



Päivi Berg^a, Tiina Rinne^b, Pirjo Hakala^c, Sari Tuuva-Hongisto^d & Arto J. Pesola^c

”Fiksumpi mennä pyörällä tai autolla” – lasten ja vanhempien näkemyksiä joukkoliikenteestä kahdessa kaupungissa

“It is smarter to go by bike or car” – The views of children and parents about public transport in two cities

Public transport is an important service which enables the mobility of children and young people. However, the use of public transport remains relatively low. Since 2017, the city of Mikkeli has offered free bus to students in comprehensive school. In this study, we examine the factors which promote or complicate children’s bus use. As a theoretic and analytic tool, we utilize a socio-ecological model. The data consists of an open-end Public Participatory GIS (PPGIS) survey of 10–12-year-old children (n=157 and n=295) and their guardians (n=27), and the qualitative interviews of 11 children and 11 parents living in Mikkeli or Kouvola. The data was analyzed using theory-based content analysis. In the socio-ecological model, the most common level in the children’s open-end survey answers was their physical environment: buses are used for long journeys, if it is not possible to get a ride from adults. Additionally, using the bus was seen to be more difficult when buses operated infrequently, or the routes were impractical for the interviewees. Bicycles and cars were considered faster and easier modes of transport than buses. However, buses were seen as beneficial and to facilitate children’s independent traveling. The results of this study are topical and can be directly utilized to develop municipal public transport to be more accessible for all.

Keywords: children, parents, public transport, socioecological model

Johdanto

Liikenteen päästötavoitteiden mukaisesti liikenteen päästöt tulee Suomessa puolittaa vuoteen 2030 mennessä ja yksi keskeinen toimi tässä on kestävä liikunnan edistäminen kaupunkiseuduilla (Jääskeläinen 2021). Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön ja

^a Nuorisualan tutkimus- ja kehittämiskeskus Juvenia, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu, paivi.berg@xamk.fi

^b Rakennetun ympäristön laitos, Aalto-yliopisto

^c Active Life Lab, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu

^d Nuorisualan tutkimus- ja kehittämiskeskus Juvenia, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu

yhteiskunnan näkökulmasta sellaisia liikkumisratkaisuja, jotka edistävät sekä yksilön että ympäristön hyvinvointia. Joukkoliikenteen kehittäminen on kävelyn ja pyöräilyn ohella yksi keskeinen osa kestävien liikkumisratkaisujen edistämisen toimenpiteitä. Joukkoliikenne on useimpien käytössä ja tarjoaa myös lapsille ja nuorille sekä ajokortittomille mahdollisuuden itsenäiseen liikkumiseen ja elämänpiiriin laajentamiseen. Tästä huolimatta Suomessa julkiset kulkuyhteydet ovat pikkuhiljaa huonontuneet etenkin pienissä kaupungeissa ja maaseudulla (esim. Kyttä ym. 2015; Tuuva-Hongisto ym. 2016). Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaan auton käytön keskimääräinen osuus vuorokaudessa tehdyistä matkoista oli reilusti yli 70 prosenttia kaupungin kehysalueilla, kaupungin läheisellä maaseudulla sekä ydin- ja harvaan asutulla maaseudulla.

Lapsista ja nuorista 6–17-vuotiaat kulkevat lähes puolet päivittäisistä matkoistaan kävellen ja pyörällä, autokyydillä reilun kolmanneksen ja joukkoliikenteellä kymmenesosan (Henkilöliikennetutkimus 2016, 83). Keskusta-alueilla käytetään joukkoliikennettä runsaasti ja itsenäisesti, mutta vapaa-ajan paikkoihin kävellään ja pyöräillään vähemmän kuin esikaupungeissa (Broberg ym. 2013). Kaupunkiseutujen pientaloalueilla lapset käyttävät joukkoliikennettä harvemmin kuin tiiviimmin rakennetuilla alueilla, mutta aktiivisten kulkumuotojen (mm. kävely ja pyöräily) ja itsenäisen liikkumisen osuus on niillä suurempi (Sarjala ym. 2016). Yli viiden kilometrin päässä heitä kiinnostavista paikoista asuvat lapset kuitenkin käyttävät aktiivisia kulkumuotoja vähemmän (Fyhri & Hjorthol 2009; Børrestad ym. 2011; Kallio ym. 2016). Lisäksi lasten itsenäinen ja aktiivinen arki liikkuminen ja muut organisoimattoman fyysisen aktiivisuuden muodot ovat vähentyneet viime vuosikymmenten aikana (Dollman ym. 2005; Laakso ym. 2008; Ekelund ym. 2011).

Vapaa-ajan toimintaa järjestetään ensisijaisesti kuntakeskuksissa, joihin on niiden reunamilta ja maaseudun haja-asutusalueelta etenkin autottomille pitkä matka. Mikäli joukkoliikenne toimii kouluaikeiden ulkopuolella puutteellisesti, tämä harvoin palvelee lasten ja nuorten harrastuskuljetuksia. (Harinen 2012, 170–171.) Joukkoliikenteen saavutettavuuden (*accessibility*) onkin todettu olevan positiivisesti yhteydessä koulun jälkeisiin harrastuksiin osallistumiseen nuorilla (Palm & Farber 2020). Toimiva kyytiverkosto on olennaisen tärkeää harrastamisen edistämiseksi myös Suomessa: LIITU-tutkimuksen mukaan yhteensä 23 prosenttia liikuntaharrastuksiin osallistumattomista lapsista mainitsi kyydin puutteen tärkeimmäksi syyksi harrastamattomuudelle (Blomqvist ym. 2019).

Maailmanlaajuisesti useat kaupungit ovat kokeilleet osittain tai kokonaan maksuttomia henkilöliikenteen palveluja. Suomessa muutamat kaupungit (esim. Mikkeli ja Pieksämäki) tarjoavat maksuttoman joukkoliikenteen kaikille lapsille koko päiväksi ympäri vuoden. Päätökset ja suunnitelmat ovat aiheuttaneet poliittista keskustelua niin kustannusten kuin liikkumisen ja liikunta-aktiivisuuden näkökulmista. Maksuttomuuden puolestapuhujien näkemys on ollut, että lapsille maksuton joukkoliikenne vähentäisi erillisten koulukuljetusten tarvetta ja vanhempien tarvetta kyyditä lapsiaan sekä lisäksi harrastusten saavutettavuuden yhdenvertaisuutta. Vastustajat puolestaan ovat kritisoineet päätöstä siksi, että maksuttoman joukkoliikenteen arvellaan vähentävän lasten pyöräilyä ja kävelyä (Mikkelin kaupunki 2019; Yle 2021).

Kansainvälisen kirjallisuuden perusteella maksuton joukkoliikenne saattaa syrjäyttää aktiivista liikkumista etenkin lyhyillä matkoilla. Esimerkiksi Lontoossa alle 18-vuotiaille tarjotut maksuttomat bussimatkat eivät lisänneet bussin kokonaiskäyttöä, mutta alle kilometrin pituisten kävelymatkojen korvaaminen bussikyydeillä lisääntyi (Edwards ym. 2013). Vaikkei kävelyn kokonaisaika tai aktiivinen matka-aika vähentynyt, automatkat sekä autolla kuljettu kokonaismatka pienenevät (Edwards ym. 2013; Green ym. 2014). Tallinnassa 15–19-vuotiaiden kävelyn osuus laski maksuttoman joukkoliikenteen myötä 23 prosentista 13 prosenttiin (Cats ym. 2017). Tutkimuksessa ei tosin otettu huomioon joukkoliikenteen käyttöön yhdistyvää kävelyä. Kansainväliset tutkimukset on kuitenkin tehty tiheästi asutuilla kaupunkialueilla, eikä niissä ole huomioitu vaikutuksia muuhun liikkumiseen, kuten harrastamisen mukanaan tuomaan aktiivisuuteen. Ne eivät anna

luotettavaa tietoa päätöksentekoon suomalaisten harvemmin asuttujen alueiden osalta, eivätkä auta suunnittelemaan yhdyskuntarakennetta, joka mahdollistaisi esimerkiksi harrastusten yhdenvertaisemman saavutettavuuden.

Lisäksi maksuttomuus on vain yksi osa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Yksi tunnustettu terveystyökalu on sosioekologinen malli, jota tässä artikkelissa käytetään kehyksenä ymmärtämään lasten bussimatkustamista ja sen perusteluja. Lasten joukkoliikenteen käyttöä edesauttavia ja estäviä tekijöitä ei ole tarkasteltu sosioekologisen mallin eri tasoilla. Tällainen tarkastelu voi auttaa hahmottamaan, miten ja millä tasoilla joukkoliikenteen käyttöä voitaisiin edistää.

Tässä artikkelissa tarkastelemme 10–12-vuotiaiden lasten joukkoliikenteen käyttöä; miten ilmaiset bussikyydit vaikuttavat perheiden arkeen, millaisena lasten itsenäinen liikkuminen koetaan sekä miten perheet organisoivat lasten liikkumista lähiympäristöä kauemmas. Analyysissä hyödynnetään terveystyökalun sosioekologista mallia (Sallis ym. 2006), jonka avulla voimme tunnistaa tekijöitä, jotka vaikuttavat lasten joukkoliikenteen käyttöön tai käyttämättömyyteen. Analyysimme kohteena on, miten mikkiläis- ja kouvolaisten lasten ja heidän huoltajiensa näkemykset bussin käyttöä edesauttavista ja vaikeuttavista tekijöistä paikantuvat sosioekologisen mallin tasoille (yksilöllinen, fyysinen ympäristö, sosiokulttuurinen, luonnollinen, informaatio, poliittinen päätöksenteko).

Sosioekologinen malli

Sosioekologiset mallit saivat alkunsa Chicagon koulukunnan sosiologisesta kaupunkitutkimuksesta (Park & Burgess 1925; ks. historiasta Stokols 2018). Kehityopsykologiassa Brofenbrenner (1979) kehitti sosioekologisen mallin, jonka pyrkimys oli yksilön kehityksen lisäksi kiinnittää huomio myös ympäristön ja sosiaalisten tekijöiden merkitykseen lapsen kehityksessä. Sosioekologisia malleja on tämän jälkeen kehitetty ja sovellettu useilla tieteenaloilla (ks. tarkemmin esim. Laatikainen 2019), joista terveystyökalun tarkastelussa Sallisin ja kumppaneiden (2006) mallia on käytetty etenkin terveys- ja liikunta-tieteissä.

Sosioekologisen mallin mukaan yksilön terveystyökaluun vaikuttavat niin sosiokulttuurinen, fyysinen kuin poliittinenkin ympäristö sekä lukuisat yksilön fyysiset, psyykkiset ja sosioekonomiset tekijät (Sallis ym. 2006; Richard ym. 2011; Sallis & Owen 2015; ks. myös kuva 1). Sosioekologiset mallit johdattelevat siis tarkastelemaan yksilön terveystyökaluun useasta perspektiivistä, ottaen huomioon sekä yksilön että ympäristön, jossa yksilö kulloinkin toimii.

Sallisin ja Owenin (2015) mukaan sosioekologinen näkökulma perustuu viiteen periaatteeseen, joita voidaan jokaista soveltaa terveystyökalun tutkimuksessa; 1) Terveystyökaluun vaikuttavat samanaikaisesti monet eri tason tekijät. Esimerkiksi yksilön arkielämän liikkumismuodon valintaan voivat vaikuttaa samanaikaisesti niin yhteiskunnan normit, yksilön biologia kuin rakennettu ympäristö. 2) Ympäristö ja konteksti, joissa yksilö toimii, vaikuttaa merkittävästi terveystyökaluun. Tällä tarkoitetaan sitä, ettei yksilön terveystyökaluun tulisi tarkastella irrallaan siitä kontekstista, jossa yksilö esimerkiksi elää arkielämäänsä. 3) Eri tasojen tekijöiden välillä on myös interaktiota, eli fyysinen ympäristö voi esimerkiksi vaikuttaa suoraan yksilön terveystyökaluun, mutta myös sosiokulttuuriseen ympäristöön, ja siten välillisesti yksilön terveystyökaluun. 4) Ekologisia malleja tulee soveltaa suhteessa siihen, millaisesta terveystyökaluun ollaan kulloinkin kiinnostuneita. Tällöin esimerkiksi joukkoliikennejärjestelmän saavutettavuuteen liittyviä tekijöitä voi olla syytä painottaa vähemmän ja sosiokulttuurisia tekijöitä enemmän, mikäli tarkastelun kohteena on esimerkiksi kotiaskareiden kautta kertyvä päivittäinen liikunta-aktiivisuus. 5) Terveystyökaluun interventiot ovat tehokkaimmillaan silloin, kun mukana on useita eri sosioekologisen mallin tason tekijöitä. On huomionarvoista, että sosioekologiset mallit eivät ole teorioita eivätkä pyri siihen

(Sallis & Owen 2015). Niiden keskeinen tavoite on luoda kattava malli, toisin sanoen laaja-alainen tutkimuksen konteksti, jonka avulla soveltaa erilaisia teorioita terveystyökalujen tutkimukseen sekä interventioihin.

Sosioekologiset mallit soveltuvat etenkin terveyden edistämisen ja fyysisen aktiivisuuden tutkimuksiin fyysisten aktiviteettien tilallisen luonteen vuoksi (Stokols 1992; Sallis & Owen 2015). Fyysinen aktiivisuus tapahtuu aina tietyssä paikassa, jolloin on oleellista tarkastella niitä tekijöitä, jotka tukevat tai estävät sitä näissä tiloissa (Sallis ym. 2006). Mallissa korostuu erityisesti se, että kaikki vaikutustasot ovat tärkeitä: terveystyökalujen selittämisessä nähdään oleelliseksi useamman tason yhtäaikainen huomioiminen (Sallis & Owen 2015). Esimerkiksi fyysisen aktiivisuuden tilallinen luonne tulisi huomioida täydentämällä tarkastelua myös muilla fyysiseen aktiivisuuteen mahdollisesti vaikuttavilla tekijöillä sekä huomioida ekologisten mallien ala- ja asiayhteys (Ding ym. 2012; Laatikainen 2019, 12, 14.)

Yksilötasolla terveystyökalujen vaikuttavat biologiset ja psykologiset tekijät kuten ikä, sukupuoli, asenteet ja motivaatio. Lisäksi terveystyökalujen käyttöön voivat vaikuttaa sosiokulttuurinen ja fyysinen ympäristö sekä yhteiskunnalliset rakenteet ja niiden muutokset. Fyysisellä ympäristöllä tarkoitetaan paikkoja ja tilanteita, jossa terveyteen liittyvää käyttäytymistä tapahtuu. Sallis ym. (2006) mukaan fyysisen ympäristön vaikutus voi näkyä esimerkiksi yksilön mahdollisuuksina toimia kyseisessä ympäristössä. Yhteiskunnallisella tasolla poliittisilla päätöksillä ja toimenpiteillä voidaan puolestaan säädellä tai tukea yksilöiden terveystyökalujen käyttöä (Sallis ym. 2006). Näin ollen terveyttä edistäviä toimia ei tulisi kohdentaa vain yksilötasolle, koska ympäristö vaikuttaa tiiviisti yksilön käyttäytymiseen (Hakala 2021).

Aineisto ja analyysi

Aineisto on kerätty FREERIDE-tutkimushankkeessa, jota rahoitti vuosina 2019–2022 opetus- ja kulttuuriministeriö. Hankkeen tavoitteena oli tarkastella maksuttoman joukkoliikenteen vaikutuksia 10–12-vuotiaiden lasten mitattuun fyysiseen aktiivisuuteen ja itsenäiseen liikkumiseen Mikkelissä verraten Kouvolaan, jossa joukkoliikenne oli maksullinen (ks. Pesola ym. 2020a). Aineisto muodostuu 1) 10–12-vuotiaiden mikkeliäis- ja kouvolaisten PPGIS-kyselyn (n=427) avovastauksista, joista 157 avovastauksessa kerrottiin syitä bussin käyttämiseen sekä 295 vastauksessa syitä sille, miksi bussia ei käytetä, 2) huoltajien PPGIS-kyselyn avovastauksista (n=27) Mikkelissä sekä 3) 11 lapsen ja 11 huoltajan laadullisista haastatteluista. Vastaajien taustatiedot on esitetty taulukossa 1.

Tutkittavat tavoitettiin Mikkelin ja Kouvolan alakoulujen koulupareista, jotka vastasivat toisiaan julkisen liikenteen saatavuuden osalta (Pesola ym. 2020a). Hankkeella oli tutkimuslupa kaupunkien koulutus- ja sivistystoimista sekä koulujen rehtoreilta ja opettajilta. Opettajat toimittivat tiedotteen ja suostumuksen tutkimukseen osallistumisesta lasten huoltajille. Lasten osallistuminen aineistonkeruuseen oli vapaaehtoista ja heiltä edellytettiin huoltajan allekirjoittaman suostumuksen toimittamista tutkijalle (kolmas kirjoittaja) ennen tutkimukseen osallistumista. Aalto-yliopiston eettinen toimikunta on antanut hankkeelle puoltavan lausunnon 10. lokakuuta 2019. Tutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa 427 lasta (10–12-v.) vastasi tutkijan (toinen ja kolmas kirjoittaja) ohjeistamaan PPGIS-kyselyyn kouluajallaan syys-marraskuussa 2020. Kyselyssä selvitettiin lapsen taustatietoina ikä, sukupuoli, luokka ja koulu. Lapsia pyydettiin merkitsemään kartalle arjen tärkeitä paikkoja viimeksi kuluneen viikon aikana. Kodin ja koulun lisäksi lapsia pyydettiin merkitsemään edellisen viikon ajalta arjen paikat, joissa he olivat käyneet (ohjatut liikuntaharrastuspaikat, omaehtoiset liikkumisen paikat (esim. pihapelit ja leikit), kaverit, asiointipaikat (esim. kauppa, kirjasto) sekä muut vapaa-ajan paikat) sekä käyntien lukumäärä, kulkumuoto ja keiden kanssa paikoissa oli käyty. Lisäksi kysyttiin itsenäisestä liikkumisesta, fyysisestä aktiivisuudesta, (maksuttoman) julkisen liikenteen saavutettavuudesta ja käytöstä, koetusta terveydestä sekä koronan vaikutuksesta kulkumuotoihin sekä paikkoihin, joissa lapset

Taulukko 1. Taustatiedot Mikkelin ja Kouvolan vastaajaryhmien mukaisesti.

Table 1. Background variables in Mikkelin and Kouvola respondents.

Syitä bussin käyttämiseksi	Mikkeli (n=89)	Kouvola (n=68)	p-arvo
Ikä (vuotta)	11.0 (0.81)	11.1 (0.76)	0.418
Luokka-aste			0.217
4	13 (14.6 %)	4 (5.88 %)	
5	48 (53.9 %)	41 (60.3 %)	
6	28 (31.5 %)	23 (33.8 %)	
Bussin käyttö vapaa-ajalla			0.050
Ei vastausta	5 (5.62 %)	2 (2.94 %)	
En käytä lainkaan bussia liikkumiseen	9 (10.1 %)	19 (27.9 %)	
Harvemmin kuin viikoittain	39 (43.8 %)	27 (39.7 %)	
Päivittäin	7 (7.87 %)	6 (8.82 %)	
Useita kertoja viikossa	9 (10.1 %)	7 (10.3 %)	
Yhden tai pari kertaa viikossa	20 (22.5 %)	7 (10.3 %)	
Syitä sille, miksi bussia ei käytetä	Mikkeli (n=120)	Kouvola (n=175)	p-arvo
Ikä (vuotta)	11.0 (0.74)	11.0 (0.69)	0.735
Luokka-aste			0.002
4	21 (17.5 %)	13 (7.43 %)	
5	59 (49.2 %)	119 (68.0 %)	
6	40 (33.3 %)	43 (24.6 %)	
Bussin käyttö vapaa-ajalla			<0.001
Ei vastausta	7 (5.83 %)	8 (4.57 %)	
En käytä lainkaan bussia liikkumiseen	53 (44.2 %)	125 (71.4 %)	
Harvemmin kuin viikoittain	49 (40.8 %)	38 (21.7 %)	
Päivittäin	2 (1.67 %)	1 (0.57 %)	
Useita kertoja viikossa	2 (1.67 %)	1 (0.57 %)	
Yhden tai pari kertaa viikossa	7 (5.83 %)	2 (1.14 %)	
Vanhempien avovastaukset	Mikkeli (n=27)	Kouvola (n=0)	
Koulutusaste			
Alempi korkeakoulu	7 (25.9 %)		
Ylempi korkeakoulu	10 (37.0 %)		
Lukio tai ammattikoulu	10 (37.0 %)		
Kotitalouden käytettävissä olevat kuukausittaiset tulot (verotuksen jälkeen)			
0	1 (3.70 %)		
1500–3000 €	8 (29.6 %)		
3000–4500 €	10 (37.0 %)		
4500–6000 €	8 (29.6 %)		

käivät. Huoltajien sähköpostiin lähetettiin linkki heille suunnattuun PPGIS-kyselyyn, johon vastasi 177 lasten kyselyyn osallistuneen lapsen huoltajaa.

Kyselyiden toteuttamisen jälkeen tutkija (ensimmäinen kirjoittaja) otti yhteyttä perheisiin, jotka olivat osallistuneet kyselyyn ja antaneet kirjallisen suostumuksensa yhteydenottoon tutkimuksen laadullisessa osiossa. Teemahaastattelut toteutettiin loka-joulukuussa 2020 koronapandemiatilanteesta johtuen etäyhteydellä (Whatsapp, Teams tai Skype). Lapsista (n=11) kuusi oli 10–12-vuotiaita tyttöjä ja viisi poikia. He osallistuivat haastatteluun tyypillisesti yhden huoltajan (n=11) kanssa, joista kahdeksan oli äitejä ja kolme isiä. Haastatelluista perheistä kuusi asui Mikkelissä ja viisi Kouvolassa. Perheistä viisi asui esikaupunkialueella, kolme maaseudulla ja kolme keskusta-alueella. Yhdyskuntarakenneluokituksen mukaan tarkasteltuna lasten koulut sijaitsivat neljässä tapauksessa autovyöhykkeellä, kolmessa tapauksessa maaseutuvyöhykkeellä, kahdessa tapauksessa intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeellä ja kahdessa jalankulkuvyöhykkeellä. Haastattelut kestivät vajaasta puolesta tunnista reiluun tuntiin.

Teoriaan pohjautuva luokitteleva sisällönanalyysi (esim. Tuomi & Sarajärvi 2017) toteutettiin lasten kyselyn tekstimuotoisista avovastauksista kysymyksiin ”Jos et kulje bussilla, kerro tärkeimmät syyt miksi et käytä bussia” sekä ”Jos kuljet bussilla, kerro tärkeimmät syyt bussin käytölle”. Viitekehyksenä toimivat sosioekologisen mallin tasot: yksilöllinen, fyysinen ympäristö, sosiokulttuurinen, luonnollinen, informaatio, poliittinen päätöksenteko sekä ”muu”.

Luokittelun teki Excelissä samanaikaisesti erikseen kaksi tutkijaa, jotka vertasivat tuloksia avovastaukset läpikäytyään. Sama vastaus saattoi sisältää useampia tasoja, jolloin sama vastaus tai sen osa luokiteltiin useampaan tasoon. Tämän jälkeen tutkimusryhmän sisällä pohdittiin, mihin tasoon kuuluvat vastaukset, joissa viitattiin aineistonkeruuaihana vallalla olleeseen koronaepidemiaan. Koska sosioekologisessa mallissa ei huomioida tiettyyn ajankohtaan sidoksissa olevia asioita, kuten pandemiaa tai vaikkapa sotatilaa, luotiin ennen toista luokittelukierrosta taso ”ulkoiset tekijät”, johon sovittiin luokiteltaviksi koronaan liittyvät vastaukset. Tämän jälkeen luokitteluja verrattiin uudelleen keskenään ja muutama eri kategorioissa ollut vastaus siirrettiin yhteisellä päätöksellä samoihin kategorioihin. Muutamassa vastauksessa huomattiin olevan kolme luokittelukategoriaa kahden sijaan, joten ne lisättiin myös kolmanteen kategoriaan.

Yksilölliseen tasoon luokiteltiin vastaajan mielipiteisiin tai preferensseihin, arvoihin ja ideologioihin kuuluviksi tulkitut vastaukset sekä esimerkiksi vastaukset, joissa vastaaja kertoi, että ”minulla on polkupyörä”. Osaamiseen liittyvät ilmaisut koodattiin sekä yksilölliseen että tietoon liittyvään tasoon, koska kyse voi olla kognitiivista kyvyistä tai puuttuvasta tiedosta, eivätkä lyhyet vastaukset mahdollistaneet täsmentämistä. Kaikissa tasoluokitteluisissa on huomioitava, että vastaukset saattoivat olla yhden tai kahden sanan mittaisia, joten luokittelussa on jouduttu käyttämään tulkintaa.

Fyysisen ympäristöön luokiteltiin vastaukset, joissa kerrottiin tavalla tai toisella, ettei vastaaja tarvitse esimerkiksi bussia, koska pystyy kulkemaan matkoja pyörällä tai kävellen, koska niiden tulkittiin viittaavan kulkumuotoon fyysisessä ympäristössä. *Luonnollisen ympäristön* tasoon puolestaan luokiteltiin erikseen ne vastaukset, joissa viitattiin matkojen kulkemiseen jollain tavoin vuodenajasta tai säätilasta riippuen.

Sosiokulttuuriseen ympäristöön luokiteltiin vastaukset tai niiden osat, joissa viitattiin eri tavoin muihin ihmisiin (vanhempiin, kavereihin, koulu- tai harrastuskavereihin, sukulaisiin jne.). Tähän tasoon luokiteltiin myös vastaukset, joissa vastaaja kertoi, että perheessä on käytössä auto. Tämän katsottiin liittyvän vastaajaan välillisesti, koska vanhemmat kuljettavat 10–12-vuotiaita vastaajia.

Poliittisen päätöksenteon tasoon luokiteltiin vastaukset, joissa viitattiin esimerkiksi siihen, että bussilippu maksaa (tai on ilmainen Mikkelissä), vastaajalla ei ollut rahaa tai bussikorttia, kodin lähellä ei kulkenut busseja tai niitä kulki ylipäänsä vähän. Myös vastaukset, joissa mainittiin koulukyyti, luokiteltiin tähän tasoon, koska Suomessa on lailla säädetty, että

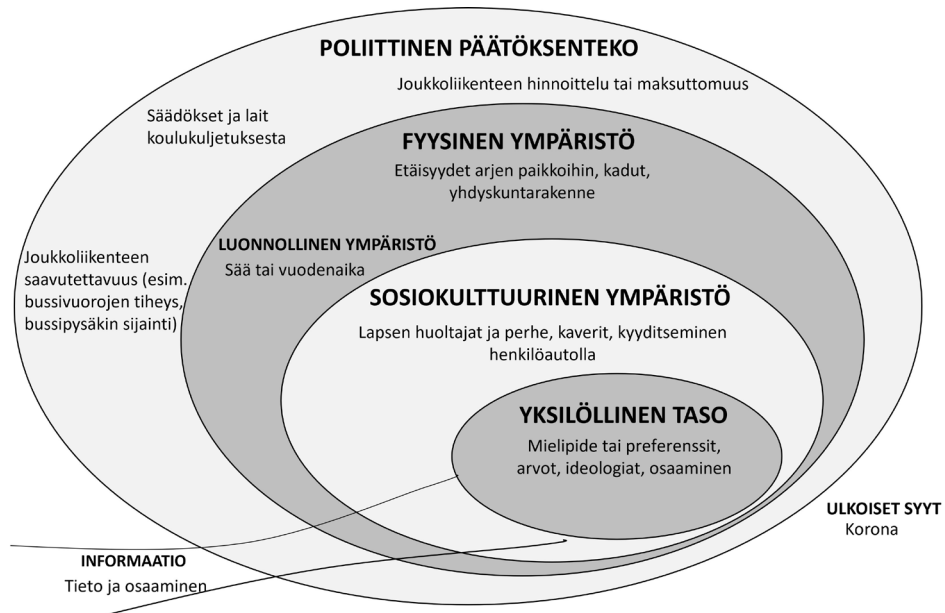
yli 5 kilometrin koulumatkalla (lyhyemmällä matkoillakin erityisten vaaralliseksi tulkituilla koulumatkoilla) oppilaille on tarjottava koulukyyti.

Informaation tasoon luokiteltiin vastaukset tai niiden osat, joissa vastaaja kertoi, ettei hän esimerkiksi osaa käyttää bussia. Tulkitsemme, että vastaajalta puuttui tietoa siitä, mistä bussi kulkee ja koska tai missä hänen pitää jäädä pois.

Muu -luokka lisättiin analyysivaiheessa, koska luokittelussa pyrittiin siihen, ettei valmiisiin tasoihin pakoteta niihin kuulumattomia vastauksia. Tähän luokiteltiin ”en tiedä” -tyyppisiä vastauksia tai vastauksia, joissa vastaaja oli vastannut bussinkäyttäjille kohdistettuun avokysymykseen ”en käytä bussia”, vaikka hän ei käyttänyt bussia sekä asiaankuulumattomia vastauksia (”siksi”).

Luonnollinen ympäristö, informaatio, ulkoiset tekijät sekä luokka ”muu” rajattiin jatkoanalyysien ulkopuolelle. Vaikka luonnolliseen ympäristöön liittyviä bussin käyttämisen syitä mainittiin 22 lapsen vastauksessa ja käyttämättömyyden syinä kolmessa vastauksessa, nämä syyt liittyivät vuodenaikoihin ja sääilmiöihin, jotka eivät ole tämän artikkelin tarkastelun kohteena. Ulkoiset syyt (12) bussin käyttämättömyyteen liittyivät kaikki koronaan, bussin käytön syissä niitä ei mainittu. Informaatio-tasolla oli vain yksi perustelu, bussia käyttämättömien joukossa neljä mainintaa, jotka liittyivät oppimiseen, osaamiseen ja tietoon. Kuvassa 1 on esitetty joukkoliikenteen käyttöön liittyviä tekijöitä sosioekologisen mallin eri tasoilla.

Vanhempien kyselyn avovastaukset (n=27) olivat mikkiläislasten huoltajien tekstimuotoisia vastauksia kysymykseen ”Miten ilmainen joukkoliikenne on vaikuttanut perheenne arkeen”. Näiden vastausten katsomme kokonaisuudessaan edustavan sosioekologisen mallin poliittisen päätöksenteon tasoa, koska kysymys liittyy suoraan Mikkelin kaupungin poliittiseen päätökseen, jolla ilmainen joukkoliikenne on vuodesta 2017 lähtien mahdollistettu peruskouluikäisille. Tämän tason alla vanhempien avovastaukset luokiteltiin Excelissä neljään kategoriaan: itsenäiseen liikkumiseen, saavutettavuuteen, koulumatkoihin



Kuva 1. Joukkoliikenteen käyttöön liittyviä tekijöitä sosioekologisen mallin eri tasoilla.

Figure 1. Aspects associated with public transport use at different socioecological model levels.

sekä vastauksiin, joissa katsottiin, ettei ilmaisella joukkoliikenteellä ollut vaikutusta tai perheellä ei ollut tarvetta käyttää sitä. Luokittelun teki artikkelin ensimmäinen kirjoittaja.

Lasten ja huoltajien laadullisesta litteroidusta teemahaastatteluaineistosta koodattiin kaikki busseihin liittyvät maininnat. Ne luokiteltiin edellä esitellyllä tavalla sosioekologisen mallin tasojen mukaan ja analysoitiin teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla. Seuraavaksi kaupunkien aineistoja tarkasteltiin rinnakkain, kiinnittäen huomiota yhteneväisyyksiin ja eroihin. Tämän jälkeen keskityttiin tarkemmin sosioekologisen mallin tasojen esiintyvyyteen haastatteluaineistossa.

Esitämme tulokset sosioekologisen mallin tasojen esiintyvyyssjärjestyksessä kaikista kolmesta aineistosta. Lähdemme liikkeelle fyysisestä ja sosiokulttuurisesta ympäristöstä, jotka olivat kyselyaineiston yleisimmät mainitut tasot. Jatkamme tästä poliittiseen päätöksentekoon, johon liittyvät vastaukset puolestaan korostuivat haastatteluaineistossa sekä vanhempien kyselyssä. Päättämme tulosten esittelyn yksilöllisiin syihin ja esitämme lopuksi johtopäätöksemme.

Fyysinen ympäristö

Lasten fyysinen ympäristö rakentuu rakennusten, teiden ja viheralueiden muodostamasta etäisyyksien kokonaisuudesta, johon kuuluvat niin koti, koulu kuin mahdolliset leikki- ja harrastuspaikat. Kytän (2008) mukaan liikkumisen kannalta olennaisia lasten fyysisen ympäristön osatekijöitä ovat koulujen, päiväkotien ja leikkipuistojen sijoittelu sekä kevyen liikenteen väylät sekä lähistöllä sijaitsevat viheralueet, metsät ja puistot. Aktiivisten kulkumuotojen käytön onkin osoitettu olevan huomattavasti vähäisempää lapsilla, jotka asuvat yli viiden kilometrin päässä heitä kiinnostavista paikoista (Fyhri & Hjorthol 2009; Børrestad ym. 2011; Kallio ym. 2016).

Lasten bussilla kulkemisen keskeisimmäksi perusteluksi nousivat fyysiseen ympäristöön liittyvät tekijät. ”Jos kuljet bussilla, kerro tärkeimmät syyt bussin käytölle” -kysymyksen yleisin vastaustyyppi oli fyysinen ympäristö ja sitä käytettiin 76 kertaa. Fyysinen ympäristö jakautui bussin käyttämiseen pääasiassa kauempana oleviin paikkoihin kulkemisessa (63), joita mainittiin olevan koulu (18), harrastukset (14), muut paikat (kuten hammaslääkäri) (18) sekä kuljettaessa yleisesti kaukana oleviin paikkoihin ilman erittelyä (13). Muita mainittuja syitä olivat nopeus ja helpous.

”Kun menen kirjastoon tai jobonkin muihin kaukana oleviin paikkoihin.” (kaukana olevat paikat: muut paikat, Mikkeli, poika, joukkoliikennevyöhyke)

”menen noin kerran viikossa bussilla treeneihin” (kaukana olevat paikat: harrastukset, Mikkeli, tyttö, maaseutuvyöhyke)

Lasten kyselyn kysymyksessä ”Jos et kulje bussilla, kerro tärkeimmät syyt miksi et käytä bussia” yleisin vastaustyyppi olivat niin ikään fyysiseen ympäristöön liittyvät syyt (193). Luokittelussa syyt jakautuivat pääosin siten, ettei vastaajalla ollut tarvetta bussin käytölle (105) sekä eritellympiin mainintoihin siitä, että kaikki paikat ovat lähellä (61). Muita mainittuja syitä olivat se, että koulu on lähellä (22) ja kauempana oleviin paikkoihin kuljetaan autolla (10). Fyysinen ympäristö oli yleisempi syy kouvolaisten vastauksissa. Lisäksi Kouvolassa koettiin suhteellisesti Mikkeliä useammin, ettei bussin käytölle ollut tarvetta (Kouvola 105, Mikkeli 72). Vastauksissa kerrottiin, kuinka matkoja kuljetaan pyörällä tai kävellen ja kaikki paikat ovat ylipäätään lähellä.

”En ole tarvinnut bussia, koska olen päässyt pyörällä tai jollain muulla tavalla” (tarve, Mikkeli tyttö, joukkoliikennevyöhyke)

”no ei ole niin pitkää matkaa mihin tarvisi mennä bussilla” (lähellä olevat paikat, ei erittelyä, Mikkel, poika, joukkoliikennevyöhyke)

Neljässä Kouvolan keskustassa tai esikaupunkialueilla asuvien lasten haastattelussa (Haastattelut 2, 6, 7, 9) kerrottiin, ettei bussin käytölle ollut tarvetta, koska kaikki oli lähellä. Bussia ei käytetty myöskään esimerkiksi kauempana asuvien ystävien luona vierailtaessa tai harrastusmatkoilla, koska perheillä oli pääosin käytössään auto ja bussireitit eivät kulkeneet harrastuspaikkojen läheltä. Haastatteluissa fyysinen ympäristö, sosiokulttuuriset tekijät sekä poliittinen päätöksenteko ja käytännöt kietoutuivatkin tällä tavoin ajoittain yhteen:

Haastattelija: *jos sul on vaikea siellä [paikkakunnan nimi] tai muuten 20 kilometrin päässä joku kaveri, ni kulkeeks bussit sinne?*

Tyttö: *öö, emmä tiää*

Isä: *Saattaa kulkea [naurua], mut ei me olla taitettu koskaan käyttää paikallisliikennettä, kuitenkin ku asutaan niin tässä keskustassa, [...] melkein ne noi kaverireissutkin menee sitten paremmin ku käy heittämissä ja ajamassa pois sitte [...]*

Haastattelija: *joo, no onks niis mikään niistä sun harrastuksista bussireittien varrella?*

Tyttö: *ei*

Haastattelija: *elikkä sä et periaatteessa pystyis myöskään käyttään bussia myöskään harrastuksissa?*

Isä: *no ei oikeen onnistu mitenkään [...]*

Haastattelija: *mä kyselen vähän tästä julkisesta liikenteestä Kouvolassa, [isä] sanokin, ettei juuri tuu sitä bussia käytettyä. Mitä te aattelette tosta julkisesta liikenteestä Kouvolassa?*

Isä: *no joo, siit on varmaan paha olla hirveen kärkenästi ainakaan mitään moitteita, koska tosiaan tosi vähän ollaan, tai eihän me olla koskaan käytetty julkista liikennettä. Ku ei ne ehkä ne aikataulut ja reitit vaan osu meidän mihinkään matkojen varrelle. Joo, ei sitä tuu käytettyä. [...]*

Haastattelija: *no esimerkiksi Mikkelis on tällanen ilmanen bussi ollu kaks tai kolme vuotta, et peruskoululaiset voi kulkea mihin aikaan vaan ilmaseks bussilla, niin mitä sä luulet, et jos bussin käyttö olis ilmasta, niin vaikuttaisko se mitenkään siihen sun bussin käyttöön?*

Tyttö: *no ei se mun bussin käyttöön oikeen mitenkään vaikuttais ehkä, koska kaikki on niin lähellä, mä voi pyöräillä tai mennä kävellen. (Haastattelu 2, Kouvola, keskusta)*

Fyysisen ympäristön osalta aineistossa näkyy se, että 10–12-vuotiaiden lasten elinpiiri on vielä tyypillisesti pieni ja matkat voidaan kulkea kävellen ja pyörällä. Vaikuttaa siltä, että pidemmällä matkoilla kuljetaan bussia useammin vanhempien kyydillä.

Koululaisten aktiivinen kulkeminen koostuu Suomessa pääosin pyöräilystä ja kävelystä, joista pyöräily mahdollistaa pidemmät matkat. Koulumatkojen aktiivinen kulkeminen kuitenkin vähenee etäisyyden kasvaessa (Turpeinen ym. 2013). Pyöräily vähenee Suomessa talvisin huomattavasti, mikä lyhyemmällä matkoilla johtaa kävelyn yleistymiseen. Pidemmällä matkoilla matka-aika on kävellen liian pitkä, jolloin vaihtoehtoina ovat joko autokyyti tai joukkoliikenne. Yhdeksäsluokkalaisten, mopon hankkimisiään saavuttaneiden aktiivinen koulumatkojen kulkeminen on selvästi muita ikäluokkia vähäisempää. Esimerkiksi seitsemäsluokkalaisiin verrattuna yhdeksäsluokkalaisilla tytöillä aktiivisten kulkijoiden osuus on 15 prosenttia ja pojilla 30 prosenttia pienempi (Kallio ym. 2019). Näihin fyysiseen ympäristöön liittyviin ilmiöihin toimivan ja maksuttoman tai tuetun joukkoliikenteen voisi nähdä tarjoavan aktiivisemmän vaihtoehdon.

Sosiokulttuurinen ympäristö

Lasten itsenäinen ja aktiivinen arkiliikkuminen ja muut organisoimattoman fyysisen aktiivisuuden muodot ovat vähentyneet viime vuosikymmenten aikana (Dollman ym. 2005; Laakso ym. 2008; Ekelund ym. 2011). Suomessa koulujen määrä on vähentynyt 27 prosentilla vuosien 2000–2011 välisenä aikana. Pidentyneiden koulumatkojen myötä niiden

alakoululaisten osuus, joita vanhemmat kuljettavat kouluun, on kasvanut 16 prosentista 20 prosenttiin (Fyhri ym. 2011; Mehtäläinen ym. 2013; Turpeinen ym. 2013). Samanlainen trendi näkyy myös vapaa-ajalla, kun organisoituihin liikuntaharrastuksiin ja muihin harrastuksiin osallistuvien lasten määrä on kasvanut (Laakso ym. 2008).

Toiseksi yleisimpiä bussin käytön perusteluita lasten kyselyssä olivat sosiokulttuuriseen luokkaan liittyvät perustelut (44). Eniten mainitut syyt bussin käytölle liittyivät siihen, ettei huoltajalta tai muulta aikuiselta saanut autokyytiä (21) sekä mainintoihin huoltajien asumisjärjestelyistä (9). Muita sosiokulttuuriseen ympäristöön liittyviä syitä olivat kaverin kanssa kulkeminen (5), kaverille (4) tai sukulaiselle (1) kulkeminen ja huoltajan mielipiteeseen liittyvä (1).

”koska vanhemmat on töissä kun on piano tunti” (Mikkeli, tyttö, joukkoliikennevyöhyke)

”kuljen kouluu bussilla jos vanhemmista kumpikaan ei voi viedä koululle” (Kouvola, tyttö, maaseutuvyöhyke)

”menen sillä äitin luota kouluun jos en voi pyörällä, koska vain isän luota on koulukyyti.” (Mikkeli, tyttö, joukkoliikennevyöhyke)

Sosiokulttuuriset syyt (70) olivat toiseksi yleisin sosioekologisen mallin luokka myös perusteluissa olla käyttämättä bussia. Ylivoimaisesti eniten mainitut syyt liittyivät huoltajilta saatuihin autokyyteihin (50) sekä mainintoihin siitä, että perheessä on auto (6). Huomionarvoista on myös se, että seitsemän vastaajaa kertoi, ettei käytä bussia, koska siihen ei ole lupaa. Tyttöjen vastaukset liittyivät poikia useammin sosiokulttuuriseen ympäristöön. Sukupuolen mukaan tarkasteltuna etenkin tytöt kertoivat vanhempien kuljettavan heitä autolla eri paikkoihin (pojat 33 mainintaa, tytöt 50 mainintaa). Kaikki seitsemän vastaajaa, joilla ei ollut lupaa käyttää bussia, olivat tyttöjä. Lasten liikkumista muotoilevat yhtäältä vastavuoroiset neuvottelut ajassa, kun lapsi etsii aktiivisesti mahdollisuuksia liikkua, ja toisaalta kompromissit pyrkimyksissä vanhempien vaatimuksiin ja perheen rutuihin. (Nansen ym. 2015)

”me ei käytetä busseja koska me mennään paikkoihin autoilla” (Kouvola, poika, maaseutuvyöhyke)

”koska äitini ja isäni kieltää” (Mikkeli, tyttö, joukkoliikennevyöhyke)

Haastattelussa Mikkelin esikaupunkialueilla asuvat lapset kertoivat käyttävänsä bussia melko vähän, lähinnä kavereiden kanssa tai uimahalliin mennessään. Lyhyillä matkoilla sosiokulttuuriset tekijät voivat olla myös eri suuntiin vetäviä, kavereiden kanssa tehdään joskus toisin kuin vanhemmat toivoisivat. Tämä tulee esiin esimerkiksi seuraavassa lainauksessa:

Tyttö: *no en mä oo käyttäny sitä [ilmaista bussin Valtti-korttia] hirveesti, paitsi jos mun jotkut kaverit asuu vähän kauempana, ni sit mä oon menny sinne*

Haastattelija: *[...] sit oli pube siitä, jos te ootte menny sinne uimahalliin, vaik siel ei ehkä nyt oo käyty [korona-aikana], niin ootsä sillon kans käyttäny sitä korttia?*

Tyttö: *joo*

Haastattelija: *joo, onks sul jotain muita matkoja, mitä sä olisit tehnyt bussilla?*

Tyttö: *no joskus oon menny kaupunkiin, mut sinneki aika harvoin bussilla meen*

Haastattelija: *joo, no mitäs sä ajattelet, et onks se bussin ilmaisuus sun liikkumiseen?*

Tyttö: *ei*

Haastattelija: *onks siitä ollu mitään haittaa tai hyötyä sun mielestä?*

Tyttö: *eeii [naurua]*

Äiti: *oisit sie menny sinne kaverille, jos sul ei olis ollu sitä korttia? työ ette bussia käyttäny kyllä yhtään,*

vai käyttätkö ennen sitä korttia, muistat sie?

Tyttö: mm, niin kyl mä sit varmaan oisin...

Äiti: et ois menny bussilla muuten? niin ei tiiä, niin vähän käyttää bussia, että mutta sitä ennen ei käyttäny oikeestaan ollenkaan, että pikkasen mutta vähästähän se on ollu, ku ei oo ollu tarvetta

Haastattelija: no onks sun vanhemmat kannustanu sua käyttämään bussia tai toivonu, et sä käyttäis bussia?

Tyttö: ei [naurua]

Haastattelija: no onks ne toivonu koskaan, että sä menisit jollain muulla kun bussilla, et sä et käyttäis bussia?

Tyttö: no ebkä joskus, jos me ollaan haluttu mennä kaupunkiin, niin sitte sanonu, että kävelkää mieluummin, mutta ei muuten

Haastattelija: joo-o, no mitäs te ootte sit tehny, ootteks te kävelly vai menny bussilla?

Tyttö: no en tiiä, varmaan bussilla [naurua] (Haastattelu 4, Mikkeli, esikaupunkialue)

Joukkoliikenteen käytöllä on lapsille ja nuorille sosiaalinen ulottuvuutensa. Jones kumppaneineen (2012) havaitsi 12–18-vuotiaiden maksuttomia bussimatkoja tutkiessaan, että matkaan liittyi enemmän sosiaalisuutta – se mahdollisti kavereiden tapaamisen ja helpotti harrastusten saavutettavuutta. Suomessa sosiokulttuurinen taso on havaittu tutkittaessa syrjäkylänuorten koulumatkoja: pitkät bussimatkat tarjoavat mahdollisuuden sosiaalisuuteen kavereiden kanssa ja monille matkat ovat ainoa arkinen yhteisen vapaa-ajan toimintakehys (Harinen 2012, 176–177). Aiemmissä tutkimuksissa on tuotu esiin, että lasten itsenäinen liikkuminen on vähentynyt ja korvautunut lisääntyvässä määrin yksityisautoilulla (Fyhri ym. 2011; Kyttä ym. 2015). Näin ollen lasten itsenäisen liikkumisen ja aktiivisten kulkumuotojen käytön tukemisen kotona, koulussa ja harrastuksissa voidaankin katsoa olevan yksi keskeinen sosiokulttuurisen tason strategia lasten päivittäisen fyysisen aktiivisuuden lisäämiseksi.

Poliittinen päätöksenteko ja käytännöt

Kuten olemme johdannossa tuoneet esiin, osittain tai kokonaan maksuttomia henkilöliikenteen palveluja liikkumiseen on kokeiltu eri puolilla maailmaa. Mikkelissä bussin käyttö on lapsille ilmaista koko päivän ympäri vuoden. Tämä poliittinen ratkaisu on herättänyt keskustelua kustannusten sekä liikkumisen ja liikunta-aktiivisuuden näkökulmista. Kansainvälisen kirjallisuuden perusteella maksuton joukkoliikenne saattaa syrjäyttää aktiivista liikkumista tiheästi asutuilla kaupunkialueilla etenkin lyhyillä matkoilla (Edwards ym. 2013; Cats ym. 2017), mutta toisaalta niissä ei ole huomioitu harvemmin asuttuja alueita eivätkä harrastamisen mukanaan tuomaa aktiivisuutta.

Mikkeliläislasten huoltajilta kysyttiin avokysymyksenä, miten ilmainen joukkoliikenne on vaikuttanut perheen arkeen. Kysymykseen vastasi 27 vanhempaa, joiden vastaukset jakautuivat itsenäiseen liikkumiseen (9), saavutettavuuteen (8) sekä koulumatkoihin liittyviin (5) seikkoihin.

Itsenäiseen liikkumiseen liittyvissä vastauksissa huoltajat näkivät, että etenkin ”isommat” lapset olivat päässeet ilmaisen joukkoliikenteen myötä omatoimemmin liikkumaan heille merkityksellisiin vapaa-ajan paikkoihin. Tämä oli ”helpottanut” vanhempien arkea lasten kyytien tarpeen vähentyessä. Käänteisesti yksi vanhemmista toisaalta kirjoitti, ettei lapsi suostu kulkemaan yksin bussilla, koska ei ”uskalla”.

Saavutettavuuteen liittyvissä huoltajien vastauksissa kerrottiin ilmaisen joukkoliikenteen edesauttavan lasten harrastuksiin, vapaa-ajan paikkoihin sekä ystävien luokse menoa. Eräässä vastauksessa tuotiin esiin ilmaisuuden merkitys ”alueellista tasa-arvoisuutta lisäävänä tekijänä maaseutu-Mikkelissä asuville lapsille”. Toisaalta yhdessä vastauksessa kritisoitiin nykyisen joukkoliikenteen riittämättömyyttä Mikkelin Saimaa Stadiumille, joka on Mikkelissä keskeinen paikka erilaisissa liikuntaharrastuksissa.

Koulumatkoihin liittyneissä vastauksissa kerrottiin ainoastaan siitä, että bussia käytettiin tai aiottiin tulevaisuudessa käyttää lapsen koulumatkoilla. Yhdessä vastauksessa ilmainen joukkoliikenne tuotiin myös esiin ”isona taloudellisena säästönä” muun kuin lähikoulun valinnan lapsen yli 5 kilometrin mittaisen koulumatkan osalta.

Lopuissa huoltajien kyselyn avovastauksissa (5) katsottiin, ettei ilmaisella joukko- liikenteellä ollut vaikutusta, bussin käytölle ei ollut tarvetta tai sen käyttö oli muutoin perheessä satunnaista. Yhdessä näistä vastauksista tuotiin esiin, ettei joukkoliikennettä tarvita, koska asutaan lähellä kaikkea, mutta silti autoa käytettiin harrastuksiin vientiin ja kaupassa käyntiin. Kaikista vastauksista vain yhdessä tuli esille jo ”ennestään vähän liikkuvien lasten” ilmaisen bussin käyttö ”hupiajeluina kaupungille”.

Mikkeliläislasten ja huoltajien haastatteluissa puolestaan korostui, että vaikka bussilla kulkeminen olikin ilmaista, eivät bussit sielläkään kulkeneet aina esikaupunkialueella ”järkevästi”:

Haastattelija: *käytät sä bussia?*

Tyttö: *en*

Haastattelija: *oot sä käyttäny ikinä sitä Valti-korttia mikä sul on?*

Tyttö: *oon menny jolleki kyytioppilaalle kylään, niin sit mä oon käyttäny siinä bussissa [...]*

Isä: *ei kulje julkinen tästä meidän kohalta silleen järkevästi, että sitä vois käyttää mihinkään*

Haastattelija: *No mites sä sillon, jos sä oot menny sinne jolleki koulukaverille kylään, [...] koulusta oot menny sit bussilla, mites sä sit oot tullu takasin sieltä kaverilta?*

Tyttö: *no joko kaverin perhe on vieny mut kotiin tai sit iskä tai äiti tulee hakeen*

Haastattelija: *onks se vaikuttanu nyt mitenkään se ilman bussikortti sun bussin käyttöön?*

Tyttö: *ei*

Haastattelija: *Eli se ei myöskään nyt hyödytä niillä sun harrastusmatkoilla sitte se bussi?*

Isä: *ei*

Haastattelija: *mitä mieltä te ootte ylipäätään, että Mikkelillä on ollu nytte joutakin vuosia tää, et peruskoululaisille on bussin käyttö ilmasta, niin mitä mieltä te ootte siitä?*

Tyttö: *ihan kiva*

Isä: *on se hyvä, pystytään varmaan avuamaan mahdollisuuksia monelle, kenelle siit on oikeesti sit hyötyä ja ei oo välttämättä varaa sitä bussikorttia hommata, ni se on ihan positiivinen juttu. (Haastattelu 11, Mikkelä, esikaupunkialue)*

Eräässä kouvoolalaisperheessä liikuntaharrastuksen aikataulujen aikaistuminen taas teki mahdolltomaksi kyymisen vanhempien työajalla, eivätkä bussitkaan kulkeneet aikaisemmin. Myös toisen sisaruksen harrastamiseen 5–6 kertaa viikossa bussi soveltui äidin mukaan huonosti, koska lapsi joutui jäämään koulun jälkeen keskustaan odottamaan harrastuksen alkamista bussiaikataulujen vuoksi. Toisessa kouvoolalaisperheessä bussin käyttämiseen puolestaan olisi liittynyt liikaa odottelua perille pääsemiseksi:

Haastattelija: *no mitä, jos sä haluisit, niin pystyisitsä kulkeen bussilla sen koulumatkan?*

Poika: *mm, en ehkä*

Äiti: *no, bussil periaattees pääsee, mut sit pitäis kiertää tavallaan, me ollaan niin täällä bussin loppureitillä, että ensin jos ajaa täältä keskustaan ja sit keskustan kautta takas tänne, et sit se taas ajallisesti vie niin paljon aikaa, et on fiksumpi mennä kävellen tai pyörällä (Haastattelu 6, Kouvola, esikaupunkialue)*

Haastatelluista kouvoolalaislapsista bussia käytti koulumatkoillaan vain yksi lapsi. Tämän maaseudulla asuneen lapsen ja hänen huoltajansa haastattelussa, kuten useissa muissakin Kouvolan haastatteluissa esiin tuli, ettei bussi liikennöi tarpeeseen nähden.

Haastattelija: *no mitä sä ajattelet tosta julkaisesta liikenteestä Kouvolassa, eli lähinnä niistä busseista? Sä oot kertonut nyt, et sä käytät busseja ainakin koulumatkoilla, käytätsä muuten niitä busseja?*

Tyttö: *en*

Haastattelija: *kulkeeko niitä busseja silleen, et jos sä haluisit käyttää niitä johonkin muuhun kun koulumatkaan, niin pystyisitäs liikkumaan paikasta toiseen? onks niitä bussivuoroja tarpeeks?*

Äiti: *no sitä kautta, mis myös täl hetkel asutaan, niin ei. Kymment yli neljä pääset kirkonkylältä Kouvolan suuntaan ja puol viiden aikaan tulee Kouvola samaa reittiä takasin ja se on sit siinä.* (Haastattelu 1, Kouvola, maaseutu)

Esiin nousi tämän maaseudulla asuvan lapsen kohdalla riippuvaisuus vanhempien kyydeistä kaikilla muilla matkoilla. Haastateltavan äiti ei pitänyt bussia (kuukausikortin lataus 44 euroa) kalliina, mutta toi esiin turvallisuustekijänä täydet bussivuorot: ”[...]välillä se bussi on niin turvoksissa, et nää pienimmät jotka tulee myöhäsimpään, välil joutuu seisomaan käytävällä.” Haastateltavan vanhempi sisarus kulki myös koulumatkojaan bussilla, mutta haastateltava arvelee tämän siirtyvän kulkemaan ”kohta skootterilla, jos se saa sen kortin”. Haastattelussa aktiivista liikkumista rajoittavina tekijöinä mainittiin puuttuvat katuvalot ja pyörätiet maaseudulla. Samalla tapaa koulumatkoillaan bussia käytti Mikkelin maaseudulla asuva lapsi (haastattelu 5). Hän oli kulkenut aiemmin myös 30 kilometrin harrastusmatkan bussilla:

Haastattelija: *siel Mikkelissä on ollu nyt joitakin vuosia semmonen, ilmanen kaikille peruskoululaisille, niin onko se vaikuttanu jotenkin sun liikkumiseen paikasta toiseen, että se liikkuminen sillä bussilla on ilmasta?*

Poika: *no on se varmaan, ku menee se neljän bussi Mikkeliin, sillä pääs sillon ku alko 16.30 treenit, sillä pääs hyvin treeneihin, mut sitte jos se maksais, niin siinä menis aika paljon rahaa sitte bussimatkoihin*

Haastattelija: *joo, mut sitte sä et voinu enää sitä bussia käyttää, ku muuttu se treeniaika?*

Poika: *ni, siinä pitäis olla niin pitkään kaupungilla että*

Haastattelija: *joo, no mites ne kulkee sinne sun kotipaikkakunnalle niitä busseja, koskas niitä lähtee ja tulee sinne?*

Poika: *eiks niit lähe joskus kabela ja kymmeneltä ja neljältä ja seittemältä*

Haastattelija: *joo, no mites sitte sieltä Mikkelistä takaisin päin, onks ne ne samat ajat suunnilleen?*

Poika: *joo, ne on ne samat ajat mun mielestä, et sitte tulee [paikan nimi] se kyyti.* (Haastattelu 5, Mikkelä, maaseutu)

Tämä mikkeliläinen maaseudulla asuva haastateltava koki, että hänen tarpeensa autokyyteihin oli vähentynyt ilmaisen bussin myötä siihen asti, kun harjoitukset siirrettiin myöhemmäksi. Busseja kulki harvoin, joten hän käytti bussia koulumatkoilla ja joskus kavereille tai kaupunkiin mennessään. Matkoja hän oli joskus kulkenut myös pyörällä, mutta edellä esitellyn Kouvolan maaseudulla asuvan lapsen tavoin puutteelliset katuvalot ja pyörätiet maaseudulla rajoittivat hänenkin pyöräilyään.

Toisaalta joissakin haastatteluissa korostuivat pyörällä meneminen sekä vanhempien kyydit nopeampana vaihtoehtona. Huolimatta siitä, vaikka bussi kulkisi kodin ohi ja lähelle harrastuspaikkaa:

Haastattelija: *Mitäs sä ajattelet busseista Kouvolassa, käytäksä niitä?*

Poika: *en koskaan [...]*

Haastattelija: *onko sitte silleen, että se ei kulje semmosia reittejä, mitä sä tarttisit vai ooksä aina pääsyy jotenki muutenkin, mikäs se syy on, et sä et käytä bussia?*

Poika: *no emmä tarvii, koska mä pääsen...*

Äiti: *varmaan just nopeinta ja helpointa mennä sil pyörällä tai sit jos tarvii, ni sit sil omal autolla [...] ei Kouvolas käytetä bussia [nauraa] [...]*

Haastattelija: *ootteks te koskaan kattonu, et meneeks bussi jotain semmosta reittiä, mistä vois olla*

teille hyötyä?

Poika: *en oo kattonu ainakaan ite*

Äiti: *eiks tosta, kyl tosta visiin obi menee sellanen bussii, et pääsis vaikka mummolle ja ukille sillä tai sit sinne treeni-paikan suuntaan, mut joutuu vähän matkaa sit kävelemään siellä ja keskustaan*

Poika: *mummollekin pääsee kun on keliä, niin pääsee pyörällä varmaan nopeemmin*

Äiti: *niin, se on varmaan Kouvolas varmaan just nopeempaa toi, et pääsee pyörällä, pyörällä kulkeminen ja [...] sit pitää vabttii niin just sitä kelloa, et on oikeeseen aikaan siel oottamassa. (Haastattelu 7, Kouvola, esikaupunkialue)*

Lasten kyselyn bussin käytön syistä 12 mainintaa liittyi tähän luokkaan. Ne jakautuivat koulukyyteihin (9) ja maksuttomuuteen (3). Syistä olla käyttämättä bussia puolestaan 27 mainintaa liittyi tähän luokkaan, jakautuen bussin saavutettavuuteen (14) ja bussin maksullisuuteen (13).

Yhdyskuntasuunnittelun näkökulmasta esiin tuli Kouvolassa se, ettei keskustassa enää ollut palveluita, joita perhe tarvitsisivat, joten he liikkuivat omalla autolla. Maaseudulla taas joukkoliikenteen saatavuus ja näin ollen myös harrastusten saavutettavuus vaikuttivat ongelmallisilta niin Kouvolassa kuin Mikkelissäkin.

Yksilöön liittyvät syyt

Bussin käyttämisen perusteluissa lasten kyselyvastauksissa neljänneksi yleisin syy olivat yksilöllisiin syihin liittyvät perustelut (15), jotka liittyivät vastaajaan haluun kulkea bussilla (11) tai ideologisiin syihin (3, esim. ”ilmasto saastuu vähemmän, kun moni käyttää samaa kyytiä”). Bussin käyttämättömyyden syissä tämä kategoria puolestaan oli kolmanneksi yleisin (51). Yleisimmät maininnat liittyivät vastaajaan haluun kulkea jollain muulla tavalla ja siihen, ettei tämä tykkää kulkea bussilla (32), ideologisiin tai mielipiteeseen liittyviin syihin (8, esim. ”bussi saastuttaa”, ”en halua käyttää rahaa bussiin”) sekä haluun liikkua fyysisesti aktiivisella tavalla (7).

Lasten haastattelussa yksilöön liittyvät syyt tulivat esiin kahdessa haastattelussa, joissa lapset olivat 10-vuotiaita. He eivät uskaltaneet vielä liikkua bussilla itsenäisesti, vaikka vanhemmat olisivat siihen kannustaneet ja opastaneet. Harrastuksiin kulkemista oli kokeiltu bussilla, mutta lapset olivat vielä epävarmoja siitä, meneekö bussi oikeaan paikkaan, koska pitää jäädä pois tai muut matkustajat koettiin pelottavina. Bussi oli vielä lähinnä ”häätäkeino”, jos ei ole muuta vaihtoehtoa päästä harrastukseen:

Tyttö: *mua vähän aluks pelotti, että mitenköhän se nyt onnistuu, koska entäs jos mä jään väärällä pysäkillä tai se bussi ei meekään keskustaan, ku siis, se varmaan aina menee keskustaan, mut silti mä aina kysyn siltä kuljettajalta ”meneeks tää nyt varmasti keskustaan?” Mutta siis eka kerta me mentiin kaverin kanssa shoppailemaan ja sitte mä sain vähän niinku opetella, ku se oli jo käynny aikasemmin, niin sen jälkeen mä pystyin menemään yksinkin [harrastukseen] bussilla, ku mulla on Valtti-kortti. [...]*

Haastattelija: *no onks sun tarve näihin autokyyteihin vähentyny tän bussin käyttämisen myötä vai joskus sä meet bussilla ja joskus sä meet autolla?*

Tyttö: *niin, ehkä se on silleen että kun mä pystyn meneen bussilla, niin auton käyttämisen tarve ei oo silleensä vähentynyt, vaan et se on semmonen häätäkeino, et jos ei muuten pääse jobonkin, mut sit jos mul ei mahdollisuutta mennä autolla, niin sitten, mutta useimmiten mä tarvitsen mieluummin autoa kuin bussia. (Haastattelu 3, Mikkelin, esikaupunkialue)*

Äiti: *Joo, kyl me yritettiin sitä käyttää ja varmaan enemmänkin käytettäis, mutta tuota [lasta] vähän jännittää ne matkat, niin sit jäi, mutta käytettäis varmaankin. Vielä ei ehkä oo sen ajankohda, sanotaanko näin. (Haastattelu 10, Mikkelin, maaseutu)*

Haastatteluaineiston nuorimmat lapset olivat vielä epävarmoja liikkumaan itsenäisesti bussilla. Kuten aiemmissa tutkimuksissa on todettu, lasten itsenäinen liikkuminen lisääntyy 13–14-vuotiaana heidän siirtyessään alakoulusta yläkouluun (Larsen ym. 2015; Nansen ym. 2015), jolloin myös koulumatkat pitenevät. Tämä näkyi myös huoltajien näkemyksissä: Useammassa perheessä niin Mikkelissä kuin Kouvolassa peruskoululaisille ilmainen bussi nähtiin hyvänä asiana siinä vaiheessa, kun lapset siirtyvät yläkouluun ja koulumatka kasvaa:

Äiti: no mun mielestä se on oikeestaan aika hyvä ratkaisu, jos mä mietin, et [lapsi] kuitenkin joutuu yläasteella siirtymään tonne keskusta, niin jos täälläki ois sama käytäntö, ni se kuitenkin helpottaa sitä, et sit se matka on kuitenkin niin pitkä, et se helpottaa sitä liikkumista [...] on se [koulumatka] varmaan lähemmäs 5 kilometriä suurin piirtein sit, muutamal kilometrillä se kasvaa. (Haastattelu 6, Kouvola, esikaupunkialue)

Joukkoliikenteen kehittämistoimissa tiedotusta kannattaisikin suunnata lapsille ja nuorille sekä heidän vanhemmilleen. Tämä on myös edullinen interventio. Pyöräily ja kävely eivät ole bussin käytön vihollisia, päinvastoin: joukkoliikennekampanjoissa voitaisiin pyrkiä tukemaan aktiivisia kulkumuotoja yhdistämällä bussin käyttö, kävely ja pyöräily.

Johtopäätökset

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää lasten bussin käyttöä edesauttavia ja vaikeuttavia tekijöitä Mikkelissä ja Kouvolassa sosioekologista mallia hyödyntäen. Lasten bussin käytön perusteluna oli useimmiten fyysiseen ympäristöön liittyviä tekijöitä, joista tärkeimpänä kohteiden kaukainen etäisyys. Lapset kertoivat liikkuvansa bussilla, mikäli matka on pitkä ja aikuiselta ei saa kyytiä. Vastaavasti keskeinen syy bussin käyttämättömyyteen pitkillä matoilla oli se, että autokyyti saatiin usein vanhemmilta (ks. kuva 2). Lasten vastausten perusteella tämä sosiokulttuurinen tekijä, huoltajan tarjoama autokyyti, nivoutui siis fyysisen ympäristön kanssa keskeiseksi bussin käyttöä määrittäväksi asiaksi. Nämä havainnot taustoittavat aiempia tutkimustuloksia, joiden mukaan henkilöautolla matkustaminen muodostaa suurimman osan lasten päivittäisistä matkakilometreistä, noin viisi kertaa enemmän kuin bussilla matkatut kilometrit (Henkilöliikennetutkimus 2016). Julkisen liikenteen käytön edistämiseksi tulisikin huomioida myös tämä sosiokulttuurinen taso, esimerkiksi viestimällä bussin olevan lasten itsenäisen liikkumisen mahdollistava vaihtoehto yksityisautoilulle.

Vastaavasti lyhyillä matkoilla keskeinen syy bussin käyttämättömyyteen oli se, että vastanneiden lasten päivittäisen elinpiirin välimatkat olivat lyhyitä: ne voitiin tai haluttiin kulkea jollain muulla tavalla kuin bussilla. Pyörää ja autoa pidettiin bussia nopeampina ja helpompina kulkumuotoina. Myös aiempien tutkimuksen mukaan lapset kävelevät tai pyöräilevät sitä enemmän, mitä lähempänä heitä kiinnostavat paikat ovat (Fyhri & Hjorthol 2009; Børrestad ym. 2011; Kallio ym. 2016). Kestävän kaupunkiliikuttamisen näkökulmasta lyhyiden matkojen kulkeminen jalan tai pyörällä on järkevää, eikä julkisen liikenteen edistämistoimia ole järkevää kohdentaa lyhyille matkoille. On kuitenkin tärkeää huomata, että aiemmissa maksuttoman joukkoliikenteen kokeiluissa esille on noussut huoli nuorten hupiajelusta lyhyillä matkoilla (Storchmann ym. 2003). Tällainen hupiajelu nousi esille vain yhden vanhemman vastauksessa. Pääosin bussin käyttö oli tarvelähtöistä. Bussilla liikuttiin harrastuksiin, kavereille ja sukulaisille. Esiin nousivat myös koulukyyti ja maksuttomuus.

Bussin käyttämättömyyteen liittyi myös bussien huono saatavuus sekä Kouvolan suhteen myös maksullisuus – nämä tekijät nousivat esiin sosioekologisen mallin poliittiseen päätöksentekoon liittyvissä syissä. Poliittisiin päätöksiin liittyviin syihin vedottiin aineistossa kuitenkin vähemmän kuin fyysiseen ja sosiokulttuuriseen ympäristöön sekä yksilöllisiin seikkoihin liittyviin.

Haastatteluaineistossa puolestaan esiintyi tasaisemmin mallin eri tasoja. Tähän vaikuttaa luonnollisesti myös aineistotyyppi – kyselyn avovastaukset olivat pääosin hyvin

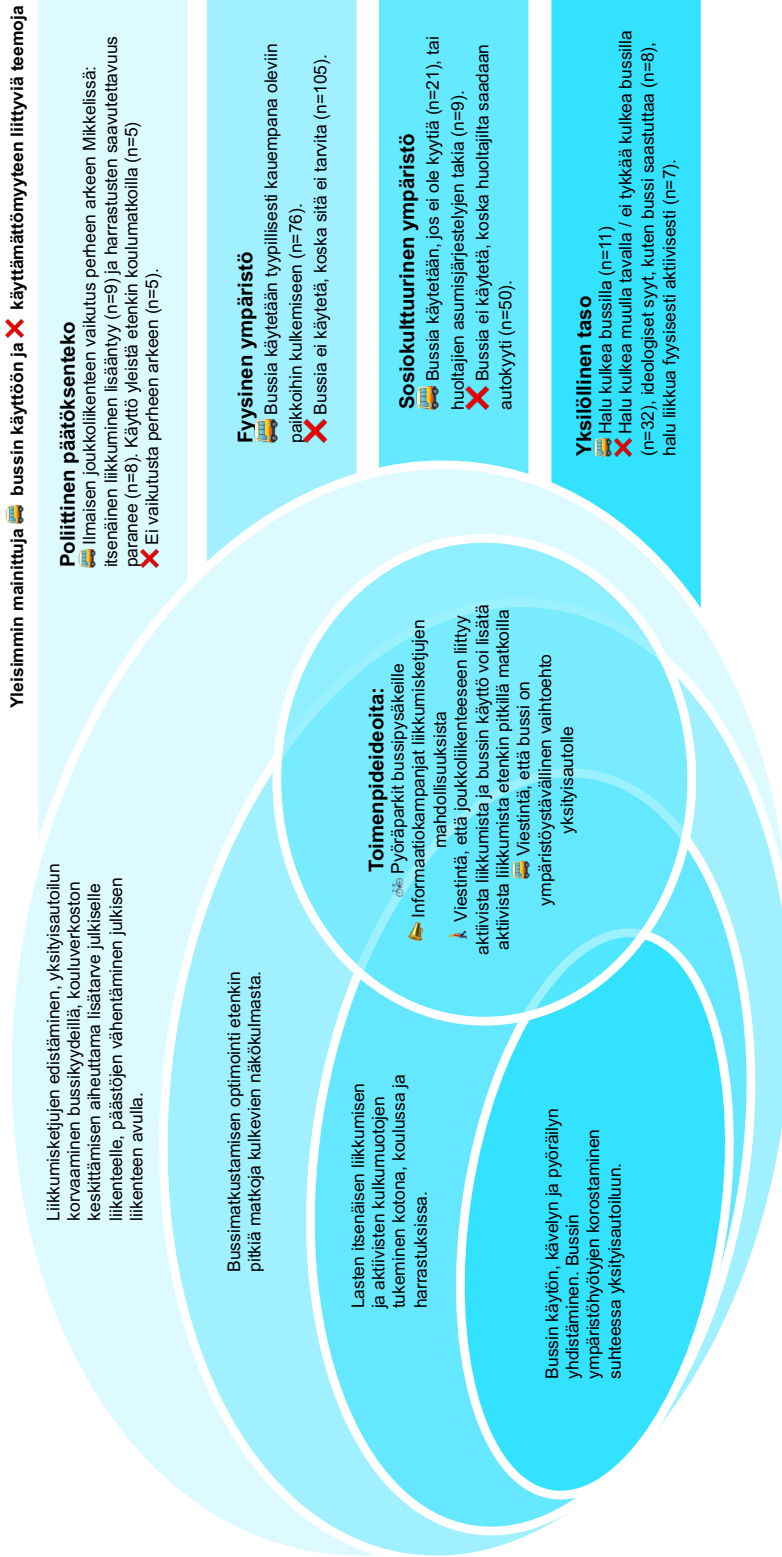
lyhyitä, haastatteluissa bussin käyttöä oli mahdollista tarkastella laajemmin ja useammasta näkökulmastakin. Haastatteluaineistossa, jossa myös vanhemmat olivat mukana, mallin tasoista käsiteltiin kyselyvastauksia enemmän poliittisia päätöksiä ja käytäntöjä - sitä miten bussit ylipäättään liikköivät kotipaikkakunnalla ja millaisia reittejä ne ajavat. Vanhemmat pohtivat perheen liikkumista kokonaisuutena ja myös tekevät päätökset arkisen liikkumisen itsenäisyyden suhteen. Huoltajien kyselyn avovastaukset sekä haastattelut täydentävätkin lasten kyselyn lyhyempiä toteamuksia ja luovat laajempaa kontekstia bussien käytön perusteluille.

Aineistossa ei näy kovinkaan voimakkaasti polemiikki siitä, vähentääkö joukkoliikenteen käyttö lasten fyysistä aktiivisuutta vai lisääkö se itsenäistä liikkumista ja harrastusten saavutettavuutta (Mikkelin kaupunki 2019; Yle 2021). Myös aiempi tutkimusnäyttö aiheesta on puutteellista, osittain ristiriitaista, ja pääosin määrällistä (Pesola ym. 2020a; Pesola ym. 2020b). Tämän tutkimuksen laadullisen aineiston perusteella vaaka vaikuttaa kallistuvan hieman maksuttoman bussin merkitykseen lasten itsenäistä liikkumista ja heidän harrastustensa saavutettavuutta lisäävänä tekijänä: lapset ja vanhemmat kokivat bussikydyt hyödyllisiksi erityisesti kaukana sijaitseviin paikkoihin kuljettaessa, sekä perheen arkea helpottaviksi, koska lapset voivat kulkea itsenäisesti harrastuksiin. Aiemmissä tutkimuksissa on todettu, että lasten itsenäinen liikkuminen lisääntyy heidän siirtyessään alakoulusta yläkouluun (Larsen ym. 2015; Nansen ym. 2015), jolloin myös koulumatkat pitenevät. Omassa aineistossamme myös julkinen liikenne nähtiin erityisen tarpeelliseksi lasten siirtyessä kauemmaksi yläkouluun. Keskeisenä haasteena koettiin se, jos bussilinjat eivät kulje kodin läheltä.

Yhteen vetäen aineistosta välittyi joukkoliikenteen kulttuurinen vieraus. Vaikuttaa siltä, että aiemmissä tutkimuksissa havaitun lasten itsenäisen liikkumisen väheneminen (Fyhri ym. 2011; Kyttyä ym. 2015) liittyy usein vanhempien kyytipalveluihin vallitsevana normina. Lapset eivät ole kovin tottuneita käyttämään busseja ja etenkin nuorimmat, 10-vuotiaat, olivat vielä epävarmoja liikkumaan itsenäisesti. Myös aikuisten vastauksissa ”fiksumpina” näyttäytyivät usein muut kulkumuodot kuin bussi. Yhdyskuntasuunnittelun näkökulmasta näin ei pitäisi olla. Bussin maksuttomuus ei vaikuta riittävältä houkuttimelta, vaan on kyse syvemmistä kulttuurisista käytännöistä. Vallitsevissa vanhemmuuskäytännöissä kyyditseminen saattaa osaltaan vähentää ja myöhentää lasten itsenäistä liikkumista, joka puolestaan ilmenee lasten epävarmuutena ja näin ollen vähäisenä joukkoliikenteen käyttönä. Lontoossa lasten ja nuorten maksuton joukkoliikenne lisäsi laadullisen tarkastelun perusteella sosiaalisen yhteenkuuluvuuden tunnetta ja teki bussin käytöstä normaalimpaa (Green ym. 2014). Vastaavia vaikutuksia ei noussut esille tässä tutkimuksessa, ja siksi maksuttomuuden lisäksi bussin käytön kulttuurista vierautta tulisikin pyrkiä vähentämään esimerkiksi markkinointitoimenpiteillä tai ohjatuilla julkisen liikenteen kokeiluilla.

Sallisin ja kumppaneiden (2006) sosioekologinen malli on eräs keino sen hahmottamiseksi, että mahdollisissa joukkoliikenteen käytön edistämisyrittämissä kannattaa suunnata erilaisia toimenpiteitä (eri kanavin), riippuen siitä, mille mallin tasoilla pyritään vaikuttamaan. Toisaalta alkuperäinen malli ei huomioi tiettyyn ajankohtaan sidoksissa olevia asioita, kuten pandemiaa tai vaikkapa lasten vuoroasumista, jotka puolestaan voivat vaikuttaa läpileikkaavasti ympäristön tasoihin.

Tämän tutkimuksen vahvuutena on asetelma, jossa kahden joukkoliikenterakenteeltaan toisiaan vastaavan kaupungin lasten ja heidän vanhempiensa joukkoliikenteen käyttöä tutkittiin monimenetelmällisesti. Keskeisenä erona kaupunkien välillä on käyttäjän maksama hinta: Mikkeliässä bussilla matkustaminen on maksutonta lapsille, kun taas Kouvolassa se on maksullista. Huomionarvoista on, että maksuttomuus ei noussut vastauksissa erityisesti esille kaupungeja erottavana tekijänä, vaikka se on lisännyt Mikkelin joukkoliikenteen matkustajamäärää (Mikkelin kaupunki 2019). Tulokset osoittavat, että myös muut seikat, kuten julkisen liikenteen kulttuurinen vieraus tai vuorojen sopivuus harrastusaikatauluihin, on tärkeää huomioida joukkoliikenteen kehittämisessä. Tutkimuksella on myös



Kuva 2. Yleisimmät bussin käyttöön ja käyttämättömyyteen liittyvät teemat ja toimenpidesuosituksukset.
 Figure 2. The most frequently mentioned reasons for using and not using public transport and recommendations to promote public transport use.

heikkouksia, jotka tulee ottaa huomioon tulosten tulkinnessa. Vaikka lasten rekrytointi tehtiin joukkoliikenteen mukaan toisiaan vastaavilta alueilta Mikkelistä ja Kouvolasta ja aineisto edustaa siten monipuolisesti kaupunkialueita (Pesola ym. 2020a), kaikki lapset eivät osallistuneet tutkimukseen, ja otos voi olla valikoitunut. Koronapandemia vaikutti julkisen liikenteen käyttöön oletettavasti molemmissa kaupungeissa, eikä asetelma mahdollista koronapandemian ja maksuttomuuden yhteisvaikutusten tutkimista. Koronapandemia on rajoitusten vuoksi vähentänyt joukkoliikenteen käyttöä oletettavasti molemmissa kaupungeissa, mutta emme tiedä, onko koronapandemia vaikuttanut julkisen liikenteen käyttöön eri tavalla Mikkelissä ja Kouvolassa. Keräsimme aineiston pelkästään lumettomana aikana, jotta tulokset olisivat paremmin yleistettäviä myös maihin, joissa lumi vaikuttaa vähemmän liikkumiseen. Silti Suomessa etenkin talvella aktiivinen liikkuminen jalan ja pyörällä vähenee ja motorisoitu liikkuminen sisältäen joukkoliikenteen käyttäjämäärän kasvun lisääntyy (Kallio ym. 2016), millä voisi olla vaikutusta myös nyt raportoituihin tuloksiin.

Useat suomalaiset kunnat kamppailevat säästöpainneiden alla samalla, kun kuntien vetovoimaa haluttaisiin lisätä. Kouluverkon tiivistämisen ja palveluiden keskittämisen vastapainoksi tarvitaan ratkaisuja, jotka mahdollistavat palveluiden yhdenvertaisen saavutettavuuden etenkin lapsille ja nuorille, jotka ovat riippuvaisia kyydityksestä pidentyillä välimatkoilla. Julkisen liikenteen maksuttomuus ei itsessään tee kuntien liikennejärjestelmästä toimivaa lasten aktiivisuuden sekä yksityisautoilun vähentämisen näkökulmista. Kuten kuvasta 2 tulee esiin, tarvitaan toimivia liikkumisketjuja, kuten pyöräilyn yhdistämistä joukkoliikenteen käyttöön. Ehdotuksemme kumpuaa muiden kaupunkien esimerkeistä. Hollannissa pyörän ja julkisen liikenteen yhdistelmämatka on suhteellisen yleinen matkustusmuoto, jonka keskeisimmät syyt aikuisilla ovat liikennemuutosten välttäminen, huonot auton pysäköintimahdollisuudet sekä autoilua halvempi hinta (Nello-Deakin & Brömmelstroet 2021). Vaikka tuloksistamme ei nouse suoria viitteitä yhdistelmämatkojen tarpeelle, voisi pyöräilyn ja julkisen liikenteen yhdistäminen nopeuttaa bussimatkan kokonaisuutta sekä mahdollistaa kauempien pysäkkien käytön, mikä voisi tarjota epäsuorasti ratkaisun julkisen liikenteen käytön esteiksi koettuihin epäsoviviin vuoroihin sekä matkojen pitkään kestoon. Esimerkiksi pyöräparkkien rakentaminen joukkoliikennepysäkkien viereen sekä informaatiokampanjat ovat hyödyllisiä ja helposti toteutettavissa myös kunnissa, jotka eivät harkitse julkisen liikenteen muuttamista kokonaan maksuttomaksi, mutta haluavat edistää kestäviä liikkumistapoja ja harrastuspaikkojen yhdenvertaista saavutettavuutta. Mahdollisina toimenpiteinä aineistossa nousevat esiin myös joukkoliikenteen vuorojen lisääminen sekä harrastusten ja joukkoliikenteen vuorojen ajallinen ja paikallinen koordinointi. Lisäksi suomalaisessa kontekstissa etenkin maaseudulla ja haja-asutusalueilla on oleellista pysäkin etäisyys kodista, niin lasten aikuistenkin bussin käytön ja matkaketjujen kannalta. Ekologisuuden näkökulmasta on pikemminkin kyse yksityisautoilun vähentämisestä, sekä ymmärryksestä, että joukkoliikenteen käyttöön yhdistyy aktiivista liikkumista. Toimenpiteiden kohdentamiseksi jatkotutkimuksissa olisi hyödyllistä tunnistaa ryhmät, jotka hyötyvät eniten ja toisaalta vähiten maksuttomasta joukkoliikenteestä ja kehittämisessä huomioida erityisesti sitä eniten tarvitsevien ryhmien tarpeet. Joukkoliikennettä on myös mahdollista pyrkiä kehittämään kunnissa asukkaita osallistaen, kuten on tehty esimerkiksi Kouvolan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmassa vuosille 2020–2025 (Kouvolan kaupunki 2019).

Lähteet

- Blomqvist, M., Mononen, K., Koski, P. & Kokko, S. (2019) Urheilu ja seuraharrastaminen. Teoksessa Kokko, S. & Martin, L. (toim.) *Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018* 47–56. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 1:2019.
- Broberg, A., Salminen, S. & Kyttä, M. (2013) Physical environmental characteristics promoting independent and

- active transport to children's meaningful places. *Applied Geography* 38 43–52.
- Bronfenbrenner, U. (1979) *The ecology of human development*. Cambridge, MA, Harvard University Press.
- Børrestad, L.A.B., Andersen, L.B. & Bere, E. (2011) Seasonal and socio-demographic determinants of school commuting. *Preventive Medicine* 52(2)133–135.
- Cats, O., Susilo, Y.O. & Reimal, T. (2017) The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation* 44 1083–1104.
- Ding, D., Sallis, J. F., Conway, T. L., Saelens, B. E., Frank, L. D., Cain, K. L., & Slymen, D. J. (2012) Interactive effects of built environment and psychosocial attributes on physical activity: a test of ecological models. *Annals of Behavioral Medicine* 44(3) 365–374.
- Dollman, J., Norton, K. & Norton, L. (2005) Evidence for secular trends in children's physical activity behaviour. *British Journal of Sports Medicine* 39(12) 892–897.
- Edwards, P., Steinbach, R., Green, J., Petticrew, M., Goodman, A. & Jones A., Roberts, H., Kelly, C., Nellthorp, J. & Wilkinson, P. (2013) Health impacts of free bus travel for young people: evaluation of a natural experiment in London. *Journal of Epidemiology and Community Health* 67(8) 641–647.
- Ekelund, U., Tomkinson, G., Armstrong, N. (2011) What proportion of youth are physically active? Measurement issues, levels and recent time trends. *British Journal of Sports Medicine* 45(11) 859–865.
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R.L., Fotel, T.N. & Kyttä M. (2011) Children's active travel and independent mobility in four countries: development, social contributing trends and measures. *Transport Policy* 18(5)703–710.
- Fyhri, A. & Hjorthol, R. (2009) Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography* 17(5) 377–384.
- Giles-Corti, B., Timperio, A., Bull, F., & Pikora, T. (2005) Understanding physical activity environmental correlates: Increased specificity for ecological models. *Exercise and Sport Sciences Reviews* 33(4). <https://doi.org/10.1097/00003677-200510000-00005>
- Green, J., Steinbach, R., Jones, A., Edwards, P., Kelly, C., Nellthorp, J., Goodman, A., Roberts, H., Petticrew, M. & Wilkinson, P. (2014) On the buses: a mixed-method evaluation of the impact of free bus travel for young people on the public health. *Public Health Research* 2(1) 1–206.
- Hakala, P. (2021) *Arkiympäristön yhteys lasten fyysiseen aktiivisuuteen*. Pro gradu, Terveystieteet, Jyväskylän yliopisto. <<https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/79002/URN%3aNBN%3afi%3ajyu-202112165986.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.
- Harinen, P. (2012) Mennään bussilla. Pitkä koulumatka nuorten vapaa-ajan puitteistajana. Teoksessa Pekkarinen, E., Vehkalahti, K. & S. Myllyniemi (toim.) *Lapset ja nuoret instituutioiden kelyksissä. Nuorten elinolot -vuosikirja 2012* 170–179. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura, julkaisuja 131 & Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos & Valtion nuorisosaian neuvottelukunta.
- Henkilöliikennetutkimus (2016) Liikennevirasto, Liikenne ja maankäyttö. Helsinki 2018. Liikenneviraston tilastoja 1/2018.
- Jones, A., Steinbach, R., Roberts, H., Goodman, A. & Green, J. (2012) Rethinking passive transport: Bus fare exemptions and young people's wellbeing. *Health & Place* 18(3) 605–612.
- Jääskeläinen, S. (toim.) (2021) *Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15. <<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-588-0>>.
- Kallio, J., Hakonen, H. & Tammelin, T. (2019) Koulumatkaliikunta. Teoksessa Kokko, S. & Martin, L. (toim.) *Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018* 98–100. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2019:1.
- Kallio, J., Turpeinen, S., Hakonen, H. & Tammelin, T. (2016) Active commuting to school in Finland, the potential for physical activity increase in different seasons. *International Journal of Circumpolar Health* 75(1) 33319.
- Kouvolan kaupunki (2019) Kouvolan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma 2020–2025. Kaupunginhallituksen konsernijaoston (Khkj) 19.11.2019 oheismateriaali. <<https://ep.kouvol.fi/kokous/20194875-6-1.PDF>>. 14.12.2012.
- Kyttä, M., Hirvonen, J., Rudner, J., Pirjola, I. & Laatikainen, T. (2015) The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography* 47 July 1–12.
- Kyttä, M. (2008) Lapsille paras fyysinen ympäristö. Teoksessa *Lapsella on oikeus osallistua. Lapsiasiantuntetun vuosikirja 2008* 116–123. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2008:20. Helsinki.
- Laakso, L., Telama, R., Nupponen, H., Rimpelä, A., & Pere, L. (2008) Trends in leisure time physical activity among young people in Finland, 1977–2007. *European Physical Education Review* 14(2)139–155.
- Laatikainen, T.E. (2019) *Environments for Healthy and Active Ageing*. Aalto University publication series Doctoral Dissertations 53/2019. <<https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/37836/isbn9789526037790.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.
- Larsen, K., Buliung, R.N. & Faulkner, G.E.J. (2015) How the built and social environment relate to children's walking and independent mobility in the Greater Toronto and Hamilton Area, Ontario, Canada. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2513 80–89.

- Mehtäläinen, J., Jokinen, H. & Välijärvi, J. (2013) Kuntarakenne muutoksessa – entä koulutuspalvelut? Loppuraportti. Helsinki, Jyväskylän yliopisto ja Suomen Kuntaliitto.
- Nansen, B., Gibbs, L., MacDougall, C., Vetere, F., Ross, N.J. & McKendrick, J. (2015) Children's interdependent mobility: compositions, collaborations and compromises. *Children's Geographies* 13(4) 467–481.
- Mikkelin kaupunki (2019) Mikkelin kaupungin peruskoululaisten maksuttomat joukkoliikennematkat. Kasvatus- ja opetuslautakunnan kokouksen 21.3.2019 pöytäkirja. <[https://mikkeli.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kasvatus_ja_opetuslautakunta/Kokous_2132019/Mikkelin_kaupungin_peruskoululaisten_mak\(19301\)>](https://mikkeli.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kasvatus_ja_opetuslautakunta/Kokous_2132019/Mikkelin_kaupungin_peruskoululaisten_mak(19301)>). 24.3.2022.
- Nello-Deakin, S. & Brömmelstroet, M.T. (2021) Scaling up cycling or replacing driving? Triggers and trajectories of bike–train uptake in the Randstad area. *Transportation* 48 3239–3267. <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10165-9>
- Palm, M. & Farber, S. (2020) The role of public transit in school choice and after-school activity participation among Toronto high school students. *Travel Behaviour and Society* 19 219–230.
- Park, R. & Burgess, E. (toim.) (1925) *The City*. Chicago, IL, University of Chicago Press.
- Pesola, A.J., Hakala, P., Berg, P., Ramezani, S., Villanueva, K., Tuuva-Hongisto, S., Ronkainen, J. & Laatikainen, T.E. (2020a) Does free public transit increase physical activity and independent mobility in children? Study protocol for comparing children's activity between two Finnish towns with and without free public transit. *BMC Public Health* 20 342. <https://doi.org/10.1186/s12889-020-8385-6>
- Pesola, A.J., Berg, P., Hakala, P., Kallio, J. & Rinne, T. (2020b) Maksuton joukkoliikenne: Uhka vai mahdollisuus lasten liikkumisessa? *Liikunta & Tiede* 4-2020 37–41.
- Richard, L., Gauvin, L. & Raine, K. (2011) Ecological Models Revisited: Their Uses and Evolution in Health Promotion Over Two Decades. *Annual Review of Public Health* 32(1) 307–326. <https://doi.org/10.1146/annurev-publhealth031210-101141>
- Sallis, J., Cervero, R. B., Ascher, W., Henderson, K. A., Kraft, M. K. & Kerr, J. (2006) An ecological approach to creating active living communities. *Annual Review of Public Health* 27 297–322. <https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102100>
- Sallis, J., & Owen, N. (2015) Ecological models of health behavior. Teoksessa Glanz, K., Rimer, B. K. & Viswanath, K. (toim.) *Health behavior: theory, research, and practice* 43–64. 5. painos. San Francisco, Jossey-Bas.
- Sarjala, S., Broberg, A., & Hynynen, A. (2016) Children and youth transport in different urban morphological types. *Journal of Transport and Land Use* 9(2) 87–103.
- Stokols, D. (1992) Establishing and maintaining healthy environments: toward a social ecology of health promotion. *American Psychologist* 47(1) 6.
- Stokols, D. (2018) *Social ecology in the Digital Age: Solving complex problems in a globalized world*. San Diego, CA, Academic Press.
- Storchmann K. (2003) Externalities by Automobiles and Fare-Free Transit in Germany – A Paradigm Shift? *Journal of Public Transport*. 6(4) 89–105.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2017) *Laadullinen tutkimus ja sisällön analyysi*. Uudistettu laitos. E-kirja, Tammi.
- Turpeinen, S., Lakanen, L., Hakonen, H., Havas, E. & Tammelin, T. (2013) Matkalla kouluun. Peruskoululaisten koulumatkat ja aktiivisten kulkutapojen edistäminen. Jyväskylä, Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES, Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 271.
- Tuuva-Hongisto, S., Pöysä, V. & Armila, P. (2016) Syrjäkylien nuoret – unohdetut kuntalaiset? Kunnallissalan kehittämissäätiön Tutkimusjulkaisu-sarjan julkaisu nro 99.
- Yle (2021) Mikkelin kaupungin peruskoululaisten maksuttomat joukkoliikennematkat jatkuvat tämänkin lukuvuoden. 11.8.2021. <<https://yle.fi/uutiset/3-12053721>>. 18.3.2022.