

Alle kouluikäisten lasten huoltajien näkemyksiä ja kokemuksia liikenneturvallisuudesta

Ida Maasalo ja Marja Pakarinen



Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Ida Maasalo ja Marja Pakarinen

Alle kouluikäisten lasten huoltajien näkemyksiä ja kokemuksia liikenneturvallisuudesta

Liikenneturvan selvityksiä 2/2023

Liikenneturva
Helsinki
2023

Kannen kuva: Nina Mönkkönen /Liikenneturva
Verkkojulkaisu pdf (www.liikenneturva.fi)

ISSN: 2341-8052

ISBN: 978-951-560-266-4 (pdf)

Tiivistelmä

Huoltajilla on keskeinen rooli lasten liikenneturvallisuuden edistämässä. Tässä selvityksessä tutkittiin alle kouluikäisten lasten huoltajien näkemyksiä ja kokemuksia erilaisista liikenneturvallisuusteemoista. Selvityksen pohjana olleeseen kyselyyn vastasi yhteensä 2135 huoltajaa.

Tulosten mukaan huoltajat pitävät liikennettä riskitekijänä lapsilleen. Tulosten mukaan huoltajat myös ymmärtävät oman merkityksensä lasten liikenneturvallisuuden edistämässä. Oma esimerkillinen toiminta ja turvallisen toiminnan perustelu nähtiin toimivana liikennekasvatuksena. Huoltajien mukaan lapset oppivat liikenneturvallisuudesta parhaiten itse liikenteessä ollessaan sekä harjoitellen yhdessä vanhempien kanssa.

Suurin osa alle kouluikäisten lasten vakavista liikenneonnettomuuksista tapahtuu, kun he matkustavat henkilöautoissa. Huoltajien olisikin tärkeä olla aina lapsia kuljettaessaan hyvässä ajokunnossa ja tarkkaavaisia sekä tietoisia turvallisen kuljettamisen suosituksista ja noudattaa niitä. Huoltajat kuitenkin ilmoittivat ajaneensa usein väsyneenä jopa lapsen kanssa, mikä on merkittävä turvallisuusongelma. Lisäksi huoltajat kokivat vaikeuksia keskittyä ajamiseen lasten toiminnan takia. Tulosten mukaan turvalaitteita käytettiin autossa melko hyvin suositusten mukaisesti omilla lapsilla, joskin selkä menosuuntaan kuljettamisessa on vielä parantamisen varaa. Turvalaitteiden käytössä oli useammin puutteita, kun kuljetettiin muita kuin omia lapsia.

Kyselyyn vastanneet huoltajat pitivät lasten pyöräilytaitoa ja sen harjoittelua tärkeänä. Tulosten mukaan huoltajien tietämys pyöräilyn liikennesäännöistä ja kyky arvioida lapsen kykyä turvalliseen pyöräilyyn kaipaivat kuitenkin vielä parantamista. Valtaosa huoltajista piti pyöräilykypärän käyttöä tärkeänä. Tulokset viittaavat siihen, että jos huoltaja ei pitänyt kypärän käyttöä tärkeänä itselleen, ei hän pitänyt sitä niin usein tärkeänä yläkouluikäiselle lapselleen.

Huoltajat toivovat saavansa tukea varhaiskasvattajilta liikennekasvatukseen. He myös arvostavat, kun varhaiskasvattajat pyrkivät vaikuttamaan perheen liikennekäyttäytymiseen. Kuitenkin huoltajien mukaan varhaiskasvattajat eivät ota liikenneturvallisuusasioita puheeksi heidän kanssaan usein. Lisäksi vastausten perusteella lapset vain melko harvoin kertovat kotona, että jotakin liikenneturvallisuusteemaa olisi käsitelty varhaiskasvatuksessa.

Huoltajat katsoivat, että lasten turvallista kuljettamista voitaisiin edistää tehokkaammalla viestinnällä, vanhempien kouluttamisella ja motivoinnilla sekä tiedon paremmalla saatavuudella. Verkkosivut, neuvolat, tuttavat ja päiväkodit mainittiin tärkeinä tiedonlähteinä liikenneturvallisuudesta.

Tämän selvityksen tulokset antavat hyvää pohjaa kehittää edelleen perheille ja heidän kanssaan työskenteleville ammattilaisille suunnattuja liikennekasvatusmateriaaleja ja viestintää.

Alkusanat

Liikenne on yksi suurimmista riskitekijöistä lapselleni – samaa mieltä tämän väitteen kanssa on suurin osa, lähes 90 prosenttia huoltajista. Samaan aikaan huoltajat myös uskovat, että he voivat tehdä paljon lastensa liikenneturvallisuuden eteen. Useimmiten ei tarvita edes näyttäviä tekoja tai rahallisia panostuksia: lapsi oppii parhaiten liikkumalla yhdessä ja seuraamalla huoltajien hyvää esimerkkiä turvallisesta liikennekäyttäytymisestä.

Tässä selvityksessä kuvataan tuloksia liikenneturvan tekemästä kyselystä, jossa alle kouluikäisten lasten huoltajilta kysyttiin suhtautumista erilaisiin liikenneturvallisuusteemoihin. Tuloksia hyödynnetään perheille suunnattujen materiaalien, tuotteiden ja viestinnän kehittämisessä. Kaikki kyselyyn vastanneet yli 2000 huoltajaa ansaitsevat lämpimän kiitoksen osallistumisestaan lasten liikenneturvallisuuden kehittämiseen.

Suuret kiitokset liikenneturvalaisille, jotka ovat olleet mukana selvityksen suunnittelussa ja toteuttamisessa: Petra Ruonakoski, Leena Pöysti, Meeri Sorjonen, Leena Piippa, Ari-Pekka Elovaara ja Elias Ruutti. Kiitos myös muille kyselyn toteuttamisessa tukeneille liikenneturvalaisille.

Helsingissä elokuussa 2023

Ida Maasalo ja Marja Pakarinen

Sisällysluettelo

Tiivistelmä	3
Alkusanat.....	4
1 Johdanto.....	6
1.1 Lasten liikennekasvatus ja huoltajien esimerkin merkitys.....	6
1.2 Lasten turvallinen kuljettaminen.....	7
1.2.1 Lasten vanhempien kuljettajakäyttäytyminen.....	7
1.2.2 Lasten turvalaitteet	9
1.3 Ammattilaisten tuki perheille liikenneturvallisuusasioissa.....	10
2 Menetelmät	11
2.1 Kyselyn toteuttaminen ja osallistujat	11
2.2 Kyselyn rakenne ja sisältö	14
2.3 Tulosten analysointi	14
3 Tulokset	16
3.1 Näkemykset liikenneturvallisuudesta	16
3.1.1 Näkemykset liikenneturvallisuudesta, liikennekasvatuksesta ja huoltajien esimerkistä.....	16
3.1.2 Minkä ikäisenä lapsen on hyvä osata liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita?.....	18
3.1.3 Mistä saadaan tietoa lasten liikenneturvallisuudesta	18
3.2 Näkemykset ja kokemukset alle kouluikäisen lapsen kuljettamisesta autossa	19
3.2.1 Vastaukset väittämiin lasten kuljettamisesta	19
3.2.2 Riskialtistoiminta kuljettajana, kun kyydissä joko on tai ei ole lapsimatkustaja.....	22
3.2.3 Mitkä tekijät vaikuttavat lapsen turvaistumisen hankintaan	24
3.2.4 Näkemykset siitä, mitkä tekijät edistäisivät lasten turvallista kuljettamista	25
3.3 Laki turvaistumisesta ja Liikenneturvan turvaistuinsuositus	27
3.4 Alle kouluikäinen lapsi pyörii itse: huoltajien näkemyksiä liikenneturvallisuusaiheista	30
3.4.1 Näkemykset turvallisesta pyöräilystä ja sen harjoittelusta	30
3.4.2 Mitä lapsen tulisi osata ennen itsenäisen pyöräilyn aloittamista	31
3.4.3 Miten tarpeellisenä kypärän käyttö nähdään eri tilanteissa.....	32
3.5 Millaisten tekijöiden takia alle kouluikäinen lapsi ei pyörii itse	35
3.6 Näkemykset yhteistyöstä varhaiskasvattajien kanssa liikennekasvatuksessa.....	36
3.6.1 Näkemykset ja kokemukset yhteistyöstä liikennekasvatusasioissa varhaiskasvattajien kanssa....	36
3.6.2 Millaiset liikenneturvallisuusasiat varhaiskasvattajien tulisi ottaa puheeksi	38
3.7 Miten perheessä oleva erityistä tukea vaativa lapsi on vaikuttanut turvalliseen liikkumiseen liikenteessä?	39
4 Johtopäätökset	40
4.1 Liikennekasvatus ja hyvänä roolimallina toimiminen	40
4.2 Lasten kuljettaminen autossa	41
4.3 Pyöräilytaito nähdään tärkeänä	42
4.4 Liikennekasvatuksen toteuttaminen yhteistyössä huoltajien ja ammattilaisten välillä	43
4.5 Huomioitavia tekijöitä tulkitessa selvityksen tuloksia.....	44
4.6 Yhteenveto tärkeimmistä havainnoista	44
Lähteet	46
Liite 1	49
Liite 2	51

1 Johdanto

Lasten turvallisuus on kaikkien aikuisten vastuulla, mutta erityisesti lasten huoltajilla on merkittävä rooli lasten liikenneturvallisuuden edistäjinä. Huoltajien vastuulla on varmistaa, että lapsia kuljetetaan turvallisesti autolla ja pyörällä sekä turvata, että pienet lapset liikkuvat liikenteessä turvallisesti. Suomessa vuosina 2013–2022 on kuollut liikenteessä 28 iältään 0–6-vuotiasta lasta, joista reilu 70 % (n=20) kuoli auton matkustajana ja loput jalankulkijana (Jääskeläinen, 2023).

Sen lisäksi, että on tärkeää parantaa pienten lasten turvallisuutta, on myös hyvä muistaa, että varhaislapsuudessa luodaan perusta liikenteessä tarvittaville turvallisille toimintatavoille ja asenteille. Tämä perusta on tärkeä erityisesti teini-ikässä, jolloin riski on suuri (esim. Morrongiello ym., 2008). Huoltajien esimerkki liikenneturvallisuusasioissa ja aktiivinen rooli liikennekasvattajina ovat erittäin tärkeitä myös ennaltaehkäisevässä tarkoituksessa.

Tässä selvityksessä kartoitetaan alle kouluikäisten lasten huoltajien näkemyksiä ja kokemuksia eri liikenneturvallisuusteemoista. Vastauksia kerättiin kyselytutkimuksella. Selvityksen tuloksia hyödynnetään liikenneturvallisuustyössä lasten liikenneturvallisuuden edistämiseksi – esimerkiksi lapsiperheille ja heidän kanssaan työskenteleville ammattilaisille suunnattujen liikennekasvatustuotteiden ja -viestinnän kehittämisessä.

1.1 Lasten liikennekasvatus ja huoltajien esimerkin merkitys

Alle kouluikäiset lapset tarvitsevat aikuisen tukea ja valvontaa liikenteessä. Lapsen kykyyn toimia liikenteessä turvallisesti vaikuttavat biologinen kehitys ja kokemus liikenteestä (esim. Barton ym., 2012). Turvallinen liikennekäyttäytyminen edellyttää monia tekijöitä, kuten tarkkaavaisuutta, havainnointi- ja ennakointikykyä sekä motorisia taitoja. Lapsilla nämä kyvyt ovat vasta kehittymässä (Dunbar ym., 2001).

Tutkimusten mukaan lapset eivät vielä osaa hyvin arvioida, mihin liikenteessä tulee kiinnittää huomiota, mikä on vaara ja mikä ei (Foot ym., 1999). Lapsille on myös haasteellista hahmottaa autojen etäisyyttä, nopeutta ja sijaintia sekä arvioida tarkasti omaa nopeuttaan (esim. Zeedyk ym., 2002; Meir ym., 2015). Erityisesti turvallisten tienylityspaikkojen valinta ja tien ylittäminen onkin usein nuorelle lapselle haastavaa (Schwebel ym., 2014). Suomessa vuosina 2011–2020 tapahtuneista alle 15-vuotiaiden lasten jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista 12/18 tapahtui tienylitystilanteessa – onnettomuuksista viisi tapahtui suojatiellä ja seitsemän muualla kuin suojatiellä (Sihvola, 2022).

Säännöllinen harjoittelu edistää lapsen kykyä toimia turvallisesti liikenteessä, mutta tarvittava määrä harjoittelua ja yksilölliset erot aikuisten tason saavuttamiseksi ovat epäselviä (esim. Schwebel ym., 2019). Alle kouluikäisten lasten liikennekasvatuksessa on olennaista opettaa ja juurruttaa turvallisia toimintamalleja ja vaikuttaa asenteisiin. Tehokasta liikennekasvatusta on mahdollisimman säännöllinen ja johdonmukainen oikeassa liikenneympäristössä toiminen

(Dragutinovic & Twisk, 2006; Schwebel ym., 2014). Tähän lasten huoltajilla on hyvä mahdollisuus arjessa.

Aikuiset ovat tärkeitä roolimalleja lapsille (Bandura, 1977; Morrongiello & Barton, 2009). Erityisesti lasten huoltajilla on suuri vastuu siitä, millaista mallia he lapsilleen näyttävät niin liikennekäyttäytymisen kuin turvavarusteiden käytön suhteen (Morrongiello ym., 2008). Useissa tutkimuksissa on havaittu viitteitä siitä, että riskinotto ja onnettomuusriski periytyvät vanhemmilta lapsille (esim. Ferguson ym., 2001; Miller ym., 2010; Wilson ym., 2006; Taubman-Ben-Ari ym., 2015).

Kun lasten kanssa kuljetaan liikenteessä, on tärkeää kiinnittää heidän huomionsa olennaisiin kohtiin liikenneympäristössä ja keskustella kohdatuista liikennetilanteista (esim. Tolmie ym., 2005; Morrongiello & Barton, 2009). Pieniä lapsia on hyvä pitää kiinni kädestä, mutta hieman vanhemman lapsen on hyödyllistä antaa toimia itse liikenteessä, kun aikuinen seuraa vierestä (Barton ym., 2007). On tärkeä muistaa, että alle kouluikäisille lapsille voi olla vaikeaa muistaa monimutkaisia liikennesääntöjä ja he voivat suhtautua niihin ehdottomasti (Foot ym., 2006). Erityisesti lapset, joilla on erityistarpeita, ovat suuremmassa riskissä liikenteessä ja tarvitsevat siksi erityistä huomiota liikennekasvatuksen toteuttamisessa (O'Toole & Christie, 2019).

Myös perheen yhteiset pyöräilyretket ovat hyvä mahdollisuus turvallisten liikennetaitojen harjoitteluun. Cordovilin ym. (2022) mukaan suomalaislapset oppivat pyöräilemään jo keskimäärin 4,8-vuotiaana. Tämä tuo hyvät valmiudet turvalliseen pyöräilyyn liikenteessä. On kuitenkin hyvä muistaa, että turvallinen pyöräily liikenteessä vaatii monien kykyjen kypsymistä ja myös turvallista asennetta. Motorinen pyöräilytaito on yksi osa turvallista pyöräilyä ja puutteet siinä voivat heikentää myös havainnointi- ja ennakointikykyä liikenteessä. Schaeferin ym. (2008) mukaan lapsilla on taipumus priorisoida motorista tehtävää yli kognitiivisen tehtävän. Pyörän hallintaa onkin hyvä harjoitella aluksi turvallisessa paikassa ennen liikenteeseen siirtymistä. On myös hyvä muistaa, että pyörän selkään siirtyminen tuo vauhtia enemmän, jolloin aikaa havaintojen tekemiselle on vähemmän. Pienen lapsen kanssa pyöräillessä on hyvä suunnitella etukäteen lapsen taitotasoon sopivia reittejä.

1.2 Lasten turvallinen kuljettaminen

1.2.1 Lasten vanhempien kuljettajakäyttäytyminen

Sihvola (2022) tarkasteli Suomessa vuosina 2011–2020 tapahtuneita liikenneonnettomuuksia, joissa kuoli 0–14-vuotias lapsi. Tulosten mukaan lapsen kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa suurin osa lapsista matkusti henkilöautossa, kuljettaja oli yleensä oma vanhempi, onnettomuusmatkan tarkoitus oli yleisimmin vapaa-ajan matka ja ennen onnettomuutta ajettu matka-aika oli noin puolella kuljettajista alle 30 minuuttia.

Suomessa vuosina 2011–2020 tapahtuneissa onnettomuuksissa, joissa kuoli lapsimatkustaja, kuljettaja oli vain harvoin päihtynyt, mutta kuljettajista lähes joka kolmas (31 %) ajoi vähintään 10

km/t yli nopeusrajoituksen. Tutkijalautakuntien arvion mukaan joidenkin onnettomuuksien taustariskinä on voinut olla se, että lapsimatkustaja vaikutti kuljettajan keskittymiseen niin, että kuljettaja menetti ajoneuvon hallinnan kiinnittäessään huomiota lapseen (Sihvola 2022).

Myös kansainvälisten tutkimusten mukaan kolareihin, joissa on lapsimatkustajia mukana, liittyy harvemmin selkeää riskikäyttäytymistä, kuten kaahaamista tai päihteitä. , Ne myös tapahtuvat usein tavanomaisissa liikenneolosuhteissa valoisaan aikaan (Maasalo ym. 2016 & 2019, Kelley-Baker & Romano, 2014; Chen ym., 2005). Taubman-Ben-Arin ja Noyn kyselytutkimuksen (2011) mukaan 45 % vanhemmista raportoi ottaneensa vähemmän riskejä liikenteessä ensimmäisen lapsen syntymän jälkeen. Lisäksi yli puolet kyselyyn vastanneista vanhemmista ilmoitti, että kun heillä on lapsimatkustaja kyydissä, he välttävät osoittamasta aggressiota muita kuljettajia kohtaan (Taubman-Ben-Ari & Noy, 2011).

Vaikka lasten kanssa ajavat kuljettajat vaikuttavat välttävän selkeitä riskejä liikenteessä, tarkkaamattomuus vaikuttaa tutkimusten mukaan olevan heille tyypillisempi kolareiden taustatekijä verrattua muihin kuljettajiin (Maasalo, 2021). On esitetty, että kuljettajan keskittymistä liikenteeseen voi heikentää autossa oleva lapsimatkustaja (Koppel ym., 2011; Taubman-Ben-Ari & Noy, 2011; Maasalo, 2021). Erityisesti pieni itkevä vauva voi helposti siirtää kuljettajan huomion itseensä (Zeifman, 2001; Stutts ym., 2005).

Macyn ym. (2014) tutkimuksen mukaan vanhemmista 70 % oli ruokkinut lasta ja 40 % nostanut lapselta tippuneen lelun ajon aikana. Myös kännykän käyttö ajon aikana vaikuttaa olevan lasten kanssa ajaville kuljettajille melko tyypillistä: Macyn ym. (2014) tutkimuksen mukaan 75 % vanhemmista oli käyttänyt puhelinta viimeisen kuukauden aikana ja McDonaldin ym. (2018) tutkimuksen mukaan viimeisen kolmen kuukauden aikana puhelimeen oli puhunut ajon aikana noin puolet vanhemmista.

Tutkimukset viittaavat siihen, että autossa oleva toinen aikuinen laskee lasten kanssa ajavien kuljettajien riskiä aiheuttaen kuolemaan johtanut kolari (Maasalo, 2021). Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että toinen aikuinen voi kuljettajan sijaan hoitaa lasta ja siten mahdollistaa kuljettajan keskittymisen liikenteeseen. Toinen aikuinen autossa voi myös auttaa kuljettajaa pitämään sopivaa vireystilaa yllä ajon aikana.

Väsymys on usein tyypillistä pienten lasten vanhemmille (Badr & Zauszniewski, 2017). Äitien lisäksi myös isät voivat kärsiä väsymyksestä (esim. Gay ym., 2004). Väsymys nostaa onnettomuuden riskiä (Horne & Reyner, 1995). Tutkimusten mukaan erityisesti pienten lasten vanhemmilla väsymys vaikuttaa olevan tyypillistä ja onnettomuuksien taustatekijä (Sprajcer ym., 2022; Sprajcer ym. 2023; Maasalo ym., 2017). Malishin ym. (2016) tutkimuksen mukaan noin joka viides vanhemmista oli ajanut väsyneenä vähintään kerran viikossa. Sprajcer ym. (2023) tutkimuksen tulokset taas kertovat, että yli puolet äideistä oli ajanut vähintään joitakin kertoja väsyneenä viimeisen kuukauden aikana.

1.2.2 Lasten turvalaitteet

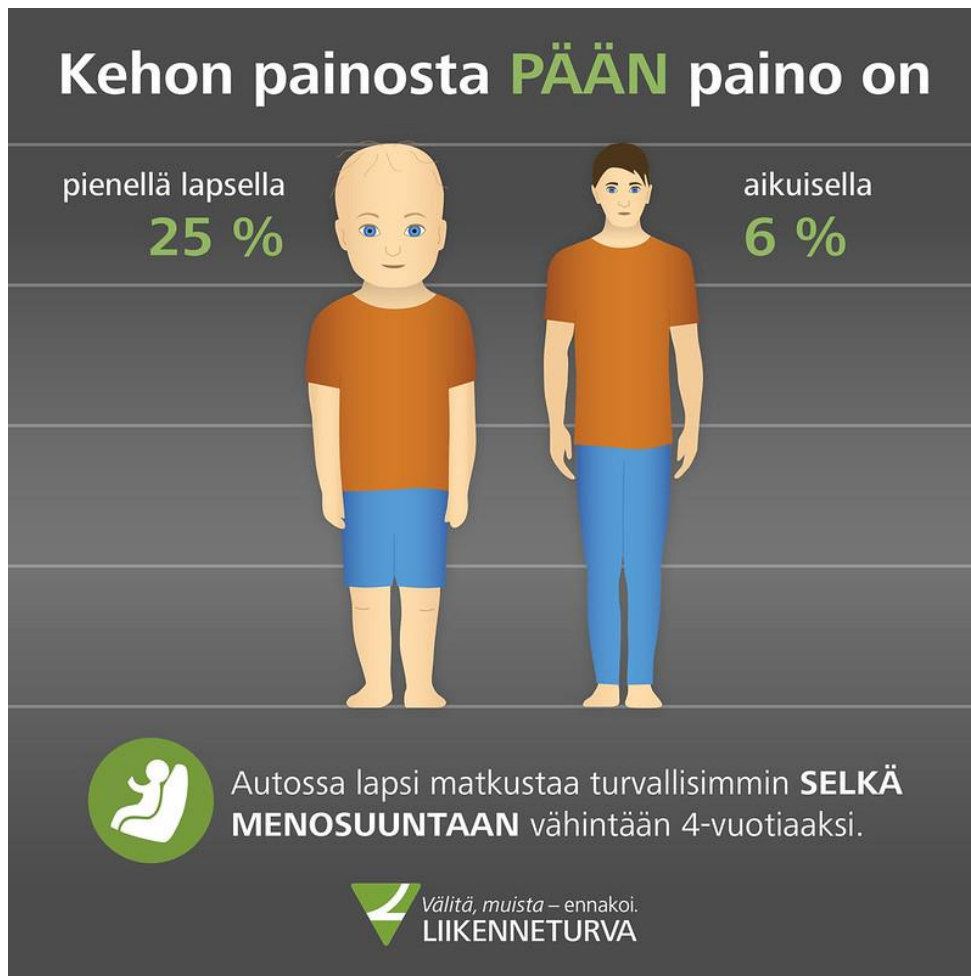
Kolareiden välttäminen on ensisijaista, mutta jos kolari kuitenkin tapahtuu, lapselle hyvää suojaa tarjoaa asianmukainen, oikein asennettu ja kiinnitetty turvaistuin. Suomessa vuosina 2011–2020 henkilöautossa kuolleista 0–4-vuotiaita lapsista 15/16 ja 5–9-vuotiaista lapsista 6/7 oli jokin turvalaite käytössä. Näistä 0–4-vuotiaista turvalaitetta käyttäneistä lapsista olisi voinut pelastua yhdeksän ja 5–9-vuotiaista yksi, jos heidän turvaistuimensa olisi ollut asianmukaisempi ja oikein asennettu (Sihvola, 2022). Myös kansainvälisten tutkimusten mukaan turvaistuinten väärinasennus on melko yleistä (esim. Cornelissen ym., 2021; Naess ym., 2013). Suomessa lasten liikennekuolemia tutkineet tutkijalautakunnat suosittelevatkin jatkamaan tiedotusta turvaistuinten oikeasta kiinnityksestä ja sopivan istuimen valinnasta sekä erityisesti selkä menosuuntaan matkustamisen tärkeydestä ja siitä, että lapset matkustaisivat ensisijaisesti aina takapenkillä (Sihvola 2022).

Suomessa tieliikennelaki velvoittaa, että alle 135 cm pitkien lasten on käytettävä turvalaitetta matkustaessaan autossa (Tieliikennelaki, 2018). Liikenneturvan turvaistuintensuositus (Liikenneturva, 2023) on lakia tiukempi ja sen tarkoituksena on kannustaa turvallisimpaan tapaan kuljettaa lapsia. Suosituksen keskeinen sisältö on:

- Lapsi matkustaa autossa selkä menosuuntaan asennetussa turvaistuimessa mahdollisimman pitkään, kuitenkin vähintään neljävuotiaaksi.
- Selkä menosuuntaan asennetun turvaistuimen paino- tai pituusrajan täytyttyä, käytetään turvavyöistuinta 150 cm pituuteen saakka.
- Turvallisin paikka lapselle on takaistuin.

Liikenneturvan turvaistuintensuositus perustuu siihen, että lapsilla on verrattuna aikuisiin suhteellisesti iso pää (**Kuva 1**), herkkä niska ja vammoille alttiimpi keho. Tutkimusten mukaan lapsille parasta suojaa tarjoaa selkä menosuuntaan kiinnitetty turvaistuin, joka jakaa kolarin voimat laajemmalle alueelle kehoa ja estää päätä retkahtamasta eteenpäin (Anderson & Peterson, 2023; Brolin ym., 2015). Kun selkä menosuuntaan asennettavan turvaistuimen pituus- tai painoraja ylittyy, parhaan suojan kasvavalle lapselle tarjoaa turvavyöistuin, joka ohjaa vyöt kulkemaan oikein ja suojaa myös sivusta (esim. Anderson ym., 2017; Brolin ym., 2015). Lapselle turvallisinta on tutkimusten mukaan istua takapenkillä (esim. Durbin ym., 2015).

Asianmukainen istuin on tärkeä muistaa myös lyhyillä matkoilla. Suurin osa onnettomuuksista tapahtuu lähellä kotia (Chen ym., 2005; Burdett ym., 2017). Turvaistuinten käyttö on tärkeää myös silloin, kun lapsi matkustaa muiden kuin huoltajien, esimerkiksi isovanhempien, kyydissä (Henretig ym., 2011). Samoin kuljettajan on aina tärkeää huolehtia matkustajiensa turvallisuudesta - myös muiden kuin omien lapsiensa.



Kuva 1. Autossa lapsi matkustaa turvallisemmin selkä menosuuntaan vähintään neljävuotiaaksi. Kuvan lähde: Liikenneturva.fi/Turvaistuin, josta löytyy myös lisää tietoa lasten turvalaitteista.

1.3 Ammattilaisten tuki perheille liikenneturvallisuusasioissa

Perheiden kanssa työskentelevillä ammattilaisilla, esimerkiksi neuvoloiden työntekijöillä ja varhaiskasvattajilla, on tärkeä rooli liikenneturvallisuusasioissa. Liikenneturvan vuonna 2022 julkaiseman selvityksen mukaan varhaiskasvattajat kokevat liikennekasvatuksen tehokkaimmaksi, kun se tapahtuu yhteistyössä perheiden kanssa (Maasalo, 2022). Selvityksen pohjana olleeseen kyselyyn vastanneista varhaiskasvattajista suurin osa myös näki, että erilaisten liikennekasvatusteemojen ottaminen puheeksi kuuluu heidän työhönsä. Kuitenkin vain noin joka kolmannen kyselyyn vastanneen varhaiskasvattajan toimipisteessä viestittiin huoltajille säännöllisesti liikennekasvatuksesta. Suurin osa varhaiskasvattajista kertoi huoltajalle, jos lapsi ei käytä pyöräilykypärää, mutta harvempi mainitsi huoltajan epäturvallisen liikennekäyttötymisen (Maasalo, 2022).

Tässä selvityksessä tutkittiin alle kouluikäisten lasten huoltajien näkemyksiä ja kokemuksia liikennekasvatuksesta ja -turvallisuudesta, lasten kuljettamisesta autolla, lasten kanssa pyöräilyä ja näkemyksistä yhteistyöstä varhaiskasvattajien kanssa liikennekasvatuksessa.

2 Menetelmät

2.1 Kyselyn toteuttaminen ja osallistujat

Kyselyn kohderyhmänä oli huoltajat, joilla on alle kouluikäinen lapsi perheessä. Kyselyyn kerättiin vastauksia ajalla 2.5.–19.6.2022. Kyselyä markkinoitiin Liikenneturvan toimesta pääasiassa sosiaalisessa mediassa. Kyselyyn vastanneiden ja yhteystietonsa jättäneiden keskuudesta arvottiin yksi pääpalkinnon voittaja ja 20 pienemmän palkinnon voittajaa. Pääpalkintona kyselyssä oli lasten pyörä (arvo noin 200 €) ja pienempinä palkintoina paketti, joka sisälsi heijastavan jumppapussin ja laadukkaat pyörän etu- ja takavalot sekä pyörän soittokellon (yhden paketin arvo oli noin 20 €). Kyselyssä ei kerätty henkilötietoja. Kyselyyn liittyvään arvontaan kerättiin yhteystiedot erillisellä lomakkeella.

Kyselyyn vastasi yhteensä 2135 lasten huoltajaa. Vastaajien taustatietoja on esitetty **Taulukossa 1**. Suurin osa vastaajista oli 25–44-vuotiaita naisia, jotka asuvat kaupungin lähiössä. Suurin osa vastaajista kertoi, että heidän lapsensa osallistuu säännöllisesti varhaiskasvatukseen. Vastaajista yli 90 %:lla perheen bruttotulot olivat yli 20 000 € vuodessa. Lähes 90 % perheessä oli 0–4-vuotiaita lapsia.

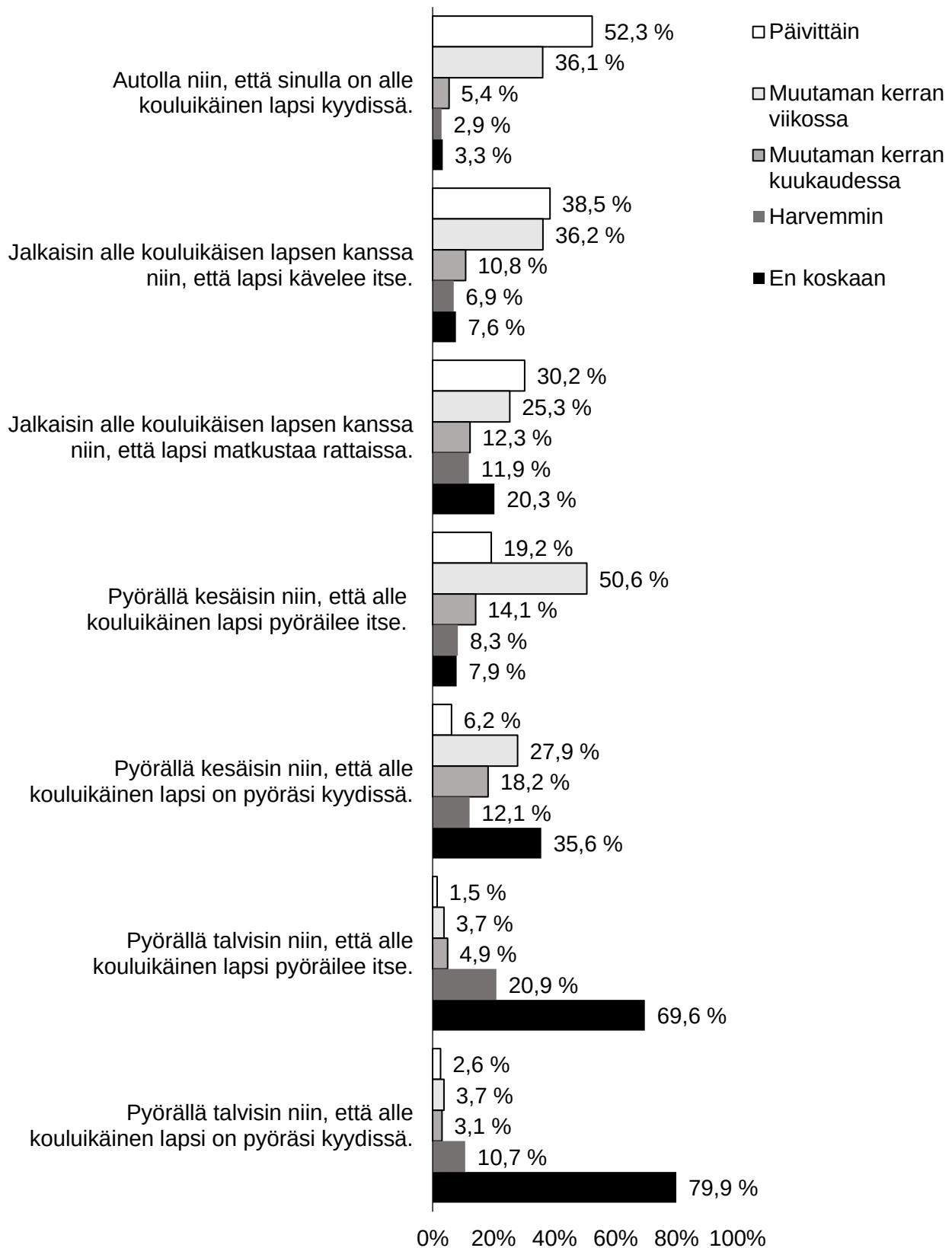
Vastaajilta myös kysyttiin, kuinka usein he liikkuvat eri kulkutavoin liikenteessä alle kouluikäisen lapsen kanssa. Tulokset tästä on esitetty **Kuvassa 1**. Kyselyyn vastanneista yli puolet liikkui alle kouluikäinen lapsi auton kyydissä päivittäin. Jalkaisin niin, että lapsi kävelee itse, liikkui päivittäin noin 40 %. Jalkaisin niin, että lapsi on rattaiden kyydissä, liikkui päivittäin 30 %. Kesäisin pyörällä lapsen kanssa niin, että lapsi pyöräilee itse, liikkui päivittäin noin 20 % ja muutaman kerran viikossa yli puolet. Harvempi vastaajista liikkui alle kouluikäisen lapsen kanssa pyörällä talvisin.

Vastaajien taustatietoja on esitetty tarkemmin **Liitteessä 1**. **Liitteessä 2** on esitetty vastaajien maakunnat.

Taulukko 1. Taustatietoja vastaajista. Vaihtoehtojen valintojen prosentuaalinen osuus. Vastaajien oli mahdollista valita useampi kuin yksi vaihtoehto.

Perheessä tietyn ikäinen lapsi (n=2132) ¹	0–4-vuotiaita lapsia	87,3 %
	5–9-vuotiaita lapsia	42,9 %
	10–17-vuotiaita lapsia	11,1 %
Lapsi osallistuu säännöllisesti varhaiskasvatukseen (n=2096)	Kyllä, päiväkodissa tai perhepäivähoidossa	76,0 %
	Kyllä, muualla	4,2 %
	Ei	19,7 %
Vastaajan sukupuoli (n=2128)	Nainen	91,9 %
	Mies	6,5 %
	Muu	0,3 %
	En halua vastata	1,3 %
Vastaajan ikä (n=2127)	alle 25-vuotias	5,2 %
	25–34-vuotias	56,3 %
	35–44-vuotias	35,8 %
	45–64-vuotias	2,4 %
	65-vuotias tai vanhempi	0,1 %
	En halua vastata	0,2 %
Vastaajan koulutus, luokiteltu (n=2103)	Peruskoulu, toinen aste, opisto	42,0 %
	Alempi korkeakoulututkinto	34,5 %
	Ylempi korkeakoulututkinto	23,5 %
Vastaajan ammatti, luokiteltu (n=1983)	Johtava asema, ylempi toimihenkilö, työntekijä	20,3 %
	Alempi toimihenkilö, työntekijä	56,7 %
	Työelämän ulkopuolella	22,9 %
Vastaajan perheen bruttotulot vuodessa (n=1958)	0–19 999 €	6,9 %
	20 000 € tai enemmän	93,1 %
Vastaajan asuinpaikan tyyppi (n=2132)	Keskikaupungilla	7,5 %
	Kaupungin lähiössä	50,3 %
	Kaupungissa, mutta harvaan asutulla alueella	12,3 %
	Maaseudun taajamassa	15,3 %
	Maaseutumaisessa ympäristössä	13,3 %
	En halua vastata	1,3 %

¹Vastaajien oli mahdollista valita useampi vaihtoehto.



Kuva 1. Kulkutavat alle kouluikäisen lapsen kanssa. Prosentuaalinen osuus vastaajista, jotka valitsivat tietyn vaihtoehdon.

2.2 Kyselyn rakenne ja sisältö

Kyselyyn vastaamiseen meni aikaa noin 10 minuuttia. Kysely koostui monivalinta- ja avoimista kysymyksistä. Tiettyjen kyselyn osa-alueiden kysymykset tulivat vastattavaksi vain, jos vastaaja valitsi tietyn vaihtoehdon taustatietokysymyksissä (**Taulukko 2**).

Taulukko 2. Kyselyn osa-alueet ja ehdot, joiden täytyttyä osa-alueen kysymykset näkyivät vastaajille. Osa-alueiden vastaajamäärät.

Kyselyn osa-alue	Millaisilla ehdoilla kyselyn osa-alueen sai vastattavaksi	Osa-alueen vastaajien lukumäärä
Taustatiedot	Ei ehtoja. Kysymykset esitettiin kaikille.	2135
Näkemykset liikenneturvallisuudesta yleisesti	Ei ehtoja. Kysymykset esitettiin kaikille.	2135
Näkemykset ja kokemukset alle kouluikäisen lapsen kuljettamisesta autossa	Vastattu kysymykseen ”Arvioi, kuinka usein liikut autolla niin, että sinulla on alle kouluikäinen lapsi kyydissä” jotain muuta, kuin ”En koskaan”.	2025
Laki turvaistuimista ja Liikenneturvan turvaistuin suositus	Ei ehtoja. Kysymykset esitettiin kaikille.	2135
Alle kouluikäinen lapsi pyöräilee itse: huoltajien näkemyksiä liikenneturvallisuusaiheista	Vastattu ”3–7-vuotias” kysymykseen: ”Minkä ikäisiä lapsia perheessäsi on?” ja lisäksi vastattu kysymykseen ”Arvioi, kuinka usein liikut pyörällä kesäisin niin, että alle kouluikäinen lapsi pyöräilee itse” jotain muuta, kuin ”En koskaan”.	1394
Millaisten tekijöiden takia alle kouluikäinen lapsi ei pyöräile itse	Vastattu ”3–7-vuotias” kysymykseen: ”Minkä ikäisiä lapsia perheessäsi on?” ja lisäksi vastattu ”En koskaan” kysymykseen ”Arvioi, kuinka usein liikut pyörällä kesäisin niin, että alle kouluikäinen lapsi pyöräilee itse.”	119
Näkemykset yhteistyöstä varhaiskasvattajien kanssa liikennekasvatuksessa	Vastattu ”Kyllä, päiväkodissa tai perhepäivähoidossa” kysymykseen ”Osallistuuko alle kouluikäinen lapsesi säännöllisesti varhaiskasvatukseen?”.	1594

2.3 Tulosten analysointi

Vastaustuloksia analysoitiin vastausvaihtoehdon valinneiden prosentuaalisten osuuksien kautta. Analyyseista poistettiin aina ensin puuttuvat arvot (osa henkilöistä ei vastannut kaikkiin kysymyksiin) ennen prosenttiosuuksien laskemista.

Joidenkin kysymyksien analysoinnissa vastausvaihtoehdot muunnettiin numeeriseen muotoon:

- Eri mieltä=1
- Jokseenkin/osittain eri mieltä=2
- Jokseenkin/osittain samaa mieltä=3
- Samaa mieltä=4

Tämän jälkeen tarkasteltiin myös eri kysymysten vastausvaihtoehtojen keskiarvoja ja -hajontaa. Joidenkin kysymysten kohdalla vastausvaihtoehtoja yhdistettiin selkeyden vuoksi niin, että vastaukset "Eri mieltä" ja "Jokseenkin eri mieltä" katsottiin viittaavan siihen, että vastaaja on eri mieltä väittämän kanssa. Vastaukset "Jokseenkin samaa mieltä" ja "Samaa mieltä" katsottiin viittaavan siihen, että vastaaja on samaa mieltä.

Tulososiossa asenteita omaa ja lapsen kypärän käyttöä kohtaan tarkasteltiin ristiintaulukoinnin avulla. Tätä analyysiä varten "En osaa sanoa", "Ei lainkaan tarpeellinen" ja "Jokseenkin tarpeellinen" yhdistettiin samaan kategoriaan: "Ei ole erittäin tarpeellinen". Tämän jälkeen tarkasteltiin, että kuinka iso prosentuaalinen osuus huoltajista, jotka eivät nähneet kypärän käyttöä itsellä erittäin tarpeelliseksi, näkivät kypärän kuitenkin erittäin tarpeelliseksi lapselleen. Tätä prosenttiosuutta verrattiin niiden huoltajien vastauksiin, jotka näkivät kypärän käytön erittäin tärkeäksi itselleen.

3 Tulokset

3.1 Näkemykset liikenneturvallisuudesta

3.1.1 Näkemykset liikenneturvallisuudesta, liikennekasvatuksesta ja huoltajien esimerkistä

Vastaajien näkemyksiä liikenneturvallisuudesta, liikennekasvatuksesta ja esimerkistä kartoitettiin väittämien avulla. Tulokset on esitetty **Taulukossa 3**.

Täysin samaa mieltä väittämien ”Oman turvallisen toiminnan perustelu on toimivaa liikennekasvatusta.” ja ”On tärkeää, että aikuiset näyttävät hyvää esimerkkiä lapsille liikenteessä.” oli yli 90 % vastaajista. Myös vastausten keskiarvo oli näissä kummassakin noin 3,9.

Yli 70 % vastaajista oli täysin samaa mieltä väittämistä: ”Vanhempien asenteet liikenneturvallisuutta kohtaan periytyvät usein lapsille.”, ”Lapsi oppii liikenteestä parhaiten siellä kulkiessa.” ja ”Perheessämme on tietoisesti pyritty harjoittamaan lapsen turvallisen liikkumisen taitoa.”. Vastausten keskiarvo oli kaikissa näissä väittämissä yli 3,5.

Täysin samaa mieltä väitteen ”Pidän itseäni hyvänä roolimallina jalankulkijana.” kanssa oli hieman vajaa 60 % vastaajista ja osittain samaa mieltä väitteen kanssa oli noin 39 % vastaajista. ”Harjoittelen lapseni kanssa turvallista liikkumista erilaisissa liikenneympäristöissä.” kanssa täysin samaa mieltä oli hieman yli puolet vastaajista ja osittain samaa mieltä hieman vajaa 40 % vastaajista.

”Liikenne on yksi suuremmista riskitekijöistä lapselleni.” -väitteen kanssa samaa mieltä oli hieman vajaa 90 % vastaajista. Väitteen ”Vanhemmat voivat tehdä vain vähän lasten liikenneturvallisuuden eteen.” kanssa samaa mieltä oli vain 6 % vastaajista ja tässä myös vastausten keskiarvo oli vain 1,4. (**Taulukko 3**)

Taulukko 3. Vastaukset kysymykseen ”Mitä mieltä olet seuraavista liikenneturvallisuutta koskevista väittämistä?”. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet, keskiarvo ja keskihajonta.

Väittämä	N	Täysin eri mieltä (1)	Osittain eri mieltä (2)	Osittain samaa mieltä (3)	Täysin samaa mieltä (4)	Täysin tai osittain samaa mieltä	Keskiarvo (hajonta)
Vanhempien asenteet liikenneturvallisuutta kohtaan periytyvät usein lapsille.	2122	1,0 %	1,2 %	24,9 %	72,9 %	97,8 %	3,70 (0,54)
Oman turvallisen toiminnan perustelu on toimivaa liikennekasvatusta.	2126	2,1 %	0,2 %	5,7 %	92,1 %	97,7 %	3,88 (0,49)
Pidän itseäni hyvänä roolimallina jalankulkijana.	2124	0,9 %	1,7 %	38,5 %	58,9 %	97,4 %	3,55 (0,58)
Lapsi oppii liikenteestä parhaiten siellä kulkiessa.	2126	1,3 %	1,9 %	23,4 %	73,5 %	96,8 %	3,69 (0,57)
On tärkeää, että aikuiset näyttävät hyvää esimerkkiä lapsille liikenteessä.	2127	3,1 %	0,1 %	0,8 %	95,9 %	96,8 %	3,90 (0,53)
Perheessämme on tietoisesti pyritty harjoittamaan lapsen turvallisen liikkumisen taitoa.	2125	1,2 %	2,3 %	21,3 %	75,2 %	96,5 %	3,71 (0,57)
Harjoittelen lapseni kanssa turvallista liikkumista erilaisissa liikenneympäristöissä.	2122	1,4 %	6,5 %	38,9 %	53,2 %	92,1 %	3,44 (0,68)
Liikenne on yksi suuremmista riskitekijöistä lapselleni.	2127	1,4 %	10,0 %	49,1 %	39,4 %	88,6 %	3,27 (0,69)
Vanhemmat voivat tehdä vain vähän lasten liikenneturvallisuuden eteen.	2123	65,9 %	28,0 %	4,9 %	1,1 %	6,0 %	1,41 (0,64)

3.1.2 Minkä ikäisenä lapsen on hyvä osata liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita?

Vastaajilta kysyttiin näkemyksiä siitä, minkä ikäisenä lapsen olisi hyvä osata erilaisia asioita liittyen liikenneturvallisuuteen ja liikenteessä toimimiseen (**Taulukko 4**). Yli 90 % vastaajista näki, että lapsen tulisi tietää 4–6-vuotiaana, että heijastinta on tärkeää käyttää pimeällä ja huolehtia kypärän käytöstä.

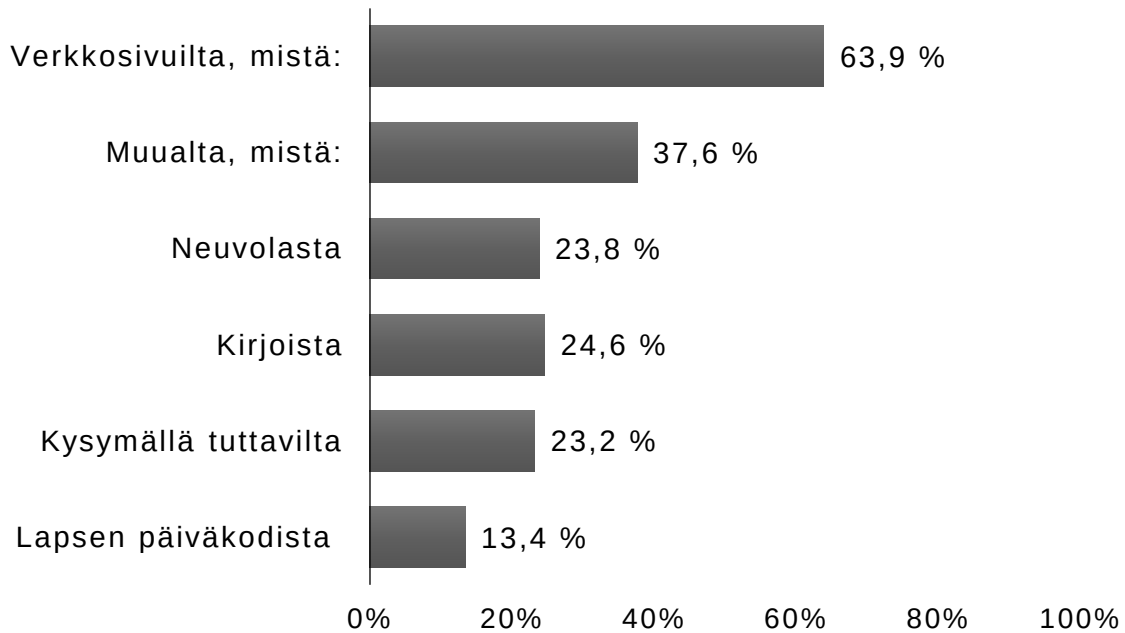
Lähes 90 % huoltajista vastasi, että lapsen tulisi osata kävellä itsenäisesti kouluun tai harrastuksiin 7–9-vuotiaana. Hieman harvempi, noin 71 %, näki, että lapsen tulisi osata pyöräillä itsenäisesti kouluun 7–9-vuotiaana (27 % näki, että 10–12-vuotiaana). Suurin osa vastaajista näki, että lapsen tulisi osata kävellä ja pyöräillä itsenäisesti liikenteessä kodin lähellä 7–9-vuotiaana.

Taulukko 4. Vastaukset kysymykseen ”Minkä ikäisenä lapsen on mielestäsi hyvä osata seuraavat asiat?”. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet.

Väittämä	N	4–6-vuotiaana	7–9-vuotiaana	10–12-vuotiaana	Yli 12-vuotiaana	En pidä taitoa tarpeellisena
Kävellä itsenäisesti liikenteessä kodin lähellä.	2126	31,0 %	67,6 %	1,1 %	0,1 %	0,0 %
Kävellä itsenäisesti kouluun tai harrastuksiin.	2129	1,0 %	88,5 %	9,9 %	0,4 %	0,3 %
Tietää, että heijastinta on tärkeää käyttää pimeällä.	2126	97,4 %	1,9 %	0,2 %	0,0 %	0,5 %
Pyöräillä itsenäisesti liikenteessä kodin lähellä.	2128	10,9 %	73,7 %	14,8 %	0,6 %	0,0 %
Pyöräillä itsenäisesti kouluun tai harrastuksiin.	2126	0,5 %	70,6 %	27,0 %	1,7 %	0,2 %
Huolehtia kypärän käytöstä pyöräillessä.	2129	90,8 %	7,6 %	1,0 %	0,3 %	0,3 %
Huolehtia, että pyörässä on asianmukaiset valot ja heijastimet.	2125	34,5 %	34,4 %	21,3 %	9,2 %	0,6 %
Osata antaa auton matkustajana kuljettajan keskittyä ajamiseen.	2125	67,7 %	24,3 %	4,8 %	1,2 %	2,0 %

3.1.3 Mistä saadaan tietoa lasten liikenneturvallisuudesta

Vastaajilta kysyttiin, mistä he saavat tietoa lasten liikenneturvallisuudesta. Tulokset on esitetty **Kuvassa 2**. Vastaajista yli 60 % sai tietoa verkkosivuilta (verkkosivuina vastaajat mainitsivat useimmiten Liikenneturvan verkkosivut, yleisesti googlettamisen ja myös somen). ”Muualta, mistä:” -vastauksissa nousivat pääasiassa Facebook ja erityisesti sen turvaistuinryhmä. Myös oma maalaisjärki mainittiin muutamassa vastauksessa. Neuvolasta, kirjoista ja tuttavilta kysymällä tietoa lasten liikenneturvallisuudesta sai yli 20 % vastaajista. Lasten päiväkodin tiedonlähteeksi mainitsi noin 13 % vastaajista.



Kuva 2. Vastaukset kysymykseen: ”Mistä saat tietoa lasten liikenneturvallisuudesta?”. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet. Vastaajien oli mahdollista valita useampi kuin yksi vaihtoehto.

3.2 Näkemykset ja kokemukset alle kouluikäisen lapsen kuljettamisesta autossa

3.2.1 Vastaukset väittämiin lasten kuljettamisesta

Vastaajia pyydettiin arvioimaan väittämiä liittyen lasten kuljettamiseen. Tulokset on esitetty **Taulukossa 5**. Lisäksi **Kuvassa 3** on esitetty tulokset yhdistäen täysin ja osittain samaa mieltä olevien osuudet.

Vastaajista 95 % oli täysin samaa mieltä väitteen ”En lähde ajamaan, jos kyydissä oleva lapseni ei ole asianmukaisessa turvalaitteessa.” kanssa, mutta väitteen ”Kun kuljetan autollani lapseni lisäksi muita lapsia (kavereita, sukulaisia), heillä on asianmukainen turvalaite käytössä.” kanssa täysin samaa mieltä olevien osuus oli pienempi (72,6 %). Täysin samaa mieltä väitteestä: ”Lapseni matkustaa/matkusti autossa selkä menosuuntaan vähintään neljävuotiaaksi.” oli 73 % vastaajista ja 89 % vastaajista oli täysin samaa mieltä väitteen ”Lapseni paikka autossa on takapenkillä.” kanssa. (**Taulukko 5**)

Turvalaitteen laadusta tai sopivuudesta lapselle oli tinkinyt lähes joka kymmenes vastaajista. Vastaajat eivät pääsääntöisesti nähneet lyhyttä matkaa tai sitä, että lapsi ei viihdy turvalaitteessa, syynä joustaa turvalaitteen käytöstä. Lähes kaikki vastaajat näkivät, että myös raskausaikana on tärkeää käyttää turvavyötä (vastausten keskiarvo 4,0). (**Kuva 3 ja Taulukko 5**)

Lapsimatkustaja voi joskus häiritä ajamista ja lisäksi erityisesti pienten lasten vanhemmat voivat olla väsyneitä lapsen unirytmistä johtuen. Samaa mieltä (osittain tai täysin) väitteen ”Olen ajanut

autoa niin väsyneenä, että se ei ole ollut turvallista.” kanssa oli lähes 40 % vastaajista. Väitteestä ”Minun on usein vaikea keskittyä ajamiseen kyydissä olevien lasten toiminnan takia.” samaa mieltä oli 16 % ja väitteestä ”Minun on helpompi keskittyä ajamiseen, jos autossa on lapseni lisäksi toinen aikuinen.” lähes 70 %. Noin 77 % vastaajista ajaa vastausten perusteella tavallista varovaisemmin kuljettaessaan lapsia. **(Kuva 3)**

Taulukko 5. Vastaukset lasten kuljettamista koskevista väittämistä. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet, keskiarvo ja keskihajonta.

Väittämä	N	Täysin eri mieltä (1)	Osittain eri mieltä (2)	Osittain samaa mieltä (3)	Täysin samaa mieltä (4)	Keskiarvo (hajonta)
Myös raskausaikana on tärkeää käyttää turvavyötä.	1998	0,1 %	0,1 %	1,1 %	98,7 %	3,98 (0,15)
En lähde ajamaan, jos kyydissä oleva lapseni ei ole asianmukaisessa turvalaitteessa.	1999	0,2 %	0,6 %	4,2 %	95,0 %	3,94 (0,28)
Lapseni paikka autossa on takapenkillä.	1999	0,4 %	1,4 %	10,4 %	87,9 %	3,86 (0,41)
Kun lapseni matkustaa jonkun toisen kyydissä, hänellä on asianmukainen turvalaite käytössä.	1999	0,1 %	2,4 %	12,3 %	85,3 %	3,83 (0,44)
Jos lasta tarvitsee hoitaa ajon aikana, tulee auto ensin pysäyttää.	1998	0,4 %	0,7 %	14,5 %	84,4 %	3,83 (0,42)
Lapseni matkustaa/matkusti autossa selkä menosuuntaan vähintään neljävuotiaaksi.	1994	6,5 %	7,3 %	13,0 %	73,2 %	3,53 (0,89)
Kun kuljetan autollani lapseni lisäksi muita lapsia (kavereita, sukulaisia), heillä on asianmukainen turvalaite käytössä.	1998	1,0 %	3,9 %	22,5 %	72,6 %	3,67 (0,60)
Ajan tavallista varovaisemmin kuljettaessani lapsia.	1999	6,0 %	17,2 %	38,9 %	38,0 %	3,09 (0,89)
Toivon, että lapseni on aikuisena samanlainen kuljettaja kuin itse olen.	1994	0,6 %	7,3 %	55,3 %	36,9 %	3,28 (0,62)
Minun on helpompi keskittyä ajamiseen, jos autossa on lapseni lisäksi toinen aikuinen.	1998	11,1 %	19,7 %	35,5 %	33,7 %	2,92 (0,99)
Olen ajanut autoa niin väsyneenä, että se ei ole ollut turvallista.	1999	36,2 %	25,6 %	28,9 %	9,3 %	2,11 (1,01)
Olen tinkinyt turvalaitteen laadusta tai sopivuudesta lapselle taloudellisten syiden takia.	1998	78,8 %	12,3 %	7,9 %	1,0 %	1,31 (0,66)
Minun on usein vaikea keskittyä ajamiseen kyydissä olevien lasten toiminnan takia.	1995	43,9 %	40,1 %	15,5 %	0,6 %	1,73 (0,74)
Asianmukaisen turvalaitteen käytöstä voi joutua, jos lapsi ei viihdy turvalaitteessa.	1998	82,4 %	13,2 %	4,0 %	0,5 %	1,22 (0,53)
Jos matka on lyhyt, lapseni ei tarvitse käyttää turvalaitetta.	1998	92,8 %	4,8 %	2,1 %	0,4 %	1,10 (0,39)



Kuva 3. Näkemykset lasten kuljettamisesta autossa. Samaa mieltä (osittain tai täysin) olevien prosentuaalinen osuus.

3.2.2 Riskialtistointi kuljettajana, kun kyydissä joko on tai ei ole lapsimatkustaja

Vastaajia pyydettiin arvioimaan heidän omaa toimintaansa viimeisenä kuukautena olleilla automaatoilla, jolloin he olivat toimineet kuljettajina. Erikseen pyydettiin arvioimaan matkoja, jolloin kyydissä oli lapsimatkustaja ja jolloin kyydissä ei ollut lapsimatkustajia. Vastaajien arvioitavana oli myös se, kuinka usein he ovat syöttäneet lasta tai nostaneet lapselta tippuneen lelun ajon aikana sekä kuinka usein he ovat jättäneet lapsen turvalaitteen käyttämättä.

Taulukossa 6 on esitetty tulokset prosentuaalisina osuuksina ja **Kuvassa 4** on esitetty niiden vastaajien prosentuaaliset osuudet yhteensä, jotka vastasivat tiettyyn kysyttyyn tekijään joko ”Muutaman kerran” tai ”Useimmiten”. Tulokset on esitetty erikseen vastauksille, jossa arvioitiin ajamista ilman lasta ja lapsen kanssa.

Tulokset viittaavat siihen, että lasten kanssa ajavat kuljettajat käyttäytyvät harvemmin riskialttiisti liikenteessä verrattuna siihen, kun he ajavat ilman lapsia. Suuttumuksen osoittaminen toisille tienkäyttäjille, ylinopeuden ajaminen, liikennesääntöjen rikkominen, puhelimen käyttö¹ ja väsyneenä ajaminen oli tulosten mukaan yleisempää ajettaessa ilman lasta verrattuna siihen, että kyydissä oli lapsi (**Kuva 4** ja **Taulukko 6**). Viimeisen kuukauden aikana päihtyneenä tai ilman turvavyötä ajamisesta kertoneiden osuus oli hyvin pieni kummassakin ryhmässä.

Vaikka riskikäyttäytyminen lapsimatkustaja kyydissä oli vähäisempää kuin ilman lapsimatkustajaa, oli se kuitenkin melko yleistä. Lähes puolet vastaajista oli viimeisen kuukauden aikana käyttänyt puhelinta ajon aikana tai ajanut ylinopeutta ainakin muutaman kerran myös lapsimatkustaja kyydissä. Lisäksi yli 40 % vastaajista oli osoittanut suuttumusta toisille tienkäyttäjille ja yli 30 % ajanut väsyneenä viimeisen kuukauden aikana lapsimatkustaja kyydissä vähintään muutaman kerran. Hieman vajaa joka kymmenes oli jättänyt vähintään muutaman kerran liikennesääntöjä noudattamatta lapsen kanssa ajaessa kuukauden aikana.

Lapsia ajon aikana oli syöttänyt noin 4 % ja noin 15 % oli nostanut lapselta tippuneita leluja vähintään muutamia kertoja viimeisen kuukauden aikana. Vastausten perusteella lähes kukaan (99 %) ei ollut jättänyt lapsen turvaistuinta käyttämättä viimeisen kuukauden aikana.

¹ Puhelimen käyttö ajon aikana hands-free-laitetta käyttäen ei ole kielletty laissa, eikä kyselyssä eritelty millaisesta puhelimenkäytöstä on kyse. Puhelimen käyttö kuitenkin nostaa riskiä ajaessa, vaikka hyödynnettäisiin hands-free-laitetta (esim. Islighami & Klein, 2009).



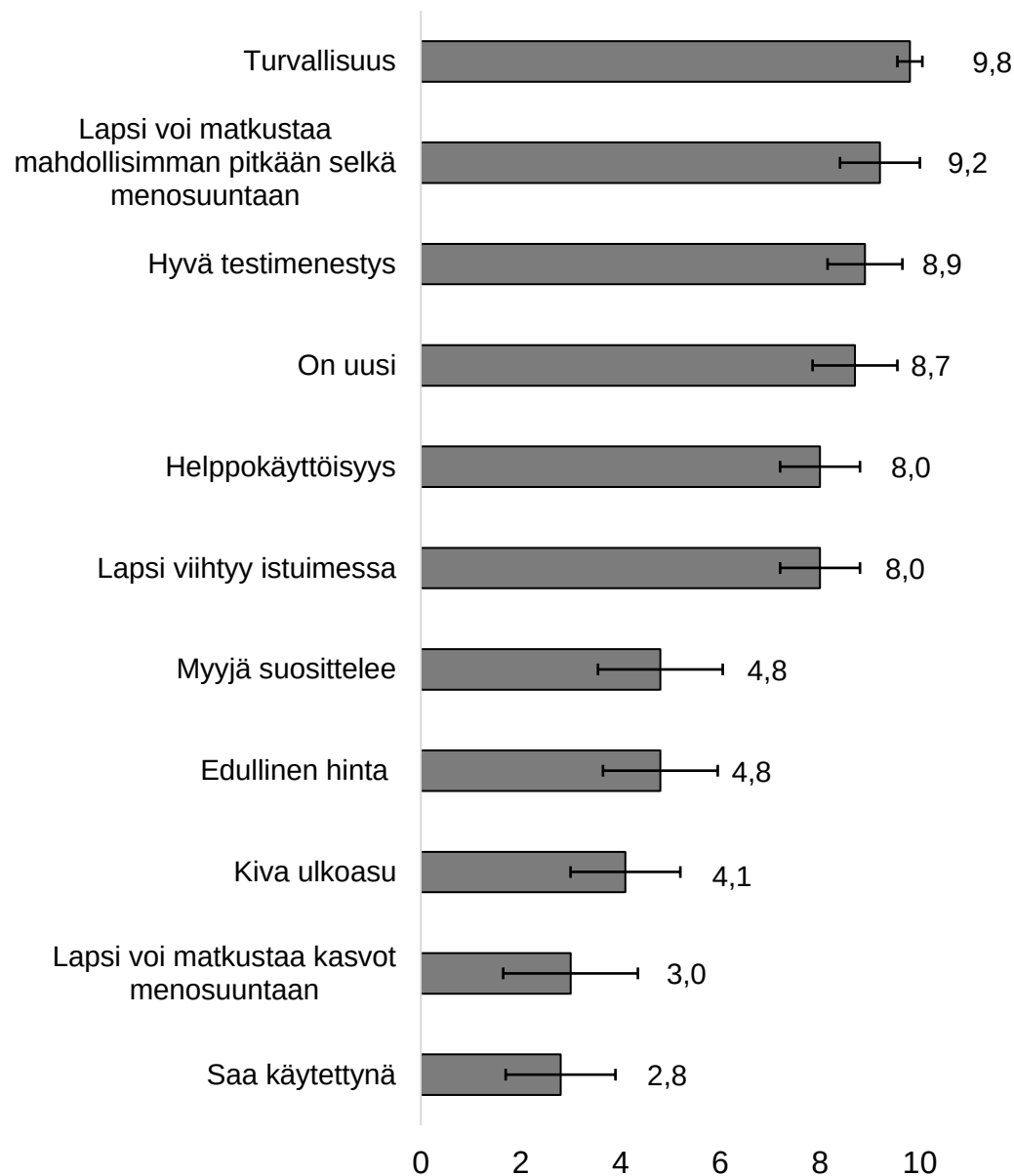
Kuva 4. Niiden vastaajien prosentuaaliset osuudet yhteensä, jotka vastasivat tiettyyn tekijään joko "Muutaman kerran" tai "Useimmiten". Eriksien lapsen kanssa ja ilman lasta ajatut matkat viimeiseltä kuukaudelta, jolloin vastaaja toimi kuljettajana.

Taulukko 6. Vastaukset kysymyksestä, jossa pyydettiin kertomaan, kuinka usein on toiminut tietyllä tavalla viimeisen kuukauden aikana olleilla matkoilla, jolloin on ajanut autoa ja kyydissä joko on ollut lapsimatkustaja tai ei ole ollut lapsimatkustajaa.

Kuinka usein olet toiminut esitetyllä tavalla	N	En ikinä	Muutaman kerran	Useimmiten
Lapsimatkustaja kyydissä				
Osoittanut suuttumusta toiselle tienkäyttäjälle.	1996	57,5 %	40,8 %	1,7 %
Käyttänyt puhelinta auton ollessa liikkeellä.	1993	53,4 %	43,5 %	3,1 %
Jättänyt noudattamatta liikennesääntöjä.	1991	91,0 %	8,6 %	0,4 %
Ajanut ylinopeutta.	1996	52,3 %	45,2 %	2,5 %
Ajanut väsyneenä.	1991	67,2 %	31,5 %	1,3 %
Ajanut alkoholin tai muun päihteen vaikutuksen alaisena.	1995	99,9 %	0,1 %	0,0 %
Ajanut ilman turvavyötä.	1994	97,8 %	2,1 %	0,2 %
Syöttänyt lasta ajon aikana.	1991	96,4 %	3,5 %	0,1 %
Nostanut lapselta tippuneen lelun tms. ajon aikana.	1995	84,6 %	15,1 %	0,3 %
Jättänyt lapsen turvalaitteen käyttämättä.	1989	98,9 %	1,1 %	0,0 %
Ei lapsimatkustajaa kyydissä				
Osoittanut suuttumusta toiselle tienkäyttäjälle.	1992	37,4 %	55,7 %	6,9 %
Käyttänyt puhelinta auton ollessa liikkeellä.	1994	31,1 %	60,6 %	8,3 %
Jättänyt noudattamatta liikennesääntöjä.	1992	83,3 %	16,3 %	0,4 %
Ajanut ylinopeutta.	1992	36,2 %	57,8 %	6,0 %
Ajanut väsyneenä.	1993	58,4 %	39,9 %	1,7 %
Ajanut alkoholin tai muun päihteen vaikutuksen alaisena.	1992	99,9 %	0,1 %	0,0 %
Ajanut ilman turvavyötä.	1983	96,9 %	2,9 %	0,2 %

3.2.3 Mitkä tekijät vaikuttavat lapsen turvaistuimen hankintaan

Vastaajia pyydettiin arvioimaan asteikolla 1–10, kuinka tärkeitä erilaiset tekijät ovat hankittaessa lasten turvalaitetta autossa kuljettamiseen? (1= ei ollenkaan tärkeä, 10= hyvin tärkeä). Tulokset on esitetty **Kuvassa 5**. Kuten siitä näkee, vastaajat näkivät hyvin tärkeiksi tekijöiksi istuinta hankkiessaan, että se on turvallinen (vastausten keskiarvo 9,8), että lapsi voi matkustaa mahdollisimman pitkään selkä menosuuntaan (keskiarvo 9,2), hyvä testimenestys (keskiarvo 8,9) ja että istuin on uusi (keskiarvo 8,7). Myös helppokäyttöisyys ja lapsen viihtyminen istuimessa nähtiin tärkeiksi tekijöiksi (keskiarvo 8,0 kummassakin). Vastausten keskiarvo myyjän suosittelulle ja istuimen edulliselle hinnalle oli kummallekin 4,8. Vastausten perusteella ei kovinkaan tärkeiksi tekijöiksi vastaajat näkivät istuimen kivan ulkoasun (keskiarvo 4,1), lapsen mahdollisuuden matkustaa kasvot menosuuntaan (keskiarvo 3,0) ja istuimen saamisen käytettynä (keskiarvo 2,8).



Kuva 5. Vastaukset kysymykseen: ”Arvioi asteikolla 1–10 kuinka tärkeitä seuraavat tekijät ovat, kun hankit lasten turvalaitetta autossa kuljettamiseen? (1= ei ollenkaan tärkeä, 10= hyvin tärkeä)”. Palkit kuvaavat keskiarvoa ja virhepalkit keskihajontaa.

3.2.4 Näkemykset siitä, mitkä tekijät edistäisivät lasten turvallista kuljettamista

Kyselyssä esitettiin erilaisia tekijöitä, jotka voisivat edistää lasten turvallista kuljettamista ja pyydettiin vastaajia valitsemaan, mitkä heistä edistäisivät lasten turvallista kuljettamista. Tulokset on esitetty **Kuvassa 6**. Vastaajista yli 80 % näki lasten turvallista kuljettamista edistävänä tekijänä tehokkaamman viestinnän vanhemmille. Noin 68 % vastaajista valitsi poliisin tehokkaamman valvonnan ja suuremmat sakot sekä sen että asianmukaista tietoa olisi paremmin vanhempien saatavilla turvallista kuljettamista edistäviksi tekijöiksi. Vanhempien kouluttamisen ja motivoinnin valitsi noin 57 % vastaajista ja tiukemman lain tasan puolet. Myös kustannustekijät näki tärkeänä melko usea: halvemmat turvaistuimet valitsi vajaa puolet ja edullisemmat uudet autot vajaa

kolmannes vastaajista kuljettamisen turvallisuutta edistävinä tekijöinä. Turvaistuimien yksinkertaisemmat käyttöohjeet edistäisivät turvallisuutta noin joka neljännen vastaajan mielestä.

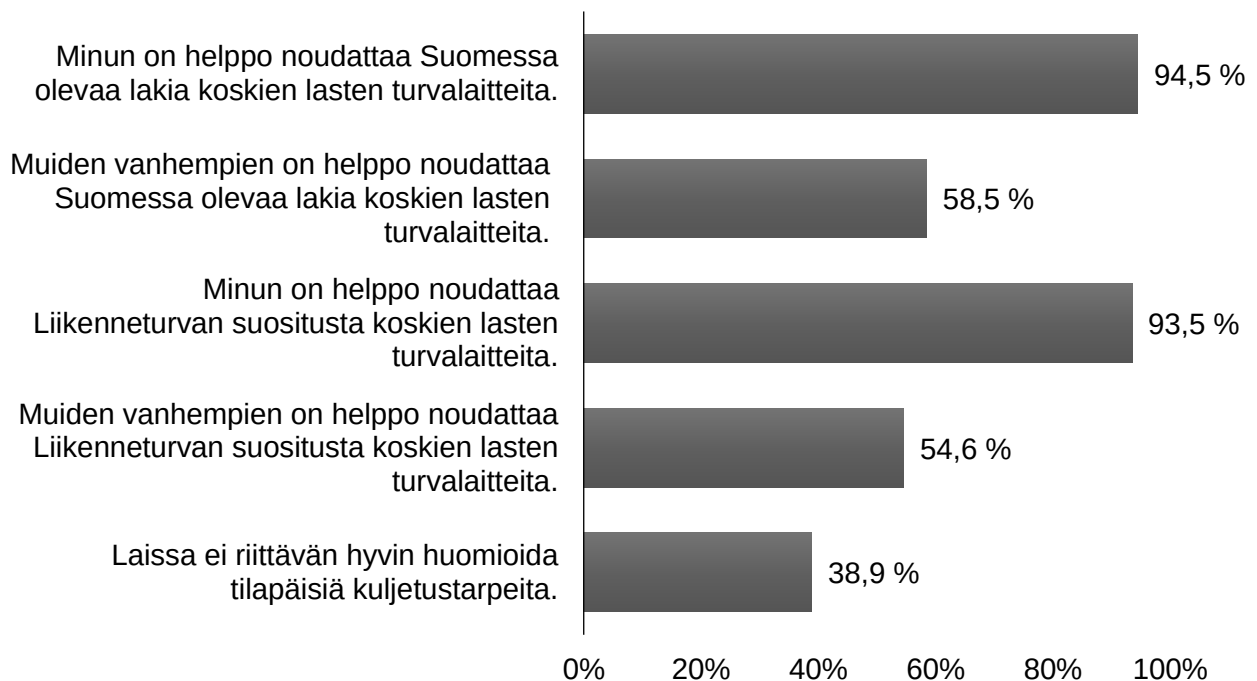


Kuva 6. Vastaukset kysymykseen: ” Mikä edistäisi mielestäsi lasten turvallista kuljettamista? ” (n=1999). Kuvassa on esitetty prosentuaaliset osuudet vastaajista, josta valitsivat tietyn vaihtoehdon. Vastaajien oli mahdollista valita useampi kuin vaihtoehto.

”Jokin muu, mikä” -valinneiden avoimissa vastauksissa nousivat erityisesti seuraavat toiveet ja tekijät lasten turvallisen kuljettamisen edistämiseksi:

- Neuvoloissa tulisi jakaa tietoa ja materiaalia – mielellään myös hyvissä ajoin jo raskausaikana, kun hankitaan istuinta.
- Tulisi olla saatavilla selkeät ohjeet huomioitavista asioista valittaessa turvaistuinta.
- Erilaiset tilanteet olisi hyvä huomioida ilman syylistämistä.
- Turvaistuinten myyjien vastuu ja kouluttaminen niin, että he osaavat kertoa, mitä suositellaan ja mihin suositukset perustuvat.
- Tiedon jakaminen isovanhemmille.
- Tietoa ja vinkkejä turvaistuimien helpompaan kiinnitykseen ja mahtumiseen autoihin (esim. kuinka kolme istuinta saa takapenkille).

Tämän jälkeen vastaajille esitettiin väittämiä lasten turvalaitteisiin liittyvästä laista ja Liikenneturvan turvaistuin suosituksesta. Tulokset on esitetty **Taulukossa 7** ja **Kuvassa 8**. Vastausten perusteella vastaajien näkemykset siitä, kuinka helppoa on noudattaa lakia tai turvaistuin suositusta ovat huomattavasti positiivisemmat koskien itseä kuin verrattuna muihin vanhempiin. Vastaajista samaa mieltä (osittain tai täysin samaa mieltä) väitteestä ”Minun on helppo noudattaa Suomessa olevaa lakia koskien lasten turvalaitteita.” oli noin 95 %, kun väitteestä ”Muiden vanhempien on helppo noudattaa Suomessa olevaa lakia koskien lasten turvalaitteita.” samaa mieltä oli vain 59 %. Samoin väitteestä ”Minun on helppo noudattaa Liikenneturvan suositusta koskien lasten turvalaitteita.” samaa mieltä oli 94 %, kun taas samasta väitteestä koskien muita vanhempia samaa mieltä oli vain 55 %. Väitteestä ”Laissa ei riittävän hyvin huomioida tilapäisiä kuljetustarpeita.” samaa mieltä oli 40 % vastaajista.

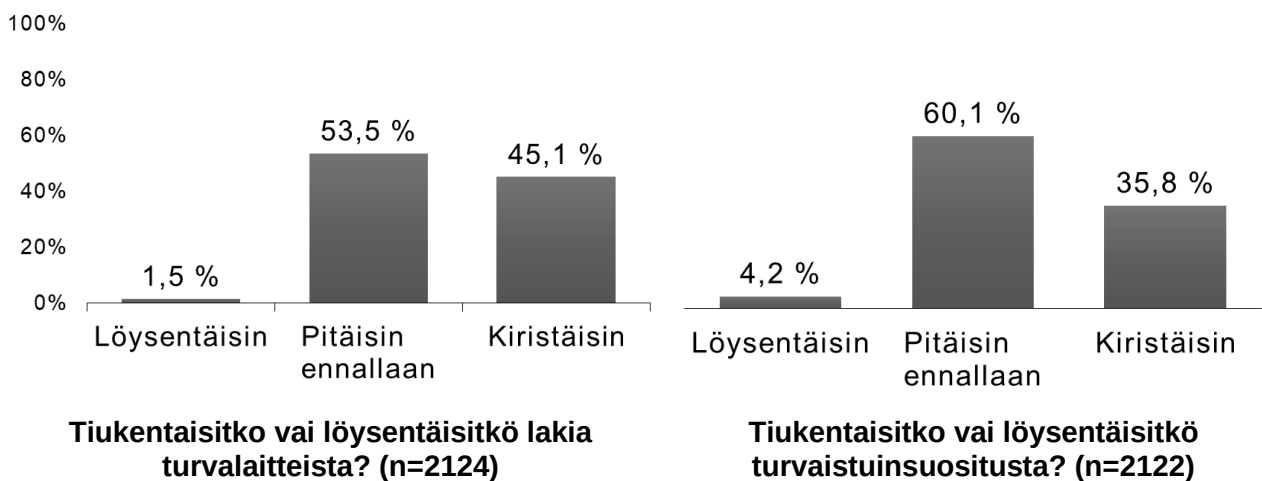


Kuva 8. Väittämät lasten turvalaitteisiin liittyvästä laista ja turvaistuin suosituksesta. Tietyn väittämän kanssa samaa mieltä (osittain tai täysin) olleiden prosentuaaliset osuudet yhteensä.

Taulukko 7. Väittämät lasten turvalaitteisiin liittyvästä laista ja turvaistuinsuosituksesta. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet.

Väittämä	N	En osaa sanoa	Täysin eri mieltä	Osittain eri mieltä	Osittain samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Minun on helppo noudattaa Suomessa olevaa lakia koskien lasten turvalaitteita.	2125	0,6 %	2,7 %	2,2 %	10,9 %	83,6 %
Muiden vanhempien on helppo noudattaa Suomessa olevaa lakia koskien lasten turvalaitteita.	2122	10,7 %	3,6 %	27,2 %	34,1 %	24,4 %
Laissa ei riittävän hyvin huomioida tilapäisiä kuljetustarpeita.	2125	22,3 %	19,9 %	18,9 %	28,0 %	10,9 %
Minun on helppo noudattaa Liikenneturvan suositusta koskien lasten turvalaitteita.	2120	0,6 %	1,7 %	4,1 %	14,6 %	78,9 %
Muiden vanhempien on helppo noudattaa Liikenneturvan suositusta koskien lasten turvalaitteita.	2122	15,2 %	4,2 %	26,0 %	34,6 %	20,0 %

Tämän jälkeen vastaajia pyydettiin arvioimaan, tiukentaisivatko vai löysentäisivätkö he lakia tai turvaistuinsuositusta. Vastaukset on esitetty **Kuvassa 9**. Vastaajista 45 % kiristäisi lakia ja 36 % kiristäisi turvaistuinsuositusta. Vain noin 2 % vastaajista löysentäisi lakia ja 4 % löysentäisi turvaistuinsuositusta.



Kuva 9: Vastaukset kysymyksiin: Löysentäisitkö vai kiristäisitkö lakia turvalaitteista tai turvaistuinsuositusta. Kuvassa on esitetty prosentuaaliset osuudet vastaajista, josta valitsivat tietyn vaihtoehdon.

3.4 Alle kouluikäinen lapsi pyöräilee itse: huoltajien näkemyksiä liikenneturvallisuuksaiheista

Luvun 3.5. kysymykset liittyvät pyöräilyyn. Ne esitettiin vain niille vastaajille, jotka olivat vastanneet, että heidän perheessään on 3–7-vuotias lapsi ja lisäksi he olivat vastanneet kysymykseen ”Arvioi, kuinka usein liikut pyörällä kesäisin niin, että alle kouluikäinen lapsi pyöräilee itse.” jotain muuta, kuin ”En koskaan”. Näitä henkilöitä oli yhteensä 1394, mutta heistä kaikki eivät vastanneet kaikkiin kysymyksiin.

3.4.1 Näkemykset turvallisesta pyöräilystä ja sen harjoittelusta

Vastaajille esitettiin väittämiä pyöräilyyn ja pyöräilykasvatukseen liittyen. Tulokset on esitetty **Taulukossa 8**.

Täysin samaa mieltä väitteestä ”Lapselle on jatkossa hyötyä siitä, että hän hallitsee pyöräilyn hyvin.” oli jopa 99,8 % (ka 3,9). Väitteestä ”Pyöräilytaito on mielestäni tärkeä taito. Harjoittelen lapsen kanssa pyörällä ajamista.” täysin samaa mieltä oli myös suurin osa: 85,5 % (ka 3,84). Suurin osa vastaajista myös huolehti, että lapsella on sopiva ja oikein säädetty kypärä sekä sopivan kokoinen ja hyvässä kunnossa oleva pyörä.

Vain 27 % vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että heidän lapsensa tietää missä saa pyörällä saa ajaa (ka 3,02). Noin 10 % vastaajista koki, että ei itse tunne pyöräilyn liikennesääntöjä hyvin (ka 3,28). Täysin samaa mieltä väitteestä ”Kun pyöräilen lapsen kanssa, olen hyvä roolimalli turvalliseen pyöräilyyn.” oli 78 % vastaajista (ka 3,76). Väitteestä ”Osaan arvioida lapseni kykyä turvalliseen pyöräilyyn.” täysin samaa mieltä oli vain puolet vastaajista (ka 3,45). **(Taulukko 8)**

Taulukko 8. Väittämät pyöräilyyn liittyen. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet, keskiarvo ja keskihajonta.

Väittämä	N	Täysin eri mieltä (1)	Osittain eri mieltä (2)	Osittain samaa mieltä (3)	Täysin samaa mieltä (4)	Osittain tai täysin samaa mieltä	Keski-arvo (hajonta)
Lapselle on jatkossa hyötyä siitä, että hän hallitsee pyöräilyn hyvin.	1386	0,1 %	0,1 %	6,2 %	93,6 %	99,8 %	3,93 (0,26)
Huolehdin, että lapseni pyöräilykypärä on sopiva ja oikein säädetty.	1389	0,2 %	0,5 %	12,5 %	86,8 %	99,3 %	3,86 (0,38)
Pyöräilytaito on mielestäni tärkeä taito. Harjoittelen lapsen kanssa pyörällä ajamista.	1390	0,1 %	1,4 %	13,1 %	85,5 %	98,6 %	3,84 (0,41)
Annan lapselleni pyöräilystä liikkumismuotona myönteisen kuvan.	1384	0,2 %	1,3 %	14,5 %	84,0 %	98,5 %	3,82 (0,43)
Kun pyöräilen lapsen kanssa, olen hyvä roolimalli turvalliseen pyöräilyyn.	1387	0,1 %	1,6 %	20,6 %	77,6 %	98,3 %	3,76 (0,47)
Lapseni pyörä on sopivan kokoinen ja hyvässä kunnossa.	1390	0,5 %	1,4 %	19,6 %	78,4 %	98,1 %	3,76 (0,49)
Lapsen kanssa pyöräillessä valitsen mahdollisimman turvalliset reitit.	1390	0,1 %	1,7 %	22,8 %	75,3 %	98,1 %	3,73 (0,49)
Huolehdin, että pyöräilykypärää käytetään vain pyöräillessä, ei leikkiessä.	1391	0,5 %	1,8 %	13,9 %	83,8 %	97,7 %	3,81 (0,47)
Osaan arvioida lapseni kykyä turvalliseen pyöräilyyn.	1390	0,8 %	3,2 %	46,0 %	50,0 %	96,0 %	3,45 (0,60)
Olemme harjoitelleet, miten tiet ylitetään turvallisesti pyörällä.	1389	2,7 %	5,2 %	23,0 %	69,0 %	92,1 %	3,58 (0,71)
Tunnen itse pyöräilyn liikennesäännöt (esimerkiksi väistämissäännöt) hyvin.	1388	0,7 %	9,9 %	49,8 %	39,6 %	89,3 %	3,28 (0,67)
Ajotapani pyöräilijänä on sellainen, että joudun muita pyöräilijöitä epä-todennäköisemmin onnettomuuteen.	1385	11,5 %	10,2 %	45,2 %	33,1 %	78,3 %	3,00 (0,95)
Lapseni tietää missä pyörällä saa ajaa ja missä ei.	1389	3,9 %	17,9 %	50,8 %	27,4 %	78,2 %	3,02 (0,78)

3.4.2 Mitä lapsen tulisi osata ennen itsenäisen pyöräilyn aloittamista

Vastaajilta kysyttiin, mitä heidän mielestään lapsen tulisi osata ennen pyöräilyä liikenteessä.

Tulokset on esitetty **Taulukossa 9**. Lähes kaikki (noin 99 % vastaajista) näkivät erittäin tärkeäksi osata pyörän jarrujen käytön ja pysäyttämisen, ohjaamisen ja vauhdin säätelyn sekä pyöräilykypärän käytön. Lisäksi yli 90 % näki erittäin tärkeäksi osata toimia kävelijänä turvallisesti, jalkakäytävällä pyöräilyn ja tien ylityksen pyörää taluttaen.

Hieman harvemmat näkivät tärkeäksi osata pyörätiellä pyöräilyn (89 %), sanattoman viestinnän (57 %), tien ylityksen pyörällä (56 %), pyöräilyn ryhmässä (47 %) ja keskeisten pyöräilyyn liittyvien liikennesääntöjen osaamisen (87 %). Nämäkin tekijät suurin osa näki vähintään jokseenkin tärkeäksi osata.

Taulukko 9. Vastaukset kysymykseen: ”Ennen kuin lapsesi saa pyörällä liikenteessä itsenäisesti, kuinka tärkeää hänen on osata...” Taulukossa on esitetty tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet.

Tekijät	N	En osaa sanoa	Ei lainkaan tärkeää	Jokseenkin tärkeää	Erittäin tärkeää
Pyörän jarrujen käyttö ja pysäyttäminen	1390	0,1 %	0,0 %	0,5 %	99,4 %
Pyörän ohjaaminen ja vauhdin säätely	1386	0,1 %	0,0 %	0,7 %	99,2 %
Pyöräilykypärän käyttö	1390	0,2 %	0,0 %	0,9 %	98,8 %
Jalkakäytävällä pyöräily (kävelijöiden huomiointi)	1385	1,1 %	0,1 %	4,6 %	94,2 %
Toimia kävelijänä turvallisesti	1391	0,3 %	0,0 %	6,1 %	93,6 %
Tien ylitys pyörää taluttaen	1390	0,5 %	0,4 %	7,6 %	91,5 %
Pyörätiellä pyöräily	1389	1,7 %	0,0 %	8,9 %	89,3 %
Keskeiset pyöräilyyn liittyvät liikennesäännöt	1387	0,9 %	0,2 %	11,8 %	87,1 %
Sanaton viestintä (esim. käsimerkit ja soittokello)	1386	0,6 %	0,5 %	41,9 %	57,0 %
Tien ylitys pyörällä ajaen	1389	4,7 %	14,8 %	24,4 %	56,2 %
Pyöräily ryhmässä	1386	4,2 %	3,3 %	45,7 %	46,8 %

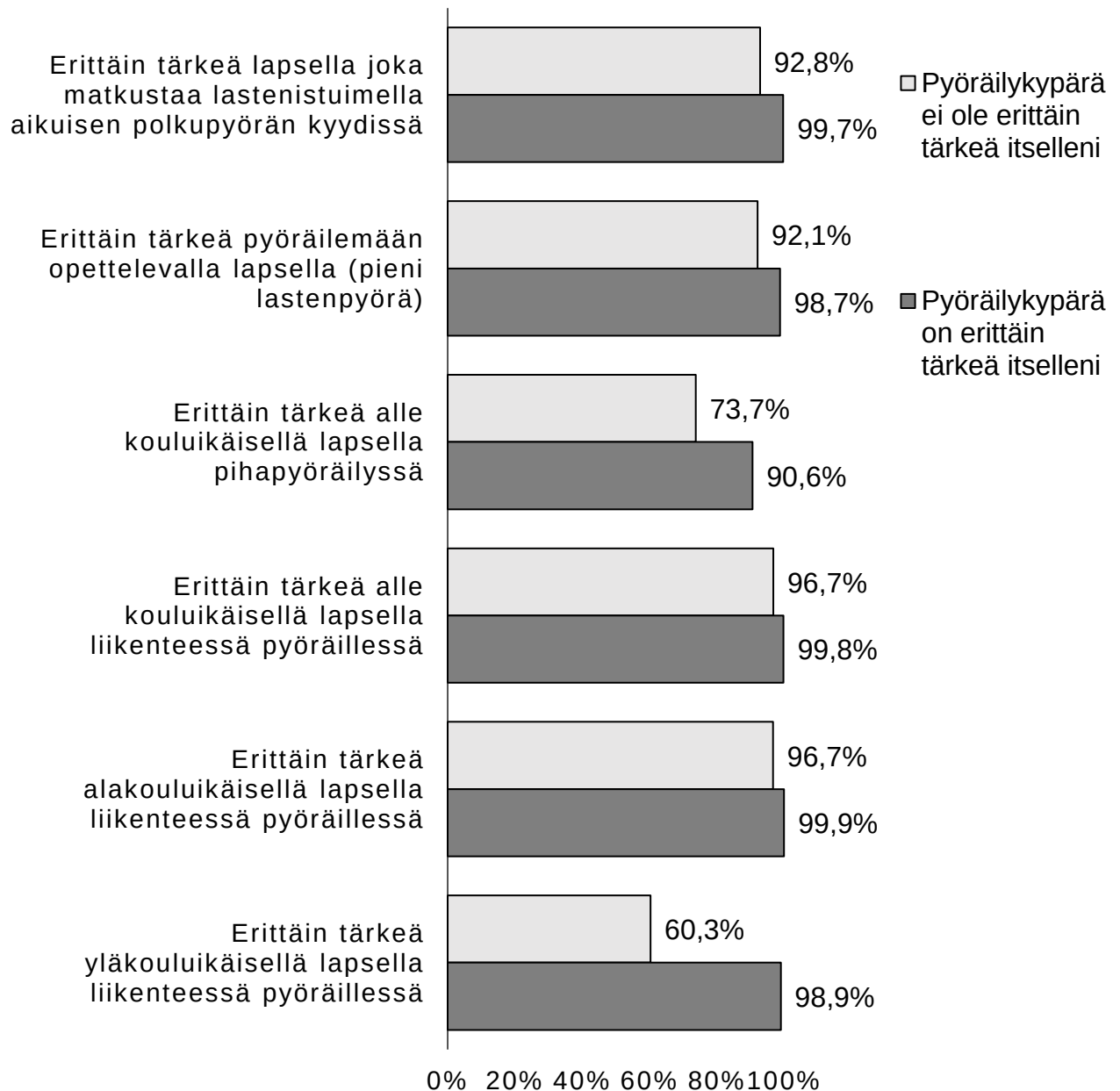
3.4.3 Miten tarpeellisenä kypärän käyttö nähdään eri tilanteissa

Vastaajilta kysyttiin, miten tarpeellisenä he pitivät pyöräilykypärän käyttöä erilaisissa tilanteissa. Tulokset löytyvät **Taulukosta 10**. Lähes kaikki vastaajat (noin 99 %) näkivät kypärän käytön erittäin tarpeelliseksi aikuisen pyörän kyydissä matkustavalla lapsella, alle kouluikäisellä ja alakouluikäisellä lapsella liikenteessä. Pihapyöräilyssä kypärän näki tärkeäksi vajaa 90 % vastaajista. Yläkouluikäisellä lapsella erittäin tarpeelliseksi kypärän näki noin 95 % ja vastaajan itsensä pyöräillessä noin 89 %.

Taulukko 10. Vastaukset kysymykseen: "Miten tarpeellisena pidät pyöräilykypärän käyttöä?"
Taulukossa on esitetty tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet.

Tilanteet	N	En osaa sanoa	Ei lainkaan tarpeellinen	Jokseenkin tarpeellinen	Erittäin tarpeellinen
Lapsella, joka matkustaa lastenistuinella aikuisen polkupyörän kyydissä.	1388	0,1 %	0,1 %	0,9 %	98,9 %
Pyöräilemään opettelevalla lapsella (pieni lastenpyörä).	1389	0,0 %	0,0 %	2,0 %	98,0 %
Alle kouluikäisellä lapsella pihapyöräilyssä.	1392	0,1 %	0,4 %	10,8 %	88,6 %
Alle kouluikäisellä lapsella liikenteessä pyöräillessä.	1385	0,0 %	0,0 %	0,6 %	99,4 %
Alakouluikäisellä lapsella liikenteessä pyöräillessä.	1385	0,0 %	0,0 %	0,4 %	99,6 %
Yläkouluikäisellä lapsella liikenteessä pyöräillessä.	1389	0,1 %	0,1 %	5,0 %	94,7 %
Itselläni liikenteessä pyöräillessä.	1391	0,4 %	0,8 %	9,8 %	89,1 %

Kiinnostuksena oli myös tarkastella, että jos kypärän käyttöä ei nähdä erittäin tärkeäksi itsellä, niin nähdäänkö asia samoin myös lapsen kohdalla. Tätä analyysiä varten "En osaa sanoa", "Ei lainkaan tarpeellinen" ja "Jokseenkin tarpeellinen" yhdistettiin samaan kategoriaan: "Ei ole erittäin tarpeellinen". Tulokset on esitetty **Kuvassa 9**. Siitä näkee, että jos huoltaja ei nähnyt pyöräilykypärää erittäin tärkeäksi itselle, se harvemmin nähtiin erittäin tärkeäksi yläkouluikäiselle lapsellekaan. Sama ilmiö oli nähtävissä muunkin ikäisten lasten kohdalla.



Kuva 9. Kuvassa on vertailussa vastaajat, jotka näkivät pyöräilykypärän erittäin tärkeäksi itsellä ja vastaajat, jotka eivät nähneet pyöräilykypärää erittäin tärkeäksi itsellä liikenteessä. Vertailut on tehty eri-ikäisille lapsille erikseen. Kuvassa on esitetty prosentuaaliset osuudet vastaajista, jotka valitsivat, että kypä on erittäin tärkeä tietyn ikäisellä lapsella.

3.5 Millaisten tekijöiden takia alle kouluikäinen lapsi ei pyöräile itse

Tämän luvun kysymyksissä kartoitettiin, mitkä tekijät vaikuttavat siihen, että lapsi ei pyöräile itse. Ne esitettiin vain niille huoltajille, jotka olivat vastanneet, että heidän perheessään on 3–7-vuotias lapsi ja lisäksi he olivat vastanneet ”En koskaan” kysymykseen ”Arvioi, kuinka usein liikut pyörällä kesäisin niin, että alle kouluikäinen lapsi pyöräilee itse.”. Näitä henkilöitä oli yhteensä 119.

Vastaukset on esitetty **Kuvassa 10**. Vastausten perusteella tyypillisimmät syyt olivat se, että pyöräily koettiin omalle lapselle liian vaikeaksi (66 %) ja että lapsen on vaikea pitää pyörä hallinnassa, kun hän pyöräilee (61 %). Vastaajista 39 % kertoi, että heidän lapsensa ei ole kiinnostunut pyöräilystä. Noin kolmanneksella tekijöitä olivat ne, että lapsella ei ole pyörää, kotiympäristö ei tue pyöräilyä tai lapsi pelkää pyöräilyä. Harvemmallalla syy siihen, että lapsi ei pyöräile itse, liittyi vastaajaan itseensä (ei osata pyöräilysääntöjä, on epävarma pyöräilijä tai ei tiedä, miten opettaa lapsi pyöräilemään).



Kuva 10. Vastaukset kysymykseen: ”Kerroit, että lapsesi ei pyöräile itse. Mitkä syyt vaikuttavat tähän?”. Prosentuaaliset osuudet niistä vastaajista, jotka vastasivat ”Vaikuttaa”. Muut vastausvaihtoehdot olivat: ”Ei vaikuta” ja ”En osaa sanoa” (3,4 % vastaajista valitsi tekijän ”Minulla ei ole pyörää” -kohdalla, muuten kukaan ei valinnut tätä).

3.6 Näkemykset yhteistyöstä varhaiskasvattajien kanssa liikennekasvatuksessa

Luvun 3.6 tulokset liittyvät kysymyksiin yhteistyöstä varhaiskasvattajien kanssa. Ne esitettiin vain niille huoltajille, jotka olivat vastanneet kysymykseen ”Osallistuuko alle kouluikäinen lapsesi säännöllisesti varhaiskasvatukseen?” ”Kyllä, päiväkodissa tai perhepäivähoidossa”. Näitä huoltajia oli yhteensä 1594.

3.6.1 Näkemykset ja kokemukset yhteistyöstä liikennekasvatusasioissa varhaiskasvattajien kanssa

Taulukossa 11 ja Kuvassa 11 on esitetty vastaukset väittämiin koskien yhteistyötä varhaiskasvattajien kanssa. Kuten **Kuvassa 11** näkee lähes kaikki vastaajat (98 %) olivat samaa mieltä (osittain tai täysin) väittämän ”Liikennekasvatus on tehokkainta, kun se tapahtuu yhteistyössä kodin ja varhaiskasvattajien välillä.” kanssa. Väittämän ”On tärkeää, että huoltajat saavat tukea liikennekasvatukseen varhaiskasvattajilta.” ja ”On hyvä, että varhaiskasvattajat pyrkivät vaikuttamaan perheen tapaan toimia liikenteessä.” kanssa samaa mieltä oli noin 93 % vastaajista. 37 % vastaajista oli vähintään osittain samaa mieltä siitä, että liikenneturvallisuudesta keskustellaan vanhempainilloissa ja muissa tapaamisissa ja 26 % oli samaa mieltä siitä, että varhaiskasvattajat viestivät liikenneturvallisuudesta säännöllisesti huoltajille.

Taulukko 11. Väittämät varhaiskasvattajien kanssa tehtävään yhteistyöhön liittyen. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet, keskiarvo ja keskihajonta.

Väittämä	N	Täysin eri mieltä (1)	Osittain eri mieltä (2)	Osittain samaa mieltä (3)	Täysin samaa mieltä (4)	Keskiarvo (hajonta)
Liikennekasvatus on tehokkainta, kun se tapahtuu yhteistyössä kodin ja varhaiskasvattajien välillä.	1592	0,8 %	1,0 %	17,1 %	81,0 %	3,78 (0,49)
On tärkeää, että huoltajat saavat tukea liikennekasvatukseen varhaiskasvattajilta.	1584	1,1 %	5,6 %	41,6 %	51,8 %	3,44 (0,65)
On hyvä, että varhaiskasvattajat pyrkivät vaikuttamaan perheen tapaan toimia liikenteessä.	1587	1,5 %	5,9 %	47,8 %	44,8 %	3,36 (0,66)
Liikennekasvatus on pääasiassa kodin tehtävä.	1592	2,7 %	12,9 %	53,3 %	31,1 %	3,13 (0,73)
Liikenneturvallisuudesta keskustellaan vanhempainilloissa tai muissa tapaamisissa.	1581	31,1 %	31,6 %	25,2 %	12,1 %	2,18 (1,00)
Varhaiskasvattajat viestivät huoltajille liikenneturvallisuudesta säännöllisesti.	1586	46,3 %	27,9 %	16,6 %	9,1 %	1,88 (0,99)



Kuva 11. Väittämät varhaiskasvattajien kanssa tehtävään yhteistyöhön liittyen. Samaa mieltä (osittain tai täysin) olevien prosentuaaliset osuudet.

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka usein heidän lapsensa on kertonut jostakin liikenneturvallisuusteemasta, jota on käsitelty päiväkotipäivän aikana ja kuinka usein heidän lapsensa on tuonut päiväkodista kotiin liikennekasvatusmateriaalia. Tulokset on esitetty **Taulukossa 12.**

Kukaan vastaajista vastannut näihin kysymyksiin ”Päivittäin”. Muutaman kerran kuukaudessa vastasi vain muutama. Vastaajista 27 % kertoi, että lapsi oli kertonut jostakin käsitellystä liikenneturvallisuusteemasta ja 19 % kertoi, että lapsi oli tuonut päiväkodista kotiin liikennekasvatusmateriaalia muutaman kerran vuodessa.

Taulukko 12. Vastaukset kysymyksiin siitä, kuinka usein lapsi on kertonut liikenneturvallisuusteemasta tai tuonut liikennekasvatusmateriaalia kotiin. Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet.

Kysymys	N	Ei koskaan	Muutaman kerran vuodessa	Muutaman kerran kuukaudessa	Päivittäin
Kuinka usein lapsesi on kertonut jostakin liikenneturvallisuusteemasta, jota on käsitelty päiväkotipäivän aikana?	1586	44,7 %	27,4 %	2,3 %	0,0 %
Kuinka usein lapsesi on tuonut päiväkodista kotiin liikennekasvatusmateriaalia?	1590	80,3 %	19,3 %	0,4 %	0,0 %

3.6.2 Millaiset liikenneturvallisuusasiat varhaiskasvattajien tulisi ottaa puheeksi

Vastaajilta kysyttiin millaisia liikenneturvallisuusriskejä varhaiskasvattajien tulisi ottaa puheeksi huoltajien kanssa. Tulokset on esitetty **Taulukossa 13**. Vastaajista 89 % näki, että varhaiskasvattajien tulisi ottaa puheeksi huoltajan kanssa aina, jos he näkevät, että lapsi ei käytä pyöräilykypärää. 82 % näki, että varhaiskasvattajan olisi hyvä puuttua, jos lapsella ei ole asianmukaista turvaistuinta. Vastaajista yli puolet näki, että varhaiskasvattajien olisi hyvä ottaa puheeksi, jos lapsella ei olisi heijastimia pimeällä, huoltaja itse ei käyttäytyisi turvallisesti liikenteessä tai lapsen pyörässä ei olisi asianmukaisia heijastimia tai valoja.

Taulukko 13. Vastaukset kysymykseen: ”Tulisiko mielestäsi varhaiskasvattajien ottaa puheeksi, jos he näkisivät seuraavia asioita?” Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet.

Syyt	N	Ei koskaan	Mahdollisesti	Aina
Lapsi ei käytä pyöräilykypärää.	1586	0,9 %	10,0 %	89,1 %
Lapsella ei ole asianmukaista turvaistuinta.	1586	1,6 %	16,0 %	82,4 %
Lapsella ei ole heijastimia pimeällä.	1589	1,5 %	38,3 %	60,2 %
Huoltaja itse ei käyttäydy turvallisesti liikenteessä.	1587	2,3 %	40,7 %	57,0 %
Lapsen pyörässä ei ole asianmukaisia heijastimia tai valoja.	1592	2,1 %	45,2 %	52,8 %

Vastaajilta kysyttiin myös, että oliko varhaiskasvattaja ottanut heidän kanssaan joitakin liikenneturvallisuusriskejä puheeksi. Tulokset on esitetty **Taulukossa 14**. Huoltajista vain harva vastasi, että varhaiskasvattajat olisivat puuttuneet johonkin liikenneturvallisuusriskiin (syystä tai ilman syytä). Hieman useampi kertoi, että varhaiskasvattaja ei ollut ottanut jotain tekijää puheeksi, vaikka olisi ollut syytä: 6 % vastaajista kertoi, että lasten heijastimien puutteen vuoksi, 3 % vastaajista pyörän heijastimien puutteen vuoksi ja noin 2 % vastaajista oman epäturvallisen käyttäytymisen takia tai lapsen asianmukaisen turvaistuimen käytön puutteen vuoksi.

Taulukko 14. Vastaukset kysymykseen: ”Onko varhaiskasvattaja ottanut puheeksi kanssasi jonkun seuraavista asioista?” Tietyn vaihtoehdon valinneiden prosentuaaliset osuudet.

Asiat	N	Ei koskaan, vaikka olisi ollut syytä	Ei koskaan, eikä ole ollut syytäkään	Joskus ja syystä	Joskus ja ilman syytä	En muista/ asia ei koske minua
Lapseni pyörässä ei ole asianmukaisia heijastimia tai valoja.	1587	3,3 %	75,0 %	0,5 %	0,1 %	21,0 %
Lapsellani ei ollut pyöräilykypäriä.	1588	0,9 %	82,1 %	0,3 %	0,1 %	16,6 %
Lapsellani ei ole heijastimia pimeällä.	1587	6,3 %	86,0 %	0,7 %	0,3 %	6,7 %
En käyttäytynyt itse turvallisesti liikenteessä.	1581	2,0 %	91,7 %	0,5 %	0,3 %	5,5 %
Lapsellani ei ollut asianmukaista turvaistuinta.	1582	1,5 %	93,5 %	0,2 %	0,1 %	4,7 %

3.7 Miten perheessä oleva erityistä tukea vaativa lapsi on vaikuttanut turvalliseen liikkumiseen liikenteessä?

Vastaajista 153 (7,2 %) vastasi, että perheessä on erityistä tukea vaativa lapsi (kyselyssä ei tarkemmin määriteltä, mitä tarkoitetaan erityistä tukea vaativalla lapsella). Vastaajilta myös kysyttiin, miten tämän on koettu vaikuttavan turvalliseen liikkumiseen liikenteessä. Vastauksissa nousivat erityisesti seuraavat:

- Liikkuminen koettiin usein haastavammaksi.
- Liikenteessä liikkuminen vaatii tarkkaa suunnittelua etukäteen.
- Sääntöjen muistaminen ja liikenteen huomioiminen hankalaa.
- Riskialttiita tilanteita ylivilkkauden sekä vaarantajun, keskittymiskyvyn ja tarkkaavaisuuden puutteiden takia.
- Kuulovamman takia erityisapua.
- Motoriikkahankaluudet tuovat haastetta pyöräilyyn.
- Erityislapsen kanssa liikkuminen vaatii aikuisen valvontaa ja kädestä kiinni pitämistä.
- Parkkipaikoilla liikkuminen vaatii aikuiselta tarkkaavaisuutta.
- Tarvitaan enemmän toistoja ja rauhallista harjoittelua. Tarvitaan ennakointia, aikaa, keskustelua ja lähellä oloa
- Ohjeiden selkeys, nopeus, kärsivällisyys erittäin tärkeitä.
- Enemmän tukea aikuisilta kuin muut ikäryhmän lapset.
- Joidenkin erityislapsien kanssa autoillessa ei voi käyttää ikäsuosituksen mukaisia istuimia.
- Automatkoilla yksin lasten kanssa matkustaessa stressaavia tilanteita, kun lapsi kokee olonsa epä mukavaksi.
- Osa vastaajista ei kokenut, että erityislapsen kanssa liikkuminen vaikuttaisi turvallisuuteen.

4 Johtopäätökset

Tässä selvityksessä tutkittiin kyselyn avulla, miten alle kouluikäisten lasten huoltajat suhtautuvat erilaisiin liikenneturvallisuuksiteemoihin. Saadut tulokset tarjoavat arvokasta tietoa, jota voidaan hyödyntää perheille suunnattujen tehokkaiden liikenneturvallisuuksituotteiden kehittämisessä. Tämä puolestaan auttaa parantamaan lasten liikenneturvallisuutta.

4.1 Liikennekasvatus ja hyvänä roolimallina toimiminen

Alle kouluikäiset lapset tarvitsevat vielä aikuisilta tukea ja valvontaa liikenteessä liikkueensa. Sekä biologinen kehitys että liikennekokemus vaikuttavat heidän turvalliseen toimintaansa (Barton ym., 2012). Lasten huoltajilla on keskeinen rooli sekä liikennetaitojen harjoittelussa että esimerkkinä toimimisessa liikenneturvallisuuksiasioissa. Turvallisten toimintatapojen kehittyminen ja asenteet ovat erityisen tärkeitä, kun lapsi alkaa liikkua itsenäisesti liikenteessä ja tulee teini-ikään (Taubman-Ben-Ari ym., 2015).

Tämän kyselyn tulosten mukaan lähes 90 prosenttia huoltajista oli sitä mieltä, että liikenne on yksi suurimmista riskitekijöistä lapselle. Tämä korostaa lapsiperheiden liikenneturvallisuuksuden edistämisen tärkeyttä. Huoltajat myös vaikuttavat ymmärtävän oman roolinsa tärkeyden lasten liikenneturvallisuuksuden edistämisessä, sillä väitteen ”Vanhemmat voivat tehdä vain vähän lasten liikenneturvallisuuksuden eteen.” kanssa samaa mieltä oli vain 6 prosenttia.

Huoltajat näkivät aikuisten esimerkin ja omien turvallisten toimintatapojen perustelun tehokkaana liikennekasvatuksena. Suurin osa huoltajista myös näki itsensä hyvänä roolimallina jalankulkijana. Vastausten perusteella suuressa osassa perheitä harjoiteltiin aktiivisesti turvallista liikkumista. Lapsen myös nähtiin oppivan liikenteestä siellä itse kulkiessaan, mikä on myös tutkimuskirjallisuuden pohjalta paras tapa oppia liikenneturvallisuuksudesta (esim. Schwebel ym., 2014).

Lähes kaikki huoltajat olivat sitä mieltä, että jo pienien, 4–6-vuotiaiden lasten tulisi tietää heijastimen tärkeys pimeällä liikkueessa ja huolehtia kypärän käytöstä pyöräillessä. Suurin osa oli myös sitä mieltä, että tämän ikäisellä lapsella tulee olla taito antaa kuljettajan keskittyä ajamiseen.

Huoltajista lähes 90 prosenttia arvioi, että 7–9-vuotiaiden tulisi pystyä kävelemään itsenäisesti koulu- ja harrastusmatkoilla. Lisäksi 71 prosenttia huoltajista katsoi, että tämän ikäiset lapset ovat valmiita pyöräilemään itsenäisesti kouluun ja harrastuksiin.

Kun huoltajat hakevat tietoa liikenneturvallisuuksudesta, verkkosivut mainittiin tärkeimpänä tiedonlähteenä, ja myös Facebookin keskusteluryhmät nousivat esiin. Tämä korostaa tarvetta tuottaa luotettavaa tietoa huoltajille verkossa myös jatkossa. Myös neuvolat, tuttavat ja lapsen päiväkotia nähtiin tärkeiksi väilyiksi saada tietoa lasten liikenneturvallisuuksudesta.

Hieman yli 7 prosenttia kyselyyn vastanneista huoltajista kertoi, että heillä on erityistä tukea vaativa lapsi perheessä. Näiltä huoltajilta kysyttiin, miten tämän on koettu vaikuttavan turvalliseen liikkumiseen liikenteessä. Vastauksissa nousi se, että liikkuminen koettiin usein haastavammaksi. Erityislapsen kanssa liikkuessa liikenteessä tarvitaan aikuiselta mahdollisesti enemmän ennakkointia, huolellisuutta ja kärsivällisyyttä. Liikennekasvatuksessa selkeät ohjeet ja toistot ovat usein tärkeitä.

4.2 Lasten kuljettaminen autossa

Suurin osa pienten lasten vakavista liikenneonnettomuuksista tapahtuu heidän ollessaan auton kyydissä (esim. Jääskeläinen, 2023). On tärkeää, että lasten huoltajat ovat tietoisia turvallisen kuljettamisen suosituksista ja noudattavat niitä kaikilla matkoilla.

Kyselyyn vastanneista huoltajista lähes 40 prosenttia kertoi ajaneensa autoa niin väsyneenä, että ei ollut kokenut ajamista turvalliseksi. Viimeisen kuukauden aikana noin joka kolmas huoltaja oli ajanut väsyneenä lapsi kyydissä ja yli 40 prosenttia oli ajanut väsyneenä ilman lasta kyydissä. Nämä ovat huomattavan korkeita lukuja ja viittaavat liikenneturvallisuusongelmaan, joka on myös aikaisemmissa tutkimuksissa todettu (Sprajcer ym., 2023; Maasalo, 2017). Esimerkiksi Sprajcer ym. (2023) kyselytutkimukseen vastanneista australialaisäideistä yli viidennes oli ajanut vähintään joitakin kertoja väsyneenä viimeisen kuukauden aikana. Tulokset osoittavat tarpeen lisätä huoltajien tietoisuutta virkeänä ajamisen tärkeydestä.

Selvityksen mukaan joka kuudes huoltaja koki usein vaikeuksia keskittyä ajamiseen kyydissä olevien lasten toiminnan takia. Tämä lisää onnettomuuden riskiä (Sihvola 2022; Maasalo, 2021). Huoltajista lähes 70 prosenttia kertoi, että heidän on helpompi keskittyä ajamiseen toisen aikuisen ollessa kyydissä, joka viittaa todennäköisesti siihen, että toinen aikuinen voi auttaa lasten hoidossa ajon aikana ja siten mahdollistaa kuljettajan keskittymisen ajamiseen. Huoltajia kannattaakin edelleen ohjeistaa huomioimaan, että autossa matkustavat lapset saattavat heikentää kykyä keskittyä liikenteeseen. Heitä voi kannustaa pohtimaan, miten omaa keskittymiskykyä ajamiseen voisi parantaa.

Tulosten mukaan huoltajille oli epätyypillisempää harjoittaa selkeää riskikäyttäytymistä lapsen kyydissä ollessa verrattuna tilanteisiin, joissa lapsi ei ollut mukana. Esimerkiksi suuttumusta osoitettiin toisille tienkäyttäjille vähemmän, puhelimen käyttö oli vähäisempää ja liikennesääntöjä noudatettiin hieman paremmin. Nämä tulokset ovat linjassa aikaisempien tutkimusten kanssa (Taubman-Ben-Ari & Noy, 2011; Maasalo 2021, Kelley-Baker & Romano, 2014).

Kyselyyn vastanneet huoltajat kertoivat autoillessaan käyttävänsä lapsillaan pääsääntöisesti Liikenneturvan suosituksen mukaisia turvalaitteita. Väittämästä ”Lapseni matkustaa/matkusti autossa selkä menosuuntaan vähintään neljävuotiaaksi” täysin samaa mieltä oli 73 prosenttia vastaajista, kun 13 prosenttia oli väittämästä osittain samaa mieltä. Tämä tulos jättää vielä parantamisen varaa- Tutkimusten mukaan lapsille parasta suojaa tarjoaa selkä menosuuntaan kiinnitetty turvaistuin (Anderson & Peterson, 2023; Brolin ym., 2015). Tulosten perusteella

turvalaitteen käytössä oli kuitenkin puutteita useammin silloin, kun kuljetettiin muita kuin omia lapsia.

Noin 9 prosenttia huoltajista ilmoitti joutuneensa tinkimään turvalaitteen laadusta tai sopivuudesta taloudellisista syistä. Myös lähes puolet vastaajista ilmoitti, että halvemmat turvaistuimet olisivat keino parantaa lasten turvallista kuljettamista. Edullisemmat uudet autot olivat turvallisuutta lisäävä tekijä lähes 30 prosentin mielestä. On tärkeää kehittää keinoja ja tuotteita, joilla tukea erilaisista lähtökohdista olevia perheitä liikenneturvallisuusasioissa.

Turvaistuimen hankinnassa turvallisuus nousee kyselyn tulosten perusteella kaikkein tärkeimmäksi valintakriteeriksi. Toiseksi eniten arvostetaan sitä, että lapsi voi matkustaa mahdollisimman pitkään selkä menosuuntaan. Hyvä testimenestys, on uusi, helppokäyttöisyys ja lapsen viihtyminen nähtiin myös tärkeiksi vastaajien joukossa.

Huoltajat katsovat, että lasten turvallista kuljettamista voitaisiin edistää tehokkaammalla viestinnällä vanhemmille sekä vanhempien kouluttamisella ja motivoinnilla. Asianmukaista tietoa tulisi olla paremmin saatavilla. Poliisin valvonta ja sakot koettiin myös tärkeinä keinoja vaikuttaa turvalliseen kuljettamiseen.

Kyselyyn vastanneet huoltajat kokivat sekä laki että Liikenneturvan suositus lasten turvalaitteista ovat heille helppoja noudattaa. Kuitenkin vastaajat näkivät, että muille huoltajille on vaikeampaa noudattaa lakia ja suositusta. Jopa 45 prosenttia huoltajista kannattaisi tiukempaa lainsäädäntöä turvalaitteisiin liittyen.

4.3 Pyöräilytaito nähdään tärkeänä

Lähes kaikki kyselyyn vastanneet huoltajat näkivät pyöräilytaidon tärkeäksi ja olivat sitä mieltä, että lapselle on jatkossa hyötyä, että hän hallitsee pyöräilyn hyvin. Vastaajat pitivät itseään myös yleisesti hyvänä roolimallina pyöräilyyn. Vastausten perusteella suurin osa huoltajista myös huolehti, että lapsen pyöräilykypärä on sopiva ja oikein säädetty sekä lapsen pyörä on oikean kokoinen ja hyvässä kunnossa.

Selvityksessä ilmeni, että vain noin puolet huoltajista oli täysin samaa mieltä siitä, että he osaavat arvioida lapsen kykyä turvalliseen pyöräilyyn hyvin. Reilu neljännes huoltajista oli täysin samaa mieltä siitä, että heidän lapsensa tietävät, missä saa pyöräillä ja missä ei. Huoltajista noin 10 prosenttia koki, ettei heillä ole hyvää tuntemusta pyöräilyn liikennesäännöistä. Tämän pohjalta on tärkeää jatkossa kehittää keinoja tukea perheitä turvallisessa pyöräilyssä, sen harjoittelussa ja lasten taitojen arvioinnissa.

Pyöräily tuo lisää vauhtia ja vaatii myös motorisia taitoja verrattuna kävelyyn. Vastausten perusteella yli 90 % huoltajista pitää erittäin tärkeänä, että lapsi hallitsee seuraavat taidot ennen itsenäistä pyöräilyä: pyörän hallinta, kuten jarrutus ja ohjaaminen, pyöräilykypärän käyttö, turvallinen toimiminen kävelijänä ja jalkakäytävällä pyöräily ottaen huomioon jalankulkijat, sekä tien

ylittäminen pyörää taluttaen. Huoltajien keskuudessa 15 prosenttia ei pitänyt kykyä pyöräillä tien yli lainkaan tärkeänä. Tämä voi johtua siitä, että huoltajat ohjaavat ensisijaisesti lasta ylittämään tien kävellen eivätkä halua kannustaa tien ylittämiseen pyörällä.

Selvityksen perusteella suurin osa huoltajista pitää pyöräilykypärän käyttöä tärkeänä sekä itselleen että lapselleen. Tulokset osoittavat kuitenkin selvästi, että jos huoltaja ei näe kypärän käyttöä tärkeänä omalle turvallisuudelleen, sitä ei yleensä nähdä myöskään tärkeänä lapsen turvallisuudelle. Tämä korostaa entisestään tarvetta painottaa pyöräilykypärän käytön hyötyjä huoltajille.

Niiltä 3–7-vuotiaiden lasten huoltajilta, jotka ilmoittivat, ettei heidän lapsensa pyöräile, kysyttiin, miksi näin on. Yleisin vastaus oli, että lapsi kokee pyöräilyn liian vaikeaksi ja että hänellä on vaikeuksia pitää pyörää hallinnassa. Lisäksi yli 30 % vastaajista mainitsi syiksi sen, ettei lapsi ole kiinnostunut pyöräilystä, hänellä ei ole pyörää tai kotiympäristö ei tue pyöräilyä. On tärkeää pohtia keinoja, joilla tukea perheitä niin, että yhä useampi lapsi pyöräilisi.

4.4 Liikennekasvatuksen toteuttaminen yhteistyössä huoltajien ja ammattilaisten välillä

Selvityksen mukaan huoltajat näkevät, että liikennekasvatus on tehokkainta, kun se toteutetaan yhteistyössä kodin ja varhaiskasvattajien välillä. Tämä on näkemys, jonka myös varhaiskasvattajat jakavat (Maasalo, 2022).

Huoltajat toivovat saavansa tukea varhaiskasvattajilta liikennekasvatukseen ja arvostavat sitä, kun varhaiskasvattajat pyrkivät vaikuttamaan perheen liikennekäyttäytymiseen. Huoltajat toivoisivat esimerkiksi, että varhaiskasvattajat ottaisivat puheeksi, jos huomaavat, että lapsella ei ole pyöräilykypärää pyöräillessä tai jos lapsella ei ole asianmukaista turvaistuinta autossa. Kuitenkin huoltajien vastauksista käy ilmi, että varhaiskasvattajat ottavat näitä asioita harvoin puheeksi. Liikenneturvan aiemmin varhaiskasvattajille suuntaaman kyselyn tulosten mukaan osa varhaiskasvattajista koki, että erilaisten liikennekasvatusteemojen ottaminen puheeksi kuuluu heidän työhönsä, mutta vain noin joka kolmannen kyselyyn vastanneen varhaiskasvattajan toimipisteessä viestittiin huoltajille säännöllisesti liikennekasvatuksesta (Maasalo, 2022). Huoltajien mukaan lapset kertovat kotona harvoin, että päiväkodissa olisi puhuttu liikenneturvallisuusasioista. Lapset myös toivat harvoin kotiin liikenneturvallisuusmateriaalia.

Nämä tulokset kannustavat jatkamaan varhaiskasvattajille suunnattujen liikenneturvallisuustuotteiden ja -koulutusten kehittämistä ja levittämistä edelleen, jotta ammattilaisten olisi entistä helpompaa tukea perheitä tehokkaammin.

4.5 Huomioitavia tekijöitä tulkitessa selvityksen tuloksia

Vastauksia kyselyyn kerättiin sosiaalisen median kautta, esimerkiksi Facebookin Turvaistuin-ryhmästä. Kyselyyn vastaaminen oli vapaaehtoista. On hyvä huomioida, että todennäköisesti kaikki huoltajat eivät ole kiinnostuneita vastaamaan Liikenneturvan kyselyyn. On siis mahdollista, että kyselyn vastaajajoukko on valikoitunut ja siihen vastasivat keskimäärin enemmän turvallisuusorientoituneet huoltajat.

Suurin osa kyselyyn vastanneista huoltajista oli naisia. Tällä voisi olla vaikutusta vastauksiin. Kuitenkin, kun sukupuolen vaikutusta vastauksiin analysoitiin, sillä ei havaittu olevan merkittävää vaikutusta tuloksiin.

Moni kyselyn kysymyksistä oli sellainen, että se voidaan ymmärtää eri lailla riippuen vastaajasta. Esimerkiksi väite ”Pidän itseäni hyvänä roolimallina jalankulkijana.”, voidaan nähdä eri lailla ja tällä voi olla vaikutusta vastauksiin. Lisäksi on tärkeää ottaa huomioon, että kyselytutkimuksen vastaukset ovat aina subjektiivisia eivätkä välttämättä täysin heijasta todellisuutta. Ihmisillä on taipumus korostaa hyviä toimintatapojaan ja peitellä huonoja.

4.6 Yhteenveto tärkeimmistä havainnoista

Tässä selvityksessä tutkittiin alle kouluikäisten lasten liikenneturvallisuutta ja huoltajien suhtautumista siihen. Selvityksen keskeisimpiä havaintoja saatujen vastausten pohjalta olivat:

- Huoltajat pitävät liikennettä yleisesti riskitekijänä lapsilleen.
- Huoltajat ymmärtävät oman merkityksensä lasten liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja näkevät esimerkillisen toiminnan tärkeänä liikennekasvatuksessa.
- Huoltajat näkevät, että lapset oppivat liikenneturvallisuudesta parhaiten itse liikenteessä toimiessaan, ja huoltajat myös harjoittelevat aktiivisesti liikenteessä lasten kanssa.
- Merkittävä osa huoltajista ajaa autoa väsyneenä, mikä on selkeä liikenneturvallisuusriski.
- Huoltajat kokevat joskus vaikeuksia keskittyä ajamiseen lasten toiminnan takia. Toinen aikuinen autossa parantaa kykyä keskittyä ajamiseen.
- Turvalaitteita käytetään yleensä suositusten mukaisesti omilla lapsilla, mutta vastaukset selkeä menosuuntaan kuljettamisesta jättävät vielä varaa parantaa.
- Turvalaitteiden käytössä oli useammin puutteita, kun kuljetettiin muita kuin omia lapsia.
- Pyöräilytaito ja sen harjoittelu nähdään tärkeäksi, mutta huoltajien tietämys pyöräilyn liikennesäännöistä ja kyky arvioida lapsen turvallista pyöräilyä kaipaavat parantamista.
- Jos huoltaja ei koe kypärän käyttöä tärkeäksi itselleen, hän ei välttämättä koe sitä niin tärkeäksi lapselleen –erityisesti, kun lapsi on yläasteikäisessä.
- Huoltajat toivovat tukea varhaiskasvattajilta liikennekasvatukseen ja arvostavat, kun varhaiskasvattajat vaikuttavat perheen liikennekäyttäytymiseen.
- Huoltajien mukaan tehokkaampi viestintä, huoltajien kouluttaminen ja motivointi sekä paremman tiedon saatavuus voivat edistää lasten turvallista kuljettamista.

- Verkkosivut, sosiaalinen media, neuvolat, tuttavat ja päiväkodit ovat huoltajille tärkeitä tiedonlähteitä liikenneturvallisuudesta.

Lasten huoltajilla on keskeinen rooli lasten liikenneturvallisuuden edistämisessä. Tämän selvityksen tulokset auttavat kehittämään entistä tehokkaampia liikenneturvallisuuustuotteita perheille ja heidän kanssaan työskenteleville ammattilaisille.

Lähteet

- Anderson, D. & Peterson, R. (2023) Rear-facing child safety seat effectiveness: evidence from motor vehicle crash data. *Injury Prevention*. <http://dx.doi.org/10.1136/ip-2022-044815>
- Badr, H. & Zauszniewski, J. (2017) Meta-analysis of the predictive factors of postpartum fatigue. *Applied Nursing Research*, 36, 122–127.
- Bandura, A. (1977) Social Learning Theory. Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- Barton, B., Schwebel, D. & Morrongiello, B. (2007) Brief report: Increasing children's safe pedestrian behaviors through simple skills training. *Journal of Pediatric Psychology*, 32(4), 475–480.
- Barton, B., Ulrich, T., & Lyday, B. (2012). The roles of gender, age and cognitive development in children's pedestrian route selection. *Child: Care, Health and Development*, 38(2), 280–286.
- Benedetti, M., Klinich, K. D., Manary, M. A., & Flannagan, C. A. (2020). *Factors affecting child injury risk in motor-vehicle crashes* (No. 2019-22-0008). SAE Technical Paper.
- Brolin, K., Stockman, I., Andersson, M., Bohman, K., Gras, L. & Jakobsson, L. (2015) Safety of children in cars: A review of biomechanical aspects and human body models. *IATSS research*, 38(2), 92–102.
- Burdett, B., Starkey, N., & Charlton, S. (2017) The close to home effect in road crashes. *Safety Science*, 98, 1–8.
- Chen, I., Durbin, D., Elliott, M., Kallan, M. & Winston, F. (2005). Trip characteristics of vehicle crashes involving child passengers. *Injury Prevention*, 11(4), 219–224.
- Cordovil, R., Mercê, C., Branco, M., Lopes, F., Catela, D., Hasanen, E., Laukkanen, A., Tortella, P., Fumagalli, G., Sa, C., Jidovtseff, B., Zeuwts, L., De Meester, A., Bardid, F., Fujikawa, R., Veldman, S., Zlatar, S. & Estevan, I. (2022). Learning to cycle: a cross-cultural and cross-generational comparison. *Frontiers in Public Health*, 1113.
- Cornelissen, M., Hermans, M., Tuijl, L., Versteeg, M., van Beeck, E. & Kemler, E. (2021) Child safety in cars: An observational study on the use of child restraint systems in The Netherlands. *Traffic Injury Prevention*, 22(8), 634–639.
- Dragutinovic, N., & Twisk, D. (2006). The effectiveness of road safety education: A literature review. *SWOV Institute for Road Safety Research*.
- Dunbar, G., Hill, R., & Lewis, V. (2001). Children's attentional skills and road behavior. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 7(3), 227.
- Durbin, D., Jermakian, J., Kallan, M., McCartt, A., Arbogast, K., Zonfrillo, M. & Myers, R. (2015) Rear seat safety: variation in protection by occupant, crash and vehicle characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 80, 185–192.
- Ferguson, S., Williams, A., Chapline, J., Reinfurt, D. & De Leonardis, D. (2001) Relationship of parent driving records to the driving records of their children. *Accident Analysis & Prevention*, 33(2), 229–234.
- Foot, H., Thomson, J., Tolmie, A., Whelan, K., Morrison, S. & Sarvary, P. (2006). Children's understanding of drivers' intentions. *British Journal of Developmental Psychology*, 24(4), 681–700.
- Gay, C., Lee, K. & Lee, S. (2004) Sleep patterns and fatigue in new mothers and fathers. *Biological Research for Nursing*. 5(4), 311–318.
- Henretig, F., Durbin, D., Kallan, M. & Winston, F. (2011) Grandparents driving grandchildren: an evaluation of child passenger safety and injuries. *Pediatrics*, 128(2), 289–295.
- Horne & Reyner (1995) Sleep related vehicle accidents. *British Medical Journal*. 310. 565–567.

- Ishigami, Y., & Klein, R. M. (2009). Is a hands-free phone safer than a handheld phone? *Journal of Safety Research*, 40(2), 157–164.
- Jääskeläinen, P. (2023) Henkilökohtainen tiedonanto perustuen Tilastokeskuksen lähteisiin. Liikenneturva
- Kelley-Baker, T. & Romano, E. (2014) Child passengers killed in reckless and alcohol-related motor vehicle crashes. *Journal of Safety Research*. 48, 103–110.
- Koppel, S., Charlton, J., Kopinathan, C., & Taranto, D. (2011) Are child occupants a significant source of driving distraction? *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 1236–1244.
- Liikenneturva (2023) Turvaistuin-verkkosivut: [Liikenneturva.fi/Turvaistuin](https://liikenneturva.fi/turvaistuin). Haettu: 30.6.2023
- Maasalo, I., Lehtonen, E., Pekkanen, J. & Summala, H. (2016) Child passengers and driver culpability in fatal crashes by driver gender. *Traffic Injury Prevention*, 17(5), 447–453.
- Maasalo, I., Lehtonen, E. & Summala, H. (2019) Drivers with child passengers: distracted but cautious? *Accident Analysis & Prevention*, 131, 25–32.
- Maasalo, I., Lehtonen, E. & Summala, H. (2017) Young females at risk while driving with a small child. *Accident Analysis & Prevention*, 108, 321–331.
- Maasalo, I. (2021). Drivers with child passengers in fatal crashes: cautious but distracted? *Studies in Cognitive Science*.
- Maasalo, I. (2022) Liikennekasvatus on osa arkea. Liikenneturvan selvityksiä 1/2022. ISBN: 978-951-560-246-6
- Macy, M., Carter, P., Bingham, C., Cunningham, R. & Freed, G. (2014) Potential distractions and unsafe driving behaviors among drivers of 1-to 12-year-old children. *Academic Pediatrics*. 14(3), 279–286.
- Malish, S., Arastu, F. & O'Brien, L. (2016) A preliminary study of new parents, sleep disruption, and driving: a population at risk? *Maternal and Child Health Journal*. 20(2), 290–297.
- McDonald, C., Kennedy, E., Fleisher, L. & Zonfrillo, M. (2018) Factors associated with cell phone use while driving: a survey of parents and caregivers of children ages 4–10 years. *The Journal of Pediatrics*. 201, 208–214.
- Meir, A., Oron-Gilad, T., & Parmet, Y. (2015) Can child-pedestrians' hazard perception skills be enhanced? *Accident Analysis & Prevention*, 83, 101–110.
- Miller, G., & Taubman-Ben-Ari, O. (2010). Driving styles among young novice drivers—The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 558–570.
- Morrongiello, B., Corbett, M. & Bellissimo, A. (2008) "Do as I say, not as I do": family influences on children's safety and risk behaviors. *Health Psychology*, 27(4), 498.
- Morrongiello, B., & Barton, B. (2009) Child pedestrian safety: Parental supervision, modeling behaviors, and beliefs about child pedestrian competence. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 1040–1046.
- Naess, P., Hansen, T., Staff, T. & Stray-Pedersen, A. (2013) Observational study of child restraining practice on Norwegian high-speed roads: restraint misuse poses a major threat to child passenger safety. *Accident Analysis & Prevention*, 59, 479–486.
- O'Toole, S. & Christie, N. (2019) Educating parents to support children's road safety: A review of the literature. *Transport Reviews*, 39(3), 392–406.
- Schaefer, S., Krampe, R., Lindenberger, U. & Baltes, P. B. (2008) Age differences between children and young adults in the dynamics of dual-task prioritization: Body (balance) versus mind (memory). *Developmental Psychology*, 44(3), 747.

- Schwebel, D., Barton, B., Shen, J., Wells, H., Bogar, A., Heath, G. & McCullough, D. (2014) Systematic review and meta-analysis of behavioral interventions to improve child pedestrian safety. *Journal of Pediatric Psychology*, 39(8), 826–845.
- Schwebel, D. (2019) Why “accidents” are not accidental: Using psychological science to understand and prevent unintentional child injuries. *American Psychologist*, 74(9), 1137.
- Sihvola N. (2022) OTI-Lasten liikenneonnettomuudet -raportti 2022. Onnettomuustietoinstituutti OTI. Helsinki. ISBN 978-952-7335-08-6.
- Sprajcer, M., Crowther, M., Vincent, G., Thomas, M. J., Gupta, C., Kahn, M. & Ferguson, S. (2022) New parents and driver safety: What's sleep got to do with it? A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 89, 183-199.
- Sprajcer, M., Thorne, H., Newman, L., & Gupta, C. (2023) Are new mums driving tired? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 96, 76–81.
- Taubman-Ben-Ari, O. & Noy, A. (2011) Does the transition to parenthood influence driving? *Accident Analysis & Prevention*. 43(3), 1022–1035.
- Taubman–Ben-Ari, O. (2015). Parents' perceptions of the family climate for road safety. *Accident Analysis & Prevention*, 74, 157–161.
- Tieliikenneläki (2018) 10.8.2018/729. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>
- Tolmie, A., Thomson, J., Foot, H., Whelan, K., Morrison, S. & McLaren, B. (2005) The effects of adult guidance and peer discussion on the development of children's representations: Evidence from the training of pedestrian skills. *British Journal of Psychology*, 96(2), 181–204.
- Wilson, R., Meckle, W., Wiggins, S., & Cooper, P. (2006) Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record. *Journal of Safety Research*, 37(4), 325–332.
- Zeifman, D. (2001) An ethological analysis of human infant crying: answering Tinbergen's four questions. *Developmental Psychobiology: The Journal of the International Society for Developmental Psychobiology*. 39(4), 265–285.
- Zeedyk, M., Wallace, L., & Spry, L. (2002) Stop, look, listen, and think? What young children really do when crossing the road. *Accident Analysis & Prevention*, 34(1), 43–50.

Liite 1

Taustatietoja vastaajista. Vastaajien lapsien ikä, osallistuminen varhaiskasvatukseen, vastaajan sukupuoli, ikä ja asuinpaikan tyyppi. Vaihtoehdon valinneiden prosentuaalinen osuus.

Perheessä tietyn ikäinen lapsi (n=2132) ¹	0-vuotias	21,3 %
	1-vuotias	24,3 %
	2-vuotias	26,3 %
	3-vuotias	25,7 %
	4-vuotias	24,1 %
	5-vuotias	17,9 %
	6-vuotias	15,9 %
	7-vuotias	8,3 %
	8–12-vuotiaita	15,6 %
	13–17-vuotiaita	5,3 %
Lapsi osallistuu säännöllisesti varhaiskasvatukseen (n=2096)	Kyllä, päiväkodissa tai perhepäivähoidossa	76,0 %
	Kyllä, muualla	4,2 %
	Ei	19,7 %
Vastaajan sukupuoli (n=2128)	Nainen	91,9 %
	Mies	6,5 %
	Muu	0,3 %
	En halua vastata	1,3 %
Vastaajan ikä (n=2127)	alle 25-vuotias	5,2 %
	25–34-vuotias	56,3 %
	35–44-vuotias	35,8 %
	45–64-vuotias	2,4 %
	65-vuotias tai vanhempi	0,1 %
	En halua vastata	0,2 %
Vastaajan asuinpaikan tyyppi (n=2132)	Keskikaupungilla	7,5 %
	Kaupungin lähiössä	50,3 %
	Kaupungissa, mutta harvaan asutulla alueella	12,3 %
	Maaseudun taajamassa	15,3 %
	Maaseutumaisessa ympäristössä	13,3 %
	En halua vastata	1,3 %

¹Vastaajien oli mahdollista valita useampi kuin yksi vaihtoehto.

Taustatietoja vastaajista. Vastaajien koulutus, ammattiasema ja kotitalouden bruttotulot vuodessa. Vastausvaihtoehdon valinneiden prosentuaalinen osuus.

Koulutus (n=2122)	Perus-, kansa- tai keskikoulu	3,1 %
	Ammatillinen perustutkinto, ammattikoulu	29,5 %
	Ylioppilas	7,2 %
	Opistoasteen ammatillinen tutkinto	1,9 %
	Ylempi opistoasteen tutkinto, ammattikorkeakoulututkinto, alempi yliopiston tai korkeakoulun akateeminen tutkinto	34,2 %
	Yliopiston ja korkeakoulun ylempi akateeminen tutkinto tai korkeampi	23,3 %
	Jokin muu, mikä	0,2 %
	En halua vastata	0,7 %
Ammattiasema (n=2127)	Johtavassa asemassa toisen palveluksessa	2,8 %
	Ylempi toimihenkilö	13,2 %
	Alempi toimihenkilö	8,7 %
	Työntekijä	44,1 %
	Yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja	2,5 %
	Maatalousyrittäjä	0,5 %
	Työtön tai työnhakija	1,9 %
	Eläkeläinen	0,4 %
	Opiskelija	5,3 %
	Kotiäiti tai koti-isä	19,0 %
Kotitalouden bruttotulot vuodessa (n=2121)	Jokin muu, mikä	0,2 %
	En halua vastata	1,2 %
	0–9 999 euroa	1,7 %
	10 000–19 999 euroa	4,6 %
	20 000–39 999 euroa	18,0 %
	40 000–59 999 euroa	23,4 %
	60 000–79 999 euroa	22,2 %
	80 000–99 999 euroa	13,0 %
	100 000–149 999 euroa	6,8 %
	150 000 euroa tai enemmän	1,9 %
	En halua vastata	8,2 %

Liite 2

Vastaajien maakunta. Vastausvaihtoehdon valinneiden prosentuaalinen osuus.

Maakunta (n=2132)	Ahvenanmaa	0,0 %
	Etelä-Karjala	2,7 %
	Etelä-Pohjanmaa	4,4 %
	Etelä-Savo	2,2 %
	Häme	4,2 %
	Kainuu	1,0 %
	Keski-Pohjanmaa	1,5 %
	Keski-Suomi	5,4 %
	Kymenlaakso	3,2 %
	Lappi	3,3 %
	Pirkanmaa	10,6 %
	Pohjanmaa	2,4 %
	Pohjois-Karjala	2,8 %
	Pohjois-Pohjanmaa	8,1 %
	Pohjois-Savo	4,3 %
	Päijät-Häme	4,3 %
	Satakunta	4,2 %
	Uusimaa	25,7 %
	Etelä-Karjala	8,8 %
	Varsinais-Suomi	2,7 %
	En halua vastata	0,3 %