

Mikä ryhmistä saa mielestäsi tällä hetkellä vähiten tukea turvalliseen liikennekäyttämiseensä?

Kaikki vastaajat n=1677, %



Kuva 4 ”Mikä ryhmistä saa mielestäsi tällä hetkellä vähiten tukea turvalliseen liikennekäyttämiseensä” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

Taulukko 4 Iän ja sukupuolen vaikutus ”Mikä ryhmistä saa mielestäsi tällä hetkellä vähiten tukea turvalliseen liikennekäyttämiseensä” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2013)

Mikä ryhmistä saa mielestäsi tällä hetkellä vähiten tukea turvalliseen liikennekäyttämiseensä?	Sukupuoli			Ikä				
	Yhteensä	Nainen	Mies	-24	25-34	35-49	50-64	65+
Lapset (esi- ja alakoulu)	14 %	11 %	17 %	11 %	11 %	12 %	17 %	21 %
Nuoret (yläkoulu ja toinen aste)	28 %	26 %	30 %	29 %	24 %	29 %	26 %	31 %
Aikuiset	23 %	20 %	26 %	35 %	34 %	20 %	16 %	16 %
Iäkkäät	35 %	42 %	28 %	25 %	31 %	39 %	41 %	32 %

Kouluikäisten lasten vanhempien mielipiteet

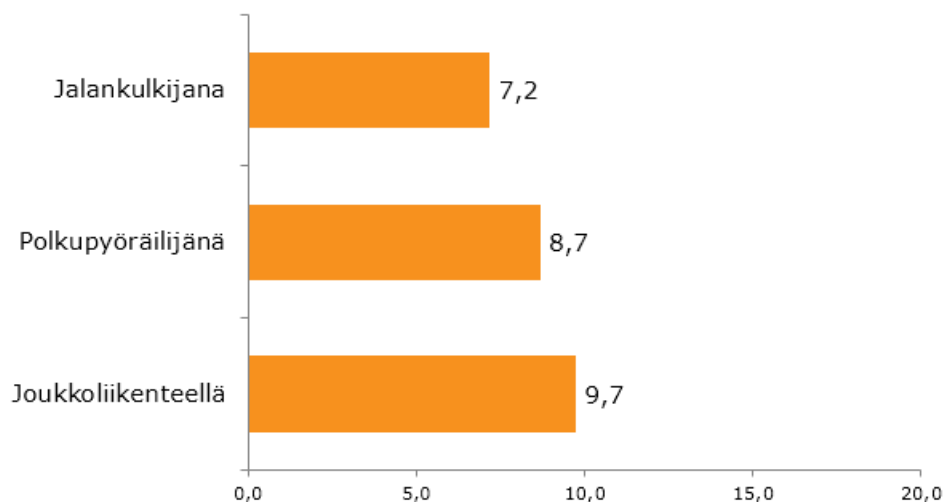
Tässä osiossa esitellään tulokset helmikuussa 2014 toteutetusta lapsiperheiden vanhemmille suunnatusta kyselystä.

Itsenäinen liikkuminen ja turvalaitteiden käyttö

Keskiarvolla tarkasteltuna kouluikäisten lasten vanhemmat olivat sitä mieltä, että lapset ovat valmiita liikkumaan kodin lähiympäristössä itsenäisesti jalankulkijana noin 7 – vuotiaana, polkupyöräilijänä noin 9 – vuotiaana ja joukkoliikenteellä noin 10 – vuotiaana. Moodivastaukset (tyyppiarvo) olivat samassa liikkumistapajärjestyksessä 7, 8 ja 10 – vuotta. Jalankulusta oltiin eniten yksimielisiä. Noin puolet vanhemmista koki, että lapset ovat keskimäärin 7 – vuotiaana valmiita liikkumaan itseksensä jalankulkijoina.

Lapsen valmius liikkua itsenäisesti liikenteessä?

Kaikki vastaajat, keskimäärin vuosia



Kuva 5 ”Minkä ikäisenä arvioit lasten keskimäärin olevan valmiita liikkumaan itsenäisesti liikenteessä kodin lähiympäristössä?” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

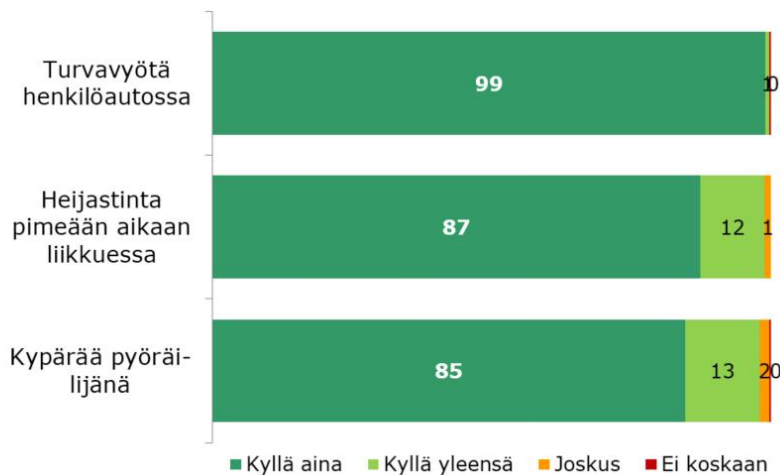
Taulukko 5 ”Minkä ikäisenä arvioit lasten keskimäärin olevan valmiita liikkumaan itsenäisesti liikenteessä kodin lähiympäristössä?” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Jalankulkijana, moodi 7-vuotiaana	%
alle 7 -vuotiaana	28 %
7 -vuotiaana	47 %
yli 7 -vuotiaana	25 %
Polkupyöräilijänä, moodi 8-vuotiaana	%
alle 9 -vuotiaana	52 %
9 -vuotiaana	18 %
yli 9 -vuotiaana	30 %
Joukkoliikenteellä, moodi 10-vuotiaana	%
alle 10 -vuotiaana	44 %
10- vuotiaana	28 %
yli 10 -vuotiaana	28 %

Vanhemmat pitivät lähes yksimielisesti tarpeellisena sitä, että lapsi käyttää aina turvavyötä henkilöautossa. Heijastimen käyttöä aina pimeään aikaan liikkeessä piti lapselle aina tarpeellisena noin yhdeksän kymmenestä vanhemmasta (87 %), ja pyöräilykypärän käyttöä pyöräillessä jotakuinkin yhtä moni (85 %).

Pitääkö tarpeellisena, että lapsi käyttää ...

Kaikki vastaajat, n=701, %



Kuva 6 ”Pidätkö tarpeellisena, että lapsi käyttää...” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Turvavyön käytön tarpeelliseksi kokeminen ei eronnut asuinpaikan tai vastaajan sukupuolen suhteen. Naiset kokivat miehiä tarpeellisemmaksi sen, että lapsi käyttää aina heijastinta pimeällä ja kypärää pyöräilijänä. Helsingin ja muun Uudenmaan alueella asuvat kokivat pyöräilykypärän käytön tärkeämmäksi kuin muualla asuvat.

Taulukko 6 län, sukupuolen ja asuinpaikan vaikutus ”Pidätkö tarpeellisena, että lapsi käyttää...” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

	Yhteensä	Vastaajan sukupuoli		Asuinpaikka			
		nainen	mies	Helsinki-Uusimaa	Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Pohjois- ja Itä-Suomi
N	701	438	263	230	159	179	133
Heijastinta pimeään aikaan liikkeessä							
Kyllä aina	87 %	91 %	81 %	85 %	91 %	87 %	86 %
Kyllä yleensä	12 %	8 %	18 %	14 %	7 %	12 %	12 %
Joskus	1 %	1 %	2 %	-	2 %	1 %	2 %
Ei koskaan	-	-	-	-	-	-	-
Kypärää pyöräilijänä							
Kyllä aina	85 %	87 %	81 %	89 %	86 %	81 %	80 %
Kyllä yleensä	13 %	11 %	17 %	10 %	12 %	17 %	16 %
Joskus	2 %	1 %	3 %	1 %	2 %	1 %	4 %
Ei koskaan	-	-	-	-	-	1 %	1 %

Miksi turvalaitteita ei koeta aina tarpeellisiksi

Vanhemmilta kysyttiin perustelua sille, miksi he eivät koe aina tarpeelliseksi eri turvalaitteiden käyttöä. Useissa vastauksissa näkyi kuitenkin se, että vanhemmat sinänsä pitivät turvalaitteiden käyttöä aina tarpeellisena, mutta kertoivat syitä sille, miksi laitteita ei aina silti käytetä.

Turvavyössä (3 vastausta) syinä olivat lyhyet matkat, museoauto ja se, että lapsi avaa joskus itse vyön. Heijastimessa syiksi kerrottiin tavallisimmin unohdus ja sen alueen laatu, jossa lapsi liikkuu. Vanhemmat toivoivatkin vastauksissa lisää kiinteitä heijastimia talvivaatteisiin. Useat vanhemmat ajattelivat, että heijastin ei ole tarpeen, jos liikkuu valaistulla alueilla. Vastauksista kuitenkin näkyi yleisesti myönteinen suhtautuminen heijastimen käyttöön.

Heijastimesta sanottua (esimerkkejä):

- *Saattaa unohtua esimerkiksi jos päällä on sellainen takki jota käyttää harvoin ja jossa ei heijastinta ole.*
- *Se vaan unohtuu aina väliillä. Ekaluokkalisella pyritään pitämään heijastinliiviä pimeinä aamulna koulumatkalla*
- *Joskus unohtunut laittaa heijastin. Hyvä se olisi muistaa*
- *Taajamassa, jossa on katuvalot jokapuolella sekä jalankulku/pyörätiet ei ole tarpeellista pitää heijastinta*
- *Valoistulla keskusta-alueella ei aina tarvetta heijastimelle, toisaalta olisi hyvä jos talvivaatteissa olisi kiinteät heijastimet.*
- *Monet kadut on hyvin valaistu. Heijastin on kyllä tarpeellinen esim. suojatietä ylitettäessä, jotta autoilijat näkevät jalankulkijan.*

Kuva 7 Jos heijastin ei aina tarpeen, syy siihen. Avoimia perusteluja kaikkiaan noin 85 kpl.

Pyöräilykypärän suhteen tilanne oli hieman negatiivisempi. Syiksi vanhemmat kertoivat muun muassa sen, että lapsi ei suostu käyttämään, kaverit kiusaavat jos käyttää, kypärä on ruma ja hankala. Myös se, että lapsi pyöräilee vain kotipihalla, mökillä tai muuten turvallisesti koetulla alueella kerrottiin syyksi usein.

Kypärästä sanottua (esimerkkejä):

- *Mielestäni pidettävä aina, mutta teinit ovat eri mieltä, ja kasvattaminen on vaikeampaa kuin pienelle lapselle*
- *Mökillä ollessa pikkuteillä, ei aina ole kypärä päässä. Kaupunkiloissa kyllä.*
- *Nuorten maailmaan ei kuulu kypäräpakko. En tosin itsekään omista kypärää - ei istu päähän.*
- *Olen itsekin selvinnyt hengissä ilman kypärää enkä ole tavannut ketään kuka olisi saanut pysyviä päävammoja pyöräillessä*
- *Omassa pihassa tai mökki pihassa ajellessa se usein unohtuu*
- *Hankala, hioitava*
- *Hikihän sen kanssa tulee kesällä*
- *Koska se on ruma ja lapsi ei halua pitää.*
- *Teineillä on vaikea ryhmäpaineiden vuoksi käyttää kypärää.*
- *Teinin kanssa ei jaksa aina riidellä asiasta.*
- *Teiniä ei voi enää pakottaa käyttämään kypärää. Kaverit rupeavat kiusaamaan yläasteella kypärän käytöstä. Näin kävi tyttärelleni, kun hän meni 7. lk:lle ja aluksi pakotin hänet käyttämään kypärää.*

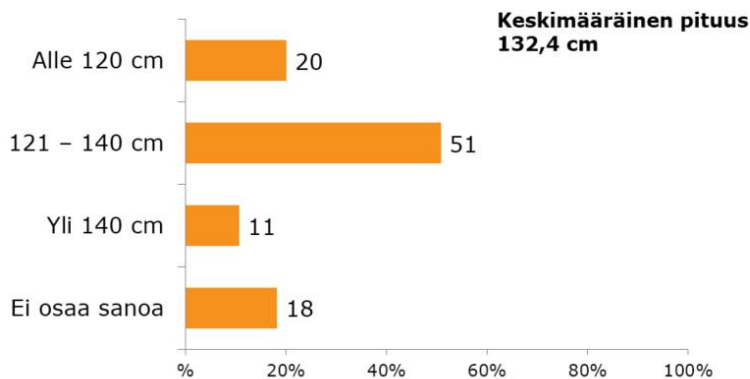
Kuva 8 Jos pyöräilykypärä ei aina tarpeen, syy siihen. Avoimia perusteluja kaikkiaan noin 105 kpl.

Lain mukaan lasta kuljetettaessa on käytettävä turvaistuinta (tai istuinkoroketta) ainakin siihen saakka, kunnes on 135 cm pitkä¹. Kyselyyn vastanneiden vanhempien vastausten keskiarvo ”erillisen korokkeen” tarpeellisuuteen oli 132,4 cm. Noin puolet vanhemmista antoi vastauksen, joka oli pienempi kuin 135 cm.

¹ Kuljetettaessa henkilö-, paketti- tai kuorma-autossa lasta, jonka pituus on alle 135 cm, on käytettävä 88 §:ssä tarkoitettua lasten turvalaitetta, jos ajoneuvossa on turvavyöt tai lasten turvalaite on muuten ajoneuvoon asennettavissa. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2006/20060234>

Lapsen pituus, jolloin ei tarvitse enää erillistä koroketta henkilöautossa matkustaessaan?

Kaikki vastaajat n=701, %



Kuva 9 ”Minkä pituinen lapsi ei tarvitse enää turvavyön lisäksi erillistä koroketta tai turvaistuinta henkilöautossa matkustaessaan” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Taulukko 7 ”Minkä pituinen lapsi ei tarvitse enää turvavyön lisäksi erillistä koroketta tai turvaistuinta henkilöautossa matkustaessaan” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

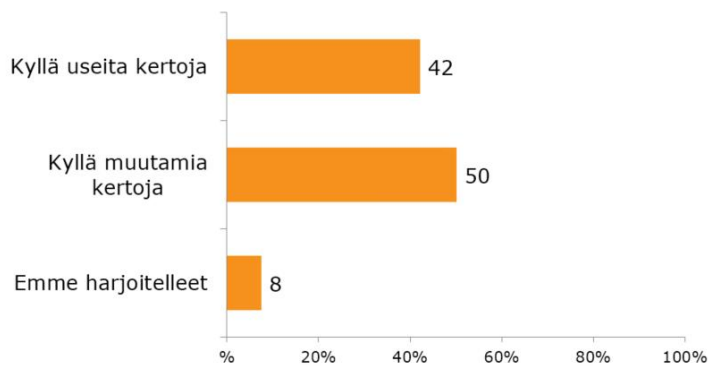
Minkä pituinen lapsi ei tarvitse enää turvavyön lisäksi erillistä koroketta tai turvaistuinta henkilöautossa matkustaessaan.	
Keskiarvo	132,4 cm
Mediaani	134 cm
Moodi	140 cm
Vastaus tasan 135 cm	13 %
Vastaus suurempi kuin 135 cm	37 %
Vastaus pienempi kuin 135 cm	50 %

Koulumatka

Lähes kaikki vanhemmat olivat harjoitelleet lapsen kanssa koulumatkan kulkemista lapsen aloittaessa koulun. Mikäli perheessä oli useita lapsia, vastaus pyydettiin antamaan nuorimman kouluikäisen lapsen osalta. Noin neljä kymmenestä vanhemmasta kertoi, että matkaa oli harjoiteltu useita kertoja. Puolet kertoi, että harjoittelukertoja oli muutama. Ne vanhemmat, jotka kertoivat että matkaa ei harjoiteltu, kertoivat usein syyksi sen, että koulu on ihan vieressä, lapsella on vanhempia sisarusia joiden kanssa kulkee tai että lapsi haetaan koulukuljetuksella pihasta saakka. Vastauksia tähän syy-kysymykseen saatiin noin 50 kpl.

Koulureitin harjoittelu lapsen aloittaessa koulun

Kaikki vastaajat n=701, %



Kuva 10 ”Kun lapsenne aloitti koulun, harjoittelitteko yhdessä koulureitin turvallista kulkemista (jos perheessä useampia lapsia, vastatkaa nuorimman kouluikäisen lapsen osalta)?” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Koulumatkasta sanottua (esimerkkejä)

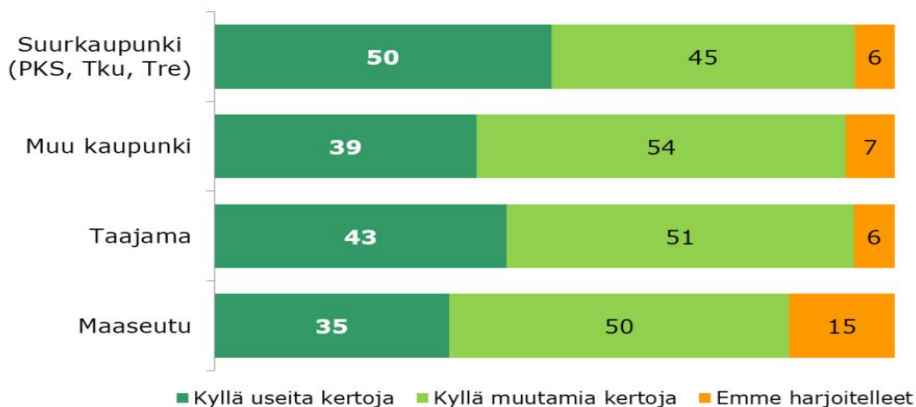
- *Lapseni kulkee koulumatkan koulutaksilla, sillä matkaa yli 5km ja asumme haja-asutusalueella. Taksi hakee lapsen kotiportilta.*
- *Koulu on niin lähellä, ja olemme liikkuneet koulun ympäristössä muutenkin. Ekaluokkalaisen mielestä ei tarvinnut.*
- *Koulu suhteellisen lähellä-turvallisen reitin varrella*
- *Hän lähtee isoveljen kanssa. Tuttu, turvallinen tie, ei muuta liikennettä.*
- *Koulu suhteellisen lähellä-turvallisen reitin varrella*
- *Koulukyyditys*
- *Koulukyyti hakee kotiportilta*

Kuva 11 Jos koulumatkaa ei harjoiteltu, syy siihen. Avoimia perusteluja kaikkiaan noin 50 kpl.

Kaupunkialueella koulumatkaa oli harjoiteltu useammin kuin maaseudulla. Ero selittynee avointen vastausten perusteella suurelta osin juuri koulukyydeillä.

Koulureitin harjoittelu lapsen aloittaessa koulun

Asuinkuntatyyppin mukaan, %

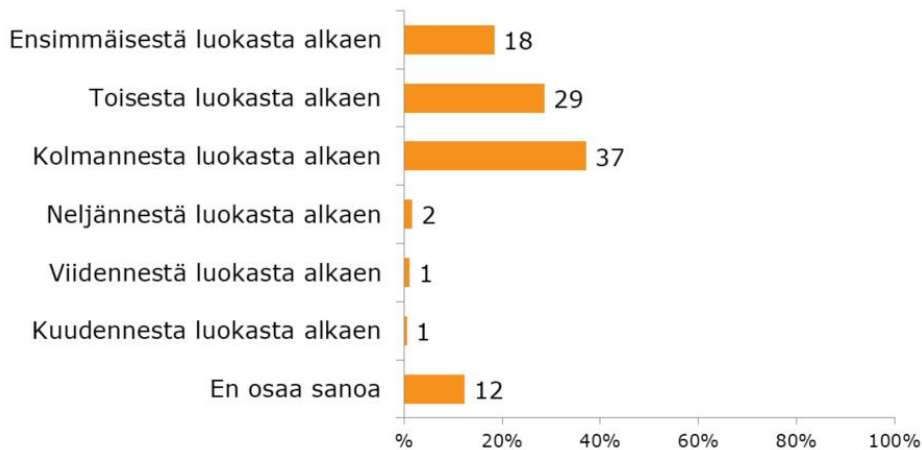


Kuva 12 ”Kun lapsenne aloitti koulun, harjoittelitteko yhdessä koulureitin turvallista kulkemista (jos perheessä useampia lapsia, vastatkaa nuorimman kouluikäisen lapsen osalta)?” (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Vanhemmista noin joka viides (18 %) kertoi, että koulu sallii pyöräilyn kouluun ensimmäisestä luokasta alkaen. Tavallisimmin kerrottiin pyöräilyn kouluun olevan luvallista kolmannesta luokasta alkaen (37 %).

Koulu sallii pyörällätulon kouluun...

Kaikki vastaajat, n=701, %



Kuva 13 "Minkä ikäisenä lapsesi koulussa sallitaan / sallittiin kouluun pyörällä tulo (alakoulu)" (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Varsinkin Uudellamaalla oli tyypillistä sallia pyöräily kouluun kolmannesta luokasta alkaen. Pohjois- ja Itä-Suomessa oli taas muuta maata tyypillisempää, että pyörällä sai jo ensimmäisenä kouluvuotena.

Taulukko 8 Asuinpaikka ja "Minkä ikäisenä lapsesi koulussa sallitaan / sallittiin kouluun pyörällä tulo (alakoulu)" (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Minkä ikäisenä lapsesi koulussa sallitaan / sallittiin kouluun pyörällä tulo (alakoulu)?		Asuinpaikka			
		Yhteensä	Helsinki-Uusimaa	Etelä-Suomi	Länsi-Suomi
Ensimmäisestä luokasta alkaen	18 %	7 %	20 %	22 %	31 %
Toisesta luokasta alkaen	29 %	23 %	36 %	27 %	32 %
Kolmannesta luokasta alkaen	37 %	51 %	28 %	39 %	21 %
Neljännestä luokasta alkaen	2 %	3 %	3 %	1 %	-
Viidennestä luokasta alkaen	1 %	1 %	3 %	1 %	1 %
Kuudennesta luokasta alkaen	1 %	1 %	-	1 %	-
En osaa sanoa	12 %	14 %	10 %	10 %	16 %

Koulun ja kodin liikennekasvatus

Vanhemmilta kysyttiin, mitä tapoja koulu oli käyttänyt koulutulokkaiden liikennekasvatuksessa. Jos perheessä oli useampia lapsia, vastaus pyydettiin nuorimman kouluikäisen lapsen osalta. Tavallisimmin koulusta oli liikennekasvatukseen liittyen annettu aineistoa ja tiedotettu liikenneasioista vanhemmille. Noin seitsemän vanhempaa kymmenestä kertoi, että koulussa oli tutustuttu lähiympäristöön, ja tunneilla

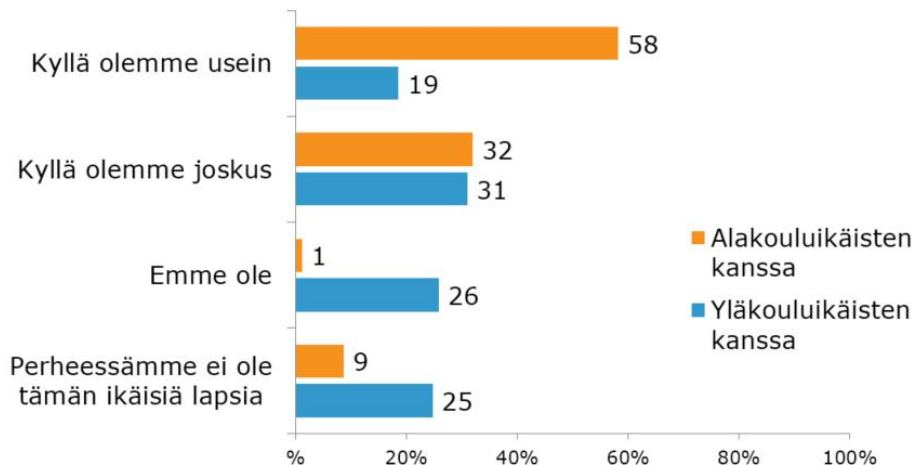
oli ollut liikenneopetusta. Kuitenkin niiden vanhempien osuus, jotka eivät tieneet koulun liikennekasvatuksen muodoista, oli melko suuri.

Taulukko 9 Koulussa käytetyt keinot liikennekasvatukseen koulutulokkaiden liikennekasvatuksessa (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

	Kyllä	Ei	En osaa sanoa
Annettu liikennekasvatusta käsittelevää aineistoa, esimerkiksi opas	71 %	8 %	21 %
Tutustuttu lähiympäristöön	69 %	11 %	20 %
Liikenneopetus tunneilla	69 %	2 %	29 %
Vanhemmille tiedottaminen	76 %	14 %	10 %
Koulumatkan opastus käytännössä	37 %	43 %	20 %

Yli puolet vanhemmista oli usein keskustellut alakouluikäisen lapsensa kanssa liikennekäyttäytymisestä. Käytännössä lähes kaikki vastaajat, joilla oli alakouluikäisiä lapsia, olivat keskustelleet lapsen kanssa liikennekäyttäytymisestä ainakin joskus. Yläkouluikäisten kanssa keskustelu oli harvinaisempaa. Kolmannes niistä vastaajista, joilla oli yläkouluikäisiä lapsia, kertoi että liikennekäyttäytymisestä ei oltu keskusteltu (taulukko 11).

Kotona käyty keskustelu liikennekäyttäytymisestä Kaikki vastaajat n=701, %



Kuva 14 "Oletteko kotona keskustelleet turvallisesta liikennekäyttäytymisestä ... " (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Taulukko 10 Keskustelu liikennekäyttäytymisestä alakouluikäisen kanssa (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Alakouluikäisten kanssa keskustelu	
<i>Vanhemmat joilla alakouluikäisiä lapsia</i>	%
Kyllä olemme usein	64 %
Kyllä olemme joskus	35 %
Emme ole	1 %
Yhteensä	100 %

Suurin osa vanhemmista kertoi avoimessa vastauksessa, että alakoululaislapsen kanssa oli keskusteltu turvalliseen tien ylittämiseen liittyvistä asioista. Myös turvalaitteiden (pyöräilykypärä, heijastin, turvavyö) käytöstä oli moni vanhempi keskustellut. Muita teemoja olivat mm. joukkoliikenteessä käyttäytyminen, jalankulku- ja pyöräily säännöt sekä varovaisuus ja tarkkaavaisuus liikenteessä.

Alakouluikäisten kanssa keskusteltu (esimerkkejä):

- Miten tienylitys tapahtuu, liikennevalot, missä saa kävellä tai pyöräillä. Millaisia vaaratilanteita voi tulla ja mitä tehdään jos jotain sattuu.
- Muiden liikenteessä olevien huomioon ottamista, valppautta, suojatien käyttö, liikennevalot, näkyvyys liikenteessä, pyöräilykypärän käyttö
- Suojateiden käyttöä, liikennevaloissa kulkemista, kuka väistää ja ketä ja muistutettu että koskaan ei saa luottaa autoilijoihin. Näe ja tule nähdäksesi
- Rauhallisesti. Ei saa juosta. Käytettävä suojatietä, kuljettava jalkakäytävällä. Älä luota autoilijoihin, vaan tarkista monta kertaa ennenkuin ylität tien. Punaisia päin ei kävellä.
- Suojatielle meno, liikennevalot, missä reunassa kuljetaan, kuka väistää, ei saa juosta eikä leikkiä,
- Tien oikeaa reunaa kulkeminen, tien ylitys, autojen varominen, heijastimen käyttö, muiden tielläliikkujien huomioiminen, oikealta tulevien väistäminen
- Tien ylityksiä, pyöräilystä pyörätien oikeassa reunassa ja siitä, jos ohitetaan jalankulkija, katsotaan ensin taakse, onko takaa tulijoita. Vieraiden kyytiin ei lähdetä. Koulumatkan varrella on järvi, sinne ei mennä heikoille jälle. Kypärän käyttö. Suojateiden ylitys.
- Tien ylitys ja alitus, eli jos on käytettävissä alikulkutunneli, niin sitä käytetään. Suojatien käyttö ja autoilijoiden suhtautuminen suojatiehen, eli aina ei voi luottaa, ym.
- Pyöräilykypärän käyttö, suojatien turvallinen ylittäminen, heijastimen käyttö jne.

Kuva 15 Mistä liikenneasioista alakouluikäisen lapsen kanssa oli keskusteltu. Avoimia vastauksia kaikkiaan noin 620 kpl.

Myös yläkouluikäisten kanssa oli edelleen keskusteltu turvalaitteista ja teiden ylityksistä. Joukkoliikenne, pyöräily, liikennesäännöt ja muiden huomioiminen olivat myös edelleen puheenaiheina. Mopoilusta oli puhuttu monessa perheessä. Alkoholi ja kavereiden kyytiin meneminen tulivat myös puheenaiheiksi.

Taulukko 11 Keskustelu liikennekäyttäytymisestä yläkouluikäisen kanssa (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Yläkouluikäisten kanssa keskustelu	
<i>Vanhemmat joilla yläkouluikäisiä lapsia</i>	%
Kyllä olemme usein	25 %
Kyllä olemme joskus	41 %
Emme ole	34 %
Yhteensä	100 %

Yläkouluikäisten kanssa keskusteltu (esimerkkejä):

- Varsinkin polkupyöräilyn vaaroista. Heijastimet jalankulkijana ja valot polkupyörässä. Mopoautoilun turvallisuudesta tai siis sen turvattomuudesta ja ajotaidon puutteesta. Alkoholin aiheuttamista vaaroista liikenteessä.
- Tytär pyöräilee kouluun: varoitettu mopoista, pysyttävä pyörätien oikeassa laidassa. Varoitettu matkalla olevasta sillasta, joka talvella saattaa olla hyvin jäinen ja siten liukas. Liukkaudesta pyöräillessä muutenkin.
- Skootterilla ajosta kaikenlaista
- Pyöräilykäyttäytymisestä ja -kypärästä, julkisissa liikennevälineissä käyttäytymisestä, mopolla ajamisesta
- Napit korvissa pyörällä ajamisesta. Sovittu, että musiikki pitää olla niin hiljaisella, että kuulee vaivatta muun liikenteen äänet.
- Polkupyöräkypärän käyttö, heijastimen käyttö, jalankulkijan ja pyöräilijän vaarat suojatiellä, kavereiden kyydissä oleminen, turvavyön käyttö, alkoholi ja liikenne
- Mopo/mopoauto on haaveena lähiaikoina, joten liikkumisesta sellaisella autojen seassa
- Mopoilijaa varoitelen
- Mopoilu, mopoautoilu, pyöräily, jalankulku, autokyydissä olo
- Mopokortin hankkimisen yhteydessä mitä muuta on otettava huomioon kuin varsinaiset säännöt. Miten autolla ajo poikkeaa mopolla ajosta.

Kuva 16 Mistä liikenneasioista yläkouluikäisen kanssa oli keskusteltu. Avoimia vastauksia kaikkiaan noin 330 kpl.

Liikennekasvatuksen määrä koulussa

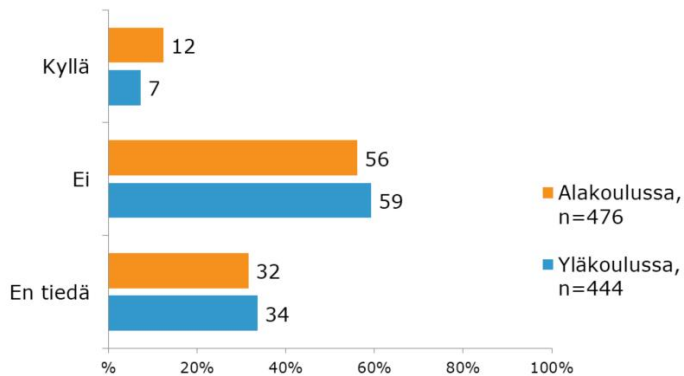
Niin ala- kuin yläkouluunkin toivottiin keskimäärin 12 oppituntia liikennekasvatusta kouluvuotta kohden. Toivetuntimäärä ala- ja yläkoululle kysyttiin vastaajilta erikseen.

Taulukko 12 Minkä verran koulussa tulisi mielestäsi olla liikennekasvatusta kouluvuotta kohden? (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

		Minkä verran koulussa tulisi mielestäsi olla liikennekasvatusta alakouluikäisillä kouluvuotta kohden?	Minkä verran koulussa tulisi mielestäsi olla liikennekasvatusta yläkouluikäisillä kouluvuotta kohden?
N	Vastauksia	476	444
	Ei kantaa	225	257
	Keskiarvo	12 tuntia	12 tuntia
	Mediaani	10 tuntia	8 tuntia
	Moodi	10 tuntia	10 tuntia

Vastaajat eivät kuitenkaan juurikaan uskoneet tuntimäärän toteutuvan. Varsinkin ne, jotka toivoivat 12 tuntia tai enemmän liikennekasvatusta, eivät uskoneet toivomansa tuntimäärän toteutuvan.

Uskooko tämän tuntimäärän toteutuvan
Opetustuntimäärää arvioineet, %



Kuva 17 Uskotko, että tämä tuntimäärä toteutuu nykyään (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Taulukko 13 Uskotko, että tämä tuntimäärä toteutuu nykyään alakoulussa vs. toivetuntimäärä alakoulussa (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

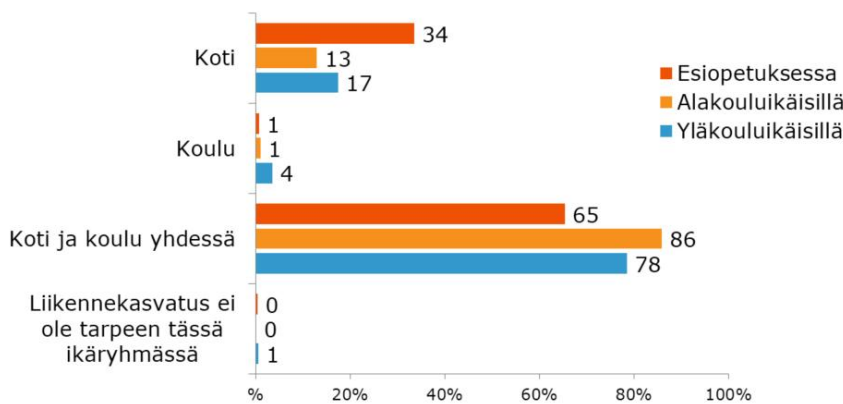
ALAKOULU	Uskotko, että tämä tuntimäärä toteutuu nykyään alakoulussa?			Yhteensä
	Kyllä	Ei	En tiedä	
Toive alle 12 h	15 %	51 %	34 %	100 %
Toive 12 h tai enemmän	5 %	72 %	23 %	100 %
Yhteensä	12 %	56 %	32 %	100 %

Taulukko 14 Uskotko, että tämä tuntimäärä toteutuu nykyään yläkoulussa vs. toivetuntimäärä yläkoulussa (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

YLÄKOULU	Uskotko, että tämä tuntimäärä toteutuu nykyään yläkoulussa			Yhteensä
	Kyllä	Ei	En tiedä	
Toive alle 12 h	9 %	52 %	39 %	100 %
Toive 12 h tai enemmän	2 %	77 %	20 %	100 %
Yhteensä	7 %	59 %	34 %	100 %

Vastuu liikennekasvatuksesta on suurimman osan vastaajista mielestä koulun ja kodin yhteinen. Alueellisia eroja ei juurikaan ollut.

Vastuu liikennekasvatuksesta Kaikki vastaajat, n=701, %



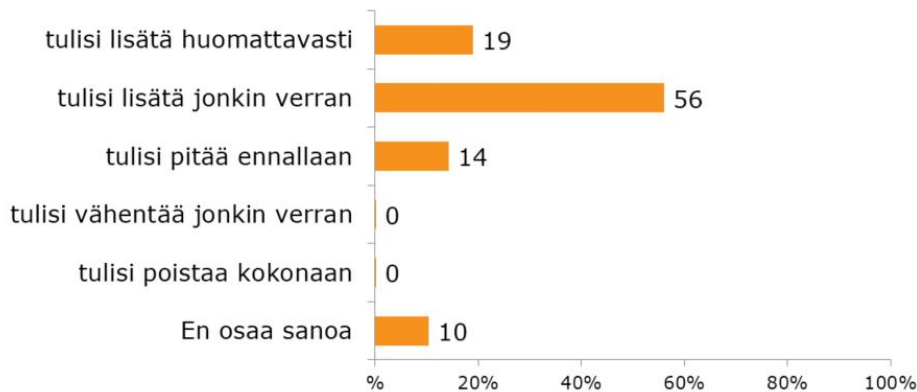
Kuva 18 Kenen vastuulla liikennekasvatuksen järjestäminen mielestäsi on (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Juuri kukaan vanhemmista ei haluaisi liikennekasvatuksen määrän vähenevän opetussuunnitelmaa uudistettaessa. Niitä, joiden mielestä liikennekasvatusta tulisi olla aiempaa enemmän, oli 75 prosenttia. Joka viidennen mielestä liikennekasvatusta tulisi lisätä huomattavasti. Lisäksi yli puolet haluaisi sen määrän lisääntyvän jonkin verran.

Liikennekasvatus opetussuunnitelmaa uusittaessa

Kaikki vastaajat, n=701, %

Liikennekasvatusta...



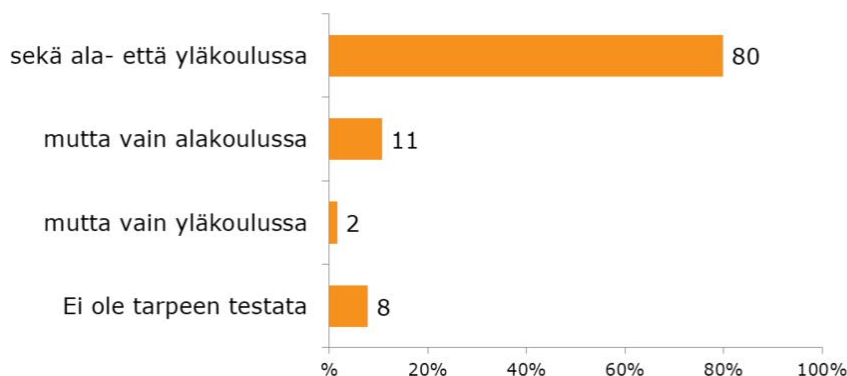
Kuva 19 Miten liikennekasvatukseen tulisi suhtautua kouluja velvoittavaa peruskoulun opetussuunnitelmaa uusittaessa? (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

Vanhemmista kahdeksan kymmenestä oli sitä mieltä, että ikäkaudelle tarpeellisten liikennesääntöjen² osaamista tulisi testata niin ala- kuin yläkoulussakin.

Koulussa tapahtuva liikennesääntöjen osaamisen testaus

Kaikki vastaajat, n=701, %

Tulisi järjestää...



Kuva 20 Tulisiko kouluissa testata, että lapsilla on ikäkaudelle tarpeelliset liikennesäännöt hallussa (alakoulussa jalankulku ja pyöräily, yläkoulussa mopoilu) (Kysely: Liikenneturva/ TNS Gallup 2014)

² Kysymysmuoto: Tulisiko kouluissa testata, että lapsilla on ikäkaudelle tarpeelliset liikennesäännöt hallussa (alakoulussa jalankulku ja pyöräily, yläkoulussa mopoilu)?

Yhteenveto

Liikennekasvatus koetaan kodin ja koulun yhteiseksi asiaksi. Suhtautuminen liikennekasvatukseen on erittäin myönteistä. Liikennekasvatusta toivotaan kouluihin lisää. Vastaajien mielestä erityistä panostusta vaatisi nuorten liikennekasvatus ja -valistus.

Sopiva tuntimäärä liikennekasvatusta olisi koululaisten vanhempien mielestä noin 12 tuntia kouluvuotta kohden. Vanhemmat myös toivoivat, että koulussa testattaisiin keskeisten liikennesääntöjen osaamista.

Suurin osa vanhemmista kertoi, että lapsen kanssa oli ainakin jonkin verran harjoiteltu koulumatkan kulkemista lapsen aloittaessa peruskoulun. Jos matkaa ei harjoiteltu, syynä oli tavallisesti se, ettei lapsen tarvinnut koulumatkalla liikkua itsenäisesti esimerkiksi koulukyydin takia.

Koululaisten vanhempien suhtautuminen turvalaitteiden käyttöön (kypärä, heijastin, turvavyö) oli pääsääntöisesti myönteistä. Kotona myös keskusteltiin liikenneasioista varsinkin alakouluikäisten lasten kanssa.