



Koululaisten liikkuminen muuttuvassa yhteiskunnassa - Mitä lasten arjen liikkumiselle on tapahtumassa?

Sanna Ojajärvi & Tanja Onatsu, Fiksusti kouluun
Kävelyn ja pyöräliikenteen foorumi 30.9.2026

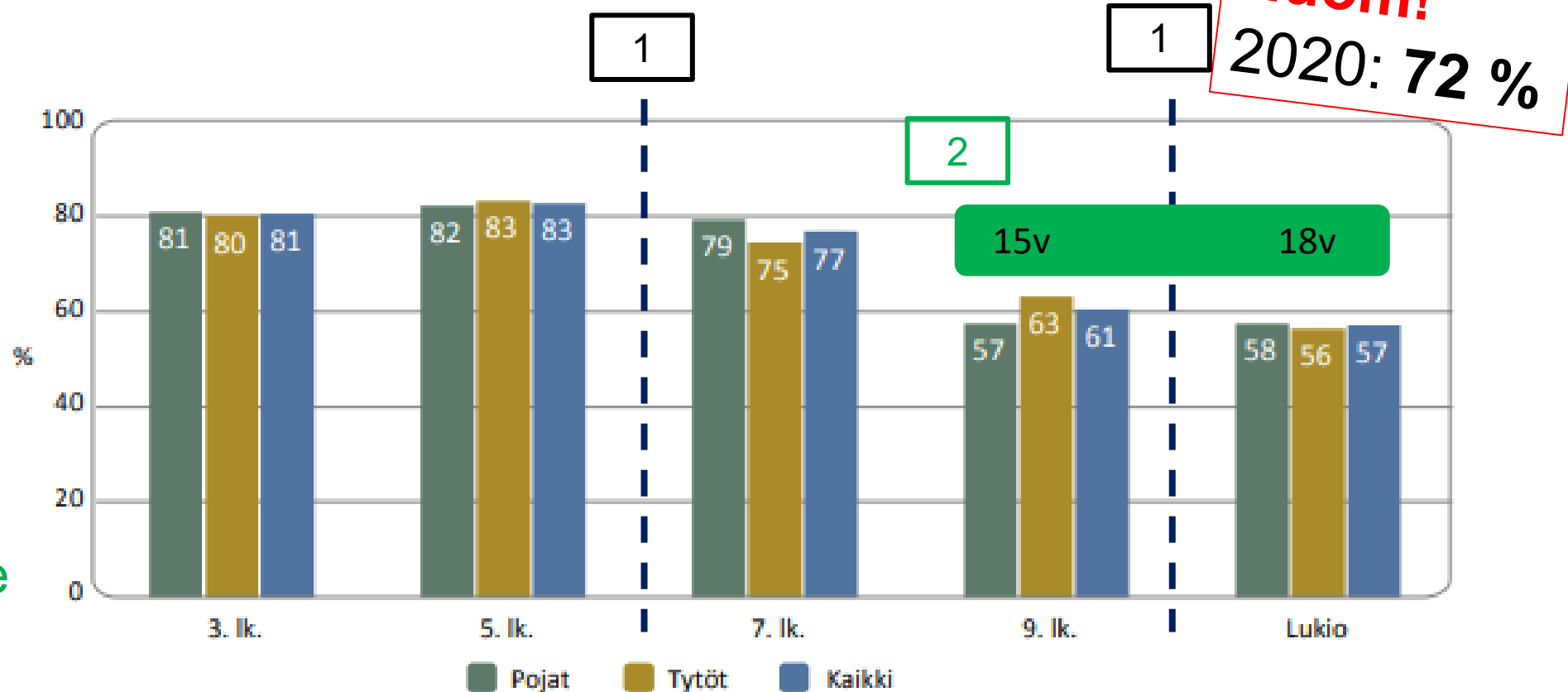


**FIKSUSTI
KOULUUN**

Miten kouluun kuljetaan?

1. Etäisyydet kasvavat iän myötä

2. Moottoriajoneuvojen saatavuus paranee



Kuvio 43. Koulu- ja opiskelumatkan fyysisesti aktiivisesti (kävellen tai pyöräillen) kulkevien osuudet alle viiden kilometrin koulu- ja opiskelumatkoilla keskimäärin vuoden aikana (n = 12 754) (%).

Liitu-tutkimus 2024

**FIKSUSTI
KOULUUN**

Mutta kuitenkin...

Vanhempien kyydillä
usein tai hyvin usein
kulkevia (alle 5 km):



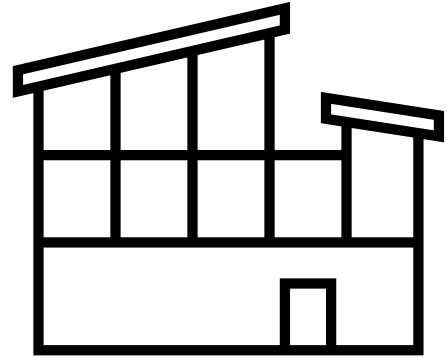
Peruskoululaisista **26 %**

+ 10% perusopetusikäisistä,
jotka ilmoittavat kulkevansa
koulumatkansa vanhempien
kyydillä

Lukiolaisista **25 %**

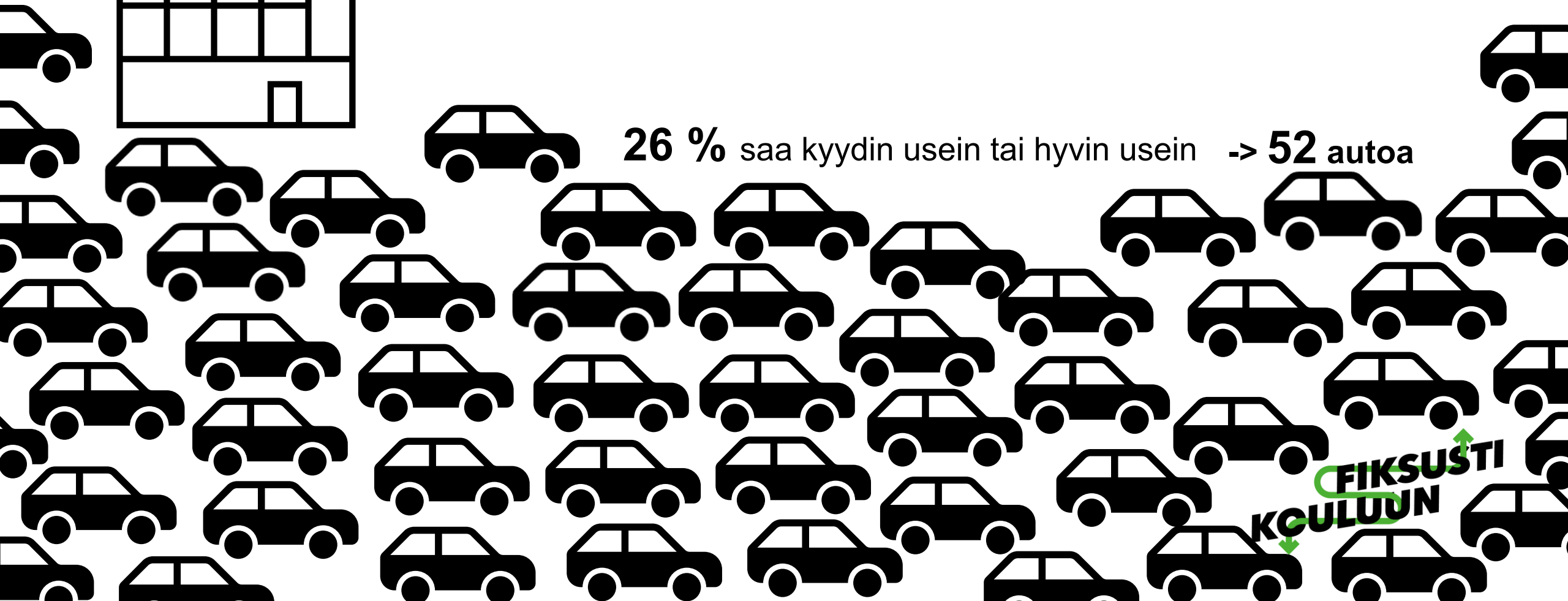


Konkretian paikka



Suomalaisessa peruskoulussa on keskimäärin noin 200 oppilasta

26 % saa kyydin usein tai hyvin usein -> 52 autoa



FIKSUSTI
KULUUN

Aktiivisen kulkutavan valintaan vaikuttavat tekijät huoltajien mukaan

5

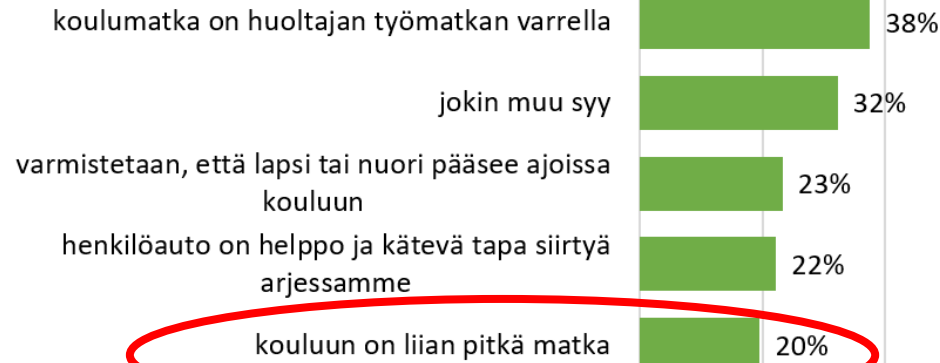


Lähde: Koulumatkojen kulkutavat huoltajien silmin (Turunen ym. 2023)

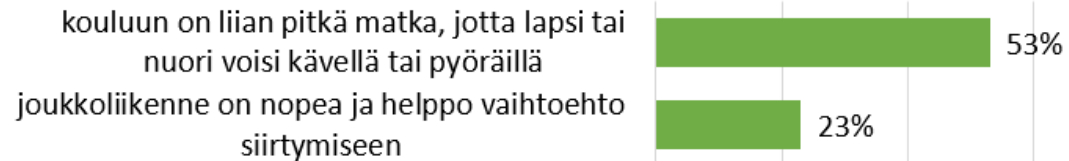
**FIKSUSTI
KOULUUN**

Muun kuin aktiivisen kulkutavan valintaan vaikuttavat tekijät huoltajien mukaan

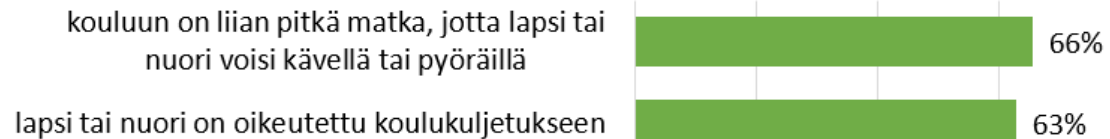
Henkilöauton kyydissä



Joukkoliikenteellä



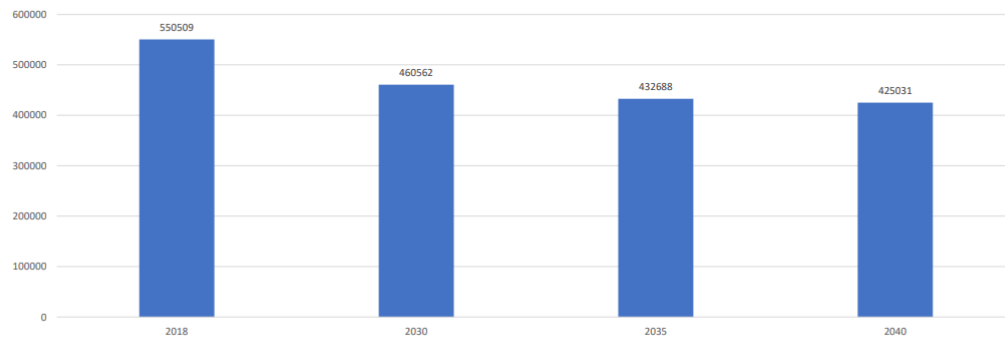
Koulukuljetuksella



Trendejä: peruskouluikäisten määrä pienenee, koulukohtainen oppilasmäärä nousee

Perusopetuksen oppilaita oli vuonna 2018 noin 550 000. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan määrä pienenee tästä tuntuvasti. Vuonna 2040 peruskouluikäisiä (7–15 vuotiaita) olisi noin 425 000.

Oppilasmäärät 2018, 2030, 2035 ja 2040 (TK:n väestöennuste)

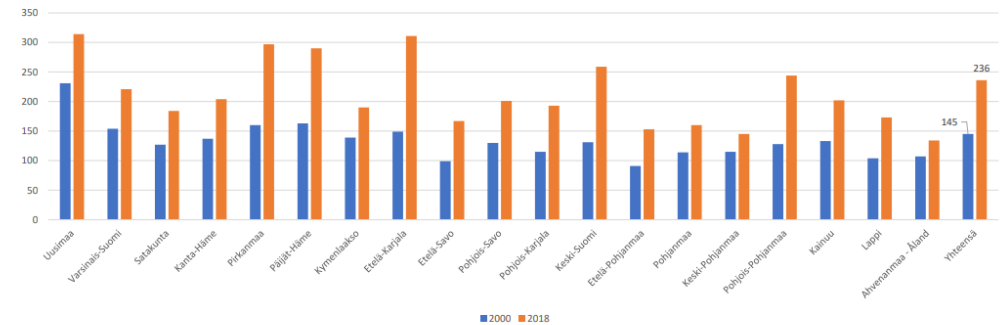


11/11/2021 | Opetushallitus

13

Peruskoulujen keskimääräinen koulukohtainen oppilasmäärä on koko maassa noussut 145:stä 236:een 2000-luvulla. Kaikissa maakunnissa on ollut samansuuntainen kehitys.

Peruskoulujen keskimääräinen koulukohtainen oppilasmäärä maakunnittain vuosina 2000 ja 2018



11/11/2021 | Opetushallitus

12

On oletettavaa, että autojen määrä nousee, kun koulut kasvavat

Mitä tavoittelemme?
Minkälaista liikenneympäristöä suunnittelemme?



”amerikkalainen malli”

- autoille suunniteltu,
- alati laajeneva drop-off -alue



”eurooppalainen malli”

- Itsenäisesti liikkuville lapsille suunniteltu
- autoliikenteeltä suljettu koulukatu

Koululaisten liikkuminen muuttuvassa yhteiskunnassa – Mitä lasten arjen liikkumiselle on tapahtumassa?

Veera Moll, tutkijatohtori

Jussi Sjögren, tutkija

Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto



Suomen Akatemia
Finlands Akademi
Research Council of Finland



Lyhyesti meistä: Tutkimuskohteena perheiden arkiliikkuminen

- Chifam travel: **Monitasoisen** aktiivista liikkumista edistävän intervention vaikutukset lasten ja heidän perheidensä liikkumiskäyttäytymiseen
- Akatemiahanke 1.9.2024–31.8.2028



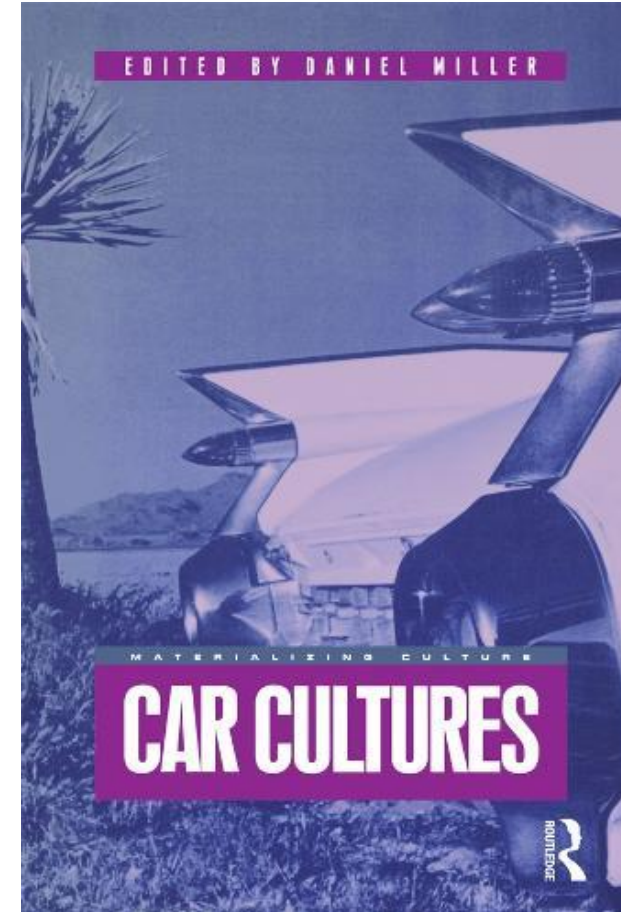
Autoilun haitat ja politiikan pirstaileisuus

- Autovetoisen liikennejärjestelmän haitat yksilöille ja ympäristölle tunnetaan laajasti.
- Aktiivisen ja itsenäisen liikkumisen monipuolisista hyödyistä lapsille runsasta tutkimusnäyttöä pitkältä ajalta.
- YK:n kestävä kehityksen tavoitteiden mukaisesti vuoteen 2030 mennessä tulisi **taata edullinen, luotettava ja kestävä liikennejärjestelmä, sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Keinoiksi ehdotetaan julkisen liikenteen lisäämistä ja erityisen huomion kiinnittämistä huono-osaisten, ikääntyneiden, vammaisten, naisten ja lasten tarpeisiin.**
- Järjestelmätasolla edellä mainittuja tavoitteita käsitellään usein toisistaan erillisinä kysymyksinä. Esim. hallitusohjelmissa saatetaan liikennejärjestelmän haittoja ratkoa teknologisten ratkaisujen avulla, kun taas kansalaisten fyysisen aktiivisuutta edistetään toisaalla.
- -> Juurisyyt eli autovetoisen liikennejärjestelmän ongelmallisuus tai sen kytkeytyminen muihin yhteiskunnallisiin ongelmiin jää vähemmälle huomiolle.



Lapsiperhe-elämä ja auton välttämättömyys

- Ei kukaan: "Onpa kova kiire, sataa, monta lasta ja paljon tavaraa kuljetettavana, mennäänpy pyörällä"
- Lapsiperheet ovat erityisen riippuvaisia yksityisautoista: etäisyydet, puutteellinen joukkoliikenne, kiireinen arki, hoiva, tavarat, mukavuus, intensiivinen vanhemmuus, hyvän perhe-elämän (auto)normi.
- Auto vastaa näihin tarpeisiin usein erinomaisesti
- "Auton myönteiset sosiaaliset merkitykset, jotka liittyvät huolenpitoon ja välittämiseen - - ovat perustavanlaatuisuudestaan huolimatta jääneet sivuun autoilua koskevassa tutkimus- ja politiikkakeskustelussa." (Maxwell, 217-18)
- Toisaalta myös autottomat toteuttavat hoivaa, mutta ovat marginaalissa (Skowrońska 2026)
- Voisiko lapsiperhe-elämä olla jotakin muuta kuin elämänvaihe jolloin vaan on "pakko omistaa auto"? (Kent 2023)



Palveluiden keskittäminen

- Kouluja lakkautetaan ja keskitetään parhaillaan ennätysellistä vauhtia. Vuosien 2024–2031 välillä koululaisten määrä putoaa lähes 100 000:lla.
- Jo sinänsä merkittävät kouluverkkomuutokset kätkevät sisälleen hienovaraisempia muutoksia.
- Mitä tapahtuu suomalaislasten historialliselle ja kansainvälisesti vertailtuna laajalle itsenäiselle ja aktiiviselle liikkumiselle?
- Koulumatkojen lisäksi lisääntynyt vapaa-ajan harrastaminen lisää perheiden autoilua.
- Miten autottomat perheet luovivat jatkuvasti kasvavien etäisyyksien kanssa?
- Positiivinen luenta: Jonkin asteinen itsenäisen liikkumisen arvostus yhä olemassa

Vanhemmat tyrmistyivät Kouvolan koulusuunnitelmista: "On tämä aika murskaavaa"

Kaupunki on kuullut vanhempia ja muita kaupunkilaisia koulu-suunnitelmista asukasilloissa keväällä. 25. elokuuta on viimeisen asukasillan vuoro kaupungintalolla.

Koulujen lakkauttaminen tyrmistyttää Tampereella: "Pienet lapset joutuvat ihan eri olosuhteisiin"

Kaupungin tavoitteena on rakentaa jatkossa vain yli 1 000 oppilaan yksiköitä. Tampereen Teiskossa kysellään alueellisen tasavertaisuuden perään.



Reality check

Puu

Olemme tässä

Ehkäise vaikutuksia

Muuta kehityksen suunta

Interventiot ovat usein riittämättömiä.

- Kansainvälinen tutkimusnäyttö viittaa siihen, että usein yksinkertaiset interventiot eivät ole riittävän tehokkaita. (*)
 - “Syöpää parannetaan särkylääkkeillä”
- CHIFAM Travel osaltaan osallistuu tutkimuskenttään tutkimalla ongelmaa.
 - Erikoispiirteenä mm. kontrollikoulut, monimenetelmällinen lähestyminen, monitasoiset interventiokokonaisuudet ja pitkittäinen aikasarja.

*
esim:

- Metcalf B, Henley W, Wilkin T. Effectiveness of intervention on physical activity of children: systematic review and meta-analysis of controlled trials with objectively measured outcomes (EarlyBird 54). BMJ. 2012 Sep 27;345:e5888. doi: 10.1136/bmj.e5888. PMID: 23044984.
- Schönbach DMI, Altenburg TM, Marques A, Chinapaw MJM, Demetriou Y. Strategies and effects of school-based interventions to promote active school transportation by bicycle among children and adolescents: a systematic review. Int J Behav Nutr Phys Act. 2020 Nov 12;17(1):138. doi: 10.1186/s12966-020-01035-1. PMID: 33183331; PMCID: PMC7661215.





Muutoksen hankaluus

- Liikennejärjestelmä on monimutkainen kokonaisuus, jossa kypsyneen toimintamalliin muovaamiseen tarvitaan rakenteellisia ja sosiaalisia muutoksia.
 - Esim. ympäristöön, merkityksiin, kykyihin, ja materiaalisiin todellisuuksiin.
 - Oletettavasti muutoksen odotusarvo on parempi, jos näitä muutoksia tehdään samanaikaisesti.

Merkityksiä auton ulkopuolella

- Onko auto perheiden olohuoneena ainoa mahdollisuus toteuttaa perheille tärkeitä käytäntöjä ja merkityksiä?
- Kuinka perheiden tärkeää yhdessäoloa voisi toteuttaa kävellen, pyörällä, ja julkisessa liikenteessä?
- Tämä näkymätön ongelma saattaa olla yksi suurista hidasteista joita perheiden aktiivisempi liikkuminen kohtaa.



Viimeisinä sanoina

- Terveys ja päästöjen hallinta ovat tärkeitä, mutta on monia muitakin syitä tehdä liikennejärjestelmästä vähemmän autokeskeinen.
- Liikennejärjestelmän ongelmalliset kehityssuunnat eivät ole luonnonlakeja, tulevaisuuteen voidaan vaikuttaa.
- Päätöksenteossa ei voi poimia kirsikoita kakusta, holistinen tarkastelu ja vaikutusten arviointi välttämätöntä.
- Kestävä liikennejärjestelmä ei ole kokoelma hyvän elämän kompromisseja, vaan se luo itsessään onnellista elämää, jossa ihmisen tarpeet täyttyvät ja uudet tarpeet korvaavat vanhoja.

Kiitos!

Kysymyksiä? Kommentteja?

jussi.sjogren@tuni.fi
veera.moll@tuni.fi

Seuraamalla Verneä
LinkedInissä pysyt
tutkimusryhmän kärryillä!



Viitteitä

Miner, P., Smith, B. M., Jani, A., McNeill, G., & Gathorne-Hardy, A. (2024). Car harm: A global review of automobility's harm to people and the environment. *Journal of Transport Geography*, 115, 103817. [10.1016/j.jtrangeo.2024.103817](https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103817)

Miller, D. (Ed.). (2001). *Car cultures*. Berg Publishers

Kent, J. L. (2023). How are practices of care sometimes not fair? The case of parenting and private car use. *Australian Geographer*, 54(4), 499–514. <https://doi.org/10.1080/00049182.2023.2246715>

Metcalf, B., Henley, W., & Wilkin, T. (2012). Effectiveness of intervention on physical activity of children: Systematic review and meta-analysis of controlled trials with objectively measured outcomes (EarlyBird 54). *BMJ*, 345, e5888. <https://doi.org/10.1136/bmj.e5888>

Schönbach, D. M. I., Altenburg, T. M., Marques, A., Chinapaw, M. J. M., & Demetriou, Y. (2020). Strategies and effects of school-based interventions to promote active school transportation by bicycle among children and adolescents: A systematic review. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 17(1), 138. <https://doi.org/10.1186/s12966-020-01035-1>