

Koko luokan yhteinen seurantapallo — kaikkien kulkemat matkat

Kuinka pitkälle pääsemme yhdessä?

Luokkamme on kulkenut kierroksia:

1 matka = 1 ruutu

Jokaisesta kuljetusta täydestä kierroksesta yksi merkintä tukkimiehen kirjanpidolla kunkin kulkumuodon seuranta-ruutuun.

Enää muutama matka täyteen kierrokseen hyvä hyvä!

Kaverin kanssa jonnekin missä ette ole ennen käyneet eiks niin!

HSL HRT



Aloita näistä

Kokeilun loppuessa

kaikkien eri kulkumuotojen kierrokset lasketaan yhteen ja merkitään julisteen keskelle.



Kysy kaveria mukaan johonkin uuteen paikkaan.

Oppilaan oma vihkonen

Yes we can! — hyppää kyytiin yksin tai yhdessä

Merkitse omat tähän vihkoon löydät kivoja matkustamiseksi

Värit ympyrä joka ke...
esitettyllä kulkuväline...
matkan, värit kaksi y...
seuraatte koko luokan...
julistella. Ota ilo irti...
bingosuoran vihkoosi

HSL HRT

Kevyempi perustason toteutus

1 2 3 4 5

Kattavampi syventävä toteutus

Lasten itsenäisen liikkumisen ja joukko- liikenteen käytön edistämisen kokeilu

Loppuraportti

Lasten itsenäisen liikkumisen ja joukko- liikenteen käytön edistämisen kokeilu

Loppuraportti

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja:
Emilia Osmala & Janni Honkavaara
Sähköposti: osallisuus@hsl.fi

Copyright: kartat, graafit ja muut kuvat HSL
Taitto: Anssi Kumpula, MDI Public

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne
Julkaisun nimi: Lasten itsenäisen liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön edistämisen kokeilu
Rahoittaja / Toimeksiantaja: Traficom
Avainsanat: Lapset, joukkoliikenne, itsenäinen liikkuminen

Helsinki 2026

Esipuhe

Lasten itsenäisen liikkumisen tukeminen tukee kestävyystavoitteiden toteutumista myös pitkällä aikavälillä. Joukkoliikennematkoilla on todettu olevan positiivista vaikutusta lasten fyysiseen terveyteen ja elinpiirin laajentumiseen. Liikkuminen ja sen rutiinit vahvistuvat vasta lähempänä aikuisuutta. Joukkoliikenteen vahvistaminen rutiiniksi jo lapsena useimpien siirtyvät aikuisuuteen ja tukevat kestäviä liikkumismuotoja pitkällä aikavälillä. Näistä syistä johtuen HSL:ssä haluttiin lähteä tekemään hanketta, missä lapset ovat keskiössä.

Hankkeen tavoitteena oli kannustaa lapsia liikkumaan itsenäisesti sekä joukkoliikenteellä. Itsenäisen liikkumisen tukeminen vahvistaa lapsen pysyvyyden kokemusta ja laajentaa elinpiiriä. Lapsen elämässä muutos voi syntyä jo muutaman positiivisen kokemuksen kautta. Yleisellä tasolla lasten osallisuus on vahvasti päätöksentekoa parantava asia, joukkoliikennepalveluiden käyttöä lisäävä tekijä sekä vahvasti yhteydessä pidemmän aikavälin liikkumisen muutokseen, sillä lapset ovat tulevaisuuden joukkoliikennekäyttäjiä ja tulevaisuuden kaupunkien asukkaita.

Hankkeen valmistelu aloitettiin joulukuussa 2024 ja se valmistui helmikuussa 2026. Työtä ohjasi HSL:n, Espoon ja Vantaan kaupunkien edustajista koostuva ohjausryhmä, joka kokoontui työn aikana kuusi kertaa ja siihen ovat kuuluneet:

- Rauno Särkkäaho, HSL
- Miska Peura, HSL
- Mari Päätaalo, Espoon kaupunki
- Ilona Parviainen, Espoon kaupunki
- Jenni Tyynilä, Vantaan kaupunki
- Suvi Halonen-Rytkönen, Vantaan kaupunki

Työn projektiryhmä koostui HSL:n asiantuntijoista sekä MDI Public konsulteista, jotka vastasivat hankkeen suunnittelusta ja toteutuksesta. Projektiryhmään kuuluivat:

- Emilia Osmala, HSL
- Janni Honkavaara, HSL
- Iina Tunkkari, MDI Public
- Sini-Maaria Ahtinen, MDI Public
- Janne Antikainen, MDI Public

Tiivistelmä

Lasten itsenäisen liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön edistämisen kokeiluhankkeen **tavoitteena** oli lisätä 10–13-vuotiaiden lasten itsenäistä liikkumista ja joukkoliikenteen käyttöä lapsilähtöisesti, ymmärtäen lasten arjen kokemuksia, asenteita ja liikkumisen esteitä. Hankkeessa toteutettiin neljälle alakoululuokalle Espoossa ja Vantaalla osallistava kokonaisuus, joka sisälsi alkukartoituksen, 28 vuorokauden joukkoliikenteen kokeilun ja loppukartoituksen. Tavoitteena oli sekä kasvattaa itsenäisen liikkumisen sekä joukkoliikenteen käytön osuutta lasten arjen liikkumisessa että parantaa lasten asennetta ja mielikuvaa joukkoliikenteestä.

Alkukartoituksessa rakennettiin ymmärrystä lasten arjen liikkumisesta sekä kokemuksista ja asenteista joukkoliikennettä kohtaan. Alkukartoituksessa havaittiin, että lasten arjen liikkuminen on vahvasti paikallista painottuen kävelyyn ja pyöräilyyn. Joukkoliikenteen käyttö oli monelle satunnaista. **Kokeiluvaiheessa** lapsia kannustettiin kokeiluun, jossa he saivat matkustaa joukkoliikennevälineillä maksutta ja seurata omaa liikkumistaan pelillisten tehtävien avulla. Kokeilun tehtävät valittiin tukemaan lasten aktiivista toimijuutta ja kokemuksellista oppimista. **Loppukartoituksessa** tarkasteltiin, muuttuivatko lasten liikkumistottumukset ja suhtautuminen joukkoliikenteen käyttöön kokeilun aikana. Lapset tekivät kokeilun aikana yhteensä 1 681 joukkoliikennematkaa eli keskimäärin 23 nousua lasta kohden 28 päivän aikana. Kun vertaillaan alku- ja loppukartoitusta, voidaan tulkita, että noin 40–50 % oppilaista otti joukkoliikenteen osaksi arkea ja itsenäinen liikkuminen lisääntyi erityisesti harrastus- ja viikonloppumatkoilla. Autoilun määrä puolestaan väheni. Puolestaan lapsilta muilta kuulleiden “kauhutarinoiden” tilalle nousivat omakohtaiset, pääosin myönteiset kokemukset sekä lisääntynyt hallinnan tunne.

Hanke osoitti, että 10–12-vuotiailla lapsilla on halua ja potentiaalia käyttää joukkoliikennettä, kun kynnystä madalletaan. Lisäksi pelillinen, lapsilähtöinen ja luokan yhteiseen arkeen nivoutuva malli toimii hyvin konseptissa. **Hankkeen tuloksena** syntyi kestävän liikkumisen kokeilukonsepti, jossa on yhteinen alkuvaihe ja kaksi vaihtoehtoista toteutuspolkua. Toteutuspolku 1: Kevyt perustason malli, joka soveltuu erityisesti silloin, kun henkilötyöresurssit ovat rajalliset, mutta tavoitteena on saada perustietoa liikkumisen muutoksista. Toteutuspolku 2: Syventävä malli, joka sopii tilanteisiin, joissa syvällisempi laadullinen tieto on tärkeää esimerkiksi lasten kokemusten ja asenteiden kartoittamiseen tai toiminnan kehittämiseen.

Hankkeessa laadittu kestävän liikkumisen kokeilukonsepti ja toimenpidelistaus tarjoavat konkreettisen pohjan jatkokehittämiselle ja laajemmalle käyttöön otolle. Konsepti on skaalattavissa kuntiin ja se tarjoaa selkeän mallin, jonka avulla lasten liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa.

Sammandragssida

Pilotprojektet för att främja barns självständiga mobilitet och användning av kollektivtrafik syftade till att öka 10–13-åriga barns självständiga mobilitet och kollektivtrafik användning på ett barnorienterat sätt, med förståelse för deras vardagserfarenheter, attityder och hinder för mobilitet. Inom projektet genomfördes en deltagande helhet för fyra lågstadielklasser i Esbo och Vanda. Helheten omfattade en inledande kartläggning, ett 28 dygn långt kollektivtrafikförsök och en slutkartläggning. Målet var både att öka andelen självständiga resor och kollektivtrafikens andel av barnens vardagsresor samt att förbättra barnens attityd och uppfattning om kollektivtrafiken.

I den inledande kartläggningen byggdes förståelse för barnens vardagsresor samt erfarenheter och attityder mot kollektivtrafiken. Den inledande kartläggningen visade att barnens vardagsresor är väldigt lokala och främst består av gång och cykling. Många använde kollektivtrafiken sporadiskt. Under testfasen uppmuntrades barnen att delta i försöket och de fick åka kollektivt gratis och följa sina resor med hjälp av spelbaserade uppgifter. Uppgifterna valdes så att de stöder barnens aktiva aktörskap och erfarenhetsbaserade inläring. I den slutliga kartläggningen undersöktes om barnens resvanor och inställning till kollektivtrafiken hade förändrats under försöket. Under försöket gjorde barnen sammanlagt 1 681 kollektivtrafikresor, dvs. i genomsnitt 23 påstigningar per barn under 28 dagar. När vi jämför den inledande och slutliga kartläggningen, kan resultaten tolkas så att kollektivtrafiken blev en del av vardagen för ca 40-50 % av eleverna och att det självständiga resandet framförallt till fritidsaktiviteter och under veckosluten ökade. Antalet resor med bil minskade. De "skräckhistorier" som barnen tidigare hört från andra ersattes av egna, mestadels positiva erfarenheter samt av en ökad känsla av kontroll.

Projektet visade att 10-12-åriga barn har vilja och potential att använda kollektivtrafik när tröskeln sänks. Den spelbaserade modellen som utgår från barnens förutsättningar och som kombineras med klassens gemensamma vardag fungerar bra i konceptet. Som resultat av projektet skapades ett försökskoncept för hållbar mobilitet som har en gemensam inledande fas och två alternativa genomförandevägar. Genomförandeväg 1: En lätt grundläggande modell som lämpar sig särskilt för situationer när personalresurser är begränsade men målet är att få grundinformation om ändringar i resandet. Genomförandeväg 2: En fördjupad modell som lämpar sig för situationer där djupare kvalitativ information är viktig, till exempel för att kartlägga barns erfarenheter och attityder eller för att utveckla verksamheten.

Det försökskoncept för hållbar mobilitet och den åtgärdslista som utarbetats inom projektet erbjuder en konkret grund för vidareutveckling och bredare införande. Konceptet är skalbart till kommuner och erbjuder en tydlig modell för att påverka barns resvanor.

Abstract

The aim of the pilot project for promoting independent mobility and public transport use among children was to increase independent mobility and the use of public transport among 10–13-year-old children in a child-centered way, taking into account their everyday experiences, attitudes, and barriers to mobility. The project implemented a participatory program for four primary school classes in Espoo and Vantaa, consisting of an initial survey, a 28-day public transport trial, and a final survey. The goal was to increase both the share of independent mobility and the use of public transport in the children's everyday travel, as well as to improve their attitudes toward and perceptions of public transport.

The initial survey focused on developing an understanding of the children's everyday mobility and their attitudes towards public transport. The initial survey found that the children's everyday mobility was highly local, with walking and cycling being the most common modes of travel. Many used public transport only occasionally. During the trial phase, the children were encouraged to take part in an experiment where they could use public transport free of charge and track their own mobility through gamified tasks. The tasks in the trial were chosen to support the children's active agency and experiential learning. The final survey examined whether the children's travel habits and attitudes toward using public transport had changed during the trial. During the trial, the children made a total of 1,681 public transport journeys, averaging 23 boardings per child over the course of 28 days. When comparing the initial and final surveys, the results suggest that around 40 to 50 percent of the pupils incorporated public transport into their everyday lives. In addition, the children's independent mobility increased, particularly for leisure and weekend journeys, while the amount of car travel decreased. Furthermore, the "horror stories" the children had heard from others were replaced by their own, mostly positive experiences and a stronger sense of control.

The project showed that children between the ages of 10 and 12 have both the motivation and the potential to use public transport when the threshold for doing so is lowered. In addition, a gamified, child-oriented model integrated into the class's shared everyday life works well within this concept. The project produced a pilot concept for sustainable mobility with a shared initial phase and two alternative implementation paths. Implementation path 1: A simple, basic-level model that is particularly suitable when work resources are limited but the goal is to obtain basic information on changes in mobility. Implementation path 2: An in depth model suitable for situations where more comprehensive qualitative information is needed, for example to explore children's experiences and attitudes or to develop activities.

The pilot concept for sustainable mobility and the list of actions developed in the project provide a concrete foundation for further development and wider implementation. The concept is scalable for use by municipalities and provides a clear model for influencing children's travel habits.

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	11
2. Hankkeen tausta	12
2.1. Miksi lapset ovat potentiaalinen ryhmä, kun puhutaan kestävästä liikkumisesta?.....	12
2.2. Lähtötiedot lasten liikkumisesta HSL-alueella.....	14
3. Hankkeen tavoitteet.....	17
4. Hankkeen valmistelun työvaiheet.....	19
4.1. Hankkeen aikataulu.....	19
4.1.1 Koulujen tavoittaminen.....	20
4.1.1. Ohjausryhmätyöskentely HSL:n ja kaupunkien kanssa	21
5. Hankkeen vuorovaikutteinen osuus.....	23
5.1. Alkukartoitus	24
5.1.1. Itsenäisesti täytettävä "Minun arkeni" - lomake.....	25
5.1.2. Pienryhmähaastattelut.....	25
5.1.3. Vaikuttaminen kokeiluun.....	26
5.1.4. Kysely huoltajille.....	26
5.2. Alkukartoitukset tulokset	27
5.2.1. Lasten arjen liikkuminen ja kokemukset	27
5.2.2. Huoltajien vastaukset tukivat lasten näkemyksiä.....	30
5.2.3. Äänestystulos	31
5.3. Kokeiluvaihe	31
5.3.1. Matkakortit	32
5.3.2. Oppilaan oma vihkonen.....	33
5.3.3. Luokan yhteinen juliste.....	34
5.4. Loppukartoitus	36
5.4.1. Palautekysely huoltajille	36
5.4.2. Itsenäisesti täytettävä "Minun arkeni" ja arviointilomake	36
5.4.3. Pienryhmähaastattelut.....	37
5.5. Loppukartoitukset tulokset	38
5.6. Kokeilusta saatu palaute.....	41

6. Tulosten vertailu	43
6.1. Joukkoliikenteen käytön ja itsenäisen liikkumisen osuuden kasvu	43
6.2. Asenteiden muutos joukkoliikenteestä	46
7. Sidosryhmäkeskustelut ja toimenpiteet	48
8. Hankkeen opit ja suositukset jatkoon	51
8.1. Opit jatkoon	51
8.1.1. Opettajan roolin merkitys	51
8.1.2. Huoltajien tuen merkitys	51
8.1.3. Ryhmädynamiikan merkitys	52
8.1.4. Materiaalien kehittäminen	52
8.1.5. Sidosryhmä yhteistyö koulujen tavoittamisessa	53
8.1.6. Tiivistetysti suositukset jatkoon	54
9. Johtopäätökset	55
10. Kiteytetty konsepti	56
11. Kirjallisuus	59
12. Liiteluettelo	60

1. Johdanto

Hankkeen tavoitteena oli edistää 10–13-vuotiaiden lasten joukkoliikenteen käyttöä ja itsenäistä liikkumista lapsilähtöisesti eli lasten omia tarpeita kuunnellen. Hankkeessa kerättiin lapsilta ymmärrystä heidän ajatusmalleistaan liikkumiseen liittyen ja tämän avulla selkeytettiin sitä, millaisia esteitä ja kannusteita valitun ikäryhmän lapsilla liittyy joukkoliikenteen itsenäiseen käyttöön.

Hankkeen osallistava ja toiminnallinen osuus muodostui valituille koulu-
luokille toteutetuista liikkumisen kokeiluista. Kokeilussa lapset harjoittelivat itsenäistä joukkoliikennematkustamista heiltä kerätyn ymmärryksen ja sen pohjalta laaditun kannustavan tavoitteen mukaisesti. Kokeilun päättymisen jälkeen toteutettiin loppukartoitus, jossa arvioitiin kokeilun vaikutusta lasten liikkumiseen.

Sekä alkukartoitus että kokeilun opit tuottivat laaja-alaista ymmärrystä lasten liikkumiseen ja erityisesti joukkoliikenteen käyttöön vaikuttavista tekijöistä. Näitä havaintoja tarkasteltiin kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa, ja pohdittiin yhdessä, millaiset toimenpiteet voisivat tukea lasten omaa toimijuutta ja itsenäistä liikkumista.

Hankkeen tuloksena syntyi 1) kestävän liikkumisen kokeilukonsepti skaalattavaksi sekä 2) yhdessä sidosryhmien kanssa muodostetut lasten joukkoliikennematkustamista edistävät toimenpiteet. Tavoitteena on, että hankkeen tuloksia ja oppeja voitaisiin hyödyntää myös HSL-seudun ulkopuolella muissa kaupungeissa.

2. Hankkeen tausta

2.1. Miksi lapset ovat potentiaalinen ryhmä, kun puhutaan kestävästä liikkumisesta?

Kestävien kulkumuotojen käytön edistäminen on keskeinen osa Helsingin seudun kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Joukkoliikenne on paitsi kestävä kulkutapa itsessään, mutta myös sidoksissa muiden kulkumuotojen käyttöön: joukkoliikennematkustus lisää tutkitusti myös kävelyn osuutta arjessa. Joukkoliikennematkoilla on todettu olevan vaikutusta lasten fyysiseen aktiivisuuteen sekä elinpiiriin laajentumiseen itsenäisen liikkumisen kautta (Hallikainen 2021). Jo lapsena opitut liikkumisen rutiinit siirtyvät useimmiten aikuisuuteen (Yang ym. 2014). Siksi lasten itsenäisen liikkumisen tukeminen tukee kestävyystavoitteiden toteutumista myös pitkällä aikavälillä.

Lasten ja nuorten elämässä joukkoliikenne mahdollistaa esimerkiksi erilaisiin harrastuksiin osallistumisen ilman vanhempien kuljetusvastuuta. Tätä kautta lapsen oma toimijuus vahvistuu. Gulati (2018) on listannut joukkoliikenteen käytön hyötyjä lapsille. Hänen mukaansa joukkoliikenteen käyttö tukee lapsen kognitiivista kehitystä tarjoamalla kosketuksen rakennetun ympäristön kanssa, lisää fyysistä aktiivisuutta liityntä-kävelyn tai -pyöräilyn muodossa ja siten edistää terveyttä, lisää sosiaalista pääomaa ja sosiaalista kyvykkyyttä, lisää omatoimisuutta ja autonomiaa, lisää erilaisten tärkeiden kohteiden saavutettavuutta sekä vahvistaa lapsen paikkakokemusta.

Lasten liikkumiseen liittyen on aiemminkin toteutettu monia hankkeita eri puolilla Suomea, teemoina esimerkiksi koulumatkojen liikenneturvalisuus, fyysinen aktiivisuus koulu- ja muilla matkoilla tai lasten kestävä liikkumisen edistäminen kokonaisvaltaisesti. Esimerkiksi Vantaalla tehty selvitys koulumatkoista (Rauhanen 2023), Helsingin Kulkuri-kestävän liikkumisen lähettiläs - toiminta, Nuorten Akatemian ”Nuorten liikkumisideat 2030”, Jyväskylän kaupungin Bussiloikka-toiminta vuodesta 2014, sekä Oulun ja Tampereen omat hankkeet. Tässä hankkeessa hyödynnettiin aiempien hankkeiden tuloksia, mutta fokusoitiin lasten

liikkumiseen ja joukkoliikennematkustamiseen laajempänä ilmiönä. Painotus oli itsenäisen liikkumisen kannustamisessa ja tukemisessa lapsilähtöisestä näkökulmasta.

Helsingin kaupunki toteutti Ilmari — ilmastoviisas liikkuja — hankkeessa työpajoja helsinkiläisille peruskoulun 5. ja 6. luokille. Työpajoissa käsiteltiin liikenteen ympäristövaikutuksia kannustaen oppilaita kestävään liikkumiseen. Hankkeen johtopäätöksissä todettiin, että kouluissa on selkeä kysyntä järjestetyille, toiminnalliselle liikenteen ympäristökasvatukselle. Johtopäätöksissä todettiin myös, että alakouluikäiset oppilaat ovat melko vastaanottavaisia tiedolle liikenteen ilmasto- ja ympäristövaikutuksista. (Halme & Susi 2023.)

HSL aloitti lasten joukkoliikenteen tutkimisen yhteistyössä Aalto-yliopiston opiskelijoiden kanssa syksyllä 2024. Opiskelijat tekivät kurssityönä pienen projektin, jossa he haastattelivat kahden koululuokan 9–11-vuotiaita lapsia. Näissä ryhmähaastatteluissa nousi esiin, että lapset liikkuvat joukkoliikenteellä jonkin verran, mutta harvat yksin. Lapset liikkuvat pääosin perheenjäsenen tai kaverin kanssa, ja moni kertoi jännittävänsä joukkoliikenteellä liikkumista. Projektissa osallistuneiden lasten ja vanhempien tarpeista Aalto-yliopiston opiskelijat loivat kolme käyttäjäpersoonaa kuvaamaan lasten ja vanhempien erilaisia kokemuksia joukkoliikenteestä.

Lasten kokemus itsenäisenä matkustajana vaihtelee



Omatoimi Oona

"Joo, kyllä mä osaan mennä julkisilla. Jos on joku ongelma, soitan isälle."



Jännittäjä Juuso

"On ollut tosi ikävää kun samassa vaunussa on ihmisiä jotka on vaikka juonut liikaa."



Kävelen Kouluun Kaapo

"En mä saa mennä yksin bussilla."

Miten saadaan Oona käyttämään joukkoliikennettä itsenäisemmin?

- Ainakin jonkin verran kokemusta ja osaamista joukkoliikenteellä liikkumisesta
- Elämänpiiri on laajentunut viime vuosina
- Kokee välillä epävarmuutta uusista reiteistä ja yllättävistä tilanteista



Oonan Isä

"Kyllä hän taitaa jo käyttää reittipasta sujuvammin kuin minä."

Miten vahvistaa Juuson itsevarmuutta yksin liikkumiseen?

- Voi olla kokenutkin liikkujia, mutta jännitys on edelleen läsnä
- Menisi mieluummin jonkun kanssa tai autokyydillä
- Ei kokeilunhalua, turvautuu tuttuihin reitteihin



Juuson Äiti

"Juuso meni ensimmäisen kerran itseksensä, kun itsellä oli harjoitusten päällä palaveri. Sen jälkeen onkin liikunut välillä ilman minua."

Miten tutustuttaa Kaapo joukkoliikenteen käyttöön?

- Vähän tai ei ollenkaan kokemusta julkisesta liikenteestä
- Toistaiseksi pieni elämänpiiri
- Jos matkustaa, niin vanhemman läheisen kanssa



Kaapon Isä

"Se joukkoliikenteen käyttöönotto on kyllä ollut pitkään agendalla. Ja kyllä se turvallisuus huolettaa. Kuskeja ei kiinnosta lainkaan, mitä bussissa tai sporassa tapahtuu."

Jokaisella lapsella on tarve tuntea varmuutta ja turvallisuutta joukkoliikenteessä. Tarpeet ulottuvat myös lasten läheisiin riippumatta käyttöönoton asteesta.

Kuva 1. Persoonat (Kuusisaari, Laitinen, Malmberg & Vähäsarja. 2024).

Edellä mainitun projektin koon ja haastattelujen luonteen vuoksi ei saatu riittävän kattavaa ymmärrystä lasten liikkumisesta tai siitä, mikä joukkoliikenteessä jännittää ja miten voitaisiin tukea lasten itsenäistä joukkoliikennematkustamista. Tässä hankkeessa haluttiin syventää ymmärrystä näiltä osin.

Lapset ja nuoret edustavat HSL:n palvelukehityksessä vähän osallistuvien ryhmää. Haasteena on lakisääteinen raja, jonka mukaan alle 15-vuotiaita ei saa osallistaa ilman vanhempien lupaa. Tämä johtaa siihen, että alle 15-vuotiaat jäävät monien tutkimusmenetelmien ulkopuolelle eivätkä tämän vuoksi näy edustettuna HSL:n asiakasymmärryksessä. Hankkeen keskiössä oli kerätä asiakasymmärrystä pieneltä joukolta lapsia, jotta voidaan ymmärtää, millaiset toimenpiteet joukkoliikennepalvelun kehityksessä loisivat joukkoliikenteestä lähestyttävämmän kulkumuodon lapsille ja nuorille.

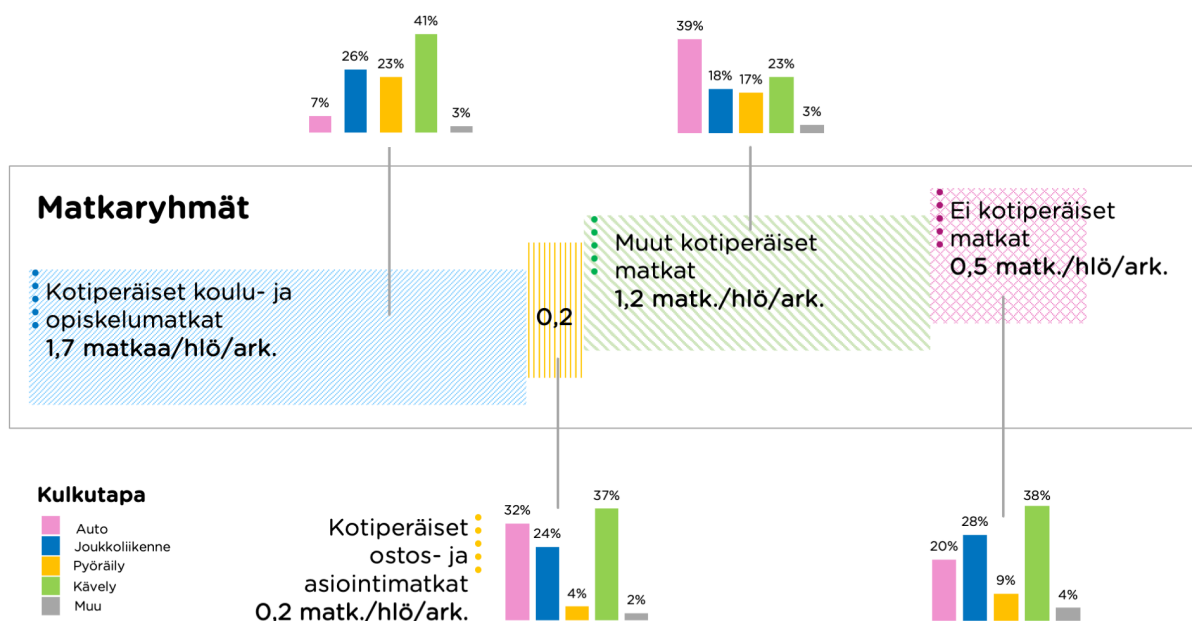
Yleisellä tasolla lasten osallisuus on vahvasti päätöksentekoa parantava asia, joukkoliikennepalveluiden käyttöä lisäävä tekijä sekä vahvasti yhteydessä pidemmän aikavälin liikkumisen muutokseen, sillä lapset ovat tulevaisuuden joukkoliikennekäyttäjiä ja tulevaisuuden kaupunkien asukkaita. Kulkutapaosuuden muutokseen kannustaminen on vaikuttavinta niillä ryhmillä, joilla ei ole vielä pysyviksi muotoutuneita rutiineja ja asenteita. Omaan ympäristöön ja siinä liikkumiseen tutustuminen jo nuorella iällä auttaa myös ymmärtämään ympäristön kehitystä ja sitoutumaan siihen sekä siitä huolehtimiseen. Lapsilla on sellaisia näkökulmia ja tietoa suunnitteluprosesseihin, joita aikuiset eivät usein osaa edes tunnistaa. Lapsilla on myös välillinen vaikutus vanhempien, ystävien ja läheisten asenteiden ja käyttäytymisen muokkaamisessa.

2.2. Lähtötiedot lasten liikkumisesta HSL-alueella

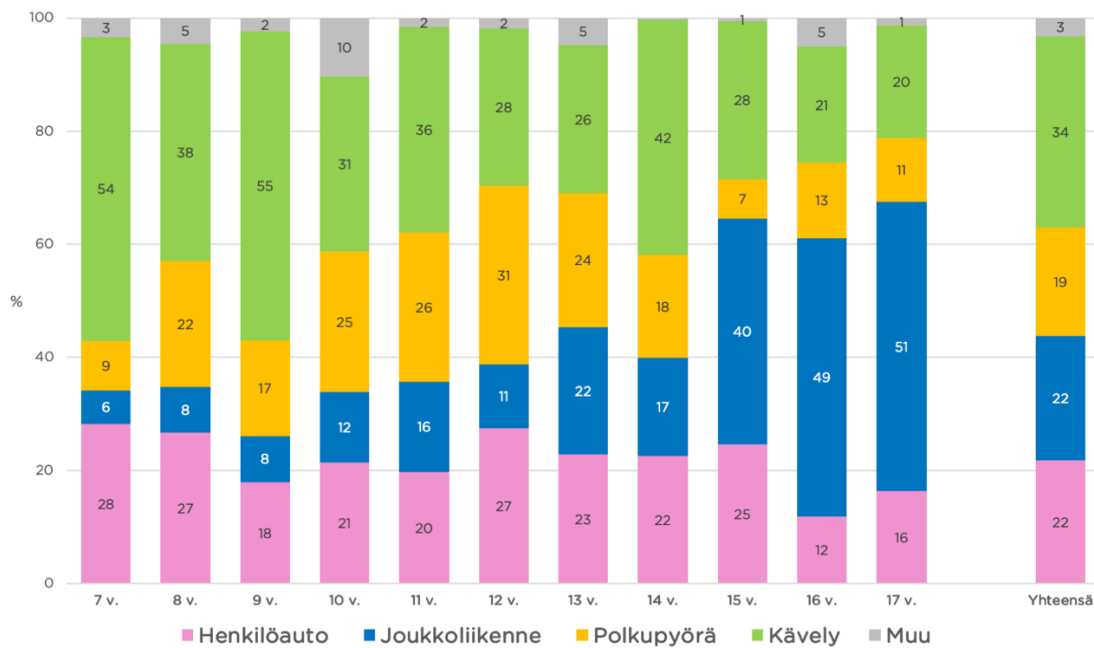
Nimenomaan lasten ja nuorten joukkoliikenteen käyttöön liittyviä tutkimus- ja kehittämishankkeita on tehty jonkin verran eri puolilla Suomea. (Berg et al. 2022) tarkastelivat tutkimuksessaan 10–12-vuotiaiden lasten joukkoliikenteen käyttöä Mikkelissä ja Kouvolassa. Kiinnostavaa tutkimustuloksissa on mm. havainto joukkoliikenteen kulttuurisesta

vieraudesta: aikuisten kyydillä kulkemisesta on tullut vallitseva kulttuurinen normi, ja siten lapset eivät ole kovin tottuneita käyttämään busseja. Myös lasten vanhempien vastauksissa ”fiksumpina” näyttäytyivät usein muut kulkumuodot kuin bussi.

Lapset (7–17-vuotiaat) tekevät Helsingin seudulla vapaa-ajan kotoperäisiä matkoja keskimäärin 1,2 matkaa vuorokaudessa per henkilö. Tässä matkaryhmässä korostuu autoilu liikkumistapana (39 %), kun taas koulumatkoista vain 7 % tehdään autokyydissä. Autoilun rooli korostuu siis vapaa-ajan matkoissa. Niiden itsenäistä liikkumista tutkimalla ja tuke- malla voidaan kasvattaa lasten ja nuorten kulkutapajakaumaa vahvem- min kohti kestäviä liikkumismuotoja ja aktiivista liikkumista.



Kuva 2. Liikkumistutkimus 2023.



Kuva 3. Kuljutapajakauma iän mukaan. Liikkumistutkimus 2023.

HSL:n liikkumistutkimuksen (2023) lasten ja nuorten kuljutapajakauman ikävuosittain tarkastelu osoittaa, että eri kulkumuotojen osuuksissa on vaihtelua ikävuoden mukaan. Kuvan 3 taulukosta voi havaita, että 10 ja 11 ikävuoden tienoilla liikkumisen tarve kasvaa, sillä sekä autoilu, joukkoliikenne että pyöräily kasvattavat osuuksiaan kävelyä vähentäen. Tämän voidaan tulkita tarkoittavan, että tässä iässä elinpiiri laajenee ja arjen matkat pitenevät. Matkat suuntautuvat alueille, jonne ei enää kävellen pääse.

Toinen selkeä muutos kuljutapajakaumassa on 12–13 ikävuoden välillä. 13-vuotiailla joukkoliikenteen kuljutapaosuus kaksinkertaistuu 12 ikävuoteen verrattuna. Samalla autoilun määrä vähenee, joka voidaan tulkita itsenäisen liikkumisen määrän kasvuna. Tässä iässä voidaan tehdä matkoja, jotka ovat liian pitkiä kävellen ja pyöräillen tehtäviksi, mutta eivät enää vaadi huoltajan läsnäoloa. Tätä samaa voi havaita myös 16–17-vuotiailla, joilla autoilun määrä vähenee merkittävästi. Tässä iässä ei luultavasti enää haluta vanhemman kuljettavan perille vaan liikkua itsenäisesti valitsemallaan kuljutavalla.

3. Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on edistää 10–13-vuotiaiden lasten joukkoliikenteen käyttöä ja itsenäistä liikkumista lapsilähtöisesti, eli lasten omia tarpeita kuunnellen.

Joukkoliikenteen käyttöä seurasimme kahdella mittarilla:

1. Mittaamalla itsenäisen liikkumisen sekä joukkoliikenteen käytön osuutta lasten arjen liikkumisessa.
2. Tarkastelemalla laadullisilla haastatteluilla parantuiko lasten asenne ja mielikuva joukkoliikenteestä.

Liikkumisen muutoksen toteutumista todennettiin määrällisen datan kautta seuraamalla lasten ilmoittamien matkustustapojen sekä matka-seuran näkökulmasta. Joukkoliikenteen käytön kasvuksi todettiin joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrän kasvu sekä itsenäisen liikkumisen kasvuksi ilman perheenjäsentä tehtyjen matkojen määrän kasvu. Asenteiden ja mielikuvien muutosta todennettiin pienryhmähaastatteluilla.

Tavoitteen saavuttaminen edellytti aluksi ymmärrystä lasten ajatusmaailmaista, itsenäisestä liikkumisesta ja joukkoliikenteen käytöstä. Hankkeen alkuvaiheessa kerättiin määrällistä tietoa lasten liikkumisesta sekä laadullista tietoa lasten kokemuksista ja näkemyksistä, jotta kokeiluun voitiin luoda heitä motivoivia, lapsilähtöisiä kannustimia. Määrällistä ja laadullista ymmärrystä kerättiin myös kokeilun päätyttyä, jolloin kohderyhmällä oli omakohtaisia kokemuksia joukkoliikenteellä liikkumisesta. Kokeilun onnistumista arvioitiin näiden kokemusten sekä toteutuneiden liikkumismuutosten perusteella.

Kokeilun päätteeksi muodostettiin laajemmin hyödynnettävän kestävä liikkumisen kokeilukonsepti, joka toimii yhtenä hankkeen lopputuloksena. Hankkeen etenemistä esitellään tarkemmin seuraavissa luvuissa.

Laadullisen ymmärryksen pohjalta nostettiin esiin havaintoja, joita vietin tiedoksi sidosryhmille sekä organisaation sisäiseen toimintaan.

Toimenpide-ehdotuksia ei muodostettu etukäteen sidosryhmille esitettäväksi, vaan heidän kanssaan yhdessä pohdittiin, löytyikö havainnoista jotain, mihin sidosryhmä voisi vaikuttaa ja näin edistää lasten liikumista. Näin toimenpidelistaus koostui vain sellaisista toimenpiteistä, joita on aidosti mahdollista toteuttaa. Toimenpidelistaus toimii hankkeen toisena lopputuloksena.

Tiivistetysti hankkeen tavoitellut lopputuotokset:

- **Kestävän liikkumisen kokeilukonsepti**, joka on hyödynnettävissä laajemmin muissa kouluissa ja kunnissa
- **Toimenpidelistaus**, joka sisältää sidosryhmien kanssa yhdessä muodostetut, realistisesti toteutettavat toimet lasten itsenäisen liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

4. Hankkeen valmistelun työvaiheet

4.1. Hankkeen aikataulu

Hankkeen suunnittelu aloitettiin hyvissä ajoin ennen rahoituksen hakemista. Kiinnostusta hankkeeseen osallistumiseen kartoitettiin kunnilta liikennejärjestelmän yhteisessä kokouksessa. Mukaan lähtemisestä kiinnostuivat Espoon ja Vantaan kaupungit, joiden kanssa tavattiin epävirallisesti muutaman kerran ja valmisteltiin hankehakemusta.

Hanke aikataulutettiin helmikuusta 2025 helmikuulle 2026. Hankkeen aikataulu oli suunniteltu tukemaan projektin etenemistä.

- Joulukuu 2024—tammikuu 2025
 - Yhteistyötapaamiset Espoon ja Vantaan kuntien kanssa
 - Hankerahoituksen hakeminen
 - Kaupungit nimesivät ohjausryhmän jäsenet
- Helmikuu—huhtikuu
 - HSL valmisti konsultin kilpailutuksen
 - Osallistuvat koululuokat rekrytointi kaupungin kautta
 - Ohjausryhmätyöskentelyn käynnistäminen
 - Ensimmäisen kouluvierailujen sisällön suunnittelu ja mittarien laadinta hankkeelle
- Toukokuu—heinäkuu
 - Alkukartoitus (1. kouluvierailut ja huoltajien kysely)
 - Tulosten analysointi
 - Kokeilun suunnittelu lasten toiveita kuunnellen
 - Suunnitelmien esittely ohjausryhmälle
- Elokuu—syyskuu
 - 2. kouluvierailu, materiaalien ja matkakorttien jako lapsille
 - Avainhenkilöiden tunnistaminen sidosryhmäkeskusteluihin

- Syyskuu—lokakuu
 - Loppukartoitus (3. kouluvierailu ja palautteen kerääminen lapsilta ja huoltajilta)
 - Tulosten analysointi
- Lokakuu—joulukuu
 - Tulosten yhteenveto
 - Sidosryhmäkeskustelut
 - Kouluvierailukonseptin tiivistäminen
 - Loppuraportointi
- Tammikuu—helmikuu 2026
 - Hankkeen onnistumisen reflektointi
 - Toimenpiteiden listaus sidosryhmäkeskusteluista
 - Kestävän liikkumisen kokeilu -ohjepaketti sekä hankkeen loppuraportti julkaistiin julkisena

4.1.1 Koulujen tavoittaminen

Vapaaehtoisten luokkien mukaan saamiseksi hankkeeseen käytettiin kaupunkien omia verkostoja. Hankkeessa mukana olleet Espoon ja Vantaan kaupungit levittivät HSL:n laatimaa tiedotetta hankkeesta omissa kouluyhteistyöverkostoissaan. Kaupunkien edustajat toimittivat yhteystiedot luokkien opettajista ja koulujen rehtoreista.

Hankkeeseen ilmoittautui mukaan useampi koululuokka kuin oli mahdollista ottaa mukaan. Espoosta yhteystiedot saatiin viideltä luokalta ja Vantaalta kahdelta. Ilmoittautumisen päättymisen jälkeen Vantaalta saatiin yhteydenotto toisesta koulusta, jonka kaikki viisi rinnakkaisluokkaa olisivat olleet kiinnostuneita hankkeesta. Valitettavasti heitä ei voitu enää ottaa mukaan aikataulun ja oppilasmäärän puolesta, sillä valituille luokille oli jo sovittu yhteistyöstä. Osa Espoon kiinnostuneista luokista vetäytyi hankkeesta, koska he eivät saaneet osallistua rinnakkaisluokkina hankkeeseen. Luokkien valinnassa pyrittiin korostamaan maantieteellistä laajuutta, eli valitsemaan luokat eri alueilta.

Luokkien hakuvaiheessa painotettiin 4. ja 5. vuosiluokkia. Kuitenkin hankkeen aikataulun ollessa keväästä syksyyn, ymmärrystä kerääntyi

3.–6. vuosiluokilta. Mukaan valitut koulut sijaitsevat hyvien joukkoliikenneyhteysien äärellä, jolloin lasten on helppo tehdä kokeilu joukkoliikenteellä liikkumisesta.

Ensimmäisenä valitusta koulusta kontaktoitiin rehtori. Rehtoreiden suostumuksen jälkeen luokan opettajalle ilmoitettiin valinnasta hankkeeseen ja sovittiin yksityiskohdat yhteistyön aloittamiseksi. Opettajat keräsivät jokaisen lapsen huoltajalta suostumuksen lapsen osallistumisesta hankkeeseen. Huoltajilla oli mahdollisuus perua suostumus milloin tahansa ja asiasta muistutettiin vielä ennen liikkumisen kokeilun alkua. Kaupungeilta haettiin lupa hankkeen osallistavalle vaiheelle, koska kokeiluun osallistuneet olivat alle 15-vuotiaita.

Loppukartoituksen yhteydessä jokainen osallistunut luokka palkittiin kannustuksena aktiivisesta osallistumisesta ja arvokkaasta panoksesta hankkeeseen. Jokainen luokka sai 100 euron lahjakortin S- tai K-ryhmään, opettajan toiveen mukaan.

4.1.1. Ohjausryhmätyöskentely HSL:n ja kaupunkien kanssa

Espoon ja Vantaan kaupungit olivat mukana hankkeessa ohjausryhmän osallistujina. Ohjausryhmän rooli on nimensä mukaan toimintaa ohjaava. Hankkeen käytännön työvaiheet ja materiaalit esiteltiin ohjausryhmälle ennen niiden käyttöönottoa. Ohjaavan roolin lisäksi ohjausryhmän kaupunkien edustajat toimivat siltana HSL:n ja kaupunkien koulutoimen välillä.

Ohjausryhmä kokoontui hankkeen aikana kuusi kertaa:

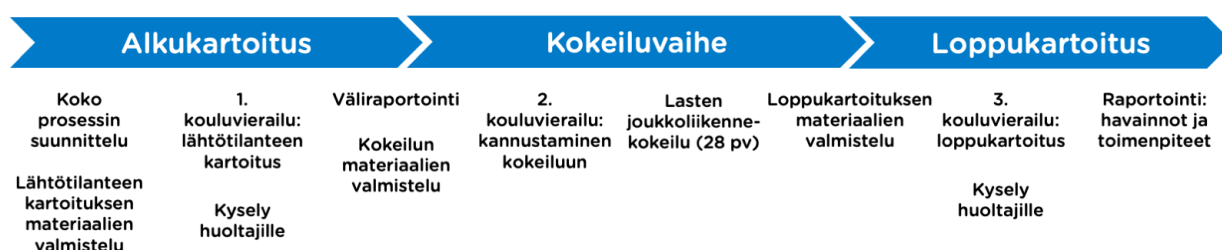
- Huhtikuussa ensimmäisessä tapaamisessa käytiin läpi konsultin kilpailutuksen tulokset sekä tilannekatsaus kouluyhteistyöhön.
- Kesäkuussa toisessa ohjausryhmän tapaamisessa käytiin läpi opit ensimmäisestä kouluvierailusta, lasten esittämät toiveet kokeilulle sekä huoltajille lähetetyn kyselyn tulokset.
- Elokuussa kolmannessa ohjausryhmän tapaamisessa esiteltiin kokeiluvaiheen suunnitelma. Lisäksi käytiin läpi kokeilun aikataulu ja materiaalit.

- Lokakuussa neljännessä tapaamisessa ohjausryhmälle esiteltiin kouluvierailuiden oppeja. Kokouksessa käytiin läpi, millaisia tuloksia loppukartoituksessa oli saatu verrattuna alkukartoitukseen. Lisäksi esille nostettiin havaintoja ja oppeja kokeiluun liittyen.
- Joulukuussa viidennessä ohjausryhmän tapaamisessa esiteltiin valmiin konseptin sekä tulokset sidosryhmien kanssa käydyistä keskusteluista. Ohjausryhmä sai luonnosversion raportista luettavaksi ennen ohjausryhmän tapaamista ja heillä oli mahdollisuus kommentoida raportin sisältöjä.
- Helmikuussa kuudes ohjausryhmän tapaaminen oli hankkeen päätöstilaisuus, jossa reflektointiin hankkeen onnistumista projektin ja tulosten näkökulmasta.

5. Hankkeen vuorovaikutteinen osuus

Hankkeen vuorovaikutteinen kokonaisuus rakentui kolmesta toisiaan loogisesti seuraavasta ja täydentävästä vaiheesta: 1) alkukartoituksesta, 2) kokeiluvaiheesta ja 3) loppukartoituksesta. Kukin vaihe muodosti osan osallistumisen ja oppimisen jatkumoa, jossa lapsilla oli aktiivinen rooli asiantuntijoina, kokeilijoina ja kokeilun arvioijina. Myös huoltajat olivat mukana kaikissa vaiheissa.

Lasten itsenäisen liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön kokeilu:



Kuva 3. Prosessi.

Alkukartoituksessa rakennettiin ymmärrystä lasten arjen liikkumisesta sekä kokemuksista ja asenteista joukkoliikennettä kohtaan. Alussa oli tärkeää ymmärtää mistä lähtökohdista, millaisia kokemuksia ja asenteita lapsilla oli hankkeeseen osallistumiseen. Lapsilähtöisen toimintatavan mukaisesti lasten ääntä haluttiin kuulla heti alusta lähtien, jotta kokeilun sisältö ja tehtävät voitiin suunnitella lasten näkemykset huomioiden. Myös huoltajien ajatuksia kerättiin kyselyllä.

Kokeiluvaiheessa lapsia kannustettiin käytännön kokeiluun, jossa he saivat matkustaa julkisilla kulkuneuvoilla maksutta ja seurata omaa liikkumistaan pelillisten tehtävien avulla. Kokeilun tehtävät valittiin tukemaan lapsen aktiivista toimijuutta ja kokemuksellista oppimista. Tehtävät olivat sekä yksilötehtäviä että luokan yhteistä tekemistä. Lapset pääsivät itse toimimaan ja kokeilemaan uusia tapoja liikkua.

Loppukartoituksessa tarkasteltiin, muuttuivatko lasten liikkumistottumukset tai suhtautuminen joukkoliikenteen käyttöön kokeilun aikana.

Näin kolmesta kokonaisuudesta muodostui lapsen näkökulmasta selkeä ja johdonmukainen polku aiheeseen tutustumisesta omakohtaiseen oppimiseen ja sen reflektointiin. Vaihe oli tärkeä, jotta lapsilla oli mahdollisuus reflektoida omia kokemuksiaan. Loppukartoituksen perusteella pystyttiin tekemään havaintoja mahdollisista muutoksista verrattuna alkukartoitukseen. Loppukartoituksen yhteydessä huoltajilta ja opettajilta kerättiin palautetta hankkeesta.

Kokeilun rakenne ja tehtävät suunniteltiin tukemaan **lapsilähtöistä toimintatapaa**, jossa lapsen näkökulma, tarpeet ja osallisuus asetetaan keskiöön. Tärkeää oli, että lasta ei nähdä vain toiminnan kohteena, vaan aktiivisena toimijana, jolla on mahdollisuus vaikuttaa ja ilmaista mielipiteensä. Jokainen lapsi on erilainen, joten tämä pyrittiin huomioimaan hankkeen kaikkia materiaaleja suunniteltaessa: materiaalit sisälsivät sekä itsenäisesti täytettäviä lomakkeita että luokan yhteisiä tehtäviä, mutta myös kirjallisia ja suullisia osioita. Kaikissa vaiheissa korostettiin turvallisen ja myönteisen ilmapiirin luomista. Lapsilähtöisyyden periaatteiden mukaisesti lasten omat kokemukset ja ideat ohjasivat työn etenemistä. Huoltajien kuuleminen täydensi lapsilta kerättyjä ajatuksia.

Seuraavaksi esitellään tarkemmin kolme mainittua vaihetta materiaaleineen.

5.1. Alkukartoitus

Alkukartoituksessa tavoitteena oli ymmärtää lähtötilannetta ennen kokeilua.

- Miten lapset liikkuvat arjessa ja kenen kanssa?
- Millaisia kokemuksia lapsilla on liikkumisesta ja millaisia asenteita siihen liittyy?
- Millaiset seikat kannustaisivat lapsia liikkumaan? Eli pohjatietoa kokeilun suunnittelemiseksi
- Miten huoltajat kokevat lasten liikkumisen?

Alkukartoitus koostui seuraavista materiaaleista:

- Itsenäisesti täytettävä ”Minun arkeni” - lomake
- Pienryhmähaastattelut
- Vaikuttaminen kokeiluun (äänestys)
- Kysely huoltajille

5.1.1. Itsenäisesti täytettävä ”Minun arkeni” - lomake

Jokainen lapsi sai itsenäisesti täytettäväkseen lomakkeen, jonka avulla selvitettiin: 1) millä kulkuvälineellä lapset yleensä kulkevat eri paikkoihin, 2) kenen kanssa lapset yleensä kulkevat sekä 3) minkälainen fiilis matkasta yleensä on.

Lomake auttoi ymmärtämään lasten liikkumisen arkea ja täydensi haastatteluista kertynyttä tietoa.

Ruksi tai ympyröi

- 1) kulkuvälineet millä yleensä kuljet
- 2) kenen kanssa tapaavat kulkea
- 3) fiiliksesi matkasta tavanomaisesti

Koulu	Kaverit	Asiointi kauppa, kirjasto, nuoristalo yms.	Harrastus 1	Harrastus 2	Viikonloppu isovanhemmat, leffa, lomat	Joku muu Mikä?
☐ Yksin ☐ Vanhempi/hooltaja ☐ Perheenjäsen ☐ Kaveri ☐ Joku muu, kuka:	☐ Yksin ☐ Vanhempi/hooltaja ☐ Perheenjäsen ☐ Kaveri ☐ Joku muu, kuka:	☐ Yksin ☐ Vanhempi/hooltaja ☐ Perheenjäsen ☐ Kaveri ☐ Joku muu, kuka:	☐ Yksin ☐ Vanhempi/hooltaja ☐ Perheenjäsen ☐ Kaveri ☐ Joku muu, kuka:	☐ Yksin ☐ Vanhempi/hooltaja ☐ Perheenjäsen ☐ Kaveri ☐ Joku muu, kuka:	☐ Yksin ☐ Vanhempi/hooltaja ☐ Perheenjäsen ☐ Kaveri ☐ Joku muu, kuka:	☐ Yksin ☐ Vanhempi/hooltaja ☐ Perheenjäsen ☐ Kaveri ☐ Joku muu, kuka:
Mikä fiilis matkasta?	Mikä fiilis matkasta?	Mikä fiilis matkasta?	Mikä fiilis matkasta?	Mikä fiilis matkasta?	Mikä fiilis matkasta?	Mikä fiilis matkasta?

Kuva 4. Lasten kyselylomake.

5.1.2. Pienryhmähaastattelut

Haastatteluvaiheessa syvennyttiin lasten omiin kokemuksiin, ajatuksiin ja tunteisiin liikkumisesta sekä joukkoliikenteen käytöstä. Haastattelut toteutettiin pienryhmissä 40–45 minuutin keskusteluissa. Keskusteluissa lapset pääsivät avaamaan arjen liikkumistaan, siihen liittyviä kokemuksia ja asenteita.

Pienryhmähaastattelu oli puolistrukturoitu ja jakautui seuraavien teemojen alle:

- Nykyinen liikkuminen

- Esteet ja kannusteet liikkumiseen liittyen
- Itsenäinen liikkuminen tällä hetkellä

Haastatteluvaiheen tavoitteena oli ymmärtää, millaisia kokemuksia lapsilla oli matkustamisesta ja millaisia asenteita lapsilla liittyä liikkumiseen. Tämä ymmärrys muodosti kuvan lähtötilanteesta, jotta pystyttiin vertaamaan ajattelun muutosta kokeilun jälkeen suoritettuihin haastatteluihin.

5.1.3. Vaikuttaminen kokeiluun

Lisää tarra haluamaasi kohtaan

Osallistumistapa		Mahdolliset tehtävät		
Haluaisin osallistua joukkueena	Haluaisin kilpailla muita vastaan	Haluaisin suorittaa annettuja tehtäviä	Haluaisin käydä paikoissa, joissa en ole käynyt aiemmin	Haluaisin kokeilla eri kulkuvälineitä

Kuva 6. Vaikuttaminen kokeiluun.

Lapsille mieluisimpien kokeilun toteutustapojen selvittämiseksi aihetta sivuttiin ryhmähaastattelussa sekä toteutettiin äänestys, jossa jokainen lapsi sai kaksi tarraa sijoitettavaksi kuvassa näkyvälle äänestyslomakkeelle.

5.1.4. Kysely huoltajille

Luokan opettaja lähetti kokeiluun osallistuneiden lasten huoltajille Wilman kautta kyselyn, jolla kartoitettiin huoltajien ajatuksia ja kokemuksia lasten itsenäisestä liikkumisesta ja joukkoliikenteen käyttämisestä.

Huoltajien kysely koostui seuraavista teemoista:

- Lapsen arjen liikkumisen laajuus ja määrä
- Lapsen itsenäinen liikkuminen
- Koettu turvallisuus

Huoltajien kysely oli anonyymi. Tarkoituksena oli ymmärtää huoltajien ajatuksia sekä tarjota mahdollisuus tuoda esiin huolia tulevaa kokeiluvaihetta koskien.

5.2. Alkukartoitukset tulokset

Seuraavaksi esitellään alkukartoituksen keskeisimmät tulokset sekä lasten että huoltajien näkökulmasta.

5.2.1. Lasten arjen liikkuminen ja kokemukset

Alkukartoituksessa kävi ilmi, että lasten liikkuminen painottuu vahvasti lähialueille, kouluun, harrastuksiin ja kavereiden luo. Useimmille kävely tai pyöräily on luontevin tapa liikkua, tämä tuli esiin sekä haastattelussa että Minun arkeni -lomakkeissa. Suurella osalla oppilaista esimerkiksi koulu sijaitsee kävely- tai pyöräilyetäisyydellä, minkä vuoksi nämä ovat selvästi yleisimmät kulkutavat. Lasten muu arjen liikkuminen tapahtuu samoilla tutuilla reiteillä. Joukkoliikenteen kulkuvälineet olivat lapsille jollain tasolla tuttuja ja lähes kaikilla oli jokin kokemus joukkoliikenteen käytöstä. Lapset eivät aina tunnistanee, mikä lasketaan joukkoliikenteeksi. Keskusteluissa vastattiin joukkoliikennettä koskeviin kysymyksiin kertomalla kokemuksia esimerkiksi VR:n junamatkoista tai perheen yhteisistä automatoista. Haastattelu osoitti, että joukkoliikenne oli osalle lapsista suhteellisen vierasta ja käyttö satunnaista isolle osalle lapsista. Kysyttäessä milloin viimeksi oli matkustanut joukkoliikenteellä, osa lapsista kertoi, että viimeisin matka saattoi olla luokan kanssa tänä tai edellisenä vuonna.

Lapset kokevat liikkumisen rutiininomaiseksi ja huomaamattomaksi osaksi arkea. Reitit, aikataulut ja kulkutavat ovat vakiintuneita. Valtaosa lapsista koki ”Minun arkeni” -lomakkeen täyttämisen yksinkertaiseksi. Jotkut kuitenkin kokivat lomakkeen täyttämisen ja oman liikkumisen pohdinnan vaikeaksi: joko siksi, että ei liiku juuri mihinkään, liikkuu hyvin monella tavalla tai ei tunnistanut lomakkeessa mainittuja matkakohteita. Haastatteluissa nuoremmat oppilaat kuvasivat liikkumista

vilkkaammin, mutta heidän puheissaan kuului myös vanhempien asenteiden kaiku. Vanhemmat oppilaat puolestaan pohtivat liikkumista enemmän omista kokemuksistaan käsin ja toivat esiin itsenäisyyteen ja vapauteen liittyviä teemoja.

Lapsille mieluisimpia kulkuvälineitä olivat polkupyörä ja bussi. Polkupyörä liitettiin nopeuteen, helppouteen ja vapauteen, kun taas osa koki bussilla matkustamisen käteväksi ja tutuksi. Bussi oli myös Minun arkeni -lomakkeen perusteella selkeästi suosituin joukkoliikenteen väline. Lähes kaikki kulkumuodot saivat kuitenkin joitain mainintoja suosikkien joukossa. Kivana liikkumisessa pidettiin myös yhdessäoloa kaverin kanssa, mahdollisuutta tehdä ”omia juttuja”, kuten olla puhelimella ja katsella maisemia.

Kysyttäessä epämieluisista matkoista, lapset korostivat fyysistä epä-mukavuutta, pahoinvointia ja melua. Pahoinvointi liittyi usein automatkoihin. Joukkoliikenteen liikennevälineistä lapset mainitsivat erityisesti bussin, junan ja metron. Nämä kulkuvälineet koettiin meluisiksi, täriseviksi tai pahoinvointia aiheuttaviksi. Lisäksi likaisuus, hajut sekä tungokset nousivat esiin epämiellyttävinä tekijöinä. Metroon liittyi omia, muista erottuvia pelkoja, kuten ovien väliin jääminen tai maan alla liikkumisen jännittävyys sekä metroasemat itsessään.

Lapset kertoivat useita tarinoita epämiellyttävistä tai jopa vaarallisista tilanteista, joita oli tapahtunut joukkoliikenteessä. Nämä tarinat olivat usein tapahtuneet perheenjäsenelle, tutulle tai niitä oli nähty sosiaalisen median alustoilla. Hurjimmat tarinat täyttivät rikoksen tunnusmerkistön. Näillä lapsilla ei kuitenkaan välttämättä ollut henkilökohtaista kokemusta turvattomuudesta, mutta tarinat olivat jääneet vahvasti mieleen. Pieni osa lapsista kertoi omakohtaisia kokemuksia turvattomuuden tunteesta joukkoliikenteessä. Näissä tarinoissa usein turvattomuutta aiheuttivat päihtyneet tai arvaamattomasti käyttäytyvät aikuiset joukkoliikennevälineessä tai katutilassa. Lapsille itselleen liikkumisessa jännittivät yksin liikkuminen pimeällä, uudet paikat ja pelko myöhästymisestä.

Lapset kertoivat saavansa liikkua itsenäisesti tutussa lähiympäristössä, kunhan aikuiselle kerrotaan, minne ollaan menossa. Tyypillistä on, että lapset liikkuvat yksin kouluun, kavereille ja lähikauppaan. Harrastuksiin

ja muihin vapaa-ajan menoihin liikutaan selvästi enemmän huoltajan tai perheenjäsenen kanssa. Itsenäisen liikkumisen ja sen sallimisessa on perhe- ja lapsikohtaisia eroja.

Elinpiirin laajentaminen jakoi lasten mielipiteitä. Isoin osa lapsista olisi halukkaita liikkumaan tulevaisuudessa itsenäisemmin ja laajemmalla alueella. Osa lapsista koki, ettei elinpiirin laajentamiseen ollut tarvetta. Nämä lapset usein kokivat jo pääsevänsä kaikkialle, minne tarvitsivat. Joukkoliikenteen käyttö jakoi mielipiteitä: osa haluaisi käyttää sitä enemmän, erityisesti kaverin kanssa, kun taas toiset eivät kokeneet tarvetta sille. Nämä mielipiteet jakautuvat samoin kuin mielipiteet elinpiirin laajentamisesta.

Lasten arjen liikkumisen sujuvuutta tukee tuttujen reittien selkeys. Ne lapset, joille joukkoliikenteen käyttäminen oli tuttua, kokivat tietävänsä hyvin, milloin pitää jäädä pois kulkuvälineestä ja osasivat reitit. Nämä lapset olivat suvereeneja joukkoliikenteen käyttäjiä, joille väärällä pysäkillä pois jääminen tai nousu väärään bussiin ei aiheuttanut paniikkia. Lapset osasivat toimia tällaisissa tilanteissa ja esimerkiksi tarkistaa reitin HSL sovelluksesta. HSL-sovelluksen käyttö oli tuttua heillekin, jotka eivät aktiivisesti joukkoliikennettä käyttäneet; monet lapset osaavat tarkistaa reittejä ja aikatauluja, vaikka lippu ei aina ole sovelluksessa. Moni myös kertoi lipun olevan sovelluksessa, mutta tarkemmat kysymykset osoittivat, että lapsella oli mahdollisuus ostaa kertalippuja vanhemman pankkikortilla.

Lasten toiveet joukkoliikenteen kehittämiseksi keskittyivät parempaan siisteyteen, mukavampiin kulkuvälineisiin ja rauhallisempaan matkustusympäristöön. Selkeämmät näytöt (esim. pysäkeillä tai joukkoliikennevälineissä) ja kuulutukset nousivat esiin keinona helpottaa pysäkkien seuraamista. Lisäksi toivottiin enemmän valvontaa ja siivousta pysäkeille, jotta sotku ja turvattomuuden tunne vähenisivät. Myös villimpiä ideoita esitettiin, kuten kaakaoautomaatteja tai kirjahyllyjä busseihin. Villimmät toiveet saattoivat kummuta siitä, että lapset innostuivat, kun heitä kerrankin haastateltiin ja kuunneltiin.

5.2.2. Huoltajien vastaukset tukivat lasten näkemyksiä

Kouluvierailun lisäksi alkukartoituksen tiedonkeruuseen liitettiin huoltajille suunnattu kysely. Valitettavasti vain joka neljäs huoltaja vastasi kyselyyn. Saadut vastaukset kuitenkin auttoivat ymmärtämään lasten ajatusmaailmaa ja liikkumista tarkemmin. Huoltajien vastaukset täydensivät lapsilta kerättyä tietoa.

Huoltajakyselyssä taustakysymyksissä haluttiin saada tietoa huoltajien omasta liikkumisesta. Kyselyyn vastanneista huoltajista suurin osa käytti joukkoliikenne vain harvoin ja lähes kaikissa kotitalouksissa oli auto. Huoltajien vastaukset tukivat lasten vastauksia omasta liikkumisesta, sillä myös huoltajakyselyn mukaan lasten liikkuminen painottui pääasiassa lähialueille (1–3 kilometriä) ja lasten pääasialliseksi kulkutavaksi tunnistettiin polkupyörä ja kävely – vain harvalla lapsella pääasiallinen kulkutapa oli joukkoliikenne.

Huoltajilta kysyttiin myös ajatuksia tai mahdollisia huolia lapsen itsenäiseen liikkumiseen liittyen ja vastauksissa nousi erityisesti esiin, kuinka itsenäinen liikkuminen nähdään tärkeänä lapsen itsenäistymisen kannalta. Esiin nousi kuitenkin myös turvallisuuteen liittyviä huolia, kuten häiriökäyttäytyminen, liikenteen vaaratilanteet sekä lapsen valmius ja kypsyys haastaviin tilanteisiin liittyen. Huoltajat näkivät bussilla matkustamisen lähes yhtä turvalliseksi kuin pyöräilyn, mutta muut joukkoliikennevälineet (metro, lähijuna, ratikka) koettiin merkittävästi vähemmän turvallisiksi. Huoltajat näkivät potkulaudan kaikista turvattomimmaksi liikkumisvälineeksi. Huoli turvallisuudesta liittyi moniin käytännön haasteisiin, kuten bussien myöhästelyihin tai pysäkin ohi ajamiseen, väärään bussiin nousemiseen, bussin vaihtamiseen sekä lapseen omaan keskittymiskykyyn matkan aikana. Turvallisuushuolet liittyivät myös muuhun kuin joukkoliikenteeseen:

*”Turvallisuus liittyy millä alueella liikutaan,
ei liikennevälineeseen.”*

Yleisesti huoltajat kuitenkin näkivät lasten itsenäisen liikkumisen myönteisenä asiana, sillä se mahdollistaisi muun muassa laajemman harrastusvalikoiman sekä tukisi perheiden arkea. Yli puolet huoltajista salli lapsensa matkustavan täysin itsenäisesti joukkoliikenteellä ja lähes kaikki loput kertoivat harkitsevansa asiaa. Vanhempien kyselyn

avovastauksissa oli tulkittavissa myös positiivinen suhtautuminen kokeiluun.

”Julkisilla liikkuminen mahdollistaisi laajemman harrastusvalikoiman.”

5.2.3. Äänestystulos

Alkukartoituksen yhteydessä lapset saivat vaikuttaa, millaista kokeilua lähdetään toteuttamaan. Lapset toivoivat erityisesti joukkueina kisailua sekä käymistä uusissa paikoissa ja eri kulkuvälineiden kokeilua. Ohessa on esitetty äänestyksen kokonaistulos.



Kuva 5. Äänestystulos.

5.3. Kokeiluvaihe

Alkukartoituksen tulosten pohjalta suunniteltiin kokeiluvaiheen toteutus, jotta suunnittelulla voitiin vastata mahdollisimman hyvin lasten esiin nostamiin toiveisiin ja tarpeisiin. Kokeiluvaiheessa yhdistyivät käytännön harjoittelu ja pelilliset elementit. Kokeiluvaiheen tavoitteena oli kannustaa lapsia liikkumaan uusiin paikkoihin sekä käyttämään joukko-liikennettä osana arjen liikkumista. Kokonaistavoitteena oli vahvistaa lasten valmiuksia sekä rohkeutta liikkua itsenäisesti.

Kokeilun maksuttomat matkaliput tarjosivat lapsille konkreettisen mahdollisuuden tutustua joukkoliikenteen. Koko luokan yhteinen osallistuminen tarjosi matkakumppaneita tutustumismatkoille ja kannusti lapsia kokeilemaan yhdessä. Kannustamista kokeiluun pidettiin tärkeänä,

koska suurimmalle osalle lapsista liikkuminen joukkoliikenteellä oli vierasta. Lasten liikkuminen on vahvasti rutiininomaista ja sidoksissa perheen tottumuksiin. Tavoitteena oli tarjota positiivisia kokemuksia, jotta kynnys käyttää joukkoliikennettä itsenäisesti madaltuisi. Tämä tukee kestävien liikkumistapojen omaksumista pysyvästi osaksi elämää varhaisessa vaiheessa.

Seuraavaksi esiteltujen materiaalien lisäksi ohjeet toimitettiin kokeiluvaiheeseen opettajille sekä huoltajille.

Kokeiluvaihe koostui seuraavista materiaaleista:

- Matkakortit
- Oppilaan oma vihkonen
- Luokan juliste

5.3.1. Matkakortit

Hankkeen suunnitteluvaiheessa tarkoituksena oli tarjota lapsille 30 vrk kausiliput kokeilun ajaksi käyttöön. Valitettavasti teknisen järjestelmäpäivityksen viivästyksen vuoksi tämä ei ollut mahdollista. Lapsille tarjottiin neljä kappaletta 7 vuorokauden vuorokausilippua, jolloin jokainen lapsi sai käyttöönsä yhteensä 28 vuorokauden maksuttomat matkat. Matkakortit olivat fyysisiä pahvikortteja, jotka toimivat heti ensimmäisen aktivoinnin jälkeen.

Hanketta suunniteltaessa matkustusoikeus oli rajattu kahdelle vyöhykkeelle. Eräs opettaja kertoi suunnitelleensa luokan kanssa retkeä Helsinkiin kokeilemaan eri kulkuneuvoja. Opettajia haluttiin kannustaa tähän ja matkustusoikeutta laajennettiin kolmelle vyöhykkeelle kahdessa seitsemän vuorokauden lipussa.

Seitsemän vuorokauden liput sekä neljä eri matkakorttia olivat ymmärrettävästi lapsille hankalampi käsittää kuin yksi matkakortti. Lapsia opastettiin matkakorttien käyttöön kouluvierailulla niiden jakamisen yhteydessä. Opettajille ja huoltajille laadittiin kirjalliset ohjeet matkakorttien käytöstä, jotta he voivat tarvittaessa ohjeistaa lapsia matkakorttien käytössä.

5.3.2. Oppilaan oma vihkonen

Oppilaan oma vihkonen toimi hankkeessa jokaisen lapsen omana seurantavihkona, jonka avulla he pystyivät seuraamaan omaa liikkumistaan eri kulkuvälineillä. Vihkonen sisälsi kaksi pääosiota: 1) liikkumisen seurantataulukon ja 2) bingotehtävät.

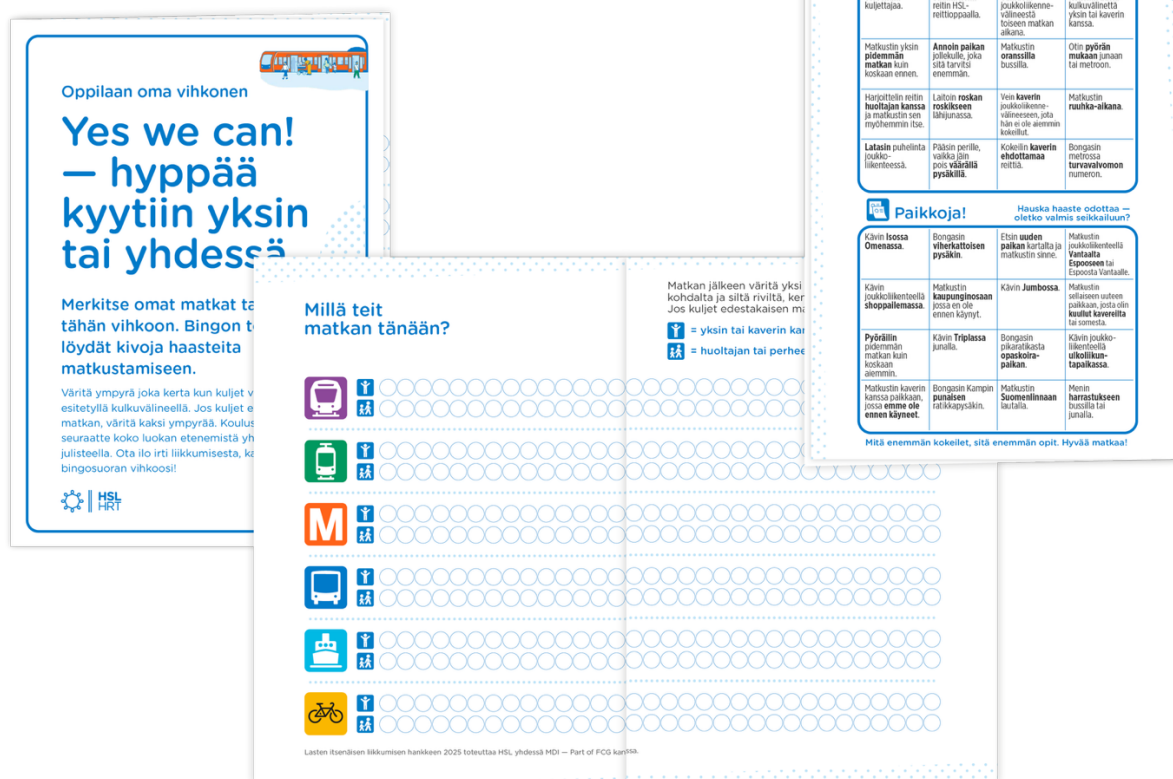
Seurantataulukkoon oppilaat värittivät matkojen määrät eri kulkumuodoilla (esimerkiksi kävellen, pyörällä, bussilla tai metrolla kuljetut matkat) ja merkitsivät, olivatko he tehneet matkan perheenjäsenen kanssa vai itsenäisesti.

Vihkosen toinen osio sisälsi kaksi bingoruudukkoa, jotka toivat seurantaan leikillisyyttä ja kannustivat lapsia kokeilemaan erilaisia liikkumistapoja ja havainnoimaan ympäristöään liikkumisen aikana. Bingotehtävät oli jaettu kahteen osaan. Toinen bingo liittyi toimintaan ja toinen paikkoihin. Koska hankkeen koulut sijaitsivat eri kunnissa, osa matkakohteista oli kaukana. Toiminnallisella bingolla halusimme tarjota tehtäviä myös niille lapsille, joilla ei ollut mahdollisuutta matkustaa kauas. Kaikessa tekemisessä korostettiin vastuullisuutta ja turvallisuutta: oppilaita muistutettiin suorittamaan vain sellaisia matkoja ja tehtäviä, joihin heillä oli huoltajan lupa.

Oppilaan oma vihkonen pyrki tarjoamaan pelillistä elementtiä kokeiluun. Lisäksi sen tarkoituksena oli konkreettisesti seurata lasten tekemiä matkoja itsenäisesti tai muiden seurassa. Joukkoliikennematkojen määrää seurattiin myös luokan yhteisellä julisteella.

Oppilaan oma vihkonen

koko A5 — sivu 1 opastus, sivu 2 seuranta ja sivu 3 bingot



Kuva 6. Oppilaan oma vihkonen.

5.3.3. Luokan yhteinen juliste

Lapset toivoivat osallistumista joukkueena ja luokan yhteinen juliste vastasi tähän toiveeseen. Julisteen tarkoituksena oli sitouttaa luokkaa läpi kokeilun, ettei matkustaminen unohtuisi viikkojen kuluessa. Julisteessa oli jokaiselle kulkuvälineelle oma kierros. Julisteelle kertyi tieto tehdyistä matkamääristä sekä eri joukkoliikennevälineiden suosiosta. Julisteet sijoitettiin näkyville paikoille luokissa. Opettajat nimesivät heti tunnit kahdesti viikossa, joiden alussa matkat olisi hyvä käydä läpi.

Juliste vahvisti lasten osallisuutta ja toimijuutta: jokainen lapsi toi omat matkansa osaksi yhteistä tulosta, ja näin jokaisen panos oli tärkeä osa kokonaisuutta. Lapsi sai kokea, että hänen oma liikkumisensa vaikuttaa yhteiseen etenemiseen. Juliste loi tunteen osallistumisesta joukkueena, vaikka emme halunneetkaan vertailla eri luokkien tuloksia ja emme

palkinneet eniten liikkunutta luokkaa. Lapset eivät myöskään olleet kiinnostuneet muiden luokkien matkoista tai suoriutumisesta.

Luokan yhteinen juliste

koko A1 — luokan yhteinen seurantapallo



Kuva 7. Luokan yhteinen juliste.

5.4. Loppukartoitus

Loppukartoituksen tavoitteena oli mitata ja todentaa, muuttiko kokeilujakso lasten liikkumisen tapoja ja itsenäistä liikkumista. Loppukartoituksen materiaalit olivat hyvin samankaltaisia kuin alkukartoituksessa, jotta muutosta voitaisiin todeta. Minun arkeni - lomake mittasi muutosta liikkumisessa ja pienryhmähaastattelut todensivat ajattelun sekä asenteiden muutosta. Tämän lisäksi palautetta kerättiin myös opettajilta sekä huoltajilta.

Loppukartoitus koostui seuraavista materiaaleista:

- Palautekysely huoltajille
- Itsenäisesti täytettävä Minun arkeni ja hankkeen arviointilomake
- Pienryhmähaastattelut

Lisäksi loppukartoituksen yhteydessä luokat palkittiin osallistumisesta kokeiluun.

5.4.1. Palautekysely huoltajille

Loppukartoituksen kanssa samoihin aikoihin huoltajille lähetettiin Wilman kautta hyvin lyhyt palautekysely. Huoltajia pyydettiin antamaan arvosana kokeilulle tähdin, kysyttiin lisäsikö kokeilu lapsen liikkumista joukkoliikenteellä sekä mahdollisuus antaa avointa palautetta anonyymisti. Kokeilun oppien kannalta oli tärkeää, että huoltajien kokemuksia kokeilusta ja sen onnistumisesta saatiin kuulla.

5.4.2. Itsenäisesti täytettävä “Minun arkeni” ja arviointilomake

Minun arkeni lomakkeen tavoitteena oli saada mitattavaa muutosta lasten arjen liikkumisesta. Vertailtavuuden vuoksi lomake oli sama kuin alkukartoituksessa. Tällä kertaa lapset kuitenkin täyttivät lomaketta nimenomaan kokeiluaikajaksoa ajatellen.

Alkukartoituksesta poiketen lomakkeen toiselle puolelle lisättiin palautelomake. Tavoitteena oli kerätä jokaisen lapsen omia kokemuksia kokeilusta ja tehtävistä. Lapset arvioivat kokeilun kokonaisuutta

antamalla tähtiarvion yhdestä viiteen sekä valitsivat oman lempitehtävnsä ja kirjasivat, miltä tehtävät tuntuivat. Heillä oli myös mahdollisuus antaa palautetta halutessaan. Tämä sekä pienryhmähaastattelut auttoivat tunnistamaan, millaiset työskentelytavat ja sisällöt olivat lapsille kaikkein mielekkäimpiä kokeilussa.

Kerro mielipiteesi kokeilusta

Kuinka monta tähteä antaisit kokeilulle? ☆☆☆☆☆ Miltä tehtävät ylipäänsä tuntuivat? Voit valita useamman vaihtoehdon. ☐ Tehtävät olivat kivoja ☐ Tehtävät olivat ihan ok ☐ Tehtävät olivat tylsiä ☐ Tehtävät olivat opettavaisia ☐ Tehtävät olivat välillä vähän vaikeita ☐ Tehtävät olivat liian helppoja Mikä oli lempitehtäväsi? Valitse yksi. ☐ Keskustelut pienryhmissä ☐ Itsenäisesti täytettävä lomake ☐ Q&A joukkoliikenteestä ☐ Omien matkojen seuraaminen (vihko) ☐ Luokan juliste ☐ Bingo	Kirjoita vapaasti ajatuksiasi kokeilusta
--	--

Kuva 8. Kokeilun arviointi.

5.4.3. Pienryhmähaastattelut

Pienryhmähaastattelujen tavoitteena oli kerätä lasten kokemuksia kokeilusta ja joukkoliikenteen käytöstä sekä todentaa asenteiden ja ajattelun muutosta. Haastattelut olivat hyvin samankaltaisia kuin alkukartoituksessa.

Puolistrukturoitu pienryhmähaastattelu kattoi seuraavat teemat:

- Kokemukset kokeilusta
- Muutokset asenteissa
- Kokeilun materiaalit
- Itsenäinen liikkuminen kokemuksena
- Opit kokeilusta

5.5. Loppukartoitukset tulokset

Loppukartoituksen perusteella lasten kokemukset kokeilusta olivat enimmäkseen myönteisiä. Erityisen paljon kiitosta keräsi maksuton matkustusoikeus ja luokan yhteinen juliste. Matkakorttien ja materiaalien käyttöaktiivisuudessa oli hieman eroja luokkien välillä. Ainakin yksi luokka oli tehnyt opettajan johdolla luokan yhteisen matkustuspäivän, jossa he olivat kulkeneet joukkoliikenteellä koulupäivän ajan kunnan alueella. Lisäksi oppilaat olivat matkustaneet yhdessä porukalla myös omatoimisesti eli yhteisiä retkiä oli syntynyt muulloinkin kuin opettajan johdolla. Yhteiset matkat toistuivat haastatteluissa erityisen positiivisina kokemuksina.

Lähtötilanteessa joukkoliikenne oli suurimmalle osalle oppilaista vierasta ja sen käyttö satunnaista. Kokeilu tarjosi muutamille oppilaille ensimmäisen kokemuksen joukkoliikenteen käytöstä ilman aikuista. Pieni osa taas ei ollut ollenkaan kiinnostunut joukkoliikenteen käytöstä. Näiden havaintojen pohjalta lapset voidaankin jakaa kolmeen liikkujaryhmää: superkäyttäjiin, kokeilijoihin ja passiivisiin.

Superkäyttäjät matkustivat paljon ja päivittäin joukkoliikenteellä. Heille joukkoliikenne oli tuttua ja heidän oli helppo lisätä matkustamista joukkoliikenteellä rajattoman matkustusoikeuden myötä. Monella heistä oli kausilippu tai vanhemman maksukortti sovelluksessa ennestään. He olivat suvereenia matkustajia, jotka käyttivät sovellusta reittisuunnitteluun tai osasivat suunnistaa kulkuvälineiden ja pysäkkien infotaulujen avulla. Heille bingo tarjosi mielekästä pelillisyyttä sekä luokan yhteinen juliste teki arjen matkoista merkityksellisiä. Heitä ilahdutti eniten maksuton matkustusoikeus. Superkäyttäjiä oli muutamia joka luokalla, etenkin kuudesluokkalaisissa.

Kokeilijat muodostivat kaikista suurimman joukon lapsista. Kokeilijoille joukkoliikenne saattoi olla ennestään vierasta, mutta kokeilu antoi heille mahdollisuuden tutustua sen käyttöön. Heille kokeilu oli ensimmäinen kokemus omasta lipusta ja rajoittamattomasta matkamäärästä. He matkustivat yhdessä kavereiden ja perheenjäsenten kanssa ensimmäiset matkat ja siirtyivät käyttämään joukkoliikennettä itsenäisesti, kun reitit olivat tuttuja. Luokan superkäyttäjät ja jo joukkoliikennettä käyttäneet toimivat usein kokeilijoille vertaisoppaina. Kokeilijoille kotoa saatu tuki

oli merkittävä kannustin. Huoltajat tukivat kokeilua sallimalla matkoja joukkoliikenteellä tai jopa opastamalla joukkoliikenteen käyttöön matkustamalla lapsen kanssa. Eräs oppilas kertoi koko perheen tehneen matkan Helsinkiin kokeilemaan eri kulkuvälineitä kokeilun kannustamana. Kokeilijoilla oli havaittavissa selvä asenne-ero verrattuna alkukartoituksen haastatteluihin. Heille maksuton matkustusoikeus avasi kokeilun myötä mahdollisuuden itsenäisyyteen ja uusiin kokemuksiin.

”Äiti matkusti minun kanssani bussilla harrastuksiin. Kun osasin reitin niin ei jännittänyt mennä yksin seuraavalla kerralla”

Passiivisia oli jokaisella luokalla muutamia, kuitenkin enemmän kuin superkäyttäjiä. Heillä matkakortit jäivät lähes tai kokonaan käyttämättä. He eivät myöskään olleet kiinnostuneita tehtävistä. Tässä ryhmässä korostui negatiivinen asenne joukkoliikennettä kohtaan. Heistä moni pyöräili paljon tai vanhemmat kyyditsivät heitä harrastuksiin. Ymmärrettävästi he eivät kokeneet tarvetta joukkoliikenteelle. Näiden lasten pienryhmähaastatteluissa nousi esiin myös huoltajien kielteisten asenteiden kaiku. He eivät luultavasti saaneet tukea, kannustusta tai lupaa joukkoliikenteellä matkustamiseen.

*”Minulla on harrastuksia viitenä iltana viikossa.
En ehdi bussilla ajelemaan”*

Liikkujaryhmästä riippumatta kokeilun parhaiksi kokemuksiksi nousivat yhteiset retket ja kaverin kanssa tehdyt matkat. Moni kuvasi vapaa-aikaan liittyviä matkoja erityisen mukavina, kuten käynnit Isossa Omenassa, frisbeegolfissa tai kalareissuilla. Arjen liikkumisessa pyöräily ja kävely olivat edelleen suosituimpia. Joukkoliikenteessä bussi nousi miellyttävämmäksi kulkuvälineeksi sen helppouden ja tuttuuden vuoksi. Ikäviä matkoja tai kulkuvälineitä kysyttäessä suurimalla osalla ei nousut mitään mieleen, vain yksittäisiä mainintoja tuli esimerkiksi bussikuskien töykeästä käytöksestä ja ohi ajamisesta sekä lähiseudun levottomuudesta. Joukkoliikenteen kokemukset olivat siis pääosin kivoja ja onnistuneita. He, joille kokeilun aikana kertyi ensimmäisiä matkoja itsenäisesti joukkoliikenteellä, mainitsivat ensimmäisten matkojen olleen erityisen jännittäviä. Jännitys liittyi oikeaan linjaan, reitin muistamiseen sekä pimeällä pysäkin tunnistamiseen.

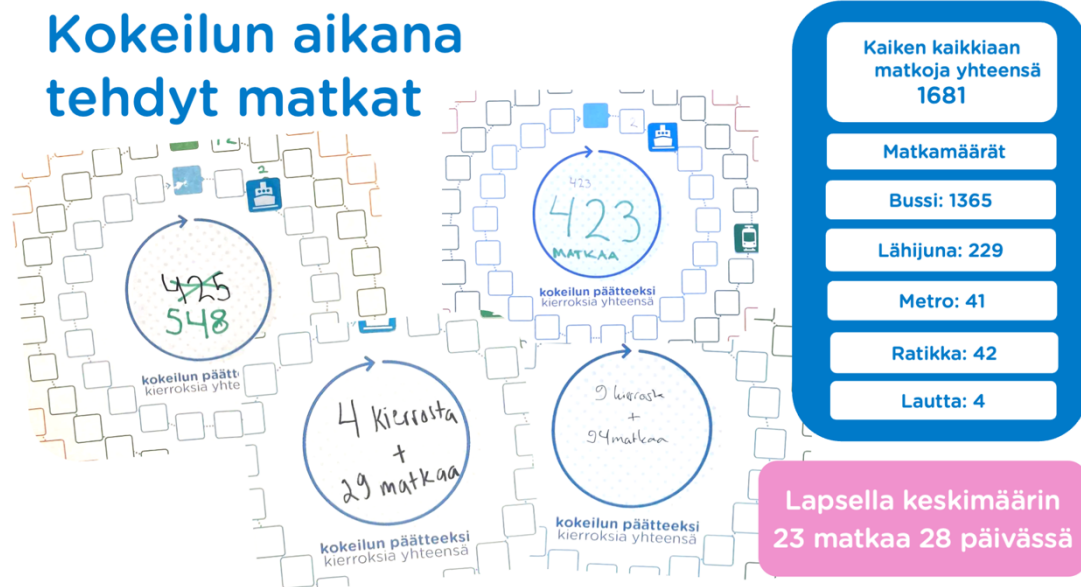
Lähes kaikki lapset kokivat kokeilun kannustaneen heitä käyttämään joukkoliikennettä enemmän. Myös he, jotka olivat passiivisten ryhmässä. Erityisesti maksuton matkakortti keräsi kiitosta ja sen koettiin lisänneen motivaatiota kokeiluun. Kuulimme monia tarinoita siitä, miten lapsi oli alkanut liikkua harrastuksiin itsenäisesti joukkoliikenteellä. Tämä näkyi myös Minun arkeni -lomakkeissa, joissa itsenäisesti tehtyjen harrastusmatkojen määrä oli kasvanut alkukartoitukseen verrattuna erityisesti vapaa-ajan matkoissa. Osa lapsista kertoi, että he olivat oppineet liikkumaan harrastuksiin kaverin kanssa tai kaveri oli ainakin osan matkasta saman joukkoliikennevälineen kyydissä. Muutamat lapset kertoivat, että huoltaja oli tukenut itsenäistä liikkumista opettamalla joukkoliikennereitin ensin matkustamalla lapsen kanssa. Kun reitti ja pysäkit olivat tutut, sujui itsenäinen liikkuminen lapselta hyvin.

Kokeilun myötä lapset oppivat uusia käytännön taitoja. Oppimista tapahtui HSL-sovelluksen ja lukijalaitteiden käytössä sekä aikataulujen hahmottamisessa. Lapset nostivat esiin myös muita tärkeitä arjen oppeja, kuten puhelimen lataamisen muistaminen sekä aikataulujen seuraamisen ja reittien hahmottamisen.

Keskusteluissa tuli esille, kuinka kokeilun aikana saadut kokeilut joukkoliikenteen käytöstä lisäsivät itseluottamusta sekä myönteistä suhtautumista joukkoliikenteeseen. Erityisesti kokeilijoiden liikkujaryhmän lapsista suurin osa haluaisi käyttää joukkoliikennettä jatkossa enemmän.

Loppukartoituksen tuloksiin voidaan liittää myös **luokan julisteesta saadut tulokset**. Kokeilun konkreettisia matkamääriä seurattiin luokitain julisteella. Luokkien yhteenlaskettu matkamäärä kokeilun aikana oli 1 681 matkaa. Lapsia osallistui kokeiluun 73 ja jokainen sai neljä 7 vrk matkalippua eli lippuja yhteensä 292 kappaletta. Yhdellä lipulla tehtiin keskimäärin 5,76 nousua (7 vuorokauden aikana). Jokainen lapsi nousi siis keskimäärin joukkoliikenteeseen 23 kertaa 28 vuorokauden kokeilun aikana. Bussi oli kokeilun aikana selkeästi suosituin kulkuväline, kokeilun aikana tehdyistä matkoista yli 80 prosenttia (1 365 matkaa) tehtiin bussilla. Myös junalla tehtiin merkittävä määrä matkoja, yhteensä 220 matkaa kokeilun aikana. Metrolla (41 matkaa) ja ratikalla (42 matkaa). Lautalla tehtiin 4 matkaa, eli kaksi lasta matkustivat sillä. Haastattelussa he kertoivat, että olivat erikseen käyneet keräämässä lauttamatkat kokeilun julisteen vuoksi.

Kokeilun aikana tehtiin keskimäärin 23 matkaa 28 päivässä.



Kuva 9. Luokan yhteisestä julisteesta saadut tulokset.

5.6. Kokeilusta saatu palaute

Lapsilta saatu palaute oli positiivista. Neljä viidestä osallistujista antoi kokeilulle neljä tai viisi tähteä. Espoon kouluissa painottuivat viiden tähden arviot, Vantaalla neljän tähden. Tehtävistä eniten kiitosta saivat luokan yhteinen juliste sekä pienryhmäkeskustelut. Sen sijaan yksilötehtävät, kuten vihkon täyttäminen ja bingo, jäivät monilla vähäiselle käytölle. Lapset kertoivat unohtaneensa vihkon kotiin tai unohtaneensa sen kokonaan.

Huoltajien palautekyselyssä vastausaktiivisuus oli vielä vähäisempi kuin alkukartoituksessa. Vain joka 8. huoltaja vastasi siihen. Kuitenkin vastaukset, joita saimme, olivat positiivisia ja huoltajat näkivät kokeilun hyvänä asiana. Useampi koki, että kokeilu mahdollisti lapsen tutustumisen ja innostumisen joukkoliikenteen pariin.

“Kiva, että lapsi osaa ja uskaltaa nyt itsenäisesti kulkea, esim. harrastuksiin julkisilla, koska aiemmin itsenäisesti kulkemisesta ei ollut kokemusta.”

Opettajilta saatu suullinen palaute oli hyvin positiivista. Kirjallista palautetta saatiin vain kahdelta opettajalta. Molemmat opettajat korostivat lasten olleen todella innoissaan hankkeesta ja jopa muistuttaneet opettajaa keräämään matkat. Opettajat kertoivat hankkeen olleen toimiva kokonaisuus, joka innosti oppilaita käyttämään julkista liikennettä. Toinen opettajista jätti pidemmän palautteen, jonka mukaan hänelle tuli tunne, että lapset itse kokivat oikeasti olevansa asiantuntijoita ja osa tärkeää tutkimusta. Heidä kuunneltiin aidosti ja kaikkiin kysymyksiin vastattiin huolellisesti. Opettajan mielestä erityisesti pienryhmäkeskustelut osoittautuivat toimivaksi menetelmäksi. Myös luokan yhteinen seinäjuliste sai kiitosta, sillä se motivoi etenemään yhdessä ja ei nostanut esiin heitä, jotka eivät tehneet matkoja. Opettajan mielestä kokeilujakso toi joukkoliikennettä tutuksi myös heille, joiden ainoat joukkoliikennematkat ovat olleet koulun kanssa. Hänelle jäi tunne, että myös vanhemmat antoivat lasten liikkua helpommin yksin tai kaverin kanssa.

*”Tuli sellainen tunne, että lapset kokivat oikeasti olevansa asiantuntijoita ja osa tärkeää tutkimusta, heitä kuunneltiin aidosti ja heidät kohdattiin tasavertaisesti, kaikkiin kysymyksiin vastattiin huolellisesti”
—opettaja Espoosta*

6. Tulosten vertailu

Seuraavaksi vertaillaan hankkeen alkukartoituksen ja loppukartoituksen tuloksia suhteessa hankkeen kokonaistavoitteeseen sekä kahteen määritelyyn mittariin: 1) Mittaamalla itsenäisen liikkumisen sekä joukkoliikenteen käytön osuutta lasten arjen liikkumisessa. 2) Tarkastelemalla laadullisilla haastatteluilla parantuiko lasten asenne ja mielikuva joukko- liikenteestä. Osiossa tarkastellaan liikkumisen muutosta luokkakohtaisesti ja asenteita kootusti alku- ja loppuhaastattelua verraten.

6.1. Joukkoliikenteen käytön ja itsenäisen liikkumisen osuuden kasvu

Lapset täyttivät alku- ja loppukartoituksessa Minun arkeni -lomakkeet omaan matkustamiseen liittyen. Lomakkeille tehtiin vertailu alku- ja loppukartoituksen vastausten perusteella. Kaikkien kartoitukseen osallistuneiden lasten matkamäärät laskettiin yhteen matkakohteen ja seuran perusteella. Näitä summia verrattiin alku- ja lopputilanteessa. Lomakkeet olivat lasten itsenäisesti täytettäviä ja vastaukset perustuivat lasten omaan arvioon. Lomakkeiden antamat tulokset liikkumisen muutoksessa tukevat haastattelujen tuloksia, joten pidämme tuloksia luotettavina.

Seuraavaksi esitellään tulokset luokittain kolmelta luokalta ja järjestelty luokka-asteen mukaan. Hankkeessa oli mukana myös neljäs luokka (5.-6.luokkalaisia). Tämän luokan lapset palauttivat paljon puutteellisesti täytettyjä lomakkeita: joko kulkuvälinettä tai matkaseuraa ei ilmoitettu. Tämän vuoksi kyseinen luokka jätettiin pois vertailusta ja tarkasteluun otettiin ne luokat, joista saatiin kokonaisvaltaisempaa dataa. Tämän luokan haastattelujen tulokset sisällytettiin kuitenkin kaikkien muuhun raportointiin; ainoastaan luokkakohtainen tarkastelu jätettiin pois. Numeroita tarkastellessa tulee muistaa, että ne on tehty alku- ja loppukartoitukseen osallistuneiden lasten osalta. Hankkeeseen osallistui enemmän lapsia jokaiselta luokalta, mutta he eivät olleet koulussa päivinä, jolloin kartoitukset tehtiin.

Luokka 1 (3.-4. Luokkalaiset)

Luokalla oli alkukartoituksessa 24 oppilasta ja loppukartoituksessa 25 oppilasta. Kaikkia matkoja tarkasteltaessa alkukartoituksessa kävellen, pyöräillen ja skuutilla tehtiin yhteensä 113 matkaa ja loppukartoituksessa 97 matkaa. Huomionarvoista on, että skuutin käyttö jäi lähes kokonaan pois. Joukkoliikenteen käyttö puolestaan kasvoi 23 matkasta 36 matkaan. Näin ollen voidaan todeta, että noin 12 oppilasta (lähes 50 %) otti joukkoliikenteen käyttöönsä kokeilun aikana. Autoilu väheni noin 13 % lähtötilanteeseen verrattuna.

Matkakohteittain tarkasteltuna asiointi- ja harrastusmatkoissa huoltajan tai perheenjäsenen kanssa matkustaminen väheni, samalla kun yksin tai kaverin kanssa liikkuminen kasvoi samassa suhteessa. Voidaan siis todeta itsenäisen liikkumisen lisääntyneen erityisesti vapaa-ajan liikkumisessa.

Luokka 2 (4.-5.luokkalaiset)

Tällä luokalla alkukartoitukseen osallistui 20 lasta ja loppukartoitukseen 17 lasta. Numeroita ei voida tältä osin suoraan verrata, joten alkukartoituksen lukuja korjattiin vastaamaan 17 lasta ($X/20 \cdot 17$). Kävellen, pyörällä tai skuutilla tehtyjen matkojen määrässä ei tapahtunut muutosta ($107/106$). Joukkoliikenteen otti käyttöönsä kokeilun aikana 7 oppilasta eli 41 % luokan lapsista. Joukkoliikenteen matkojen määrässä tapahtui kasvua noin 17 % ja autoilun määrä laski lähes 10 %.

Matkakohteita tarkasteltaessa itsenäisen liikkumisen voidaan todeta lisääntyneen harrastusmatkoilla, viikonloppuisin sekä muissa menoissa. Näissä matkakohteissa yksin ja kaverin kanssa tehtyjen matkojen määrä kasvoi, kun taas huoltajan tai perheenjäsenen kanssa tehtyjen matkojen määrä väheni. Voidaan siis todeta itsenäisen liikkumisen lisääntyneen erityisesti vapaa-ajan liikkumisessa.

Luokka 3 (5.-6.luokkalaiset)

Tällä luokalla alku- ja loppukartoitukseen osallistui 15 lasta. Kokonaismatkamääriä vertaamalla havaittiin, että kävellen, pyöräille ja skuutilla tehtyjen matkojen määrä laski noin 15 % ($86/72$). Joukkoliikenteen käyttö kasvoi 29 matkasta 36 matkaan, joten voidaan olettaa, että noin

6 oppilasta (40 % luokan lapsista) otti joukkoliikenteen käyttöönsä kokeilun aikana. Autoilun määrä väheni noin 20 % lähtötilanteeseen verrattuna.

Matkakohteiden mukaan tarkasteltuna joukkoliikenne otettiin kulkutavaksi erityisesti harrastusmatkoilla ja muissa menoissa. Alkukartoituksessa kolme oppilasta kertoi tulevansa kouluun autolla, mutta loppukartoituksessa tätä ei ilmoittanut enää yksikään. Lähtötilanteessa opettaja kertoi hankkeeseen osallistumisen motiiviksi koulun parkkipaikan ruuhkaisuuden, joten ainakin tämä onnistui mainittujen oppilaiden kohdalla. Itsenäinen liikkuminen lisääntyi viikonloppumatkoilla yhtä paljon kuin joukkoliikenteen käyttö kokonaisuudessaan. Voidaan siis todeta itsenäisen liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön lisääntyneen erityisesti vapaa-ajan liikkumisessa.

Yhteenveto

Näiden luokkakokoisten tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että joukkoliikenteen käyttö arjessa lisääntyi hyvin merkittävästi kokeiluun osallistuneilla lapsilla. Joukkoliikenteeseen siirtyminen myös vähensi autoilun tarvetta, mikä osaltaan tuki itsenäisen liikkumisen lisääntymistä. Huoltajat eivät kyydinneet lapsia samalla tavalla kuin lähtötilanteessa, vaan sallivat lasten liikkua itsenäisemmin erityisesti harrastuksiin ja muihin menoihin.

*40–50 % jokaisen luokan lapsista otti
joukkoliikenteen osaksi arjen liikkumistaan*

Kävellessä, pyöräillen ja skootilla, eli kestäväillä kulkutavoilla tehtyjen kulkutapojen laskua selittää todennäköisesti se, että lapset mielsivät matkan joukkoliikennematkaksi, vaikka matkaketju sisälsi myös mainittuja kulkutapoja. Haastattelussa muutama lapsi kertoivat ottaneensa polkupyörän mukaan junaan. Joukkoliikenteen käyttö tutkitusti lisää kävelyä, joten kestävästä liikkumistavoista ei todennäköisesti luovuttu siinä suhteessa kuin esitetyt numerot näyttävät. Kävelyn määrä on voinut jopa kasvaa, jos pyöräilyn tai skootin sijaan käveltiin pysäkillä sekä pysäkiltä määränpäähän.

Itsenäisen liikkumisen kasvu selittyy kolmella keskeisellä tekijällä:

- Joukkoliikenne tuli tutuksi ja sen käyttäminen sujui itsenäisesti
- Huoltajat kannustuvat lasta liikkumaan joukkoliikenteellä kускаamisen sijaan
- Lapset varttuivat hankkeen aikana. He olivat itsenäisempiä ja kiinnostuneempia menoista kavereiden kanssa, kuten shoppailusta, ja ravintolakäynneistä. Huoltajia ei haluttu näille retkille mukaan.

6.2. Asenteiden muutos joukkoliikenteestä

Hankkeen toisena tavoitteena oli parantaa asennetta ja mielikuvaa joukkoliikenteestä. Asenteiden ja mielikuvien muutos voidaan todentaa vertailemalla alkukartoituksen ja loppukartoituksen pienryhmähaastatteluiden havaintoja. Seuraavaksi kaksi keskeistä havaintoa haastattelujen pohjalta.

Kauhutarinoista arjen huoliin

Alkukartoituksen haastatteluissa kuultiin monia kauhutarinoita joukkoliikenteessä tapahtuneista tilanteista, jotka olivat useimmiten sattuneet jollekin perheenjäsenelle tai lapset olivat kuulleet niistä kaverilta. Myös sosiaalisessa mediassa nähdyissä videoista kerrottiin. Nämä tarinat sisälsivät jopa vaaralliseksi luokiteltavia tilanteita. Loppukartoituksessa aihetta lähestyttiin samoin kysymyksin, mutta tällä kertaa vastaukset olivat hyvin toisenlaisia. Negatiiviset kokemukset joukkoliikenteestä liittyivät bussin myöhästymiseen, ohi ajamiseen, ajamatta jääneeseen vuoroon ja muihin arjen tilanteisiin. Nämä kokemukset eivät kuitenkaan olleet jääneet painamaan lasten mieltä.

Näin ollen voidaan tulkita, että monelle lapselle lähtötilanteen kauhutarinat edustivat oletettua joukkoliikennekokemusta, jota värittivät kuulut tarinat. Kun lapsi sai omakohtaista kokemusta joukkoliikenteellä matkustamisesta, huolien mittakaava muuttui merkittävästi. Lapset osoittivat neuvokkuutta tilanteiden ratkaisemisessa ja kertoivat päässeensä perille pienistä vastoinkäymisistä huolimatta. Moni kertoi liikkuvansa mielellään joukkoliikenteellä näistä arjen huolista huolimatta.

Tuttuus ja hallinta tulevat vain kokemusten kautta

HSL:ssä on jo aiemmin aikuisten osalta tunnistettu tuttuuden ja hallinnantunteen selkeä yhteys siihen, millaisena joukkoliikenteen kokee ja mitä asenteita siihen liittyy. Mitä vahvempi hallinnan tunteen kokemus ja mitä tutumpi joukkoliikenne on, sitä positiivisempi kokemus siitä myös on. Haastattelujen perusteella tämä ilmiö on nähtävissä myös lapsilla. Lapsilla hallinnan tunne sekä tuttuus joukkoliikenteen käyttöön vahvistui kokeilun ja siinä kerääntyneiden oppien kautta. Etenkin joukkoliikenteen uusille käyttäjille varmuutta ja intoa joukkoliikenteen pariin loi, kun he oppivat käyttämään HSL digitaalisia palveluja sekä HSL palvelujen fyysistä ympäristöä, kuten bussien reittejä ja aikatauluja. Kokeilun kautta lapset saivat myös varmuutta siihen, miten joukkoliikennevälineessä toimitaan ja mitä kannattaa ottaa huomioon. Tällaisia asioita olivat esimerkiksi se, että muistaa varmistaa, että puhelimessa on akkua sekä se, että kulkuvälineessä on hyvä pitää jostain kiinni, jos ei pääse istumaan.

Hallinnan tunteen ja tuttuuden kasvamisen myötä haastatteluissa pysyttiin havaitsemaan muutos asenteissa ja kokemuksissa koskien joukkoliikennettä. Loppukartoituksessa suurin osa lapsista sanoitti joukkoliikennettä positiivisesta kulmasta sekä kertoi motivaatiosta käyttää joukkoliikennettä jatkossa enemmän, jos tarvetta on. Esteinä käytölle koettiin arkisia asioita kuten yhteyksien kattavuus ja vuorovälien pituudet tai perheen runsas auton käyttö.

Kokonaisuudessaan kokeilun aikana monelle lapselle joukkoliikenteestä tuli selvästi tutumpi matkustustapa. Erityisesti ne lapset, joille joukkoliikenne oli aiemmin vierasta, kokivat joukkoliikenteen käytön myönteisempänä. Lisäksi suuri osa lapsista kertoi, että he haluaisivat käyttää joukkoliikennettä jatkossa enemmän.

Asenteiden muutos selittyy kahdella keskeisellä tekijällä:

- Hallinnan tunne lisääntyi ja joukkoliikenne tuli tutuksi lasten omakohtaisten kokemusten myötä.
- Perheen, kavereiden tai muun lähipiirin tarjoama tuki vaikutti joukkoliikenteen ja itsenäisen liikkumisen kokeilemiseen. Kun lapsi sai rohkaista ja koki onnistumisia turvallisessa ympäristössä, kehittyi luottamusta ja motivaatiota käyttää joukkoliikennettä myös jatkossa.

7. Sidosryhmäkeskustelut ja toimenpiteet

Hankkeen toisena lopputuotoksena on määritelty toimenpidelistaus, joka sisältää sidosryhmien kanssa sekä HSL:n sisäisesti yhdessä muodostetut, realistisesti toteutettavat toimet lasten itsenäisen liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

Hankkeen tuloksia esiteltiin loppusyksyn 2025 aikana laajalle joukolle niin HSL:n organisaation sisäisiä ryhmiä kuin ulkoisia sidosryhmiä. Tulosten jatkojalostamisen kannalta merkittävimmät ryhmät tunnistettiin organisaation sisältä sekä Espoon ja Vantaan kaupungilta. Tuloksia on suunniteltu myös esitettävän keväällä 2026 tiedoksi myös muille kaupungeille sekä organisaatiolle. Sidosryhmäkeskustelujen yhteenvetona on, että tahtotilaa lasten itsenäisen liikkumisen sekä joukkoliikenteen käytön tukemiselle sekä siihen liittyville kokeiluille on runsaasti.

HSL:ssä on tunnistettu tarve ja vahva tahtotila jatkaa samankaltaisia kokeiluja myös tulevaisuudessa tai muuttaa kokeilu pilotiksi. Tulevaisuudessa tavoitteena on vaikuttaa vielä aktiivisemmin joukkoliikenteeseen kohdistuviin asenteisiin. Tässä on tunnistettu etenkin huoltajat tärkeänä ryhmänä, sillä lapset tarvitsevat tukea ja kannustusta kotoa. Keskusteluissa nousi myös mahdollisuus jatkaa yhteistyötä omistajakuntien kanssa. Monella kunnalla on lapset tärkeänä teemana kuntastrategiassa. Erityisesti Vantaan kaupungilla on ollut ja on mahdollisesti jatkossakin lapsiin kohdistuvia hankkeita, joissa voisimme tehdä yhteistyötä.

Ainakin Vantaan kaupunki on tehnyt lapsivaikutusten arviointia. Sidosryhmäkeskusteluissa nousi esiin mahdollisuus tehdä lapsivaikutusten arviointia osana joukkoliikenteen suunnittelua. Seudulliseen liikkumisen ohjaukseen voisi olla myös mahdollista saada hankkeen tuloksista tulevaisuudessa toimenpiteitä, joilla kannustaa kestävämpään liikkumiseen seudulla.

Hankkeessa sekä sen pohjatiedoissa tunnistettiin, että lasten liikkuminen poikkeaa aikuisten liikkumisesta. Tulevaisuudessa olisi hyvä vielä

tarkemmin selvittää, mihin lapset liikkuvat vapaa-ajallaan ja vastaako joukkoliikenteen reitit tähän tarpeeseen, jotta sekä HSL:ssä että yhteistyökunnissa pystyttäisiin määrittämään toimenpiteitä tarkemmin tietyille alueille.

Asenteisiin vaikuttamiseksi HSL:ssä tunnistettiin mahdollisiksi toimenpiteiksi muun muassa erilaiset viestintä- tai markkinointikampanjat sekä yhteistyön laajentamisen tutkiminen koulujen lisäksi myös lasten harrastustoimintaan. Tämä voisi monipuolistaa lasten ja heidän huoltajiensa tavoittamista sekä asenteisiin vaikuttamista. Erityisesti liikuntaseurat, kuten jalkapallojoukkueet voisivat muodostaa hyvän joukon kokeiluun. Liikuntaseuroilla on myös omat järjestelmät harrastajille, mikä voisi helpottaa kokeilun koordinoitua.

Sidosryhmäkeskusteluissa, että itsenäisen liikkumisen ja joukkoliikenteen käytön edistämiseen liittyy vahvasti sekä lasten että aikuisten pystyvyyden kokemus, joka pitää sisällään lapsen oman kokemuksen siitä osaako tai pystyykö liikkumaan itsenäisesti. Lasten itsenäiseen liikkumiseen liittyy myös huoltajien kokemus, eli kokeeko lapsen huoltajat lapsen itsenäisen liikkumisen turvallisesti ja onko heillä luottavainen olo. Pystyvyyden kokemuksen lisäksi hankkeen tuloksissa korostuu tuttuuden ja hallinnan tunteen vahvistaminen niin lapsilla kuin heidän huoltajillaan. Nämä ovat näkökulmia, joita tulisi vahvistaa erilaisilla kampanjoilla ja tulevilla kokeiluilla.

Lasten joukkoliikenteen käytön tukemista voisi olla mahdollisuus tukea myös erilaisin lippukampanjoin. Haasteeksi todettiin kampanjoiden kohdentaminen vain kotitalouksiin, joissa on tietyn ikäisiä lapsia. HSL:ssä on kuitenkin tahtotila tutkia tämänkaltaisten kohdennettujen kampanjoiden mahdollisuuksia ja vaihtoehtoja.

Digitaalinen ulottuvuus nousi myös HSL:n sisäisissä keskusteluissa. Hankkeen tuloksissa korostui, että lapsia kiinnostaa pelillisuus ja digitaalinen ympäristö. Johtopäätöksenä tunnistettiin, että digitaalisen pelillisyyden vahvistaminen kokeiluissa voisi innostaa lapsia vielä enemmän käyttämään joukkoliikennettä ja liikkumaan itsenäisesti. Hankkeen tuloksista nousi huoltajien tarve tietää, että lapsi pystyy liikkumaan turvallisesti itsenäisesti ja pääsee perille. HSL:n keskusteluissa tunnistettiin, että tämän kokemuksen tukeminen on tärkeää tulevaisuudessa, missä

yksi vaihtoehto voisi olla tarkastella digitaalisten palvelujen kehittämisen mahdollisuuksia.

Keskusteluissa myös tunnistettiin ympäristökasvatuksen yhteys joukkoliikenteen käyttöön. Ympäristökasvatusta tehdään aktiivisesti perusopetuksessa ja joukkoliikennekasvatus voisi olla osa sitä. Joukkoliikennekasvatuksessa tärkeinä teemoina keskusteluissa tunnistettiin hallinnan tunteen ja tuttuuden vahvistaminen joukkoliikenteessä sekä tietoisuuden vahvistaminen matkalipun tärkeydestä liputtomuuden vähentämiseksi. Tulevissa kokeiluissa matkalipuntarkastajat voisivat olla mukana kouluvierailuilla, jolloin he tulisivat tutuksi lapsille eikä heidän läsnäolonsa aiheuttaisi huolta tai jännitystä lapsissa.

8. Hankkeen opit ja suositukset jatkoon

8.1. Opit jatkoon

Kokeilun aikana kerättyjen havaintojen perusteella tunnistettiin teki-jöitä, jotka vaikuttivat lasten osallistumiseen ja innostukseen. Tässä luvussa kootaan yhteen keskeiset opit, joita voidaan hyödyntää tulevien joukkoliikennekokeilujen suunnittelussa ja toteutuksessa sekä esitetään näihin havaintoihin perustuvat suositukset jatkoon.

8.1.1. Opettajan roolin merkitys

Kokeilu osoitti, että opettajan rooli ja luokan yhteishenki vaikuttavat lasten sitoutumiseen ja innostukseen. Opettajan oma kiinnostus ja aktiivisuus heijastuivat luokan toimintaan: luokissa, joissa opettaja toi kokeilua säännöllisesti esiin, hyödynsi materiaaleja ja järjesti yhteisiä matkoja, kokeilu sai enemmän näkyvyyttä ja innostusta. Esimerkiksi yhdessä koulussa bingolappuja täytettiin huomattavasti enemmän kuin muissa, ja yhtenä syynä tähän voi olla opettajan aktiivisuus. Yksi opettajista otti hankkeen esittelyn osaksi vanhempainiltaa, mikä toi huoltajat tiiviimmin osaksi hanketta.

Tulevissa joukkoliikennekokeiluissa opettajan rooli voidaan huomioida esimerkiksi siten, että kouluilta pyydetään lyhyt hakemus tai motivaatiokirje osallistumisesta. Tämä varmistaisi, että mukana olevilla ryhmillä on aito kiinnostus ja halu sitoutua kokeiluun.

8.1.2. Huoltajien tuen merkitys

Huoltajien tuen merkitys lapsen innostukselle sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiselle on kiistaton. Perheissä, joissa joukkoliikenteeseen suhtauduttiin myönteisesti ja lapsille annettiin mahdollisuus kokeilla itsenäistä liikkumista, kokeilu vahvisti lasten rohkeutta ja toi onnistumisen kokemuksia. Joissakin perheissä kokeilu toimi niin sanottuna luottamuksen rakentajana: huoltajat näkivät lapsen pärjäävän ja aikoivat hankkia lapselle oman matkakortin. Niissä perheissä, joissa

joukkoliikenne ei ollut osa arkea ja liikkuminen perustuu autokyyteihin, kokeilun vaikutukset jäivät vähäisemmiksi.

Yksi hankkeen jatkokehityksen keskeisistä kysymyksistä on, miten huoltajat saadaan jatkossa paremmin mukaan tukemaan lasten itse-
näistä liikkumista ja joukkoliikenteen käyttöä. Mahdollisia keinoja voisi-
vat olla esimerkiksi matalan kynnyksen alkuinfot etänä tai vierailu van-
hempainillassa. Huoltajien aktivointia tulee pohtia tarkemmin kokeilua
uusittaessa.

8.1.3. Ryhmädynamiikan merkitys

Ryhmädynamiikka vaikuttaa lapsiin huomattavasti enemmän kuin aikuisiin. Erityisen vahvana ryhmädynamiikka havaittiin hankkeeseen osallis-
tuneilla vanhemmilla lapsilla. Kuudesluokkalaisten haastatteluissa ryh-
mäpaine näkyi vahvasti. Osa lapsista ei halunnut tuoda omia näkemyk-
siään esiin ryhmädynamiikan tai naureskelun vuoksi. Etenkin 12–13-
vuotiaiden kanssa yksilöhaastattelut voisivat tuottaa syvemmälle me-
nevää tietoa kuin pienryhmähaastattelut.

Ryhmädynamiikka voi toimia myös positiivisena kannustimena ja sillä
voi olla myönteisiä vaikutuksia. Pienryhmähaastatteluissa havaittiin ti-
lanteita, joissa yksi lapsi kertoi mielipiteensä tai jakoi kokemuksensa,
jolloin muut lapset rohkaistuivat jakamaan omia kokemuksiaan. Ryh-
mässä vertaisten esimerkki voi kannatella, rohkaista tai lisätä osallistu-
mista. Hyvin toimivissa ryhmissä tämä myönteinen ryhmädynamiikka
voi vahvistaa lasten aktiivisuutta ja halua jakaa näkemyksiään, mikä
puolestaan tukee keskustelujen avoimuutta ja niiden tuottaman tiedon
laatua.

Ryhmädynamiikalla on ylipäänsä merkittävä vaikutus siihen, millaista
tietoa ryhmähaastatteluissa on mahdollista saada: se voi joko rajoittaa
tai rikastaa lasten ilmaisua. Tiedon keruutavan suunnittelussa olisi hyvä
huomioida lasten ikä ja valita siihen sopiva haastattelumenetelmä.

8.1.4. Materiaalien kehittäminen

Luokan yhteinen juliste osoittautui motivoivaksi materiaaliksi, joka teki
yhteisen edistymisen näkyväksi ja vahvasti ryhmän yhteishenkeä.

Yhteinen tekeminen ja yhdessä edistyminen innostaa lapsia. Sen sijaan yksilölliset tehtävät, kuten vihkot ja bingo herättivät vähemmän innostusta lapsissa. Tähän voi liittyä se, ettei näiden täyttämässä ollut seurantaa. Jatkossa on hyvä panostaa yhteisiin materiaaleihin, eli säilyttää juliste ja mahdollisesti siirtää bingo myös yhdessä täytettäväksi.

Minun arkeni -lomake toimi hyvin liikkumisen ja sen muutoksen mittaamisessa. Lomaketta on vielä mahdollista kehittää lapsilähtöisemmäksi ja vertailtavammaksi. Osalla lapsista oli vaikeuksia hahmottaa matkoja, joten niiden luokittelua ja nimeämistä voisi vielä selkeyttää. Toinen kehityslinja voisi olla lapsen ohjeistuksen tarkentaminen, esimerkiksi ohjeistaa lapsia pohtimaan liikkumistaan viimeisten kolmen kuukauden aikana tai alkuvuonna.

Lomakkeen sähköistäminen voisi tuoda selkeyttä sekä tehdä tiedonkeruusta ja analysoinnista vähemmän manuaalista. Sähköinen lomake mahdollistaisi vastausvaihtojen muotoilun ja vain yhden vastausvaihtoehdon sallimisen. Esimerkiksi ”Millä kulkuneuvolla ja kenen kanssa teet yleensä X-matkan?”. Tämä tuottaisi johdonmukaisempaa tietoa ja vähentäisi tulkinnanvaraa. Sähköistäessä lomaketta tulisi varmistaa, että lomakkeen visuaalisuus ja lapsiystävällisyys säilyvät, esimerkiksi selkeät symbolit, värit ja helppo käyttöliittymä ovat lapsille tärkeitä. Ehdotus tarkemmasta toteutustavasta on esitetty raportin liitteenä.

Maksuton matkakortti on todistetusti konkreettinen ja toimiva kannustin, joka madalsi kynnystä kokeilla joukkoliikenteen käyttöä ja toi lapsille onnistumisen kokemuksia. Matkakortti myös tasapuolistaa kokeilua, kun kokeilu on maksuton kaikille. Lisäksi luokan yhteinen konkreettinen palkinto tai palkkio toimii tehokkaana kannustimena osallistumiselle.

8.1.5. Sidosryhmä yhteistyö koulujen tavoittamisessa

Hankkeeseen osallistuvat luokat tavoitettiin kuntien organisaatioiden kautta, jolloin lupa alle 15-vuotiaiden osallistamisesta haettiin myös kunnilta. Hankkeessa havaittiin, että kunnissa on erilaiset toimintaprosessit osallistamiseen ja tutkimuslupiin liittyen, mikä vaikuttaa myös hankkeen ja osallistamisen aikatauluun. Kun kyseessä on alle 15-vuotiaat lapset, tulee osallistamiseen aina hankkia kunnassa määritetyt luvat. Mikäli tämänkaltaisissa projekteissa tavoitetaan kouluja kuntien kautta,

suosituksena on, että erilaisille lupaprosesseille ja niiden selvittämiseksi varataan alkuun riittävästi aikaa, jotta prosessin läpivienti ja päätöksenteko saadaan onnistuneesti tehtyä. Hankkeessa myös tunnistettiin, että koulujen tavoittamiseen kuntien kautta kriittinen yhteystyötaho on koulutoimi, jonka kanssa yhteystyötä ja vuorovaikutusta on hyvä tehdä läpi hankkeen prosessin.

8.1.6. Tiivistetysti suositukset jatkoon

- Kokeilun keskittäminen ensisijaisesti 10–12-vuotiaisiin, jotka ovat itsenäisen liikkumisen kynnyksellä.
- Motivaatiokirjeen pyytäminen osana hankkeeseen ilmoittautumista varmistaisi opettajien halukkuuden ja sitoutumisen hankkeeseen osallistumiseen.
- Alkuinfon tai vanhempainillan yhteydessä lyhyen tietoisuuden järjestäminen huoltajille sekä selkeiden ja mahdollisimman tiiviiden viestintämateriaalien jakaminen koteihin.
- Yksilöhaastattelujen hyödyntäminen tarvittaessa ja tilannekohtaisesti.
- Yhteisten materiaalien kehittäminen: julisteen säilyttäminen ja mahdollisesti bingon kokeileminen luokan yhteisenä tehtävänä. Oppilaan vihkosta luopuminen.
- Minun arkeni -lomakkeen sähköistäminen ja tehtävänannon täsmen-täminen
- HSL-sovelluksen hyödyntäminen laajemmin. Esimerkiksi lapsille suunnattujen sähköisten materiaalien ja tehtävien osalta.
- Luokan palkitsemisen olisi hyvä pitää mukana.

9. Johtopäätökset

10–12-vuotiaat lapset muodostavat joukkoliikenteen käytön kannalta erittäin potentiaalisen kohderyhmän. Tässä ikäryhmässä liikkumisen ruutiinit ja asenteet ovat vielä muotoutumassa, jolloin joukkoliikenteen käyttöön liittyviä taitoja sekä itsenäistä liikkumista voidaan tukea suhteellisen kevyillä toimenpiteillä. Kokeilu osoitti, että kun tarjolla on maksuton matkakortti, selkeä rakenne kokeilulle ja lapset saavat tukea sekä koulusta että kotoa, lähes puolet lapsista siirtyy käyttämään joukkoliikennettä useammin ja itsenäisemmin.

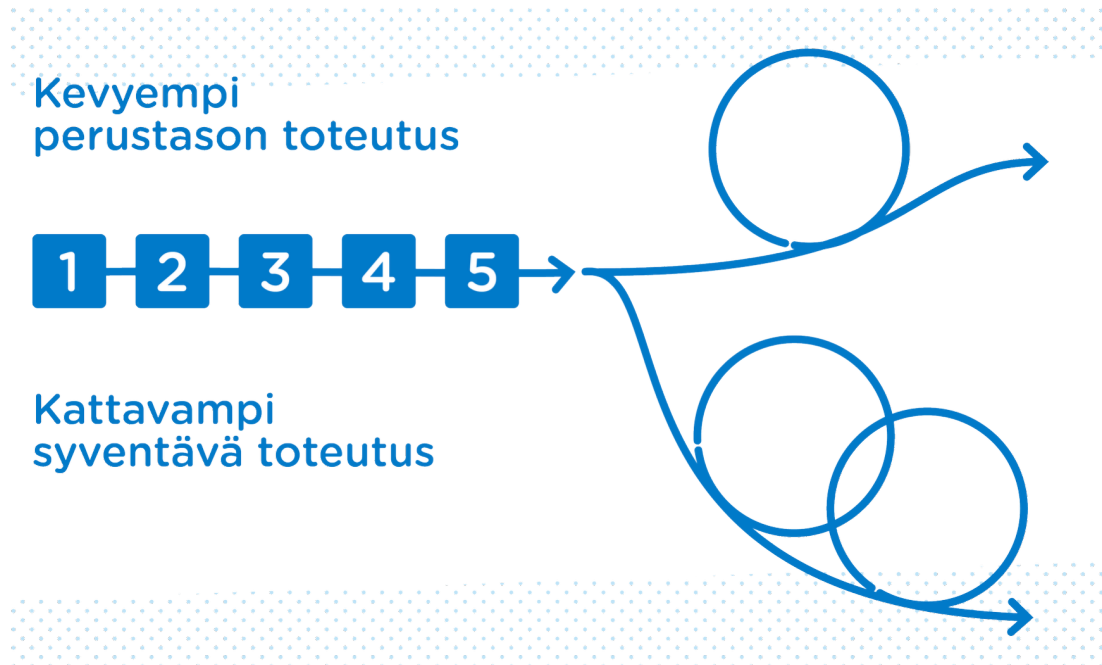
Hanke todensi, että pelillinen, vuorovaikutteinen ja lapsilähtöinen toteutus kannustaa ja innostaa lapsia. Hankkeen käytännön toteutus nojasi vahvasti paperisiin tulostettuihin materiaaleihin, mutta jatkossa digitaaliset ratkaisut voisivat olla lapsilähtöisempiä sekä tarjota hankkeen tekijälle yksiselitteisempää dataa aineiston analysointiin.

Hanke tuotti kaksi konkreettista lopputuotosta: 1) kestävän liikkumisen kokeilukonseptin sekä 2) sidosryhmien kanssa yhdessä muodostetun toimenpidelistauksen. Näiden pohjalta vastaavanlainen malli on mahdollista skaalata laajempaan käyttöön niin HSL-alueella, muilla kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Konseptia voidaan muokata paikalliseen toimintaympäristöön sopivaksi esimerkiksi huomioimalla erilaiset joukkoliikennejärjestelmät. Perusidea eli lapsilähtöinen kokeilu, maksuton mahdollisuus testata joukkoliikennettä ja yhteisöllinen tekeminen on siirrettävissä eri konteksteihin.

Tiivistetysti hanke osoitti, että:

- 10–12-vuotiailla lapsilla on halua ja potentiaalia käyttää joukkoliikennettä, kun kynnystä madalletaan
- opettajien ja huoltajien rooli on ratkaiseva sekä osallistumisen että muutoksen pysyvyyden kannalta
- pelillinen, lapsilähtöinen ja luokan yhteiseen arkeen nivoutuva malli toimii hyvin
- kestävän liikkumisen kokeilukonsepti ja toimenpidelistaus tarjoavat konkreettisen pohjan jatkokehittämiselle ja laajemmalle käyttöön otolle.

10. Kestävän liikkumisen kokeilukonsepti



Kuva 12. Kaksi toteutuspolkua, kevyempi ja kattavampi.

Kestävän liikkumisen kokeilun konseptia on mahdollista tehdä kevennetysti, määrälliseen dataa nojaten tai syvällisemmin, laadullista dataa korostaen. Riippumatta valitusta toteutustavasta, konseptin peruselementit ovat samat.

1. Määritellään tavoite, millaista tietoa halutaan kerätä ja millä menetelmillä. Tässä tulee huomioida realistisesti käytettävissä olevat resurssit sekä mahdolliset paikalliset erityistarpeet. Päätetään, halutaanko ensisijaisesti kerätä määrällistä tietoa (kartoituslomake, julkiste) vai myös laadullista ymmärrystä (esim. pienryhmähaastattelut).
2. Osallistuvan luokan rekrytointi: Päätetään kanava, jota kautta lähdetään tavoittelemaan osallistuvaa luokkaa. Hakuprosessi voi olla joukkoliikennetoimijan omien kanavien tai kunnan kautta. Kunnan kautta toimiessa tulee noudattaa kyseisen kunnan haku- ja päätösprosesseja. Hakuvaiheessa voisi olla eduksi ottaa käyttöön haku- tai motivaatiokirje, jotta osallistuvan luokan opettajan innostus ja

sitoutuminen voidaan varmistaa. Osallistuvalle luokalle on myös hyvä varata palkkio osallistumisesta.

3. Osallistujien rekrytointi: Valitun luokan koulun rehtorin on oltava tietoinen ja annettava suostumus osallistumiseen. Jokaiselta kokeiluun osallistuvan oppilaan huoltajalta tulee olla myös kirjallinen suostumus hankkeeseen osallistumiseen. Jos kokeilun järjestäjä kerää huoltajien suostumukset, syntyy henkilörekisteri osallistujien huoltajista ja osallistujista.
4. Kokeiluun innostaminen: Huoltajien tuki on lapsille ensisijaista ja huoltajien tulee olla tietoisia kokeilun yksityiskohdista. Selkeä ja tiivis viestintä on keskeistä. Yksisuuntaisten viestien lähettämisen sijaan voisi olla hyvä järjestää infotilaisuus etänä huoltajille tai opettajan kautta selvittää mahdollisuus olla mukana vanhempainillassa.
5. Kokeilun käytännön toteutus: Tarkempi suunnitelma käytetyistä menetelmistä. Esimerkki aiemmin mainitusta digitaalisesta kartoituslomakkeesta ja sen sisällöistä löytyy raportin liitetiedostoista.

Kestävän liikkumisen kokeilukonsepti tarjoaa kaksi selkeää ja joustavaa toteutuspolkua, jotka mahdollistavat tiedonkeruun ja muutoksen seurannan erilaisissa tilanteissa ja resursseilla. Mallia on tarkoituksena muokata aina kunta- tai kaupunkikohtaisesti.

Kevyempi perustason toteutus

Tämä toteutuspolku soveltuu tilanteisiin, joissa kokeilu halutaan toteuttaa mahdollisimman kevyenä ja kohdistaa tiedonkeruu määrälliseen dataan. Tämä toteutus voi olla myös koululle helpompi sovittaa muun koulutyön oheen. Mallin toteuttaminen edellyttää opettajalta vahvaa sitoutumista kokeiluun, sillä sen läpivienti on opettajan vastuulla. Malli sopii erityisesti silloin, kun organisaation käytettävät henkilötyöresurssit ovat rajalliset, mutta tavoitteena on saada perustietoa liikkumisen muutoksista.

- **Alkukartoitus:** sähköinen alkukartoituslomake, luokan yhteinen julkiste sekä matkakorttien jako.

- **Loppukartoitus:** sähköinen loppukartoituslomake sekä julisteen läpikäyminen.
- **Tulosten käsittely:** organisaation sisäinen lomakedatojen tuottaman liikkumisen muutoksen tulkinta sekä julistemateriaalin analysointi.

Kattavampi syventävä toteutus

Kattavampi toteutuspolku tarjoaa syvemmän laadullisen tiedon keruun sekä laajemman mahdollisuuden ymmärtää lasten kokemuksia, arjen valintoja ja asenteita. Se sopii tilanteisiin, joissa syvällisempi laadullinen tieto on tärkeää esimerkiksi lasten kokemusten ja asenteiden kartoittamiseen tai toiminnan kehittämiseen. Organisaation sisäisiä resursseja tulee varata toteutuksen läpivientiin, mutta toisaalta opettajalle ei synny vastuuta hankkeen läpiviennistä.

- **Alkukartoitus:** sähköinen alkukartoituslomake, pienryhmähaastattelut, luokan yhteinen juliste ja matkakorttien jako. Halutessaan on mahdollista ottaa mukaan vierailulle myös joukkoliikenteen suunnittelija vastaamaan lasten kysymyksiin joukkoliikenteestä.
- **Loppukartoitus:** sähköinen loppukartoituslomake, julisteen läpikäyminen ja pienryhmähaastattelut. Lisäksi mahdollisiin lapsilta nouseviin joukkoliikenne aiheisiin kysymyksiin vastaaminen.
- **Aineiston analysointi:** lomakkeiden tarjoaman datan vertailu alku- ja lopputilanteessa, julisteen ja bingon tulosten läpikäynti. Laadullisen datan purkaminen ja muutoksen havainnointi. Lopuksi määrällisen ja laadullisen aineiston yhdistetty tarkastelu.

11. Kirjallisuus

Felix Hallikainen (2021): Helsingin seudun lasten ja nuorten liikkumistavat arkipäivän matkoilla. Diplomityö, Master's programme in spatial planning and transportation engineering, Aalto-yliopisto. <https://aalto-doc.aalto.fi/server/api/core/bitstreams/cfd64658-2b3b-4c65-9a3f-3cce60c87b6c/content>

Yang, X., Telama, R., Hirvensalo, M., Tammelin, T., Viikari, J.S., Raitakari, O.T., 2014. Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: The Young Finns Study. *Preventive medicine*, 59, pp.5-11.

Nidhi Gulati (2018): Seven reasons why you should take your child on public transport. Apolitical-nettisivusto. <https://apolitical.co/solution-articles/en/seven-reasons-why-public-transport-is-good-for-kids>

Markus Rauhanen (2023): Alakoululaisten koulumatkojen kulkutottumukset ja aktiivisten kulkumuotojen edistäminen Vantaalla. Diplomityö, Master's programme in spatial planning and transportation engineering, Aalto-yliopisto. Alakoululaisten koulumatkojen kulkutottumukset ja aktiivisten kulkumuotojen edistäminen Vantaalla

Mervi Halme ja Milla Susi (2023): Loppuraportti: Ilmari – ilmastoviisas liikkuja. Helsingin kaupunki, Ympäristöpalvelut. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2023_Helsinki_Julkais-tava%20loppuraportti_Ilmari%20-%20ilmastoviisas%20liikkuja.pdf

Päivi Berg, Tiina Rinne, Pirjo Hakala, Sari Tuuva-Hongisto ja Arto J. Pesola (2022): "Fiksumpi mennä pyörällä tai autolla" – lasten ja vanhempien näkemyksiä joukkoliikenteestä kahdessa kaupungissa. *Alue ja Ympäristö* 51:1, 127–146. <https://aluejaymparisto.journal.fi/article/view/113127>

12. Liiteluettelo

Alkukartoitus

- Liite 1 Haastattelurunko (alkukartoitus)
- Liite 2 Huoltajien kyselyraportti
- Liite 3 ”Minun arkeni” -lomake (alku- ja loppukartoituksessa)

Kokeiluvaihe

- Liite 4 Oppilaan oma vihkonen
- Liite 5 luokan juliste

Loppukartoitus

- Liite 6 Haastattelurunko (loppukartoitus)
- Liite 7 Huoltajien palautekyselyn runko
- Liite 8 lasten antamat arviot kokeilusta -kyselyraportti

Muut materiaalit

- Liite 9 ”Minun arkeni” -lomakkeen toteutus sähköisenä kyselynä

Pienryhmän lasten lukumäärä:

**Lasten kokemukset ja tunteet liikkumisesta ja joukkoliikenteestä/ Pienryhmissä
(40–45 min)**

1. Millaisia ajatuksia nousi, kun täytit lomaketta? Oliko vaikea miettiä omaa liikkumista? (pyrkimys tunnistaa kuinka paljon lapset ajattelevat liikkumistaan ja miltä liikkumisen pohtiminen tuntuu?)
2. Mikä on suosikkikulkuvälineesi ja miksi?
3. Mikä on inhokkikulkuvälineesi ja miksi?
4. Mikä liikkumisessa on kivaa? Mistä asioista tykkäät, kun liikut paikasta toiseen? (kivat asiat, kannusteet)
5. Jännittääkö jokin liikkumisessa? Onko jotain, mikä joskus jännittää, kun liikut yksin, kaverin tai aikuisen kanssa? (esteet)
6. Minne kuljet yksin? Millä?
7. Onko sinulla lupa liikkua yksin? Haluaisitko liikkua enemmän yksin?
8. Millaisia kokemuksia sinulla on joukkoliikenteestä? Mitä muistat matkasta? Miten löysit pysäkillä? Tiesitkö, missä jäädä pois? Oliko helppo maksaa?)
9. Haluaisitko käyttää joukkoliikennettä enemmän? Onko jokin asia, joka tekisi joukkoliikenteellä matkustamisesta haus Kempaa?

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

1. **Millaisia ajatuksia nousi, kun täytit lomaketta? Oliko vaikea miettiä omaa liikkumista?** (pyrkimys tunnistaa kuinka paljon lapset ajattelevat liikkumistaan ja miltä liikkumisen pohtiminen tuntuu?)

This image shows a full page of blank handwriting practice paper. It features approximately 28 evenly spaced horizontal blue lines across the entire page, providing a guide for letter height and placement. The lines are consistent in color and thickness throughout.

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

2. Mikä on suosikkikulkuvälineesi ja miksi?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

3. Mikä on inhokkikulkuvälineesi ja miksi?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

4. Mikä liikkumisessa on kivaa? Mistä asioista tykkää, kun liikut paikasta toiseen?
(kivat asiat, kannusteet)

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines, typical of notebook paper. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

5. Jännittääkö jokin liikkumisessa? Onko jotain, mikä joskus jännittää, kun liikut yksin, kaverin tai aikuisen kanssa? (esteet)

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

6. Minne kuljet yksin? Millä?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

7. Onko sinulla lupa liikkua yksin? Haluaisitko liikkua enemmän yksin?

[illegible]

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

8. Millaisia kokemuksia sinulla on joukkoliikenteestä? Mitä muistat matkasta? Miten löysit pysäkille? Tiesitkö, missä jäädä pois? Oliko helppo maksaa?)

[illegible]

9. Haluaisitko käyttää joukkoliikennettä enemmän? Onko jokin asia, joka tekisi joukkoliikenteellä matkustamisesta hausempaa?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

Muistiinpanoja:

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

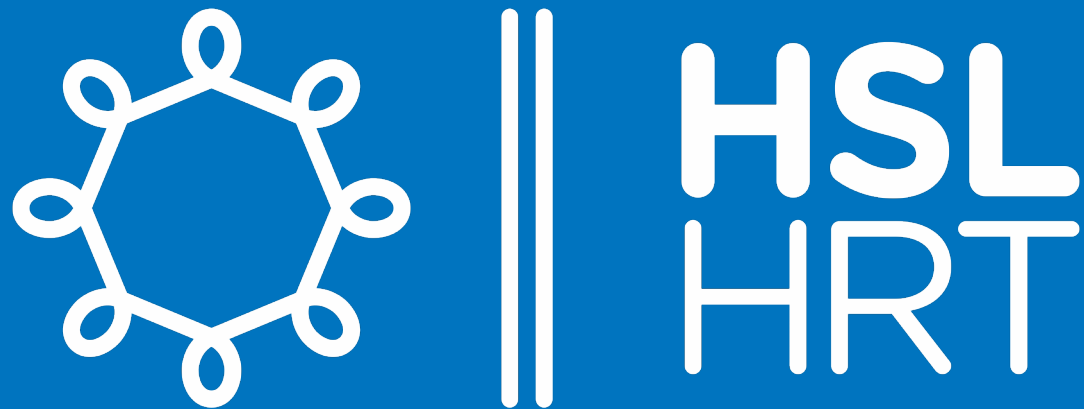
[illegible]

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

[illegible]

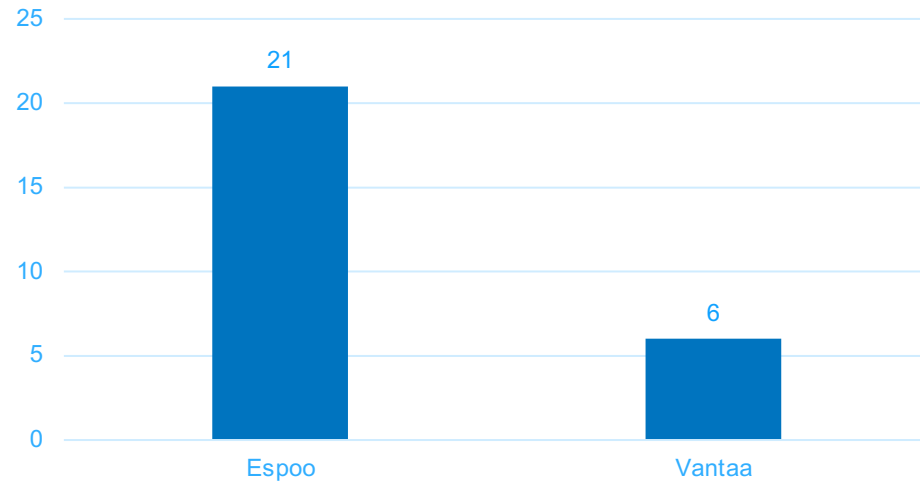


Kyselyn purku

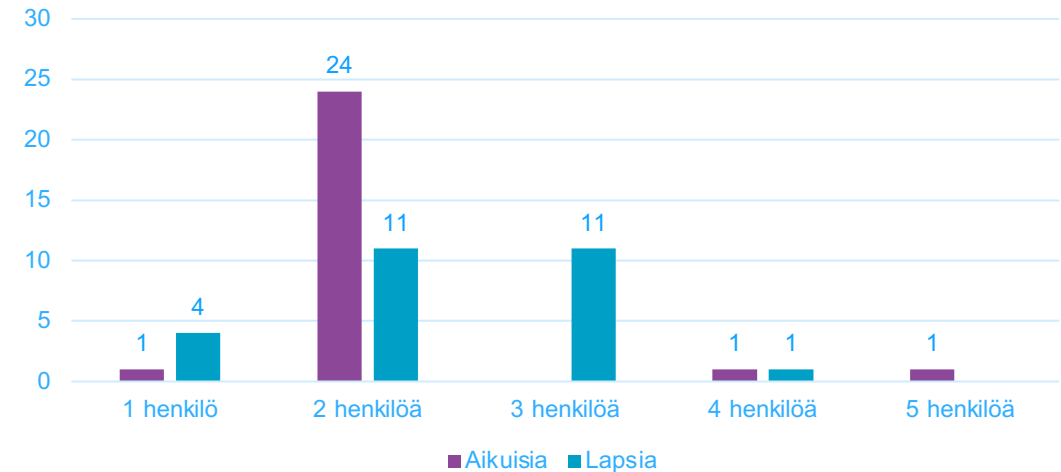
- Kysely kartoitti huoltajien ajatuksia ja kokemuksia lasten itsenäisestä liikkumisesta ja joukkoliikenteen käytämisestä.
- Huoltajien vastaukset auttavat ymmärtämään lasten ajatusmaailmaa ja liikkumista tarkemmin. Huoltajien vastaukset täydentävät lapsilta kerättyä tietoa.
- Kysely oli avoinna toukokuussa 2025 ja se välitettiin koulujen kautta hankkeeseen osallistuneiden luokkien oppilaiden huoltajille.

Taustatiedot

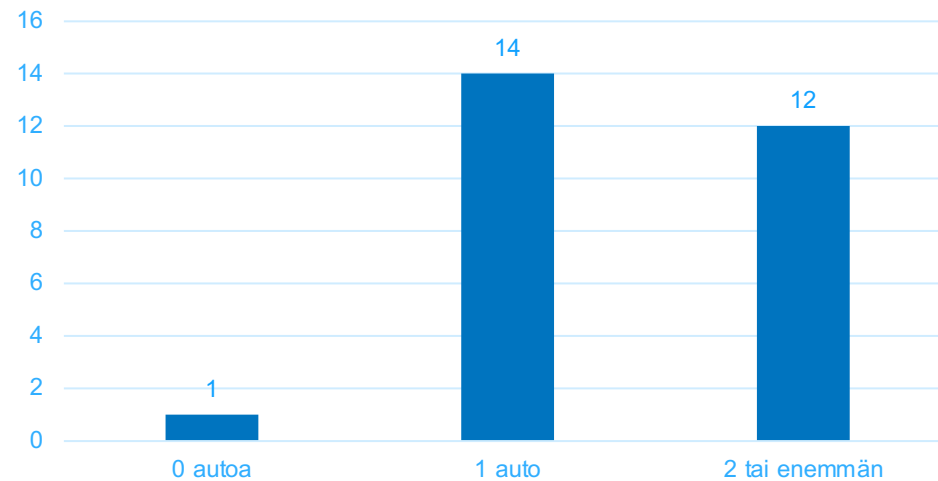
Missä kunnassa lapsesi käy koulua?



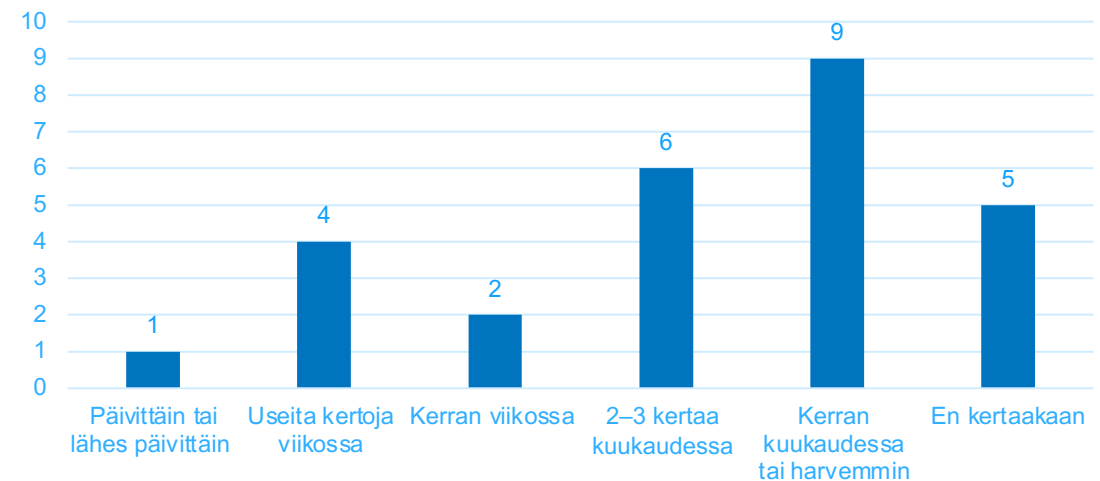
Kotitaloutenne koko



Montako autoa kotitaloudessanne on

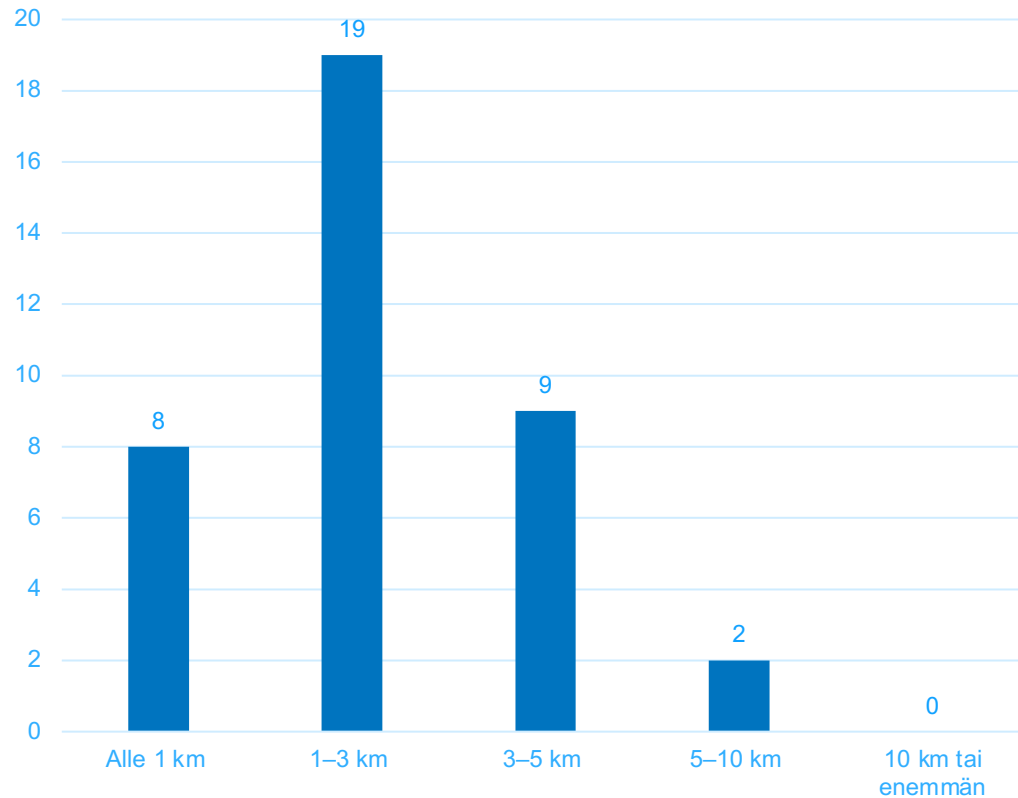


Kuinka usein olet itse käyttänyt joukkoliikennettä viimeisen kuuden kuukauden aikana?

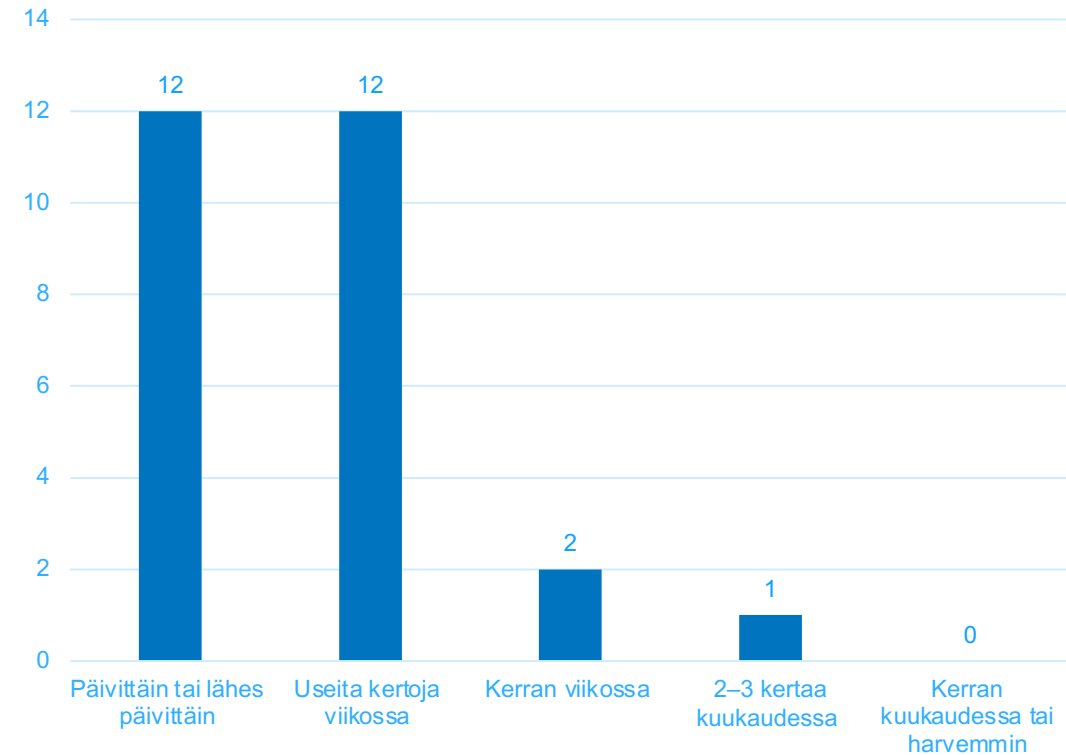


Lapsen liikkuminen

Miten pitkiä matkoja lapsi yleensä liikkuu arjessa yksin tai yhdessä jonkun kanssa?

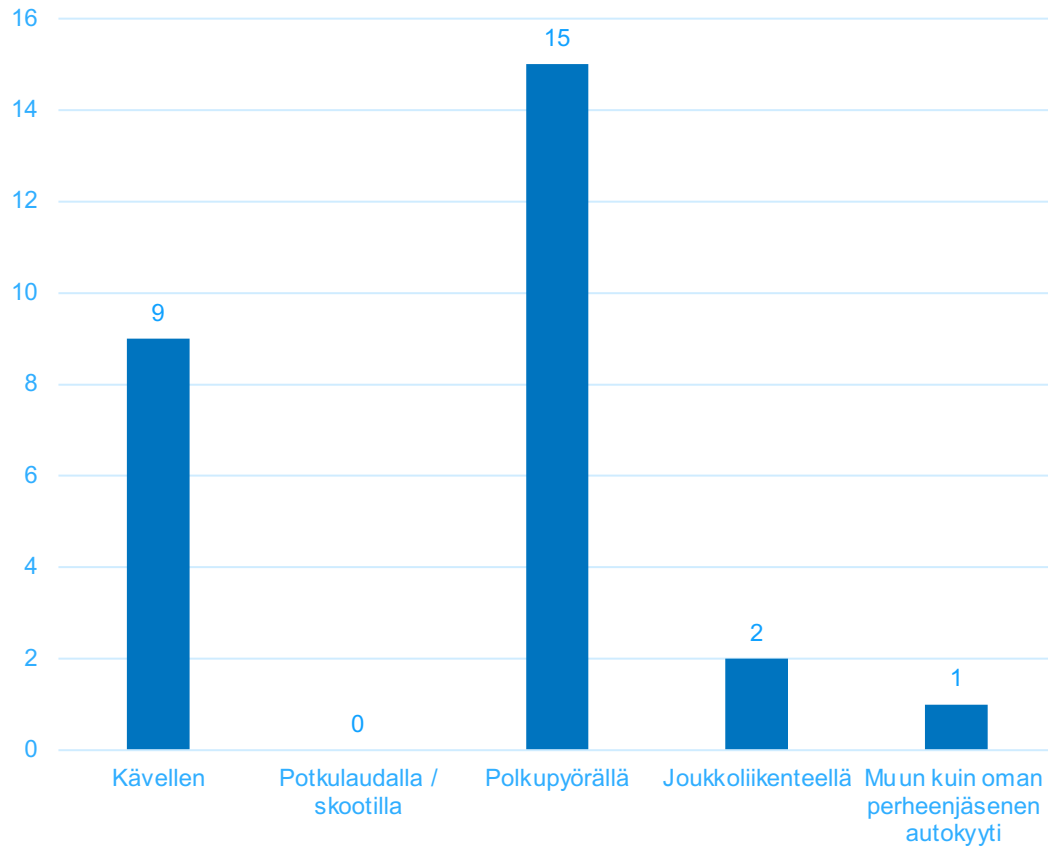


Kuinka usein lapsella on menoja vapaa-ajalla? Kuten esimerkiksi harrastuksia, kyläilyä, kotoa poistumista koulun jälkeen.

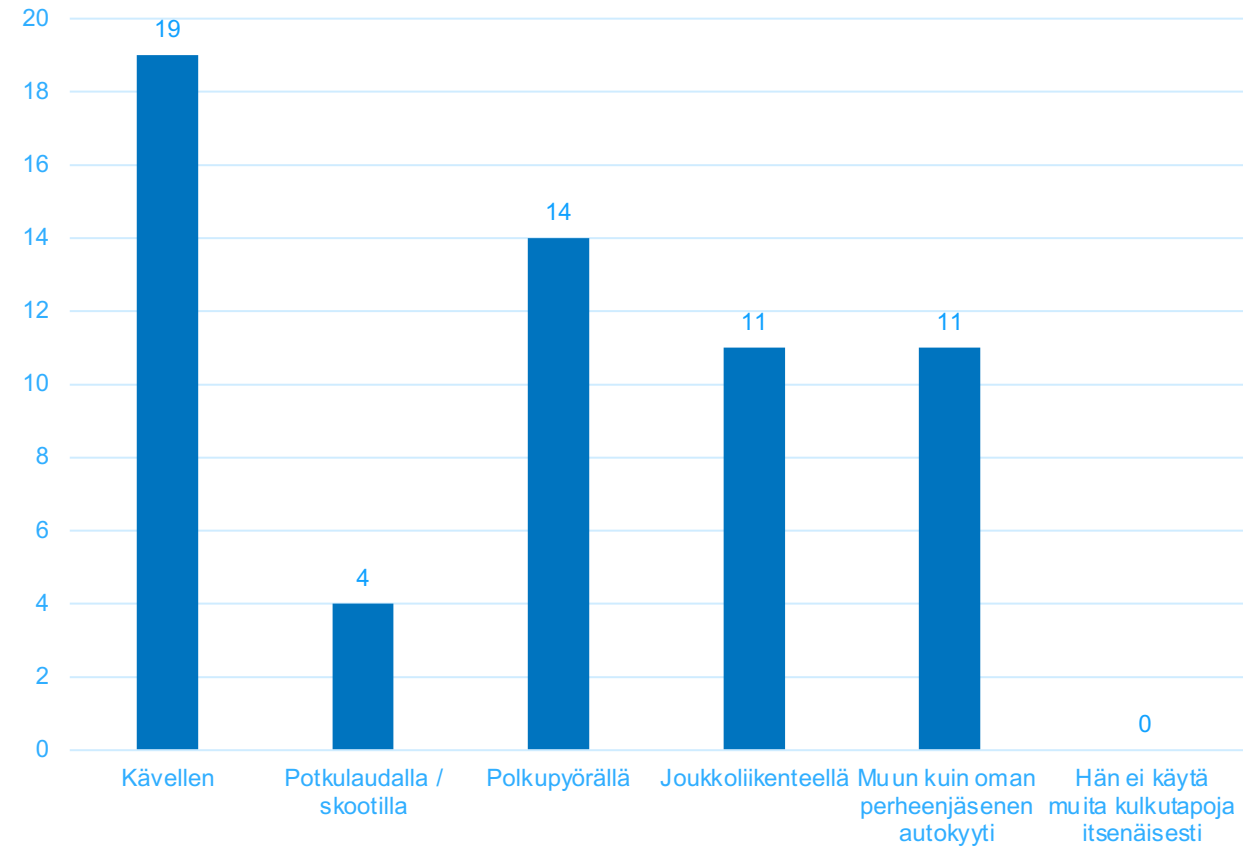


Lapsen kulkutavat

Mikä on lapsen pääasiallinen kulkutapa, kun hän liikkuu itsenäisesti kodin ulkopuolella?

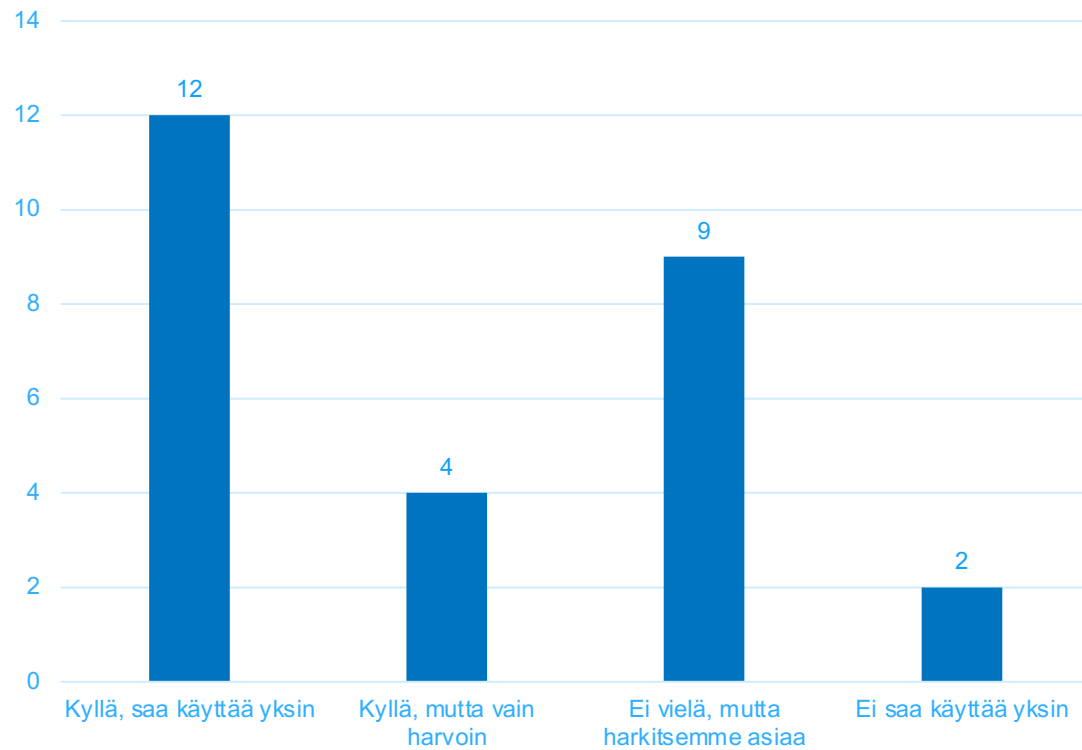


Mitä muita kulkutapoja lapsi käyttää itsenäisesti arjessa pääasiallisen kulkutavan lisäksi?



Lapsen yksin liikkuminen

Onko lapsella lupa käyttää joukkoliikennettä yksin?

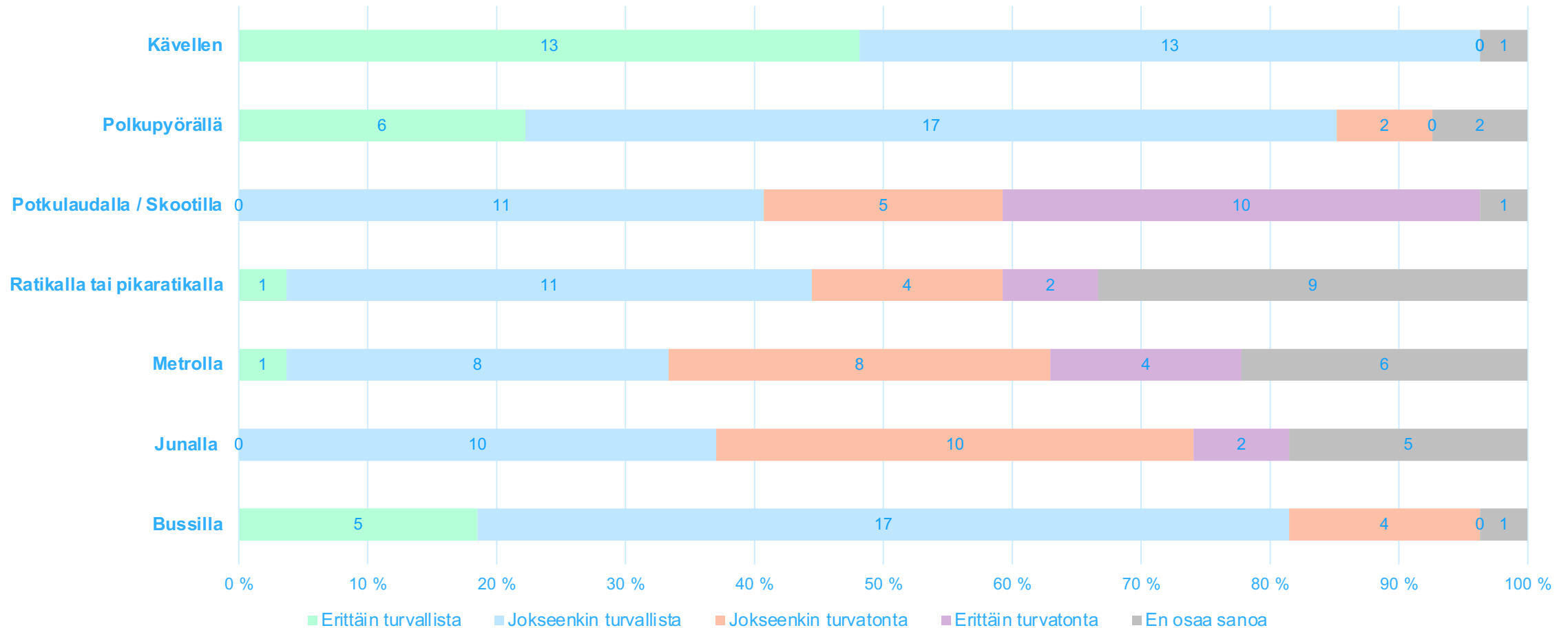


Huoltajien ajatuksia tai huolia lapsen liikkumiseen yksin joukkoliikenteellä (n=27)



- **Itsenäinen liikkuminen nähdään tärkeänä itsenäistymisen kannalta.** Tärkeää harjoitella tilanteita yhdessä.
- **Huoltajat arvioivat lastensa kypsyyttä: osa valmis, osa ei vielä kykene toimimaan yksin**
 - Lapsen persoona vaikuttaa: herkkä, hätääntyvä, kokematon
 - Osa kokee, että virhe alussa (esim. eksyminen) voisi lannistaa
- **Turvallisuuteen liittyvät huolet**
 - Muiden matkustajien häiriökäyttäytyminen (esim. päihtyneet, aggressiiviset).
 - Mahdollinen kiusaaminen tai varkaudet nuorten toimesta.
 - Liikenteen vaaratilanteet (esim. tienylitykset, kolarit).
 - Bussikuskin toiminta: eivät pysähdy, eivät neuvo lasta.
 - Lapsen valmiudet ja kypsyyt: osaako pyytää apua, pysyykö valppaana.
 - Väärään bussiin nouseminen tai pysäkin ohittaminen.
 - Pitkät kävelymatkat pysäkille, erityisesti myöhään illalla. Mieluummin aikuisen kyyti illalla, jos odotusalue koetaan turvattomaksi.
- **Käytännön haasteet ja tekniset huolet**
 - Bussi ei tule aikataulussa → lapsi voi hämmentyä.
 - Puhelimen akun loppuminen tai sovelluksen toimimattomuus.
 - Lipun lataaminen netissä ei enää onnistu → hankaloittaa maksamista.
 - Vaihtotilanteet ja bussille viittaaminen epävarmoja.

Vastaa kuvaavin vaihtoehto kuinka turvallisena koet lapsen itsenäisen liikkumisen seuraavilla kulkuvälineillä



Puhuuko lapsi kotona liikkumisestaan? Millaisia asioita hän tuo esille? (n=15)

Lapset, jotka kertovat liikkumisestaan

- Ilmoittavat, minne menevät ja kenen kanssa. Tämä on usein sovittu käytäntö.
- Halukkuutta liikkua enemmän bussilla, erityisesti yksin tai kavereiden kanssa.
- Lapsilla kiinnostusta päästä helposti ja nopeasti paikasta toiseen, etenkin koulun ja harrastusten välillä.
- Lapset ovat kertoneet tilanteista, joissa bussissa/metrossa on ollut häiritseviä matkustajia.

Lapset, jotka eivät juuri puhu liikkumisestaan

- Osa lapsista ei puhu aiheesta lainkaan tai vain satunnaisesti.
- Moni on tottunut vanhempien kyyteihin eikä juuri käytä joukkoliikennettä.
- Osalla ei ole vielä mahdollisuutta tai lupaa liikkua laajasti yksin.

Asioita, joita lapset tuovat esille huoltajilleen

- Bussi ei aina tule ajallaan.
- Bussin vaihtaminen jännittää.
- Epävarmuus siitä, pysähtyykö bussi varmasti pysäkillä ja jääkö siitä pois oikeassa kohdassa.
- Kausilippu ilahduttaa – tuo vapautta liikkumiseen.
- Lapset ovat kertoneet tilanteista, joissa bussissa/metrossa on ollut häiritseviä matkustajia.

Huoltajien näkökulmia

- Halutaan tietää, missä lapsi liikkuu.
- Kaikkea liikkumista ei pidetä tarpeellisena (esim. kauppakeskushengailu).
- Lapsen omatoimisuus lisääntyy kiinnostuksen ja tarpeiden myötä.

Huoltajien muut ajatukset lasten itsenäisestä liikkumisesta ja joukkoliikenteen käyttämisestä (N=8)



→ Myönteiset näkemykset

- Julkinen liikenne mahdollistaa laajemman harrastusvalikoiman.
- Itsenäistä liikkumista kannustetaan – julkisilla pidempiin matkoihin, pyörällä lyhyempiin.
- Julkisten käyttö tukee perheiden arkea, etenkin kun vanhemmat ovat töissä

→ Käytännön rajoitteet ja haasteet

- Joillain alueilla huonot yhteydet → matkoihin kuluu liikaa aikaa.
- Matkakortin lataaminen koetaan hankalaksi.
- Puhelimen käyttö lipun lataukseen ei aina toimi → jää lataamatta tai ei ole mukana.

→ Elinpiiri vielä pieni → ei juuri tarvetta käyttää joukkoliikennettä.

→ Huolenaiheet:

- Yleinen turvattomuuden tunne julkisilla paikoilla lisääntynyt
- Turvallisuus nähdään enemmän alueeseen kuin itse liikennevälineeseen liittyvänä huolena.

Ruksi tai ympyröi

- 1) **kulkuvälineet** millä yleensä kuljet
- 2) **kenen kanssa** tapaat kulkea
- 3) **fiiliksesi** matkasta tavanomaisesti

Koulu



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Kaverit



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Asiointi

kauppa, kirjasto,
nuoristalo yms.



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Harrastus 1



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Harrastus 2



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Viikonloppu

isovanhemmat,
leffa, lomamat



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Joku muu

Mikä?



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Ruksi tai ympyröi

- 1) **kulkuvälineet** millä kuljit kokeilun aikana
- 2) **kenen kanssa** kuljit kokeilun aikana
- 3) **fiiliksesi** matkasta kokeilun aikana

Koulu



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Kaverit



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Asiointi

kauppa, kirjasto,
nuoristalo yms.



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Harrastus 1



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Harrastus 2



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Viikonloppu

isovanhemmat,
leffa, lommat



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?



Joku muu

Mikä?



- ☐ Yksin
- ☐ Vanhempi/huoltaja
- ☐ Perheenjäsen
- ☐ Kaveri
- ☐ Joku muu, kuka:

Mikä fiilis matkasta?





Toimintaa!

LIKKUMISEN BINGO
Suorita tehtävä, rastita ruutu.
Neljä merkintää vaakaan,
pystyyn tai vinottain.

Tervehdin kuljettajaa.	Suunnittelin reitin HSL-reittioppaalla.	Vaihdoin joukkoliikennevälineestä toiseen matkan aikana.	Kokeilin uutta kulkuvälinettä yksin tai kaverin kanssa.
Matkustin yksin pidemmän matkan kuin koskaan ennen.	Annoin paikan jollekulle, joka sitä tarvitsi enemmän.	Matkustin oranssilla bussilla.	Otin pyörän mukaan junaan tai metroon.
Harjoittelin reitin huoltajan kanssa ja matkustin sen myöhemmin itse.	Laitoin roskan roskikseen lähijunassa.	Vein kaverin joukkoliikennevälineeseen, jota hän ei ole aiemmin kokeillut.	Matkustin ruuhka-aikana .
Latasin puhelinta joukko-liikenteessä.	Pääsin perille, vaikka jäin pois väärällä pysäkillä .	Kokeilin kaverin ehdottamaa reittiä.	Bongasin metrossa turvavalmomon numeron.



Paikkoja!

Hauska haaste odottaa — oletko valmis seikkailuun?

Kävin Isossa Omenassa .	Bongasin viherkattoisen pysäkin .	Etsin uuden paikan kartalta ja matkustin sinne.	Matkustin joukkoliikenteellä Vantaalta Espooseen tai Espoosta Vantaalle.
Kävin joukkoliikenteellä shoppailemassa .	Matkustin kaupunginosaan jossa en ole ennen käynyt.	Kävin Jumbossa .	Matkustin sellaiseen uuteen paikkaan, josta olin kuullut kavereilta tai somesta.
Pyöräilin pidemmän matkan kuin koskaan aiemmin.	Kävin Triplassa junalla.	Bongasin pikaratikasta opaskoira-paikan .	Kävin joukko-liikenteellä ulkoliikunta-paikassa .
Matkustin kaverin kanssa paikkaan, jossa emme ole ennen käyneet .	Bongasin Kampin punaisen ratikkapysäkin.	Matkustin Suomenlinnaan lautalla.	Menin harrastukseen bussilla tai junalla.

Mitä enemmän kokeilet, sitä enemmän opit. Hyvää matkaa!



Oppilaan leimapassi

Yes we can!

— hyppää kyytiin yksin tai yhdessä

Merkitse omat matkat talteen tähän vihkoon. Bingon tehtävistä löydät kivoja haasteita matkustamiseen.

Väritä ympyrä joka kerta kun kuljet vihkossa esitetyllä kulkuvälineellä. Jos kuljet edestakaisen matkan, väritä kaksi ympyrää. Koulussa seuraatte koko luokan etenemistä yhteisellä julisteella. Ota ilo irti liikkumisesta, katso saatko bingosuoran vihkoosi!





Koko luokan yhteinen seurantapallo — kaikkien kulkemat matkat

Kuinka pitkälle pääsemme yhdessä?

Luokkamme on kulkenut kierroksia:

1 matka = 1 ruutu

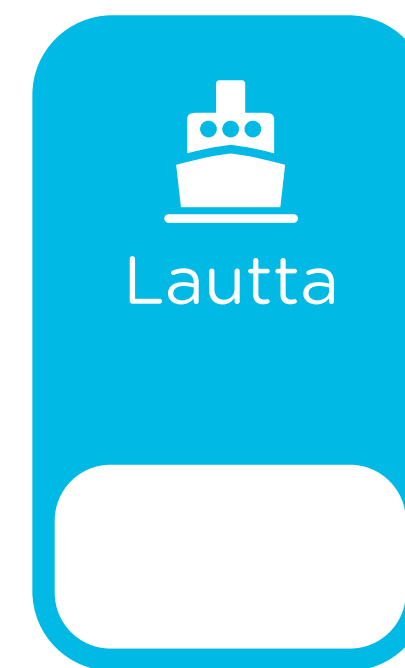
- i** Jokaisesta kuljetusta täydestä kierroksesta yksi merkintä tukkimiehen kirjanpidolla kunkin kulkumuodon seuranta-ruutuun.

Enää muutama matka täyteen kierrokseen hyvä hyvä!

Kaverin kanssa jonnekin, missä ette ole ennen käyneet, eiks niin?



Aloita näistä

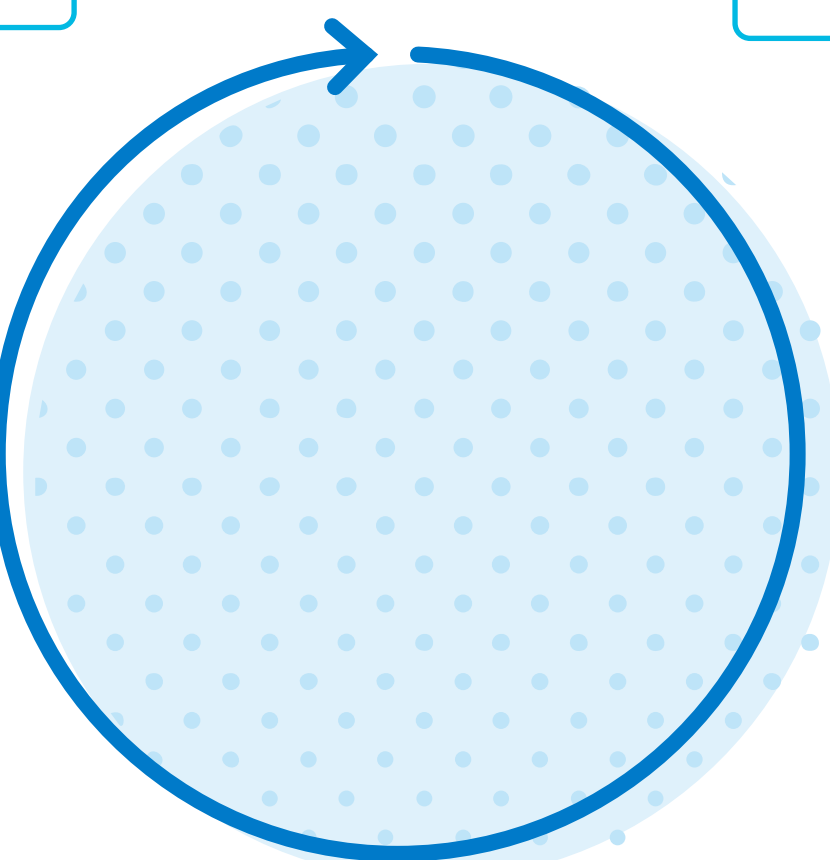


Kokeilun loppuessa

kaikkien eri kulkumuotojen kierrokset lasketaan yhteen ja merkitään julisteen keskelle.



Kysy kaveria mukaan johonkin uuteen paikkaan.



kokeilun päätteeksi
kierroksia yhteensä

Suunnittele matka HSL-appilla.



Saitko mahdollisuuden luovuttaa paikan jollekin sitä enemmän tarvitsevalle?



Lasten itsenäisen liikkumisen hankkeen 2025 toteuttaa HSL yhdessä MDI — Part of FCG kanssa.

Pienryhmän lasten lukumäärä:

Lasten kokemukset ja tunteet kokeilusta / Pienryhmissä (40–45 min)

Kokeilun kokemukset:

1. Millainen fiilis jäi tästä kuukauden mittaisesta matkustuskokeilusta?
2. Mikä oli paras matka? Mikä oli kokeilun aikana kivoin matka tai kulkuväline? Miksi?
3. Mikä oli kokeilun aikana ikävin matka tai kulkuväline? Miksi?

Kokeilun materiaalit

4. Miltä materiaalit tuntuivat? Mikä oli kivoin? Miksi?
5. Kannustiko kokeilu ja bingo sinua matkustamaan enemmän joukkoliikenteellä? Miksi joo / miksi ei?
6. Saitteko bingoja? Millaisia tehtäviä saitte kerättyä? Mikä oli mahdoton tehdä? Mitkä olivat helpompia tehtäviä?

Itsenäinen liikkuminen kokemuksena

7. Kuljitko kokeilun aikana yksin joukkoliikenteellä? Millä?
8. Millainen matka se oli? Millainen kokemus se oli?
9. Liikuitko ylipäättään enemmän ilman vanhempaa kokeilun aikana? Miltä tuntui liikkua ilman aikuista?
10. Jännittikö jokin liikkumisessa kokeilun aikana?

Opit kokeilusta, liikkumiseen kannustamisen onnistuminen

11. Miten kotona suhtauduttiin kokeiluun? Juttelitteko kotona tästä? Koetko että sait kokeilun aikana luvan liikkua enemmän?
12. Mitä kokeilusta opit? Jäikö jotain mietteitä liikkumiseen liittyen?
13. Onko käsityksesi joukkoliikenteestä muuttunut? Onko joukkoliikenne mielestäsi kivempi nykyään? Miksi ei? Miksi joo?
14. Haluaisitko käyttää joukkoliikennettä enemmän tulevaisuudessa? Onko esteitä, miksi et voisi käyttää enempää?

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

Kokeilun kokemukset

1. Millainen fiilis jäi tästä kuukauden mittaisesta matkustuskokeilusta?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

2. Mikä oli paras matka? Mikä oli kokeilun aikana kivoin matka tai kulkuväline? Miksi?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

3. Mikä oli kokeilun aikana ikävin matka tai kulkuväline? Miksi?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

Kokeilun materiaalit

4. Miltä materiaalit tuntuivat? Mikä oli kivoin? Miksi?

[illegible]

5. Kannustiko kokeilu ja bingo sinua matkustamaan enemmän joukkoliikenteellä?
Miksi joo / miksi ei?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

6. Saitteko bingoja? Millaisia tehtäviä saitte kerättyä? Mikä oli mahdoton tehdä? Mitkä olivat helpompia tehtäviä?

[illegible]

Koulu ja luokka:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

Itsenäinen liikkuminen kokemuksena

7. Kuljitko kokeilun aikana yksin joukkoliikenteellä? Millä?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

8. Millainen matka se oli? Millainen kokemus se oli?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are approximately 20 lines visible. The paper has a slight shadow on the right side, suggesting it's resting on a surface.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

9. Liikuitko ylipäättään enemmän ilman vanhempaa kokeilun aikana? Miltä tuntui liikkua ilman aikuista?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

10. Jännittikö jokin liikkumisessa kokeilun aikana?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and extend across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

Opit kokeilusta, liikkumiseen kannustamisen onnistuminen

11. Miten kotona suhtauduttiin kokeiluun? Juttelitteko kotona tästä? Koetko että sait kokeilun aikana luvan liikkua enemmän?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

12. Mitä kokeilusta opit? Jäikö jotain mietteitä liikkumiseen liittyen?

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal blue ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

13. Onko käsityksesi joukkoliikenteestä muuttunut? Onko joukkoliikenne mielestäsi kivempi nykyään? Miksi ei? Miksi joo?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

14. Haluaisitko käyttää joukkoliikennettä enemmän tulevaisuudessa? Onko esteitä, miksi et voisi käyttää enempää?

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are approximately 20 lines visible. The paper has a slight shadow on the right side, suggesting it's resting on a surface.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

Muistiinpanoja:

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

[illegible]

Koulu ja luokka: Päivämäärä:

Päivämäärä:

Pienryhmän lasten lukumäärä:

[illegible]

1. Minkä arvosanan antaisit kokeilusta
 - a. 1 erittäin huonosti onnistunut – 5 erittäin onnistunut
 - b. Mikä erityisesti vaikutti tähän kokemukseen?

2. Koetko, että kokeilu kannusti lastasi liikkumaan enemmän itsenäisesti?
**Itsenäisellä liikkumisella tarkoitetaan tässä sitä, että lapsi liikkuu ilman vanhemman tai perheenjäsenen seuraava.*
 - a. Kyllä huomattavasti enemmän
 - b. Kyllä jonkin verran
 - c. Ei ollenkaan
 - d. En osaa sanoa

3. Koetko, että kokeilu kannusti lastasi matkustamaan enemmän joukkoliikenteellä?
 - a. Kyllä huomattavasti enemmän
 - b. Kyllä jonkin verran
 - c. Ei ollenkaan
 - d. En osaa sanoa

4. Avokysymys: Tähän voit kirjoittaa vapaasti ajatuksiasi kokeilusta ja sen vahvuuksista ja heikkouksista huoltajan näkökulmasta

Kokeilun arviointi

Lasten antamat arviot

Kokeilun arviointi

Viimeisissä kouluvierailuilla lapset saivat täytettäväkseen arviointilapun.

Kuinka monta tähteä antaisit kokeilulle?



Miltä tehtävät ylipäänsä tuntuivat?
Voit valita useamman vaihtoehdon.

- ☐ Tehtävät olivat kivoja
- ☐ Tehtävät olivat ihan ok
- ☐ Tehtävät olivat tylsiä
- ☐ Tehtävät olivat opettavaisia
- ☐ Tehtävät olivat välillä vähän vaikeita
- ☐ Tehtävät olivat liian helppoja

Mikä oli lempitehtäväsi? Valitse yksi.

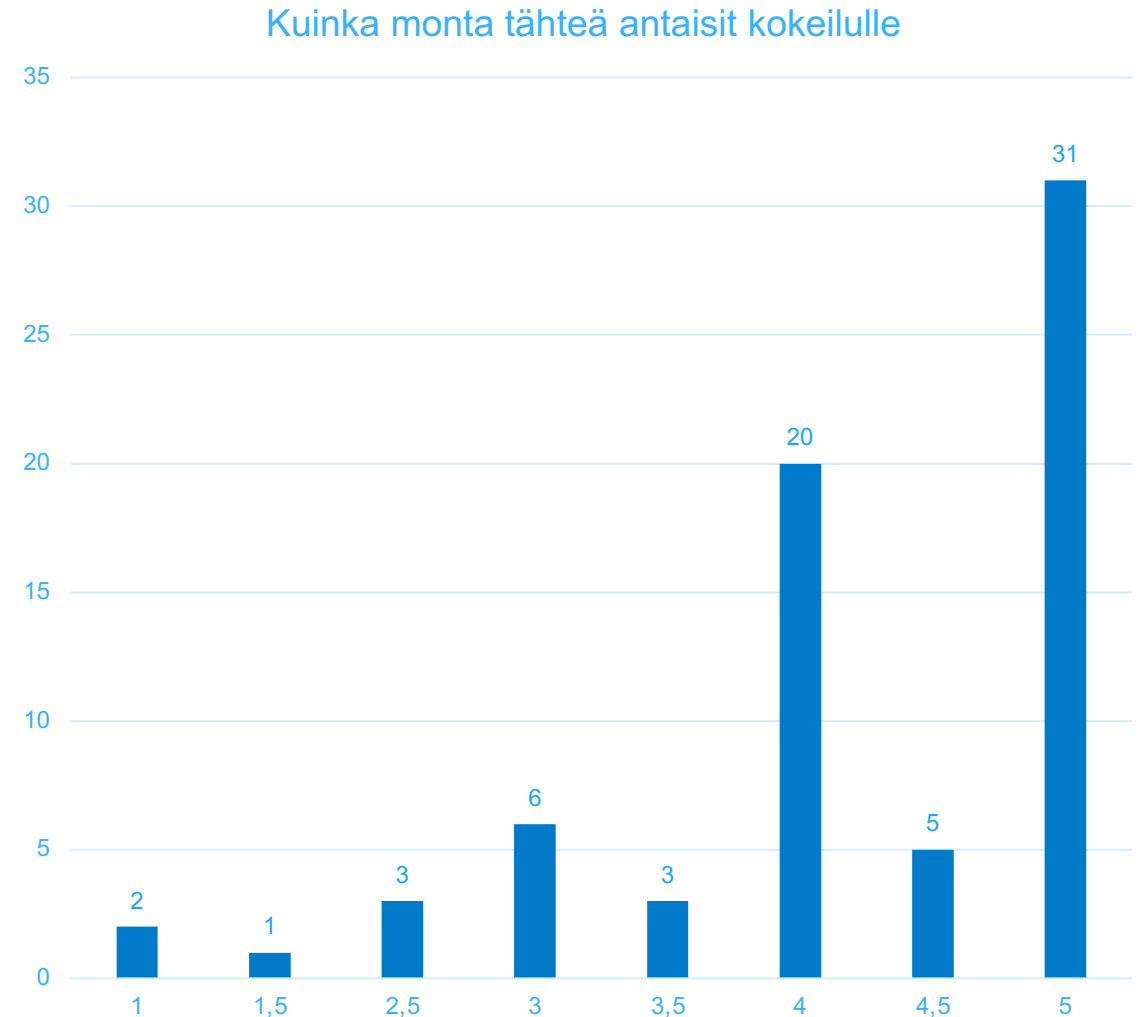
- ☐ Keskustelut pienryhmissä
- ☐ Itsenäisesti täytettävä lomake
- ☐ Q&A joukkoliikenteestä
- ☐ Omien matkojen seuraaminen (vihko)
- ☐ Luokan juliste
- ☐ Bingo

Kirjoita vapaasti ajatuksiasi kokeilusta

Lasten mielipiteet kokeilusta



- Kuinka monta tähteä antaisit kokeilulle
 - Lapsista noin 79 prosenttia (56 lasta) antaisi kokeilulle 4 tähteä tai enemmän.
 - Espoon kouluissa korostui 5 tähden vastaukset ja Vantaan kouluissa 4 tähden vastaukset.
- Nostot haastatteluista:
 - Kokeilu oli mahtava, kiva, ihan jees, ihan ok.



Lasten mielipiteet kokeilusta



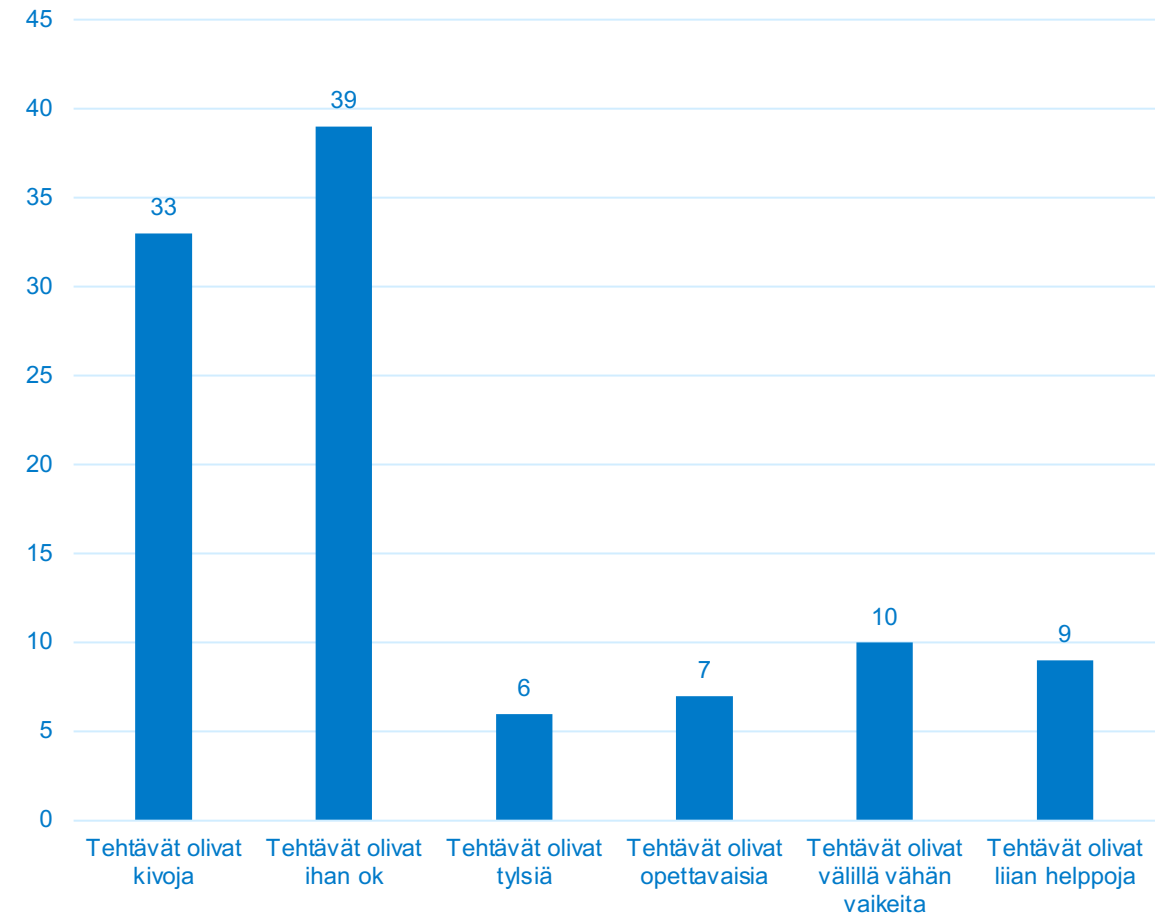
→ Miltä tehtävät ylipäänsä tuntuivat? Voit valita useamman vaihtoehdon

- Suurin osa lapsista (69 prosenttia) koki, että tehtävät olivat ihan kivoja tai ihan ok.
- Espoon kouluissa korostui eniten tehtävät olivat kivoja -vastaukset ja Vantaalla tehtävät olivat ihan ok -vastaukset.

→ Nostot haastatteluista:

- Konkreettiset tehtävät ja näkyvä eteneminen (kuten juliste) tuntuvat sitouttavan paremmin kuin yksilöllinen seuranta.
- Moni unohti materiaalit (oman vihkosen) kotiin tai ei ehtinyt käyttää niitä aktiivisesti.

Miltä tehtävät ylipäänsä tuntuivat? Voit valita useamman vaihtoehdon.



Lasten mielipiteet kokeilusta



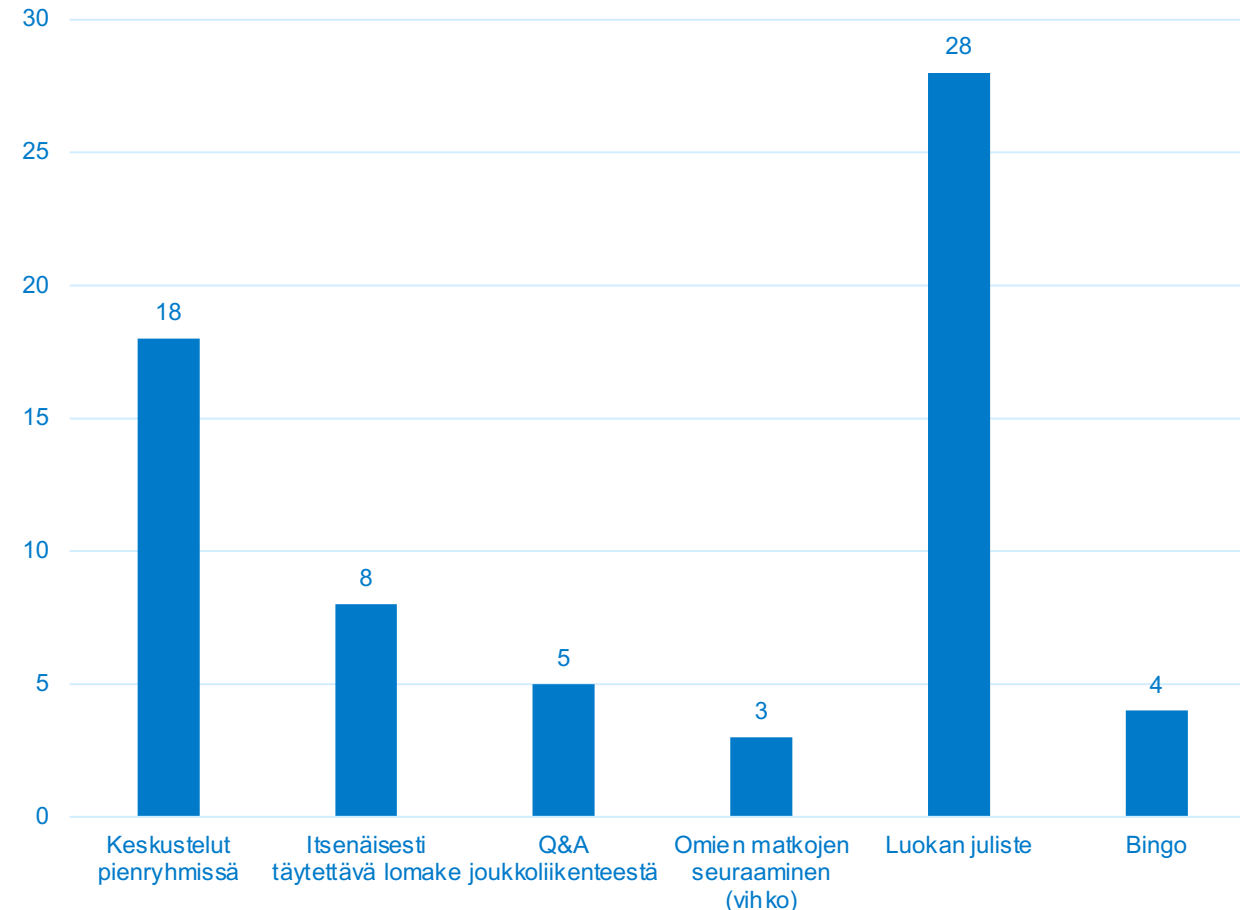
→ Mikä oli lempitehtäväsi? Valitse yksi

- Luokan juliste oli lapsista suurimman osan mielestä lempitehtävä. Myös pienryhmissä käydyt keskustelut nousivat esille.
- Vantaan toisessa luokassa korostui lempitehtävänä pienryhmien keskustelut, muissa luokissa luokan juliste.

→ Nostoja haastatteluista:

- Luokan yhteinen juliste oli selkeästi suosituin materiaali. Yhteisöllinen ja visuaalinen.
- Bingo sai yksittäisiä mainintoja “ihan kivana”, mutta jäi monilla vähäiselle käytölle.
- Vihko koettiin osin tylsänä tai vaikeasti muistettavana täyttää (osa tätä mieltä, muutamia mainintoja myös siitä, että bingo oli lempitehtävä)

Mikä oli lempitehtäväsi? Valitse yksi.



”Minun arkeni” -lomake sähköisenä kyselynä

Vaihtoehto 1 (kevyempi)

Taustatiedot

1. Mitä koulua käyt?
2. Millä luokalla olet?

Liikkuminen – Valitse 1–2 kulkuvälinettä, joilla yleensä kuljet kysymyksessä mainittuun paikkaan. Valitse lisäksi, kenen kanssa yleensä teet kyseisen matkan.

3. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **kouluun**?
 - a. vaihtoehdot: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - b. vaihtoehdot: yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
4. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **kaverille**?
 - a. vaihtoehdot: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - b. vaihtoehdot: yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
5. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **omiin arjen vapaa-ajan menoihin** (kirjastoon/nuorisotalolle/kauppakeskuksiin)
 - a. vaihtoehdot: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - b. vaihtoehdot: yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
6. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **harrastuksiin**?
 - a. vaihtoehdot: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - b. vaihtoehdot: yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
7. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **omiin viikonlopun menoihin** (leffa/kauppakeskuksiin)?
 - a. vaihtoehdot: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - b. vaihtoehdot: yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?

Vaihtoehto 2 (tarkempi)

Taustatiedot

1. Mitä koulua käyt?

2. Millä luokalla olet?

Liikkuminen – Valitse ensimmäisessä kohdassa yleisin ja seuraavassa kohdassa toiseksi yleisin kulkuväline, jolla kuljet kysymyksessä mainittuun kohteeseen. Kummankin kulkuvälineen kohdalla vastaa myös, kenen kanssa yleensä kuljet kyseisen matkan.

3. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **kouluun**?

- a. Yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
- b. Toiseksi yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?

4. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **kaverille**?

- a. Yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
- b. Toiseksi yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?

5. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **omiin arjen vapaa-ajan** menoihin (kirjastoon/nuorisotalolle/kauppakeskuksiin)?

- a. Yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
- b. Toiseksi yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?

6. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **harrastuksiin**?

- a. Yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?

- b. Toiseksi yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
- 7. Millä kulkuvälineellä ja kenen kanssa kuljet yleensä **omiin viikonlopun menoihin** (leffaani/kauppakeskuksiin tms.)?
 - a. Yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?
 - b. Toiseksi yleisin kulkuväline: kävellen, pyörällä, skootilla, ratikalla, metrolla, junalla, bussilla, autolla
 - i. aukeaa uusi kysymys -> kenen kanssa yleensä kuljet matkan? yksin, vanhempi/huoltaja, perheenjäsen, kaveri, joku muu, kuka?