

Alakoululaisten koulumatkaliikkumisen taustat Vantaalla

2025



Sisältö

1. Työn lähtökohdat	3	4. Koulukohtaiset tarkastelut	18
1.1 Työn sisältö ja tavoite	4	4.1 Valitut koulut	19
1.2 Työn toteutus ja ohjaus	4	4.2 Huoltajien ja rehtorien näkemyksiä koulumatkaliikumisesta	19
2. Tutkimustuloksia koulumatkojen kulkutapaan vaikuttavista tekijöistä	5	4.3 Koulujen ympäristöt	23
3. Koulumatkat Vantaan alakouluissa	9	5. Yhteenveto	24
3.1 Koulumatkakysely Vantaan alakoululaisille	10	5.1 Koulun ympäristön merkitys	25
3.2 Kulkutapaosuudet koulumatkoilla	10	5.2 Koulumatkojen kulkutavat ja valinnat	25
3.3 Syyt olla kävelemättä ja pyöräilemättä koulumatkoilla	12	5.3 Koulujen rooli aktiivisessa koulumatkaliikumisessa	26
3.4 Alueen maankäytön ja koulumatkaliikumisen suhde	14	Lähdeluettelo	27
3.5 Sosioekonomisten tekijöiden ja koulumatkaliikumisen suhde	15		
3.6 Koulumatkojen pituus	17	Liite 1. Kohti aktiivisempaa koulumatkaliikumista - Tietopaketti	

1. Työn lähtökohdat



1.1 Työn sisältö ja tavoite

Työssä tarkasteltiin Vantaan alakoululaisten koulumatkaliikkumista. Työn tavoitteena oli syventää Vantaan kaupungin toteuttamia aiempia tarkasteluja alakoululaisten koulumatkaliikkumisesta ja tarkastella, mitkä tekijät vaikuttavat siihen, että alakoululaiset liikkuvat koulumatkoja itsenäisesti ja mitkä toisaalta siihen, että kouluun saatetaan autolla. Lisäksi tavoitteena oli tarkastella syitä eri kulkutavoilla liikkumiseen ja mahdollisiin koulujen välisiin eroihin. Työssä tarkasteltiin erityisesti liittyvätkö syyt enemmän koulujen ympäristöihin ja niiden turvallisuuteen, huoltajien tottumuksiin ja asenteisiin, sosioekonomisiin tekijöihin, vai joihinkin muihin mahdollisiin syihin.

Työ koostui kahdesta osasta, joissa ensimmäisessä tarkasteltiin koulumatkaliikkumiseen vaikuttavia syitä, ja toisessa muodostettiin tietopaketti aktiivisen koulumatkaliikkumisen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen.

Työn alussa laadittiin tiivis katsaus tutkimusten mukaan koulumatkojen kulkumuodon valintaan vaikuttavista tekijöistä sekä tarkasteltiin Vantaan alakoululaisten koulumatkaliikkumista koko kaupungin tasolla. Lähtötietona toimii vuonna 2023 Vantaan kaupungille laadittu diplomityö ja siinä kaikille Vantaan alakouluille toteutetun koulumatkakyselyn tulokset (n = 1329). Työvaiheessa pureuduttiin syvemmälle koulumatkakyselyn tuloksiin sekä analysoitiin Vantaan alakoululaisten koulureittejä paikkatietomenetelmin.

Tarkasteluja syvennettiin neljän Vantaan alakoulun osalta. Koulumatkaliikkumisen taustasyihin pureuduttiin tarkemmin vanhempien ryhmäkeskustelujen, rehtorien haastattelujen ja koulujen ympäristöjen tarkastelujen avulla. Tarkasteluun valittiin kouluja, joissa koulumatkakyselyn tulosten perusteella autolla kouluun kuljetettavien lapsien osuus korostui, sekä kouluja, joissa vastausten perusteella jo nykyisin kävellään ja pyöräillään paljon. Koulut pyrittiin valitsemaan aluerakenteeltaan ja sosioekonomiselta profiililtaan keskenään erilaisilta alueilta. Tarkastellut koulut olivat Itä-Hakkilan koulu (1.-4. luokat), Lehtikuusen koulu (1.-9. luokat), Kivimäen koulu (1.-6. luokat) ja Pähkinärinteen koulu (1.-6. luokat).

Työn lopputuloksena syntyi yhteenveto siitä, minkälaisia vaikutuksia koulujen ympäristöillä on Vantaan alakoululaisten liikkumistottumuksiin sekä mitkä muut tekijät vaikuttavat alakoululaisten liikkumistottumusten taustalla. Tarkastelun perusteella saatiin vahvistusta siihen, miten Vantaan kaupunki voi jatkossa vahvemmin vaikuttaa alakoululaisten omatoimiseen liikkumiseen koulumatkoilla ja miten koulun ja kodin välistä yhteistyötä tulisi vahvistaa.

Tarkastelun tulosten pohjalta työssä laadittiin tietopaketti, johon koottiin tietoa koulumatkoista, huoltajien ja koulujen roolista osana aktiivisia koulumatkoja sekä tietoa turvallisten, kävelyä ja pyöräilyä tukevien ympäristöjen suunnitteluun. Tietopaketti on jaettu kahteen osioon, joista ensimmäinen käsittelee koulujen lähiympäristöjä ja toinen kannustavaa kasvatustyötä koululaisten aktiivisuuden lisäämiseksi myös koulumatkoilla.

1.2 Työn toteutus ja ohjaus

Työ laadittiin vuoden 2024 aikana ja se valmistui tammikuussa 2025. Työtä ohjasi ohjausryhmä, johon kuuluivat Vantaan kaupungilta liikenteen kehittämispäällikkö Emmi Pasanen, liikenneinsinööri Olli Tamminen, liikennetutkija Timo Väistö, ympäristökonsultti Noora Ilola ja Päiväkummun koulun rehtori Kirsi Lahti. Lisäksi ohjausryhmään kuuluivat Pyöräilykuntien verkostosta Sanna Ojajarvi, Liikenneturvalta Meeri Sorjonen ja Pasi Pohjonen sekä Traficomilta Torsti Alhava.

Työn toteuttamisesta vastasivat Laura Poskiparta, Leila Soinio ja Pasi Haapakorva WSP Finland Oy:stä.

2. Tutkimustuloksia koulumatkojen kulkutapaan vaikuttavista tekijöistä



Kirjallisuuskatsauksen lähtökohdat

Työn alussa tutustuttiin muutamiin viime vuosina laadittuihin suomalaisiin ja ruotsalaisiin tutkimuksiin lasten koulumatkaliikkumisesta, ja laadittiin tiivis kooste tutkimusten mukaan koulumatkojen kulkumuodon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Kirjallisuuskatsauksessa hyödynnettiin seuraavia aineistoja:

- Alakoululaisten koulumatkojen kulkutottumukset ja aktiivisten kulkumuotojen edistäminen Vantaalla (Markus Rauhanen, 2023). Diplomityöhön on koottu tutkimustietoa aiheesta. [Linkki julkaisuun](#).
- Koulumatkojen kulkutavat huoltajien silmin (Turunen, M., Kukko, T., Mikkonen, T., Ojajarvi, S., & Onatsu, T., 2023). Fiksusti kouluun -ohjelman toteuttaman huoltajakyselyn tuloksista vuonna 2023 koottu loppuraportti. Kyselyyn vastasi 709 esikoululaisten ja 1.-9. luokalla olevien lasten ja nuorten huoltajaa. Vastauksia saatiin 9 koulusta, jotka sijaitsivat 7 eri kunnassa. [Linkki julkaisuun](#).
- Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor – en barnkonsekvensanalys. (Rutberg, S., Lindqvist A., & Henriksson, M., 2023). Ruotsissa Luulajan teknillisen yliopiston ja VT:n laatima lapsivaikutusten arviointi kansallisen koulumatkasuosituksen pohjaksi. [Linkki julkaisuun](#).

Matkan pituus ja vuodenaikat

Tutkimusten mukaan Suomessa suurimmassa osassa kotitalouksista lapsi ja huoltaja päättävät yhdessä, miten lapsi kulkee koulumatkojaan. Kuitenkin erityisesti nuoremmat alakoululaiset pääsevät vaikuttamaan vähemmän omiin koulumatkoihinsa, ja huoltajat päättävät lapsen koulumatkoista useammin ilman lapsen näkemystä. Fiksusti kouluun -ohjelman huoltajakyselyn vastausten perusteella lapsi tai nuori sai päättää kulkutapansa yleisimmin itse silloin, kun koulumatkan pituus oli alle kilometrin tai kun hän oli 7.-9. luokalla. (Turunen ym., 2023.)

Matkan pituus vaikuttaa koulumatkojen kulkumuotoihin samoin kuin muillakin matkoilla, eli matkan pidentyessä kävelyn määrä vähenee ja autokyydillä kulkemisen sekä joukkoliikenteellä kulkemisen määrät kasvavat. Pyörällä lapset kulkevat useimmin kouluun 1–5 kilometrin pituisilla matkoilla, erityisesti matkan ollessa 2–3 kilometriä.

Fiksusti kouluun -ohjelman huoltajakyselyn perusteella vuodenaikoilla on vaikutusta kulkutapojen valintaan erityisesti alle viiden kilometrin pituisilla koulumatkoilla. Syksyisin ja keväisin koulumatkat kuljetaan kyselyyn vastanneiden huoltajien mukaan pääasiassa kävellen tai pyörällä, kun koulumatka on alle viiden kilometrin pituinen. Talvisin lapset ja nuoret kulkevat koulumatkat huoltajien mukaan pääasiassa kävellen tai pyörällä, kun koulumatka on alle kolmen kilometrin pituinen. Vastausten perusteella henkilöautolla ja joukkoliikenteellä kuljettujen koulumatkojen osuus kasvoi talvikuukausina erityisesti 3–5 kilometrin pituisilla koulumatkoilla. (Turunen ym., 2023.)

Ympäristön ominaisuudet ja koettu turvallisuus

Lapsiystävällisen liikkumisympäristön kulmakiviä ovat ympäristön toimintamahdollisuudet sekä laadukas palvelu- ja reittiverkosto. Alakoululaisilla koulun käyminen lähikoulussa sekä tiheä lähikouluverkosto mahdollistavat lyhyemmät koulumatkat sekä lisäävät kävelyn ja pyöräilyn todennäköisyyttä koulumatkoilla.

Tutkimuksissa lasten liikkumista edistäviä ympäristön muita ominaisuuksia on todettu olevan yhdyskuntarakenteen tiiviys, pyöräilyä ja jalankulkua suosiva liikennenympäristö, palveluiden ja virkistysalueiden saavutettavuus sekä viherympäristön määrä.

Kansainvälisen vertailun mukaan huoltajat kokevat lasten liikkuesssa yksin suuremmaksi huolenaiheeksi liikenneturvallisuuden kuin sosiaalisen turvallisuuden. Huoltajien yleisiä liikenneturvallisuutta koskevia huolenaiheita ovat autojen ajonopeudet, vilkkaasti liikennöidyn tien tai risteyksen ylittäminen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liian vähäinen huomiointi sekä puutteelliset jalankulun ja pyöräilyn väylät. (Shaw ym. 2015.)

Suomessa huoltajien kokemien ympäristön sosiaalisten pelkojen ja huolenaiheiden (esim. rikoksen uhriksi joutumisen pelko tai törmääminen pelottavasti käyttäytyvään ihmiseen) vaikutus lasten itsenäiseen liikkumiseen on tutkimusten mukaan vähäinen (Turpeinen ym. 2013).

Sosioekonomiset tekijät

Suomessa ja Ruotsissa tehtyjen liikkumistutkimusten mukaan sosioekonominen tausta vaikuttaa lasten liikkumistottumuksiin. Ruotsissa pienemmän tulotason perheiden lapset liikkuvat vähemmän kuin korkeamman tulotason perheiden lapset, ja heillä on myös suurempi riski sairastua elintapasairauksiin. Sosioekonomisesti vahvojen alueiden nuoret myös liikkuvat kouluun aktiivisilla kulkumuodoilla enemmän kuin sosioekonomisesti heikoilla alueilla asuvat nuoret. (Rutberg, Lindqvist & Henriksson, 2023.)

Ruotsissa VTI:n tekemän tutkimuksen mukaan pisimpään yhtä matkaa kohden pyöräilevät lapset, joiden vanhemmat kuuluvat korkeimpaan tulotason neljännekseen, ja jotka asuvat alueilla, joilla asuu paljon hyvätuloisia ja korkeakoulutettuja perheitä. (Rutberg, Lindqvist & Henriksson, 2023). Myös Suomessa Fiksusti kouluun -hankkeessa toteutetun huoltajakyselyn mukaan lapset ja nuoret kulkevat hieman yleisemmin aktiivisesti, jos huoltajalla on vähintään alempi korkeakoulututkinto. (Turunen ym., 2023)

Huoltajien esimerkki, kannustus ja tuki aktiiviseen koulumatkaan

Huoltajilla on suuri rooli lapsen innostamisessa aktiiviseen liikkumiseen ja esimerkin näyttämisessä omilla liikkumisvalinnoillaan. Perheen kanssa vietetty aika, onnistumiset ja kehittyminen aktiivisten kulkumuotojen parissa edesauttavat myöhemmänkin iän aktiivisempaa liikkumista (Thompson ym., 2003). Lasten omilta huoltajiltaan saama positiivinen suhtautuminen ja tuki aktiivisten kulkumuotojen käyttöön on ollut lasten mielestä tärkeää erilaisissa aktiivisen liikkumisen tutkimuksissa (Lindqvist ym., 2019; Panter ym., 2010).

Fiksusti kouluun -ohjelman huoltajakyselyn mukaan lapset, joiden huoltaja itse ilmoitti vähintään yhdeksi pääasialliseksi kulkutavakseen työ- tai opiskelumatkalla

aktiivisen kulkutavan, kulkivat yleisemmin koulumatkansa kävellen tai pyöräillen (Turunen ym., 2023).

Huoltajien asenteet sekä sosiaaliset ja kulttuuriset normit

Koulumatkojen liikkumistottumuksiin vaikuttavat myös huoltajien asenteet sekä yleiset sosiaaliset normit. Lapsen suojeleminen mahdollisilta riskeiltä mielletään nykypäivänä yleisesti hyväksi ja vastuulliseksi vanhemmuudeksi. Tämä voi kuitenkin kääntyä ajatukseksi, että lasten itsenäinen liikkuminen olisi sosiaalisesti paheksuttavaa, minkä myötä myös itsenäistä liikkumista saatetaan rajoittaa. (Forsberg ym., 2020; Tranter, 2006). Lasten itsenäiseen liikkumiseen liittyikin usein huoltajien kokemaa pelkoa sosiaalisesta tuomitsemisesta tai paheksunnasta (Rutberg, Lindqvist & Henriksson, 2023).

Huoltajien huolenaiheet ja sosiaaliset normit vaikuttavat sekä heidän omien kulkutapojensa valintaan että lasten itsenäiseen liikkumiseen. Jos useammat lapset alueella kävelevät tai pyöräilevät kouluun, kokee huoltaja luottavaisemmaksi päästää myös oma lapsi liikkumiaan itsenäisesti. Täten huoltajat käyttävät muita lapsia ja huoltajia viiteryhmänä, johon omaa toimintaa verrataan.

Yhdessä toisten lasten kanssa kulkeminen on huoltajille helpompi sallia kuin yksin kulkeminen. Kavereiden kanssa yhdessä kulkemisen on todettu kannustavan lapsia käyttämään enemmän aktiivisia kulkumuotoja, ja muiden kanssa oleminen on tärkeä osa koulumatkoja (Savolainen ym., 2020).

Kulttuuriset normit vaikuttavat myös lasten koulumatkaliikkumiseen: maahanmuuttajataustaisilla lapsilla pyörän omistaminen on harvinaisempaa, ja kulttuurinen normi, jossa pyöräilyä ei nähdä sopivana tapana liikkua, on vallitseva. Lisäksi jos vanhemmilla ei itsellään ole pyöräilytaitoa, vaikuttaa se myös lasten mahdollisuuksiin oppia pyöräilemään.

Arjen aikatauluihin ja mukavuuteen liittyvät tekijät

Tutkimusten mukaan Suomessa koulupäivän jälkeisillä kotimatkoilla lapset kulkevat erityisesti kävellen hieman useammin kuin aamun matkojaan kouluun. Tämä voi johtua siitä, että aamulla lapsi saa autokyydin vanhemmaltaan, mutta iltapäivällä lapsen päästessä koulusta vanhemmat ovat töissä. Huoltajat voivat myös kokea autolla kuljettamisen helpoimpana ja nopeimpana vaihtoehtona arjen matkaketjujen ja ajansäästön näkökulmasta. Auto saatetaan valita helpottamaan arjen aikatauluja esimerkiksi, jos lapsella on iltapäivällä urheiluharrastuksia. Koulumatkan kulkutavan valintaan ei siis vaikuta pelkästään itse koulumatka, vaan myös ennen ja jälkeen koulua tapahtuvat aktiviteetit. (Forsberg ym. 2020).

Fiksusti kouluun -ohjelman huoltajakyselyn vastausten mukaan lasten ja nuorten yleisimmät syyt kulkea kouluun henkilöauton kyydissä liittyivät huoltajien mukaan yleensä arjen sujuvoittamiseen tai sääolosuhteisiin. Huonoa säätä olivat esimerkiksi teiden liukkaus ja pakkasen. Huoltajat kertoivat vapaamuotoisesti syiksi myös harrastukset, painavat kantamukset, velvoitteen hakea esikoululainen koulusta ja terveydelliset syyt. Henkilöauton kyydissä koulumatkansa kulkevien lasten ja nuorten huoltajista reilu kolmannes ilmoitti lapsen tai nuoren kulkevan henkilöauton kyydissä, koska koulumatka on huoltajan työmatkan varrella. Vain 20 prosenttia vastanneista huoltajista kertoi lapsen tai nuoren henkilöautolla kulkemisen syyksi sen, että kouluun on liian pitkä matka. (Turunen ym., 2023)

Saattoliikenteen itseään ruokkiva kierre

Lasten kouluihin kuljettaminen autolla on hiljalleen yleistynyt Suomessa. Koulujen saattoliikenteen on myös todettu luovan itseään ruokkivan liikenneturvallisuuden uhkan. Jokainen lapsensa autolla kouluun tuova huoltaja lisää autoliikennettä koulun läheisyydessä. Mitä enemmän koulun ympäristössä on liikennettä, sitä vaarallisemmaksi lasten koulumatka koetaan. Koulumatkan koetun vaarallisuuden takia yhä useampi huoltaja kyyditsee lapsensa kouluun autolla, mikä entisestään lisää liikennettä koulun ympäristössä.

Saattoliikenteen aiheuttamaa vaarallisuutta koulun läheisyydessä voidaan kuitenkin vähentää saattoliikennejärjestelyillä. Fiksusti kouluun -ohjelman huoltajakyselyssä koululaisten huoltajat kokivat, että saattoliikenteen jättöpaikka voisi olla jopa 100–249 metrin päässä koululta ja lapset voisivat hyvin kävellä tuon matkan, jotta koulun ympäristöstä saataisiin turvallisempi (Turunen ym., 2023). Saattoliikennejärjestelyjen lisäksi tärkeää olisi saada vaikutettua autolla lastaan kyyditseviin huoltajiin, jotta yhä useampi lapsi kulkisi koulumatkansa omin voimin.

Koulujen kannustus aktiivisiin koulumatkoihin

Koulujen tekemän liikennekasvatuksen tulee kattaa kaikki ne kulkumuodot, joita lapset ja nuoret päivittäisessä liikkumisessaan kohtaavat ja käyttävät. Kouluilla on myös vastuu informoida koulumatkojen liikennejärjestelyihin ja -turvallisuuteen liittyvistä seikoista, kuten pyörien pysäköinnistä ja turvallisista saattojärjestelyistä (Sainio, 2017). Liikenneturvallisuusnäkökulman ohella kouluilla olisi samalla myös mahdollisuus kannustaa oppilaitaan aktiivisten kulkumuotojen käyttöön. Osassa kouluista nuorimpien lasten kouluun pyöräileminen kuitenkin edelleen kielletään tai koulu suosittelee, etteivät lapset kulkisi pyörällä kouluun. Tämä työntää lapsia pois päin aktiivisesta liikkumisesta myös myöhempinä ikävuosina ja voi näin ollen rajata pidempäänkin lasten kulkumuodon valintaa sekä koulu- että vapaa-ajanmatkoilla.

Fiksusti kouluun -ohjelman huoltajakyselyn mukaan huoltajat pitävät tärkeänä, että liikennetaitojen opettamista lisättäisiin kouluissa, ja että koulut kannustaisivat lapsia aktiivisten kulkumuotojen käyttöön esimerkiksi kampanjoiden avulla. Lisäksi huoltajat kokevat, että koulujen, huoltajien ja kaupungin välisen yhteistyön lisääminen koulumatkoihin liittyen olisi tärkeää lasten koulumatkojen kehittämiseksi. (Turunen ym., 2023)

3. Koulumatkat Vantaan alakouluissa



3.1 Koulumatkakyselyn analysoinnin lähtökohdat

Työvaiheessa pureuduttiin syvemmälle Vantaan alakouluissa toteutetun koulumatkakyselyn tuloksiin. Koulumatkakysely toteutettiin osana Markus Rauhasen diplomityötä vuonna 2023. Kyselyyn vastasi yhteensä 1329 Vantaan alakoulun oppilasta, joka vastasi noin 8,3 % Vantaan alakoululaisista.

Tässä työssä laaditut analyysit tehtiin tilastollisin menetelmin hyödyntäen R-ohjelmointiympäristöä ja QGIS-paikkatieto-ohjelmistoa. Aineistosta pyrittiin löytämään yhtäläisyyksiä sekä koulujen välisiä eroja Vantaan alakoulujen oppilaiden koulumatkaliikkumisessa. Lisäksi tutkittiin, löytyykö koulujen välisille eroille koulumatkaliikkumisessa joitakin alueellisia tai sosioekonomisia tekijöitä, jotka voivat vaikuttaa liikkumistottumuksiin ja koulumatkojen kulkumuotojen valintaan kussakin koulussa.

Kyselyyn vastanneiden oppilaiden määrä vaihtelee kouluittain, mikä on huomattava tuloksia tulkitessa. Tarkasteluihin on valittu vain koulut, joista kyselyyn vastasi vähintään 10 oppilasta. On huomioitava, että tulokset eivät välttämättä anna luotettavaa kuvaa koko koulun tilanteesta etenkin niiden koulujen osalta, joissa vastanneiden oppilaiden osuus on ollut alhainen.

Tehtyjen analyysien perusteella valittiin neljä Vantaan alakoulua, joiden osalta pureuduttiin tarkemmin koulumatkaliikkumisen taustalla oleviin syihin. Tarkemmat koulukohtaiset tarkastelut on esitetty luvussa 4.

3.2 Kulkutapaosuudet koulumatkoilla

Kulkutapaosuuksia kouluittain arvioitiin diplomityössä tuotetun kyselyanalyysin perusteella. Kulkutapaosuudet on arvioitu sen perusteella, kuinka usein vastauksen perusteella kulkutapoja on käytetty. Esimerkiksi päivittäin käytetty polkupyörä on arvioitu tarkoittavan 100 % kulkutapaosuutta polkupyörälle. Kahta kulkutapaa 2–3 kertaa viikossa käyttäneiden osalta kulkutapojen käyttö on jaettu puoliksi 50/50. Vastausten taustatietojen perusteella kulkutapaosuudet on laskettu keskiarvoina kouluittain. Vastausten luotettavuutta on arvioitu vastausmäärien perusteella: alle 10 vastaajan kouluja ei ole tarkasteltu.

Kävellen kuljetut koulumatkat

Koulumatkakyselyn tulosten perusteella Vantaan alakouluissa keskimäärin noin puolet koulumatkoista tehdään sulan maan aikaan kävellen. Koulujen välillä on kuitenkin vaihtelua, ja tuloksista nousi esiin kouluja, joissa kävellen tehtyjen koulumatkojen osuus on merkittävästi korkeampi kuin Vantaan alakouluissa keskimäärin. Koulut, joissa kyselyn perusteella kävelyn kulkutapaosuus koulumatkoilla on korkeampi kuin kaikkien koulujen keskiarvo on esitetty viereisessä taulukossa. Tällaisia kouluja ovat esimerkiksi Uomarinteen, Lehtikuusen, Kartanonkosken, Pähkinärinteen, Jokiniemen ja Kivimäen koulut. Talvikaudella kävellen tehtyjen koulumatkojen osuus kasvaa. Oletettavasti kasvu tapahtuu pääosin siirtymänä pyöräilystä.

Koulut, joissa kyselyn perusteella kävelyn kulkutapaosuus koulumatkoilla sulan maan aikaan on korkeampi kuin kaikkien koulujen keskiarvo:



Koulu	Sulan maan aikaan	Talvella	N
Uomarinteen koulu	78 %	72 %	16
Lehtikuusen koulu	76 %	85 %	30
Kartanonkosken koulu	75 %	96 %	15
Pähkinärinteen koulu	72 %	76 %	52
Jokiniemen koulu	70 %	79 %	11
Kivimäen koulu	67 %	79 %	64
Leppäkorven koulu	64 %	93 %	10
Viertolan koulu	57 %	77 %	152
Rajatorpan koulu	55 %	66 %	10
Päiväkummun koulu	54 %	86 %	42
Vantaan kaikkien alakoulujen keskiarvo	50 %	68 %	

Pyörällä kuljetut koulumatkat

Koulumatkakyselyn tulosten perusteella Vantaan alakouluissa keskimäärin noin 30 % koulumatkoista tehdään sulan maan aikaan pyöräillen.

Muutamissa kouluissa pyöräilyn osuus on kuitenkin huomattavasti korkeampi. Esimerkiksi Jokivarren koulussa, Hämeenkylässä ja Kanniston koulussa yli puolet koulumatkoista tehdään kyselyn mukaan pyöräillen.

Talvisin pyörällä tehtävien koulumatkojen osuus Vantaan kouluissa on keskimäärin hyvin pieni, vain noin 2 %. Kyselyn perusteella Hämeenkylässä ja Kanniston kouluissa pyöräilyn osuus pysyy muita kouluja korkeampana myös talvikaudella.

Koulut, joissa kyselyn perusteella pyöräilyn kulkutapaosuus koulumatkoilla sulan maan aikaan on korkeampi kuin kaikkien koulujen keskiarvo:



Koulu	Sulan maan aikaan	Talvella	N
Jokivarren koulu	58 %	1 %	22
Hämeenkylässä koulu	54 %	8 %	73
Kanniston koulu	53 %	10 %	89
Ilolan koulu	40 %	4 %	69
Päiväkummun koulu	40 %	4 %	42
Ruusuvuoren koulu	39 %	2 %	33
Simonkallion koulu	39 %	3 %	58
Kuusikon koulu	39 %	0 %	10
Sotungin koulu	38 %	1 %	38
Veromäen koulu	32 %	5 %	83
Leppäkorven koulu	32 %	2 %	10
Vantaan kaikkien alakoulujen keskiarvo	30 %	2 %	

Auton kyydissä kuljetut koulumatkat

Koulumatkakyselyssä ei kysytty suoraan, kuljetetaanko lapsia autolla kouluun, vaan autolla tehtyjen koulumatkojen osuus on laskettu vähentämällä kaikista matkoista kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus. On siis huomioitava, että esitetty auton kulkutapaosuus on suuntaa antava.

Tulosten perusteella henkilöautolla sulan maan aikaan tehtyjen koulumatkojen osuus on korkeampi kuin Vantaan kouluissa keskimäärin erityisesti Ylästön, Itä-Hakkilan, Ilolan ja Jokivarren kouluissa. Näissä kouluissa myös talvikaudella autolla tehtyjen matkojen osuus on korkeampi kuin Vantaalla keskimäärin.

Koulut, joissa kyselyn perusteella autolla kulkemisen kulkutapaosuus koulumatkoilla sulan maan aikaan on korkeampi kuin kaikkien koulujen keskiarvo:



Koulu	Sulan maan aikaan	Talvella	N
Ylästön koulu	26 %	31 %	11
Rajatorpan koulu	24 %	34 %	10
Kuusikon koulu	21 %	34 %	10
Itä-Hakkilan koulu	21 %	28 %	18
Ilolan koulu	15 %	22 %	69
Jokivarren koulu	14 %	27 %	22
Sotungin koulu	13 %	14 %	38
Kivimäen koulu	12 %	15 %	64
Lehtikuusen koulu	12 %	9 %	30
Vantaan kaikkien alakoulujen keskiarvo	11 %	17 %	

3.3 Syyt olla kävelemättä ja pyöräilemättä koulumatkoilla

Vantaan alakoululaisille tehdyn kyselyn mukaan merkittävimmät syyt olla kävelemättä koulumatkoja Vantaalla olivat sääolosuhteet, matkan pituus, kävelyn hitaus, huoltajan kanssa yhtä matkaa muulla kulkuneuvolla kulkeminen sekä se, että tarvikkeita on raskas kantaa. Reitin vaarallisuus ei korostunut kävellessä matkoilla.

Merkittävimmät syyt olla pyöräilemättä koulumatkoja olivat sääolosuhteet, koulun asettama suositus tai pyöräilykielto, reitin vaarallisuus, huoltajien asenteet tai huoli koskien lapsen pyöräilemistä yksin sekä puutteelliset pyöräpysäköintimahdollisuudet. Pyörällä kulkemisessa korostuu kävelyä enemmän infrastruktuuriin liittyvät tekijät, kuten turvalliset pyöräreitit ja pyöräpysäköinti. Toisaalta reitin vaarallisuuteen ja huoleen lapsen pyöräilemisestä yksin liittyy myös muiden tielläliikkujien oletetut tavat toimia.

Molempien kulkutapojen käytön esteinä näkyvät myös huoltajien asenteet ja mahdolliset omat liikkumistottumukset arjessa, sillä huoltajan kanssa yhtä matkaa kulkeminen muulla kulkumuodolla on saanut paljon vastauksia sekä kävelyn että pyöräilyn osalta.

Kansainvälisen vertailun mukaan huoltajat kokevat lasten liikkuesssa yksin suuremmaksi huolenaiheeksi liikenneturvallisuuden. Huoltajien yleisiä liikenneturvallisuutta koskevia huolenaiheita ovat autojen ajonopeudet, vilkkaasti liikennöidyn tien tai risteyksen ylittäminen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liian vähäinen huomiointi ja puutteelliset jalankulun ja pyöräilyn väylät. (Shaw ym. 2015) Vantaalla alakoululaisille tehdyn kyselyn mukaan noin 12 % vastaajista on valinnut koulumatkan vaarallisuuteen liittyviä syitä tärkeimmiksi syiksi olla kävelemättä tai pyöräilemättä kouluun.

Mitkä syyt vaikuttavat eniten valintaan olla kävelemättä koulumatkoilla? n=1222



Mitkä syyt vaikuttavat eniten valintaan olla kulkematta koulumatkoja pyörällä tai muilla kevyillä kulkuneuvoilla? n=1205



Reitin vaarallisuus

Keskimäärin noin 12 % koululaiskyselyyn vastanneista Vantaan alakoululaisista mainitsi, että reitin vaarallisuus on syy olla kävelemättä tai pyöräilemättä koulumatkoilla. Koulukohtaisesti tarkasteltuna muutamissa Vantaan alakouluissa vastanneiden osuus oli reilusti koko kaupungin keskiarvoa suurempi. Reitin vaarallisuus koroistui syynä olla kävelemättä ja pyöräilemättä kouluun erityisesti Jokivarren, Itä-Hakkilan, Lehtikuusen ja Veromäen koulujen oppilaiden vastauksissa sekä kävelyä että pyöräilyä käsittelevissä kysymyksissä.

Koulu ei suosittele lapsen pyöräilemistä kouluun

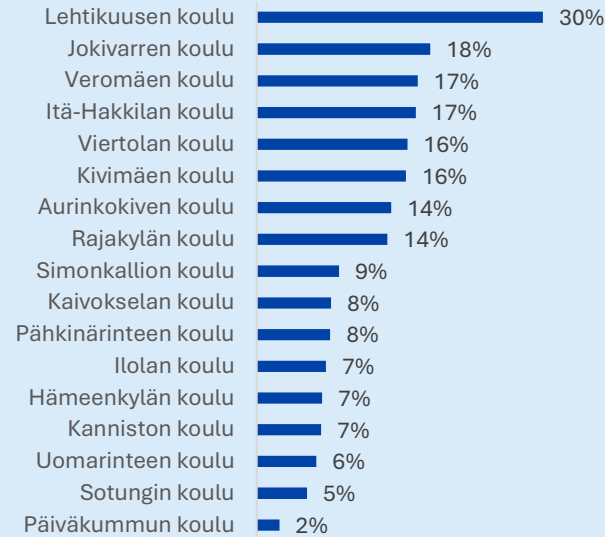
Vantaan kaupungilla ei ole virallista suositusta lasten koulumatkoista, eikä kouluilla ole mahdollisuutta virallisesti kieltää oppilaiden pyöräilemistä kouluun. Vastuu koulumatkan kulkutavan valinnasta on vanhemmilla.

Vantaan alakoululaisille suunnatussa koulumatkakyselyssä yksi eniten mainituista syistä olla pyöräilemättä kouluun oli koulun antama suositus, ettei lapsi pyöräilisi kouluun. Tulos viittaa siihen, että koulut tai yksittäiset opettajat edelleen antavat suosituksia koulumatkapyöräilystä, ja tulosten perusteella suosituksilla on myös vaikutusta oppilaiden liikkumiseen ja kulkumuodon valintaan.

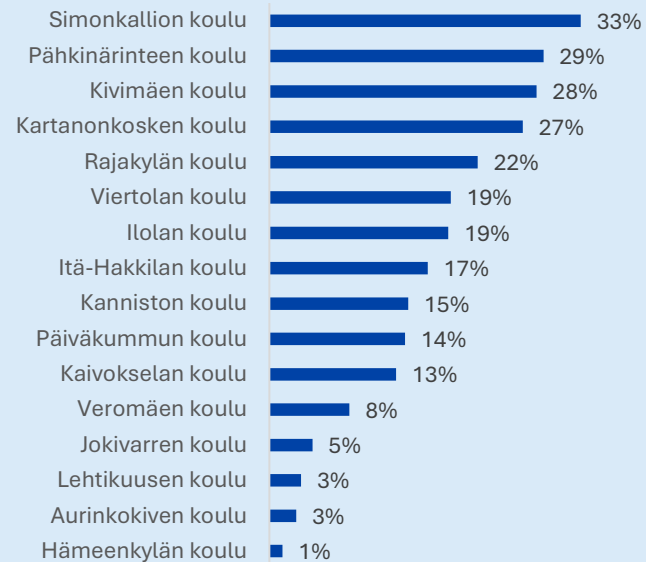
Puutteelliset pysäköinti- ja säilytysmahdollisuudet tai pelko että kulkuneuvo varastetaan

12 % Vantaan alakoulujen koulumatkakyselyyn vastanneista mainitsi merkittävänä syynä olla pyöräilemättä koulumatkoilla pyöräpysäköinnin puutteet tai pelon siitä, että pyörä varastetaan. Muutamissa kouluissa syy korostuu keskiarvoa voimakkaammin, ja toisaalta muutamissa kouluissa syy ei nouse vastauksissa esiin lähes lainkaan.

Reitin vaarallisuus syynä olla kävelemättä kouluun:

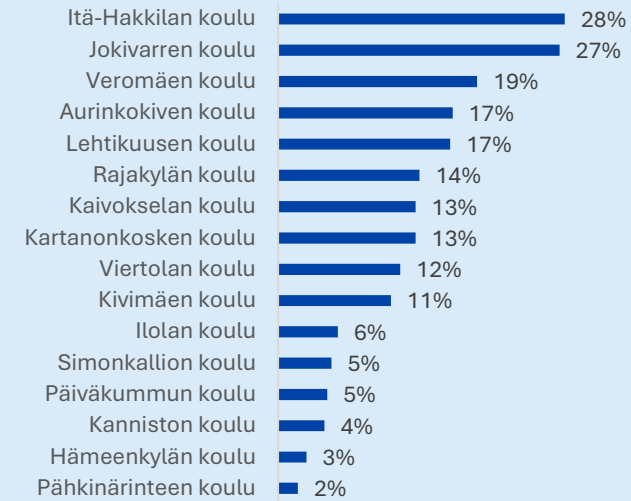


Koulu ei suosittele lapsen pyöräilemistä kouluun syynä olla pyöräilemättä kouluun:

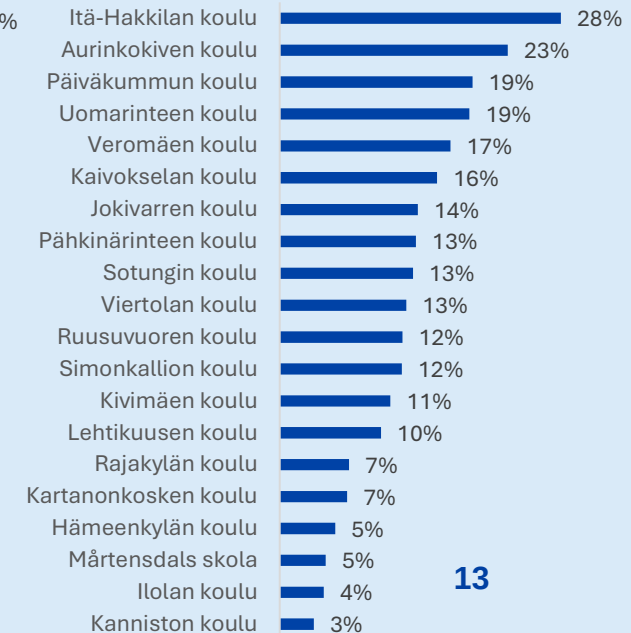


% kuvaa kyselyyn vastanneiden osuutta kunkin koulun oppilaista

Reitin vaarallisuus syynä olla pyöräilemättä kouluun:



Puutteelliset pysäköintimahdollisuudet tai pelko kulkuneuvon varastamisesta syynä olla pyöräilemättä kouluun:

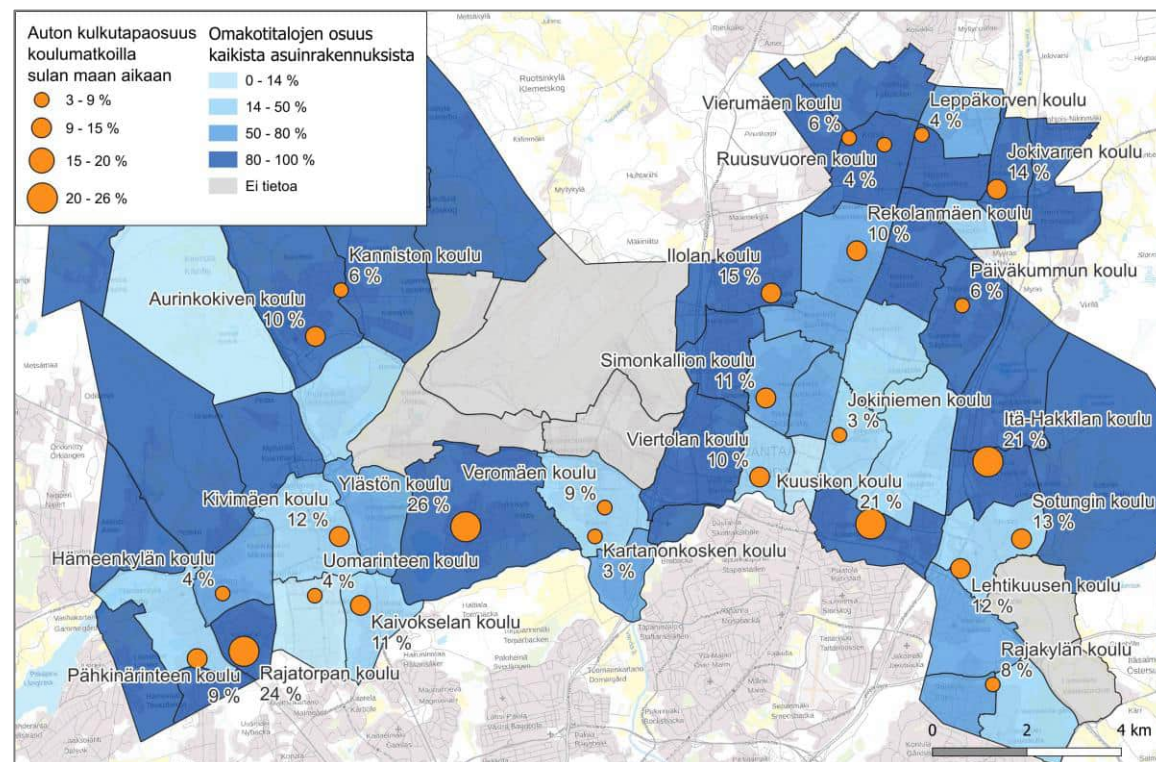
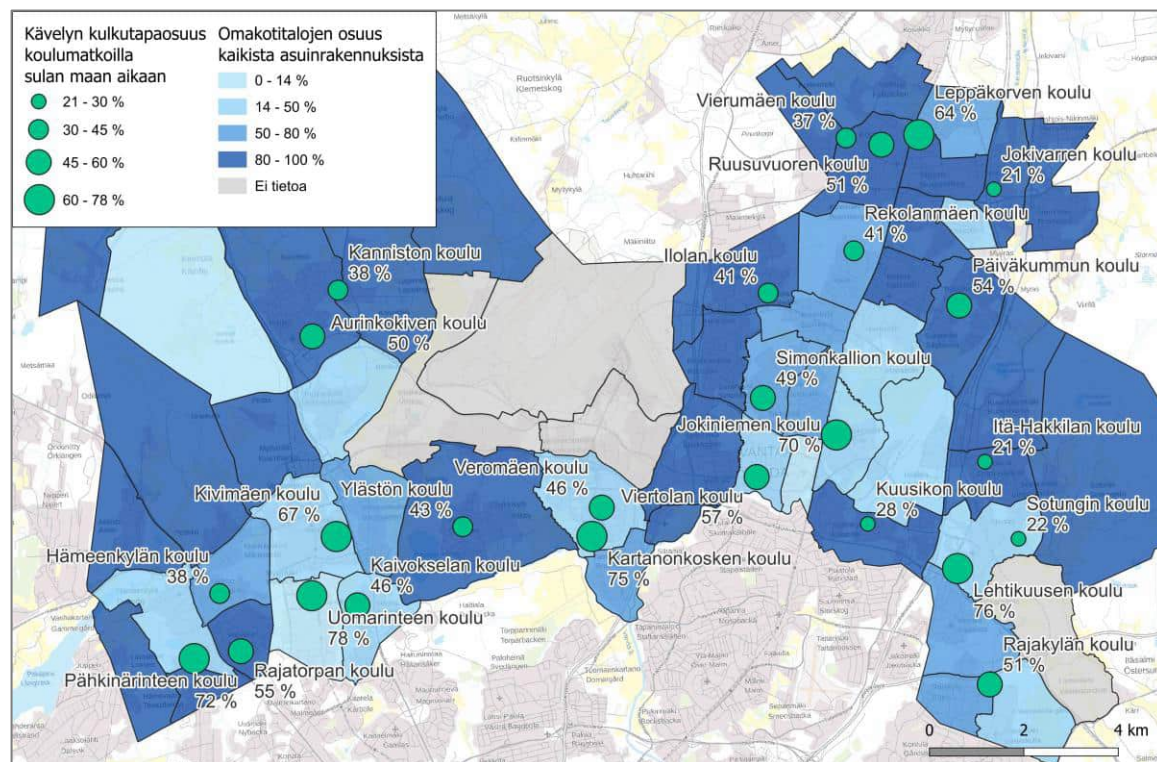


3.4 Alueen maankäytön ja koulumatkaliikkumisen suhde

Koululaiskyselyn vastauksista laskettuja koulumatkojen kulkumuoto-osuuksia tarkasteltiin suhteessa alueen maankäyttöön. Tarkasteltavana alueellisena muuttujana käytettiin omakotitalojen osuutta kaupunginosan kaikista asuinrakennuksista. Omakotitalojen osuus ei suoraan kerro alueen maankäytön sekoittuneisuudesta, mutta se antaa viitteitä maankäytön tiivyydestä, joka on usein yhteydessä maankäytön sekoittuneisuuteen.

Koululaiskyselyn vastausten perusteella tehtiin seuraavia huomioita:

- **Kävelen** tehtyjen koulumatkojen osuus on korkein kouluissa, joilla omakotitalojen osuus asuinrakennuksista on alhainen.
- **Autolla** tehtyjen koulumatkojen osuus on korkein sellaisella alueella, joilla omakotitalojen osuus alueen asuinrakennuksista on korkea.
- **Pyörällä** tehtyjen koulumatkojen osuuden ja alueen omakotitalovaltaisuuden välillä ei vaikuta olevan yhtä selkeää yhteyttä kuin kävelen ja autolla tehdyillä koulumatkoilla.



Kuvat 1. ja 2. Kävelyn ja autoilun kulkutapaosuudet koulumatkoilla sekä omakotitalojen osuus kaupunginosan kaikista asuinrakennuksista. Kartoilla on esitetty koulut, joissa koulumatkakyselyyn on vastannut vähintään 10 vastaajaa.

3.5 Sosioekonomisten tekijöiden ja koulumatkaliikkumisen suhde

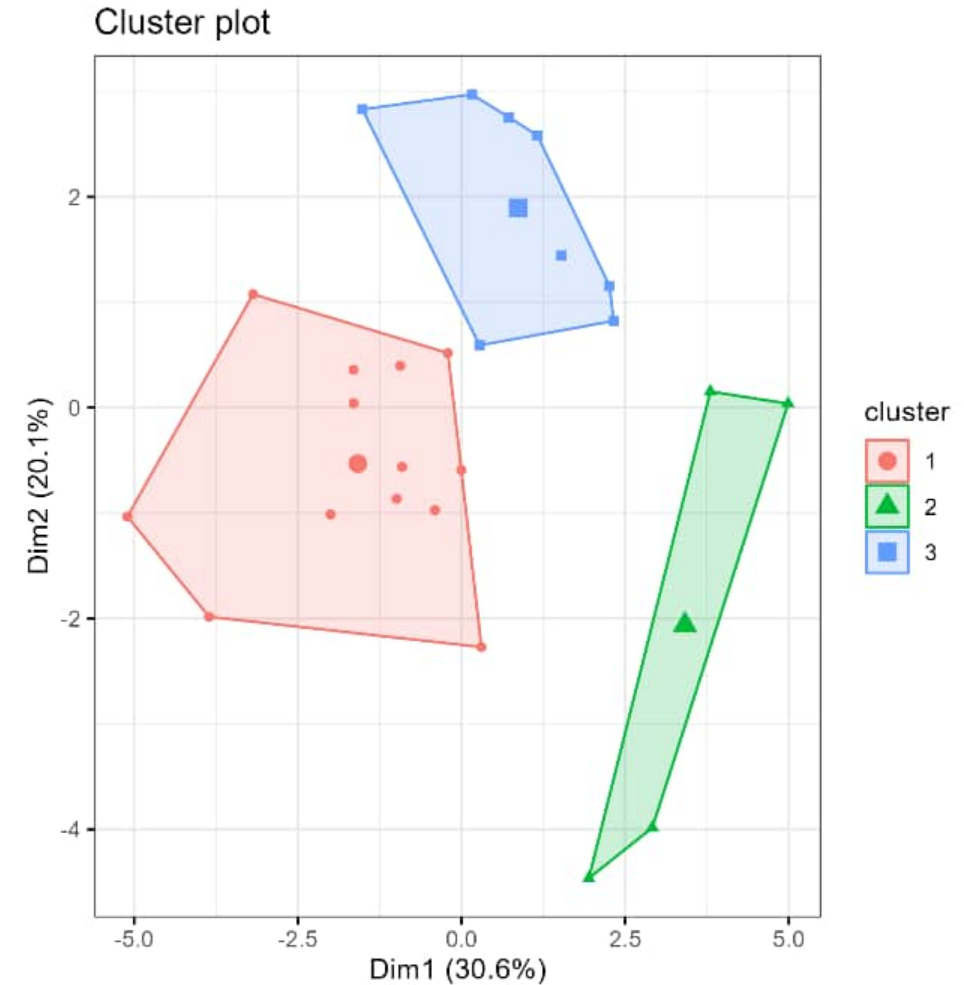
Sosioekonomisten tekijöiden suhdetta koulumatkaliikkumiseen analysoitiin ryhmittelemällä Vantaan alakouluja samantapaisiin luokkiin erilaisten muuttujien avulla. Osa muuttujista perustuu Vantaan kaupungin tilastotietoihin ja osa koulumatkakyselyn tuloksiin.

Tutkitut muuttujat olivat:

- Kotitalouden keskimääräinen rahatulo
- Autottomien kotitalouksien osuus
- Vuokra-asuntojen osuus
- Omakotitalojen osuus
- Työllisten osuus
- S2-oppilaiden osuus
- Auton kulkutapaosuus koulumatkoilla sulan maan aikaan
- Kävelyn kulkutapaosuus koulumatkoilla sulan maan aikaan
- Pyöräilyn kulkutapaosuus koulumatkoilla sulan maan aikaan
- Syy olla kävelemättä koulumatkoilla: Reitin vaarallisuus
- Syy olla kävelemättä koulumatkoilla: Lapsen ei haluta kävelevän yksin
- Syy olla kävelemättä koulumatkoilla: Turvattomuuden tunne
- Syy olla pyöräilemättä koulumatkoilla: Reitin vaarallisuus
- Syy olla pyöräilemättä koulumatkoilla: Lapsen ei haluta kävelevän yksin
- Syy olla pyöräilemättä koulumatkoilla: Turvattomuuden tunne
- Syy olla pyöräilemättä koulumatkoilla: Koulu ei suosittele lapsen pyöräilemistä kouluun

Muuttujien ryhmittely tehtiin klusterointimenetelmällä. Menetelmässä valitaan klustereiden määrä, jaetaan havainnot satunnaisesti klustereihin ja iteroiden siirretään havaintoja klusterista toiseen lukuisia kertoja kunnes klusterin havainnot ovat mahdollisimman lähellä klusterin jäsenistä laskettua keskiarvoa. Koko prosessia, havaintojen satunnaista jakamista ja iterointia, toistetaan lukuisia kertoja, ja tulosjoukosta haetaan yksittäinen paras tulos.

Tarkastelujen muuttujien osalta tunnistettiin kolme erilaista ryhmää (kuva 3.). Ryhmät on kuvattu tarkemmin seuraavalla sivulla.



Kuva 3. Klusteroinnin tulos, jossa asetuksena 100 aloitusta ja 1000 iteraatiota aloitusta kohden.

Klusteroinnin tuloksen analysointi

Klusteroinnin tavoitteena oli ryhmitellä koulut samantapaisiin luokkiin tutkittujen muuttujien perusteella. Tarkastelussa tunnistettiin kolme ryhmää kulkumuoto-osuuksiin jaettuna:

- **Klusteri 1** Korkein **autolla** tehtyjen koulumatkojen osuus sulan maan aikaan
- **Klusteri 2** Korkein **pyöräilyn** osuus koulumatkoilla sulan maan aikaan
- **Klusteri 3** Korkein **kävelen** tehtyjen koulumatkojen osuus sulan maan aikaan

Viereisissä laatikoissa ryhmässä yhdistäviä tekijöitä on verrattu muihin ryhmiin.

Klustereista runsaan autoilun ja runsaan pyöräilyn klusterit ovat toistensa vastakohtat, kun katsotaan kävelyn ja pyöräilyn koettua vaarallisuutta tai turvattomuutta sekä sitä, halutaanko lapsen kulkevan yksin. Eniten pyöräilevässä klusterissa näitä asioita ei koeta ongelmaksi kun taas eniten autoilevassa klusterissa erityisesti pyöräilyn vaarallisuus ja turvattomuus nousevat esille. Korkean kävelyn klusteri jää näissä kysymyksissä kahden muun klusterin väliin.

Useissa muissa kysymyksissä kävelyn ja autoliikenteen klusterit ovat ääripäät ja pyöräilyn klusteri jää näiden väliin. Luontaisesti klusterit edustavat ääripäitä kävelyn ja autoilun suosiossa, mutta ne ovat kaukana toisistaan myös tulotason, autottomien kotitalouksien, vuokra-asuntojen ja omakotitalojen osuuksien määrässä. Klusterissa, jossa kävelyn kulkutapaosuus koulumatkoilla oli korkein kaupunkiympäristö on tiiviimpää, kerrostalojen osuus on korkea, alueella on runsaasti vuokra-asumista, verrattaen vähän autonomistusta ja keskimääräistä matalammat tulot. Autoilun klusterissa tilanne on päinvastainen.

Klusteri 1.



- **Korkein autolla tehtyjen koulumatkojen osuus sulan maan aikaan**
- Korkein omakotitalojen ja matalin vuokra-asuntojen osuus
- Korkein kotitalouksien keskimääräinen rahatulo
- Korkein työllisten osuus
- Turvallisuuteen liittyvät syyt korostuivat kyselyn vastauksissa syinä, miksi lapsi ei pyöräile tai kävele kouluun
- Kouluissa matalin S2-oppilaiden osuus

Klusteri 2.



- **Korkein pyöräilyn osuus koulumatkoilla sulan maan aikaan**
- Korkeampi omakotitalojen osuus kaupunginosan alueella kuin klusterissa 3
- Korkeampi kotitalouksien keskimääräinen rahatulo kuin klusterissa 3 ja matalampi kuin klusterissa 1
- Koulumatkan turvallisuuteen liittyvät tekijät eivät korostuneet kyselyssä syinä olla kävelemättä tai pyöräilemättä koulumatkoilla

Klusteri 3.



- **Korkein kävelen tehtyjen koulumatkojen osuus sulan maan aikaan**
- Korkein vuokra-asuntojen ja matalin omakotitalojen osuus
- Korkein autottomien kotitalouksien osuus
- Matalin kotitalouksien keskimääräinen rahatulo
- Kouluissa korkein S2-oppilaiden osuus

3.6 Koulumatkojen pituus

Työssä laadittiin paikkatietotarkasteluna analyysi Vantaan 1.-9.-luokkalaisten koululaisten koulumatkojen reiteistä hyödyntäen tietoja oppilaiden kotiosoiteista sekä kunkin oppilaan käymästä koulusta. Kullekin oppilaalle määritettiin paikkatietomenetelmin lyhin jalankulun reitti kotoa kouluun. Tarkastelun avulla tunnistettiin kunkin koulun käytetyimmät koulureitit, sekä nähtiin, keskittyvätkö koululaisten reitit samoille reiteille vai hajautuvatko reitit usealle väylälle.

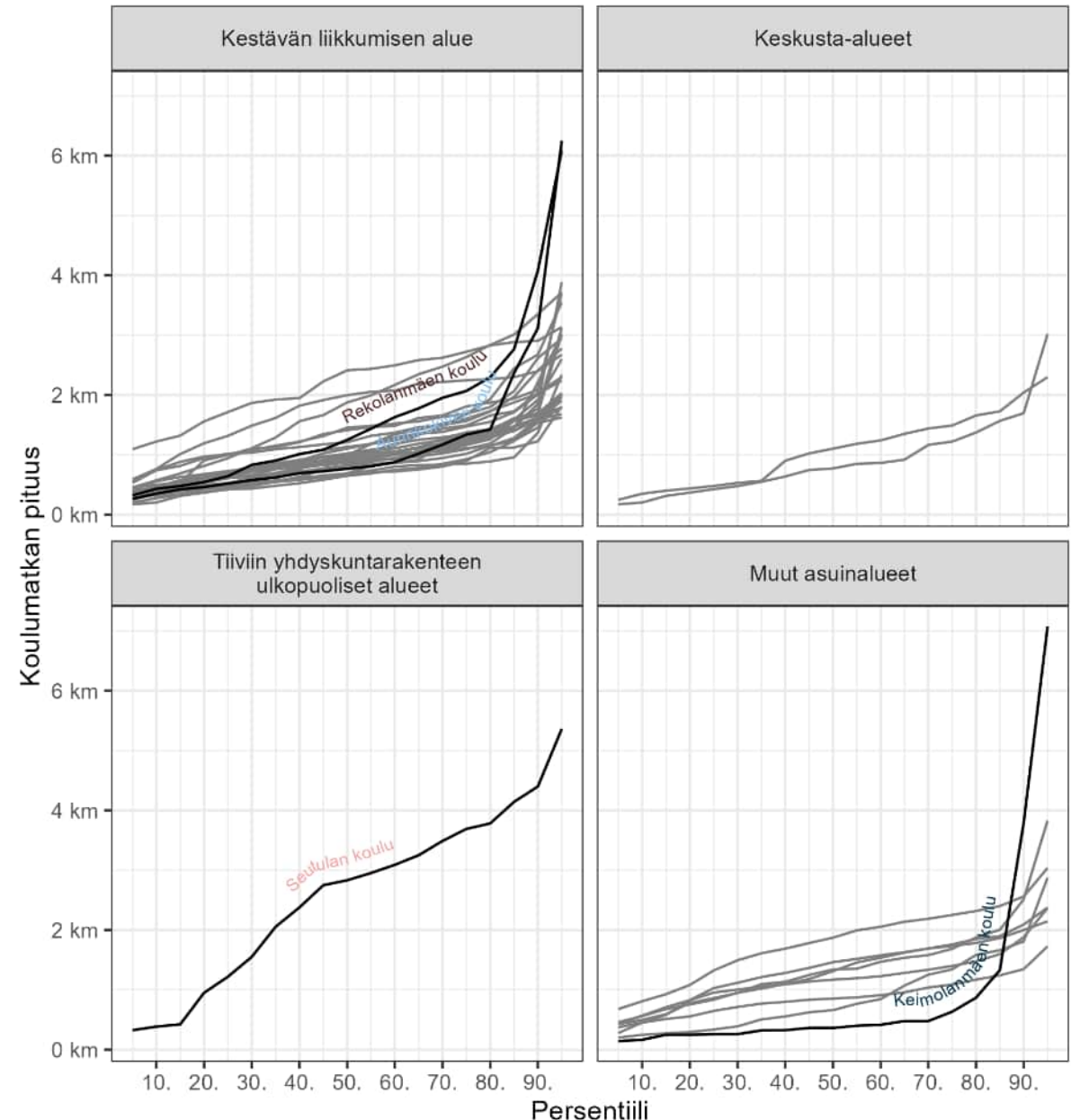
Oppilaiden koulumatkareitityksen avulla arvioitiin myös Vantaan suomenkielisiä kouluja käyvien alakoululaisten koulumatkojen pituutta.

Vantaan alakoululaisten koulumatkojen pituudet:

51 % **37 %** **95 %**
alle 1 km 1–2 km alle 3 km

Koulumatkojen pituutta on tarkasteltu [Vantaan liikennepoliittisen ohjelman](#) liikkumisalueittain.

- Kestävän liikkumisen alueella, jossa kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö ovat todellinen vaihtoehto henkilöautolle, koulumatkojen pituudet ovat samankaltaisia kaikissa alueelle sijoittuvissa kouluissa lukuun ottamatta ruotsinkielisiä ja kansainvälisiä kouluja. Lisäksi Rekolanmäen ja Aurinkokiven kouluissa on jonkin verran yli 5 km pituisia koulumatkoja.
- Muilla asuinalueilla, jotka ovat pääsääntöisesti pientaloalueita, erityisesti Keimolanmäen koulussa on muita alueen kouluja enemmän lyhyempiä matkoja, mutta myös muutamia huomattavasti pidempiä koulumatkoja.



Kuva 4. Vantaan alakoulujen oppilaiden koulumatkojen pituuksien jakautuminen Vantaan liikkumisalueille.

4. Koulukohtaiset tarkastelut



4.1 Valitut koulut

Työssä laadittujen tarkastelujen pohjalta valittiin neljä koulua, joiden osalta koulumatkaliikkumisen syihin pureuduttiin syvemmin. Jatkotarkasteluun pyrittiin valitsemaan mahdollisimman monipuolinen joukko kouluja. Valinnassa painotettiin koulujen sijaintia hieman erityyppisissä ympäristöissä sekä huomioiden kyselyssä esille nousseita erilaisia syitä koulumatkaliikkumisen taustalla. Valittujen koulujen vastauksissa korostuivat muun muassa korkea auton kulkutapaosuus, korkea kävelyn osuus, reitin vaarallisuus, puutteet pyöräpysäköinnissä tai koulun antama suositus siitä, ettei lapsi pyöräilisi kouluun. Valitut koulut olivat:

- Itä-Hakkilan koulu (1.–4. luokat, n. 420 oppilasta)
- Pähkinärinteen koulu (1.–6. luokat, n. 400 oppilasta)
- Kivimäen koulu (1.–6. luokat, n. 400 oppilasta)
- Lehtikuusen koulu (1.–9. luokat, n. 1000 oppilasta)

Valituissa kouluissa toteutettiin koululaisten huoltajille suunnatut ryhmäkeskustelut ja koulun ympäristön tarkempi tarkastelu. Ryhmäkeskustelujen osalta kutsuviesti toimitettiin kouluihin vanhempainyhdistysten kautta, sekä joissakin kouluissa se jaettiin myös Wilma-viestinä. Keskustelu saatiin lopulta järjestettyä vain kahden koulun osalta: Itä-Hakkilan koulussa ja Pähkinärinteen koulussa. Keskusteluihin osallistui yhteensä 7 huoltajaa. Keskusteluihin osallistuneet olivat pääsääntöisesti 1.- ja 2.-luokkalaisten huoltajia.

Kahdessa koulussa, Kivimäen koulussa ja Lehtikuusen koulussa, keskusteluun ei ilmoittautunut yhtäkään huoltajaa. Näiden koulujen osalta järjestettiin sen sijaan erilliset etähaastattelut koulun rehtoreille tai vararehtoreille.

Valittujen koulujen ympäristöjä tarkasteltiin yksityiskohtaisemmin maastokäyntien avulla. Tavoitteena oli tunnistaa, mitkä tekijät koulujen lähiympäristössä vaikuttavat positiivisesti tai negatiivisesti aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen. Maastokäynnit suoritettiin toukokuussa 2024 pääsääntöisesti aamuaikaan, jolloin pystyttiin havainnoimaan oppilaiden saapumista kouluun eri kulkumuodoilla.

4.2 Huoltajien ja rehtorien näkemyksiä koulumatkaliikkumisesta

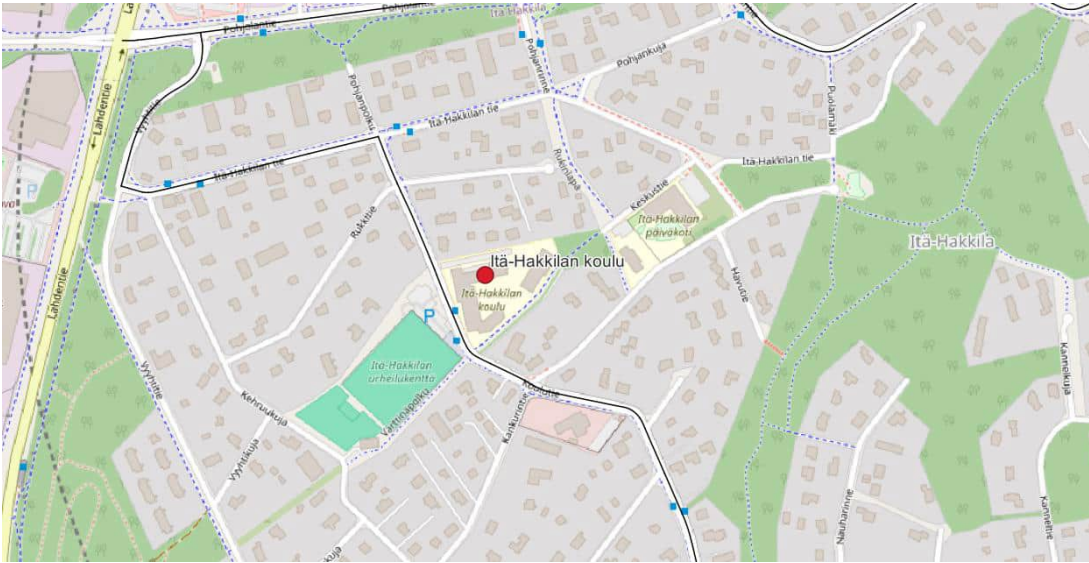
Ryhmäkeskustelujen ja rehtorien kanssa käytyjen keskustelujen avulla syvennettiin ymmärrystä liikkumisvalintoihin vaikuttavista tekijöistä. Lisäksi huoltajien kanssa käydyissä ryhmäkeskusteluissa esiteltiin erilaisia liikkumisen ohjauksen keinoja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi koulumatkoilla, ja pyydettiin vanhemmilta niihin näkemyksiä. Tällä haluttiin selvittää, millaiset keinot vanhemmat kokevat kiinnostaviksi ja kannustaviksi sekä onko näillä eroja eri alueilla.

Ryhmäkeskusteluissa esille nousseista tekijöistä on muodostettu kiteytys, joka on esitetty tämän luvun lopussa sivulla 22.

Yhteenveto huoltajien ryhmäkeskusteluista kouluittain

Itä-Hakkilan koulu sijaitsee pientalovaltaisella alueella ja koulussa on aktiivinen vanhempainyhdistys. Keskusteluun osallistuneiden huoltajien lapset liikkuvat pääsääntöisesti aktiivisesti koulumatkat, mutta lapsilta usein myös kysytään haluavatko he autokyydin kouluun. Koulussa on edelleen opettajia, jotka kieltävät 1. -luokkalaisten pyöräilyn kouluun, vaikka koulu ei tätä rehtorin toimesta suosittele. Tämä on aiheuttanut epäselvyyttä pelisäännöissä huoltajien keskuudessa. Myös oppilaat itse haluavat noudattaa opettajan antamia sääntöjä.

Itä-Hakkilan koulun keskusteluissa nousi esille erityisesti laadukkaan pyöräpysäköinnin tärkeys ja saattoliikenteen järjestelyt sekä ohjeistusten noudattaminen huoltajien keskuudessa. Alueen ajoneuvoliikenteen yhteys, toiminnalliselta luokaltaan kokoojakatu, kulkee aivan koulun edustalla. Koulun edestä kulkee myös suhteellisen vilkas bussiliikenne. Saattoliikenne koetaan isoksi haasteeksi koululla. Vanhempainyhdistys järjestää aktiivisesti valvontaa huomioliivit päällä ja samalla huomauttaa muita huoltajia saattoliikenteen säännöistä. Erityisesti vanhempainyhdistys on asiassa hyvin aktiivinen ja vanhemmat kokevat, että asia vaatii jatkuvaa huomiota.



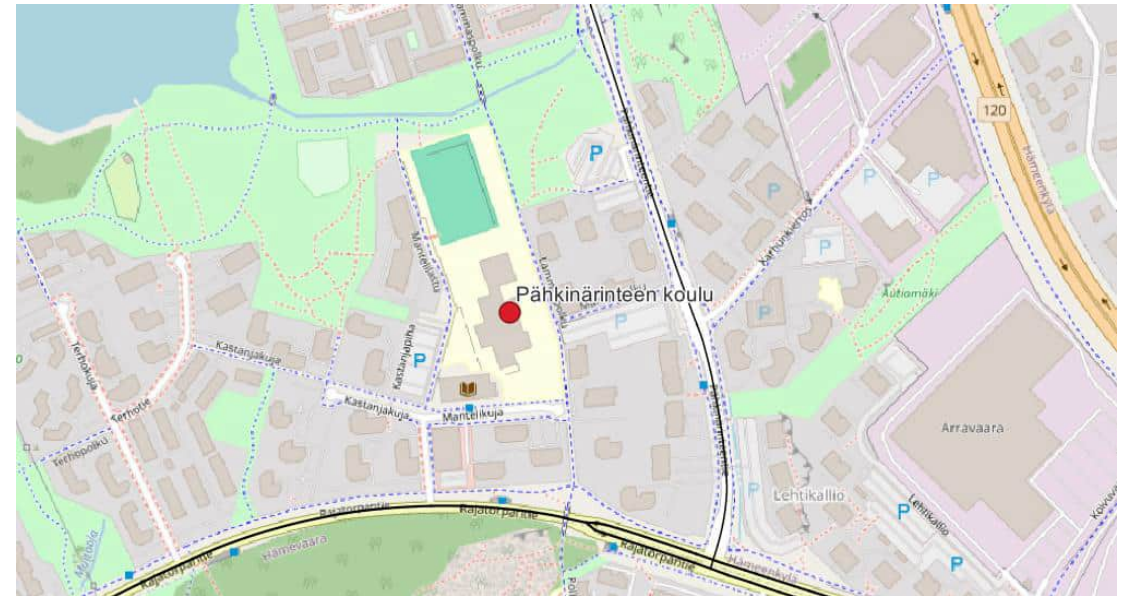
Kuva 5. Itä-Hakkilan koulun sijoittuminen.

Itä-Hakkilan koulussa on järjestetty kilpailuja, joissa kerätään pisteitä koulumatkaliikumisesta. Nämä ovat painottuneet syksyyn ja keväällä ei ole järjestetty vastaavaa. Leikkimieliset kilpailut ovat olleet pidettyjä. Pyöräilevä koulubussi herätti huoltajien keskuudessa innostusta ja aktiivinen vanhempainyhdistys pystyi tällaisen järjestämään. Pyöräilymerkin suorittamista kouluissa pidettiin myös hyvänä ajatuksena, sillä vanhemmilla on tietoa, että koulussa on alemman luokan oppilaita, joilla ei ole pyöräilytaitoa. Yleisesti vanhemmat olivat sitä mieltä, että olisi hienoa, jos koulussa järjestettäisiin enemmän liikennekasvatusta.

Pähkinärinteen koulu sijaitsee kerrostalovaltaisella, suhteellisen tiiviisti rakennetulla alueella. Koulun vieressä on useita kerrostaloja ja monet oppilaista kävelevät kouluun. Oppilaaksiottoalue on kuitenkin laaja ja osa oppilaista asuu hieman kauempana viereisillä asuinalueilla. Huoltajien mukaan koulu on antanut suosituksen, että 1.- ja 2.-luokkalaisten ei pitäisi lähtä koulusta pyörällä. Koululla yhtenä haasteena on ilkeä. Tästä syystä myöskään skeiteillä tai skuteilla ei saa kulkea kouluun, sillä niille ei ole turvallista säilytyspaikkaa ja luokkatiloihin niitä ei saada mahtumaan.

Pähkinärinteen koulun keskusteluissa nousi vahvasti esille alueen varallisuus ja mahdollisuus omistaa polkupyörä. Ongelmana ei ole pelkästään pyörän omistaminen, vaan myös pyöräilytaito, joka ei kehity lapsilla, joilla ei ole omaa pyörää. Koulun tarvittaisiin yhteisiä pyöriä, mutta haasteena on säilytystilan puute. Vanhemmat ovat toivoneet ainakin kypäriä kerättävän koululle lainattavaksi. Vanhemmat kokevat, että pyöräilytaitoa olisi hyvä opetella koulussa. Tämä tasaisi eroja oppilaiden välillä ja mahdollistaisi retket pyörällä luokan kesken.

Pähkinärinteen koulun keskustelussa vanhemmat pitivät infopakettia vanhemmille turvallisista reiteistä ja saattoliikennejärjestelyistä hyvänä ideana. Myös pyöräilymerkin suorittamista pidettiin hyvänä, erityisesti jos koululle saataisiin jatkossa lainapyöriä. Leikkimieliset kilpailut ylipäänsä olivat ryhmän mielestä hyvä idea joko kävellen tai pyöräillen tehdyistä matkoista. Pyöräilyopetusta vanhemmille toivottiin jatkossa myös Pähkinärinteen alueelle.



Kuva 6. Pähkinärinteen koulun sijoittuminen.

Ryhmäkeskustelujen kiteytys:



Koulumatkaliikkumiseen **TUO ARVOA**

- Omatoimisuus ja pärjääminen
- Sosiaalisuus ja kavereiden kanssa yhdessä kulkeminen
- Liikunta, raikas ilma, terveys
- Ekologisuus
- Arjen helpottaminen ja riippumattomuus aikatauluista
- Yhdenvertaisuus: lainapyörät koululla
- Vanhempainyhdistyksen aktiivisuus
- Rehtorin tuki ja kannustava asenne
- Pelisäännöt: saattoliikennejärjestelyt ja pyöräilyn salliminen kaiken ikäisille
- Perusasiat kunnossa: turvallinen pyöräpysäköinti ja kypärän säilytys koululla



Koulumatkaliikkumiseen **LUO ESTEITÄ**

- Sääolot ja lapsen mukavuus, kuten sade sekä talven kylmyys, pimeys ja lumi
- Koulun pyöräilykielto ja epäselvyys ohjeistuksessa
- Harrastukset ja ajankäyttö
- Harrastusvälineiden kuljettaminen
- Lapsen valinnan mahdollisuus: haluaako kyydin autolla vai haluaako kulkea itsenäisesti
- Puutteet infrastruktuurissa, kuten puuttuvat jalankulku- ja pyöräilytiet osalla koulumatkaa tai puutteet pyöräpysäköinnissä
- Autojen saattoliikenne koulun ympäristössä luo vaarallisuutta
- Vaaralliset tienylitykset: osin aiheutuu saattoliikenteestä ja huoltajien kiireestä jatkaa nopeasti omaa matkaa
- Pyöränomistus ja puutteelliset pyöräilytaidot

4.3 Koulujen ympäristöt

Neljän Vantaan alakoulun ympäristöä tarkasteltiin yksityiskohtaisemmin maastokäyntien avulla. Tavoitteena oli peilata koulumatkakyselyssä ja huoltajien keskusteluissa esiin nousseita tekijöitä koulujen lähiympäristöissä ja tonteilla tehtyihin havaintoihin. Tavoitteena oli tunnistaa, mitkä tekijät koulujen lähiympäristössä vaikuttavat positiivisesti tai negatiivisesti aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen. Maastokäynnit suoritettiin toukokuussa 2024 pääsääntöisesti aamuaikaan, jolloin pystyttiin havainnoimaan oppilaiden saapumista kouluun eri kulkumuodoilla.

Maastokäynneillä nousi esiin sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia, jotka todennäköisesti vaikuttavat aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen ja koulumatkojen koettuun turvallisuuteen. Koulujen läheisyydessä kulkeva autoliikenne määrittelee hyvin paljon sitä, kuinka turvalliselta koulun ympäristö tuntuu. Tässä oli eroja eri koulujen välillä. Kahdessa koulussa koulujen ympäristö oli hyvin rauhallinen, sillä kouluja ympäröi jalankulun ja pyöräilyn vehreät raitit ja autoliikenteen yhteydet kulkivat etäämmällä koulun piha-alueesta.

Vaikka autoliikenteen reitit kulkevat etäämmällä koulusta ja koulun ympäristö on rauhallinen, joutuu osa oppilaista silti ylittämään vilkkaita risteyksiä tai kulkemaan kouluun reittiä, jossa on puutteelliset jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt. Turvalliset jalankulun reitit koulun piha-alueelle eivät myöskään aina kulje suorinta reittiä ja tämä houkuttelee oppilaita oikaisemaan autotien kautta. Erityisesti pimeään vuoden aikaan tämä voi luoda turvattomuuden tuntua koulumatkaan.

Sääolot nousevat kyselyissä tyypillisesti yhdeksi merkittävimmistä syistä tuoda lasta kouluun autolla. Maastohavaintojen perusteella myös aurinkoisena ja lämpimänä toukokuun aamuna oppilaita tuodaan kouluun autolla.

Maastohavaintojen perusteella osa auton ratissa olevista vanhemmista unohtaa havainnoida muita kouluun saapuvia lapsia lähtiessään saattopaikalta. Saattopaikalta myös lähdetään kiireessä, verrattuna sinne saapumiseen.

Maastohavaintojen yhteenveto:



Positiiviset vaikutukset aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen

- Koulu sijaitsee keskellä asutusta ja maankäyttö koulun läheisyydessä on tiivistä ja kerrostalopainotteista. Oppilaiden koulumatkat ovat lyhyitä kaikista suunnista.
- Koululle kulkee eri suunnista autoliikenteestä eroteltuja viihtyisiä jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä. Reitit risteävät mahdollisimman vähän autoliikenteen kanssa.
- Saattoliikennepaikka ja henkilökunnan pysäköintialue sijaitsevat kauempana oppilaiden sisäänkäynneistä tai kokonaan eri puolella koulua. Koululle johtavat kävelyn ja pyöräliikenteen reitit eivät risteä pysäköinti- ja saattoliikennealueen kanssa.
- Pyöräpysäköintipaikkoja on riittävästi, ja ne sijaitsevat hyvässä sijainnissa koulun pihan puolella, lähellä sisäänkäyntejä. Pyöräpysäköintipaikat mahdollistavat runkolukituksen.



Negatiiviset vaikutukset aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen

- Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit eivät jatku jäsenneilysti katuverkolta koulun alueelle. Koululaisten reittejä ei ole priorisoitu muihin kulkumuotoihin nähden.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit koululle risteävät koulun ympäristössä autoliikenteen kanssa, joka koostuu erityisesti aamuisin myös saattoliikenteestä.
- Saattoliikennejärjestelyt ovat sekavat ja jäsentymättömät.
- Henkilökunnan pysäköintipaikat sijaitsevat lähellä sisäänkäyntejä. Henkilökunnan pysäköinti myös kielletyillä alueilla mahdollistetaan.
- Huoltoliikenne kulkee koulun piha-alueen kautta tai risteää koululaisten reittien kanssa koulun piha-alueella.
- Pyöräpysäköintipaikkoja on liian vähän, ne ovat huonokuntoisia ja epäjärjestyksessä, tai ne sijaitsevat väärissä paikoissa.

5. Yhteenveto



5.1 Koulun ympäristön merkitys

Tarkasteluissa havaittiin, että kävelen tehtyjen koulumatkojen osuus on korkein kouluissa, joilla omakotitalojen osuus asuinrakennuksista on alhainen. Monet näistä kouluista sijaitsevat alueilla, missä maankäyttö on tiivistä. Lisäksi tunnistettiin muutamia kouluja, jotka eivät sijaitse kaikista tiiviimmin rakennetuilla alueilla, mutta kävelyn kulkutapaosuus koulumatkoilla on silti korkea. Nämä koulut sijaitsevat keskellä asuinalueita, ja koulumatkat on mahdollista kulkea eri suunnista pääosin autoliikenteestä eroteltuja kävely- ja pyöräreittejä pitkin.

Tarkastelun perusteella autolla tehtyjen koulumatkojen osuus on vastaavasti korkein sellaisilla alueilla, joilla omakotitalojen osuus alueen asuinrakennuksista on korkea. Pyörällä tehtyjen koulumatkojen osuuden ja alueen omakotitalovaltaisuuden välillä ei sen sijaan vaikuta olevan yhtä selkeää yhteyttä kuin kävelen ja autolla tehtyjen koulumatkojen osalta.

Reitin vaarallisuus koetaan kansainvälisten tutkimusten mukaan yhtenä suurimmista esteistä aktiivisille koulumatkoille. Vantaalla reitin vaarallisuus korostui syynä olla kävelemättä tai pyöräilemättä ainakin muutamissa kouluissa, joiden ympäristössä havaittiin tai tiedettiin olevan paljon autoliikennettä. Maastokäynneillä havaittiin muun muassa erään koulun piha-alueella paljon sinne kuulumatonta autoliikennettä ja toisen koulun edustalla kulkeva suhteellisen vilkas autoliikenteen yhteys. Kyseiselle koululle kulkee raittimaiset turvalliset yhteydet, mutta suuri osa oppilaista joutuu ylittämään koulun edustan vilkkaan autotien päästäkseen koulun pihalle. Toisaalta autoliikenteen vilkkauteen vaikutti havaintojen perusteella hyvin paljon koulun saattoliikenne.

Aktiivisen koulumatkaliikkumisen edellytyksenä ovat lyhyet koulumatkat sekä jalankulkua ja pyöräilyä tukeva liikenneympäristö. Ilman toimivaa ja turvallista infrastruktuuria kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavista toimenpiteistä ei ole juurikaan hyötyä. Maastokäyntien havaintojen perusteella pääsääntöisesti kouluille johtaa turvallisia jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä, mutta siinä, miten reitit koulun tontin ja katualueen välillä sekä koulun välittömästi läheisyydessä on järjestetty, on

koulukohtaisia eroja. **Havaintojen perusteella koulujen lähiympäristöjen ja koulujen tonttien suunnittelu kävelyä ja pyöräilyä tukeviksi ympäristöiksi vaatii nykyistä vahvempaa yhteistyötä kaupunkiympäristön toimialan, kaupungin tilapalvelujen ja koulujen välillä.**

5.2 Koulumatkojen kulkutavat ja valinnat

Työssä laaditun koulumatkojen reititystiedon perusteella Vantaan suomenkielisissä alakouluissa suurin osa oppilaiden koulumatkoista olisi pituuden puolesta mahdollista taittaa kävelen tai pyöräillen. Suomenkielisten alakoulujen oppilaiden koulumatkoista 51 % on alle 1 kilometrin mittaisia ja noin 37 % 1–2 kilometrin mittaisia. Noin 88 % alakoululaisten koulumatkoista on siten alle 2 km mittaisia. Alle 3 km koulumatkoja on 95 % kaikista alakoululaisten koulumatkoista.

Päätöksen nuorimpien oppilaiden koulumatkan kulkutavasta tekee useimmiten huoltaja, jolloin huoltajien asenteilla ja näkemyksillä koulumatkan turvallisuudesta ja lapsen kyvystä itsenäiseen liikkumiseen on vaikutusta koulumatkaliikkumiseen. Toisaalta yleisenä syynä lapsen kuljettamiseen kouluun autolla todettiin hankkeen aikaisissa keskusteluissa olevan myös mukavuus- ja aikataulutekijät: lapsen kyyditseminen kouluun autolla oman työmatkan yhteydessä koettiin arjen sujuvuutta helpottavana tekijänä, ja usein myös lapselle tarjotaan autokyytiä vaihtoehtona kävelyllä ja pyöräilyllä. Taustalla on myös huoltajien hyvää tarkoittavat yritykset helpottaa lastensa koulumatkan kulkemista kuljettamalla heidät autolla kouluun.

Hankkeen aikana käydyissä keskusteluissa nousi esille, että nuorimpia oppilaita kuljetetaan autolla erityisesti silloin, kun sää on huono, tai koulun jälkeen on kiire lapsen harrastuksiin. Keskusteluissa nousi esille esimerkkejä perheistä, joissa lapsi ei huoltajien päätöksestä saa kyytiä kuin puoleen väliin koulumatkaa, jolloin autokyydin saaminen ei ole enää niin houkuttelevaa.

Hankkeen aikaisissa keskusteluissa nousi esille, että välttämättä kulkutavan valinnasta ei tarvitse käydä keskustelua kotona, vaan lapsi valitsee mielellään aktiivisen kulkutavan erityisesti, jos kaveri kulkee samaa matkaa kouluun. Sosiaalisuus ja kavereiden kanssa yhdessä kulkeminen onkin yksi tärkeä, itsenäiseen liikkumiseen liittyvä näkökulma. Vanhemmat olivat lisäksi sitä mieltä, että itsenäinen liikkuminen opettaa lapsille omatoimisuutta. Toisaalta keskusteluissa nostettiin esille, että koulureitin turvallisuus on vanhemmilla usein mielessä.

Huoltajien asenteisiin ja perheen arjen aikatauluihin liittyviin tekijöihin kaupungin voi olla vaikea vaikuttaa. Kaupunki ja koulut voivat kuitenkin parantaa koulujen lähiympäristöjen turvallisuutta liikennettä rauhoittamalla ja selkeillä saattoliikennejärjestelyillä, sekä toteuttaa aktiivista ja kannustavaa viestintää kävellen ja pyöräillen tehtävien koulumatkojen lisäämiseksi.

5.3 Koulujen rooli aktiivisessa koulumatkaliikumisessa

Vantaan kaupungilla ei ole suositusta lasten koulumatkoista, eikä kouluilla ole mahdollisuutta virallisesti kieltää oppilaiden pyöräilemistä kouluun. Siitä huolimatta Vantaan alakoululaisille suunnatussa koulumatkakyselyssä yksi eniten mainituista syistä olla pyöräilemättä kouluun oli koulun antama suositus, ettei lapsi pyöräilisi kouluun. Asia nousi esille myös huoltajien kanssa käydyissä ryhmäkeskusteluissa ja rehtoreiden haastatteluissa: osa kouluista tai koulujen yksittäisistä opettajista antavat suosituksia koulumatkapyöräilystä. Tarkastelun perusteella suosituksilla on vaikutusta oppilaiden liikkumiseen ja kulkumuodon valintaan.

Hankkeen aikana toteutetuissa keskusteluissa havaittiin, että koulut ovat yleisesti kävely- ja pyöräilymyönteisiä, mutta aktiivisiin koulumatkoihin kannustaminen ei juuri näy koulujen viestinnässä tai oppilaille järjestettävissä aktiviteeteissa. Vanhemmille suunnatussa viestinnässä keskitytään hyvin paljon saattoliikenteeseen ja sen ohjeistamiseen. Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavat aktiviteetit kouluilla ovat yksittäisten opettajien aktiivisuuden varassa.

Huoltajien ja rehtorien haastatteluissa kävi ilmi, että kaikki alakoulujen

oppilaat eivät omista polkupyörää eikä välttämättä osaa pyöräillä. Usein taustalla ovat sosioekonomiset syyt tai se, ettei pyöräilyyn ole saatu opetusta ja kannustusta kotoa. Huoltajien mukaan pyörän puute on esteenä sille, että luokka voisi esimerkiksi tehdä pyöräretken koulupäivän aikana, jos kaikki oppilaat eivät voi retkelle osallistua. Järjestämällä pyöräilyopetusta ja pyöräretkiä sekä hankkimalla koululle lainapyöriä kouluilla on mahdollisuus tasata oppilaiden välisiä eroja pyöräilytaidossa ja itsenäisessä liikkumisessa.

Haastatteluissa havaittiin, että eri alueilla sijaitsevista kouluista vanhemmat kokivat kiinnostaviksi hieman erilaiset koulumatkaliikkuksen liittyvät kampanjat ja muut liikkumisen ohjauksen toimenpiteet. Koulussa, jossa vanhempainyhdistys oli hyvin aktiivinen, innostuttiin kävelevästä ja pyöräilevästä koulubussista, joka edellyttää vanhemmilta osallistumista ja aktiivisuutta. Toisessa koulussa taas painotettiin lainapyörien hankkimista ja koulun roolia pyöräilyopetuksen järjestäjänä, jolla mahdollistetaan koulupäivän aikaiset aktiviteetit pyörällä. Molemmista kouluista leikkimieliset kilpailut saivat kannatusta ja niiden on todettu olevan pidettyjä oppilaiden keskuudessa. Kullekin koululle parhaiten soveltuvien liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden valinnassa onkin hyvä huomioida ainakin koulun huoltajien ja vanhempainyhdistyksen aktiivisuus sekä alueen sosioekonominen rakenne, joka voi heijastua oppilaiden pyörän omistukseen ja pyöräilytaitoon.

Hankkeessa käytyjen keskustelujen pohjalta muodostui vahva käsitys siitä, että koulujen rehtorit ovat avainasemassa uusien toimintatapojen jalkauttamisessa kouluun sekä huoltajien suuntaan tapahtuvassa, koulun suosituksia ja periaatteita koskevassa viestinnässä. Rehtorit tulee saada sitoutumaan aktiivisten koulumatkojen edistämiseen sekä pyöräilytaitojen ottamiseen osaksi opetusta. On rehtorien tehtävä yhdessä muun henkilökunnan kanssa suunnitella ja ohjeistaa, miten toimenpiteet otetaan osaksi koulun arkea. Todennäköisimmin huoltajien asenteisiin ja sen myötä lasten liikkumistottumuksiin pystytään vaikuttamaan silloin, kun koulun lähiympäristö tukee kävelyä ja pyöräilyä, ja samanaikaisesti rehtorin ja opettajien viestintä ja kannustus oppilaiden sekä heidän huoltajiensa suuntaan on systemaattista ja jatkuvaa.

Lähdeluettelo

Forsberg, H., Ruthberg, S., Mikaelsson, K. & Lindkvist, A.-K. 2020. It's about being the good parent: exploring attitudes and beliefs towards active school transportation. International Journal of Circumpolar Health, Vol. 79:1.

Lindkvist, A.-K., Löf, M., Ek, A. & Ruthberg, S. 2019. Active School Transportation in Winter Conditions: Biking together Is Warmer. International Journal of Environmental Research and Public Health, Vol. 16:2. S. 234.

Panther, J. R., Jones, A. P., van Sluijs, E. M. & Griffin, S. J. 2010. Attitudes, social support and environmental perceptions as predictors of active commuting behaviour in school children. J Epidemiol Community Health, Vol. 64. S. 41-48.

Rauhanen, M. 2023. Alakoululaisten koulumatkojen kulkutottumukset ja aktiivisten kulkumuotojen edistäminen Vantaalla. Diplomityö, Aalto-yliopisto.

Ruthberg, S., Lindkvist, A. & Henriksson, M. 2023. Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor – en barnkonsekvensanalys. Luleå Tekniska Universitetet & VTI.

Sainio, T. 2017. Koulujen toimivat saattoliikennejärjestelyt ja aktiivisen liikkumisen lisääminen koulumatkoilla. Diplomityö, Tampereen teknillinen yliopisto.

Savolainen, E., Ruthberg, S., Backman, Y. & Lindkvist, A.-K. 2020. Long-Term Perspectives of a School-Based Intervention to Promote Active School Transportation. International Journal of Environmental Research and Public Health, Vol. 17:14. S. 500

Shaw, B., Bicket, M., Elliot, B., Fagan-Watson, B., Mocca, E. & Hillman, M. 2015. Children's independent mobility: an international comparison and recommendations for action.

Thompson, A. M., Humbert, M. L. & Mirwald, R. L. 2003. A longitudinal study of the impact of childhood and adolescent physical activity experiences on adult physical activity perceptions and behaviors. Qual Health Res, Vol. 13. S. 358-77.

Tranter, P. 2006. Overcoming social traps. A key to creating child friendly cities. Creating Child Friendly Cities. S. 133-147.

Turpeinen, S., Lakanen, L., Hakonen, H., Havas, E. & Tammelin, T. 2013. Matkalla kouluun. Peruskoululaisten koulumatkat ja aktiivisten kulkutapojen edistäminen. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja. Vol. 271. Jyväskylä.

Turunen, M., Kukko, T., Mikkonen, T., Ojajarvi, S. & Onatsu, T. 2023. Koulumatkojen kulkutavat huoltajien silmin. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.



Kohti aktiivisempaa koulumatkaliikkumista - Tietopaketti

Tähän tietopakettiin on koottu tietoa koulumatkoista, huoltajien ja koulujen roolista osana aktiivisia koulumatkoja sekä tietoa turvallisten, kävelyä ja pyöräilyä tukevien koulujen ympäristöjen suunnitteluun.

Tietopakettin sisältö

Tietopaketti on jaettu kahteen osioon, joista ensimmäinen käsittelee koulujen lähiympäristöjä ja toinen kannustavaa kasvatustyötä koululaisten aktiivisuuden lisäämiseksi koulumatkoilla.

Osio 1. Aktiivista koulumatkaliikkomista tukevat koulujen lähiympäristöt on tietopaketti kouluille, tilapalveluille ja liikennesuunnittelijoille koulujen piha-alueiden ja lähiympäristöjen liikenneratkaisujen suunnitteluun.

Osio 2. Aktiiviseen koulumatkaliikkomiseen kannustaminen kouluissa on tietopaketti rehtoreille ja opettajille kodin ja koulun yhteistyöhön.

Tietopakettin eri osioiden sisällöt ovat toisiaan tukeva kokonaisuus. Työtä koululaisten aktiivisemmän koulumatkaliikkomisen edistämiseksi tulisikin jatkossa tehdä entistä vahvemmin yhdessä kunnan, koko koulun, huoltajien sekä lasten ja nuorten itsensä kanssa.

Tietopaketti on laadittu osana *Alakoululaisten koulumatkaliikkomisen taustat Vantaalla* -hanketta, joka on saanut Traficomien liikkomisen ohjauksen valtionavustusta vuodelle 2024. Tietopaketti on koottu hankkeen aikaisten tarkastelujen pohjalta, mutta sen on tarkoitus toimia työkaluna myös muille kunnille aktiivisemmän koulumatkaliikkomisen edistämiseksi.



Kuka vaikuttaa lasten ja nuorten liikkumiseen?

Koululainen kulkee vuoden aikana noin 400 matkaa kodin ja koulun välillä. Koulumatkan kulkutavalla onkin keskeinen merkitys lapsen aktiivisuuteen. Siksi sillä on väliä, kuljetaanko kouluun aktiivisesti kävellen, pyörällä tai potkulaudalla vai auton kyydissä istuen.

Kouluikäisille lapsille ja nuorille suositellaan monipuolista, reipasta ja rasittavaa liikkumista vähintään 60 minuuttia päivässä yksilölle sopivalla

tavalla. Lasten tarvitsemasta päivittäisestä reippaasta liikunnasta noin 50 % on mahdollista saavuttaa koulumatkalla.

Tutkimustulokset osoittavat, että reippaan liikunnan määrä, hyvä fyysinen kunto ja hyvät motoriset taidot ovat yhteydessä lasten ja nuorten hyvään koulu-menestykseen. Lasten ja nuorten liikkuminen on kuitenkin vähentynyt vuosittain!

Tavoista tulee helposti päivästä toiseen toistuva rutiini. Siksi aika ajoin on hyvä pysähtyä pohtimaan syitä koululaisten liikkumisvalintoihin.

Huoltajat ja koulun henkilökunta ovat avainasemassa vahvistamassa lasten ja nuorten aktiivista liikkumista osana muuta liikennettä.

AKTIIVINEN KOULUMATKA

Huoltajat opettavat lapsiaan liikkumaan turvallisesti osana muuta liikennettä ja päättävät, voivatko heidän lapsensa pyörällä tai kävellä itsenäisesti kouluun vai kulkevatko he yhdessä huoltajan kanssa tai yhdessä kavereiden tai sisarusten kanssa.

TURVALLINEN KOULUMATKA

Koulu luo puitteet koulun ympärillä olevalle liikenteelle ja **kaupunki** vastaa kaupunkiympäristön suunnittelusta niin, että liikkuminen on turvallista. Koulu käy vuoropuhelua kaupungin sisällä liikenneolosuhteiden muuttamisesta.

Koulu viestii vanhemmille saatto-liikenteestä ja koulun suosituksesta aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen.

LIIKE JA OPPIMINEN KOULUISSA

Koulut voivat integroida liikkumiskasvatusta opetukseen, välitunneille ja koulupäivän aikaiseen siirtymiseen tai retkille. Opettajat opettavat lapsille tietoja ja taitoja, jotta he saavat lisää kokemusta liikkumisesta osana muuta liikennettä.

VAPAA-AJAN MERKITYS

Huoltaja ja lapset voivat tutustua kaupunkiin yhdessä vapaa-ajalla, joko pyöräillen tai kävellen. Tämä kehittää lasten liikennetaitoja ja kohottaa samalla kuntoa! Huoltajat voivat itse omalla toiminnallaan osoittaa huomaavaisuutta muita lapsia ja tienkäyttäjiä kohtaan, erityisesti ruuhka-aikoina.

Osio 1. Aktiivista koulumatkaliikkumista tukevat koulujen lähiympäristöt



Tietopaketti kouluille, tilapalveluille ja liikennesuunnittelijoille koulujen piha-alueiden ja lähiympäristöjen liikenneratkaisujen suunnitteluun

Turvallinen ja selkeä kouluun saapuminen

Koulun ympäristön liikenneratkaisut luovat edellytykset turvalliselle saapumiselle kouluun. Usein koulun alkamisaikaan liikenne koetaan kaoottiseksi ja turvattomaksi koulun lähiympäristössä, koska monet oppilaat, huoltajat ja henkilökunta saapuvat koulun alueelle samaan aikaan.

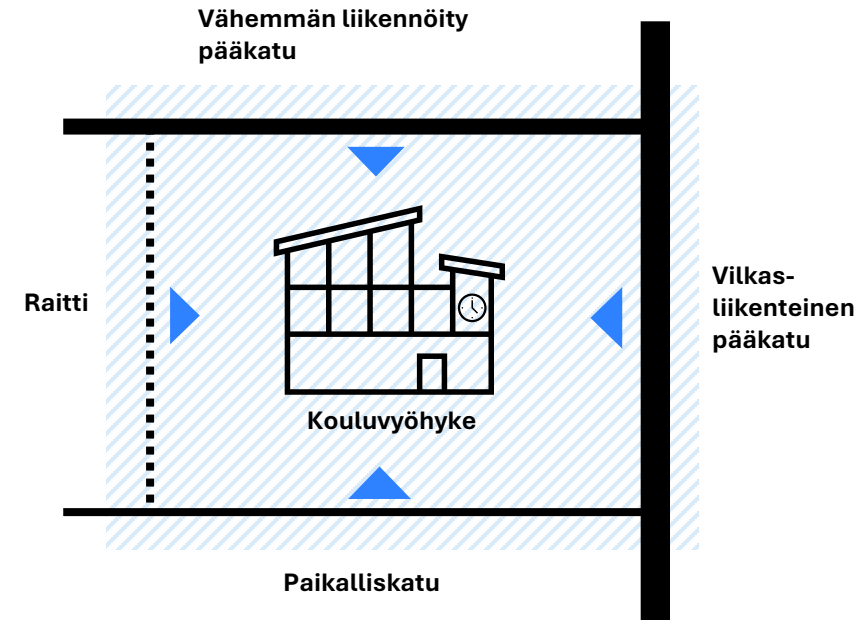
Yksi kaoottisten olosuhteiden syy on usein oppilaiden huoltajien hyvää tarkoittavat yritykset helpottaa lastensa koulumatkan kulkemista kuljettamalla heidät autolla kouluun. Vaikka huoltajilla on tärkeä rooli omien lastensa koulumatkojen kulkutapojen valinnassa, on huoltajien toiminnalla ja valinnoilla myös suora vaikutus kaikkien lasten ja nuorten koulumatkojen turvallisuuteen. Saattoliikenne ja koulun pihalla olevat autot muodostavat lapsille ja nuorille suuren turvallisuusriskin.

Kouluvyöhykkeen määrittäminen

On toivottavaa, että koulun alue olisi suurelta osin autoton, jolla varmistetaan lasten ja nuorten turvallinen saapuminen kouluun. Tätä voidaan tukea esimerkiksi perustamalla niin kutsuttu **kouluvyöhyke**, johon autoliikenteen pääsyä on rajoitettu.

Kouluvyöhykkeen määrittäminen koulun ympärille on samalla keino lähteä tarkastelemaan tarkempia toimenpiteitä koulun ympäristön turvallisuuden parantamiseksi. Kouluvyöhyke tulee määrittää koulukohtaisesti ja sen on tarkoitus sisältää koulun tontin lisäksi koulun läheisyydessä olevia alueita.

Kouluvyöhyke ohjaa tarkastelemaan tarvittavia toimenpiteitä kokonaisvaltaisesti yksittäisten toimenpiteiden sijaan.



Tyypillinen toimenpide liikenteen rauhoittamiseksi koulun läheisyydessä on laskea nopeusrajoituksia ja toteuttaa töllyjä tai korotettuja suojateitä koulun läheisyyteen.

Nämä toimenpiteet yksistään eivät todennäköisesti vähennä autolla kouluun saattamisen houkuttelevuutta eikä saattoliikenteestä aiheutuvia haittoja koulujen läheisyydessä.

Kouluvyöhykkeen ja siihen liittyvien keskeisten toimenpiteiden määrittäminen

Keskustelun käynnistäminen:

Mitkä ovat koulun läheisyyden liikenteen ja liikkumisen ongelmat?



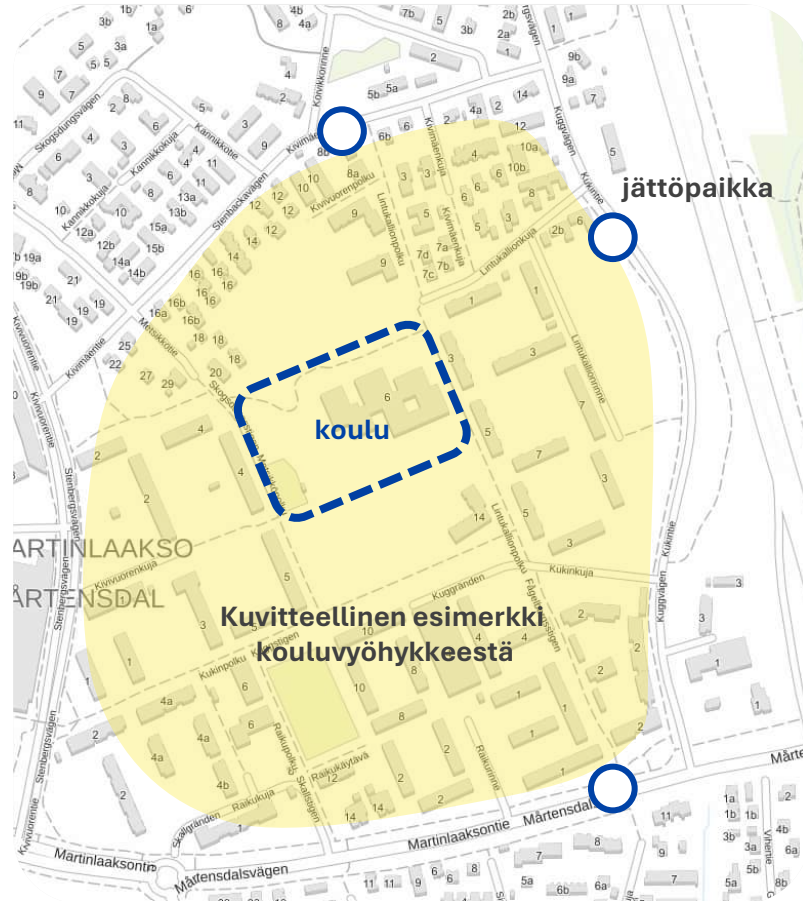
Kaikki mukaan keskusteluun:

- Vuoropuhelua ja yhteistyötä käydään koulun, kunnan teknisten palveluiden sekä tilapalveluiden välillä.
- Suunnitteluun on tärkeä ottaa vahvasti mukaan koulun oppilaat ja heidän huoltajansa. Myös alueen asukkaiden kanssa on tärkeää käydä vuoropuhelua.



Koulukohtainen suunnittelu:

Yksi toimenpide ei todennäköisesti vielä tarjoa riittävää ratkaisua, vaan toimenpiteet ovat toisiaan täydentäviä. Sama ratkaisu ei myöskään sovi kaikkiin kohteisiin, vaan ratkaisut on suunniteltava koulukohtaisesti.



**Päätäkää lyhyen ja pitkän
tähtäimen toimenpiteet sekä
vastuutahot!**



Koulun ympäristön olosuhdekartoitus:

- Tulosuunnat koululle kävellen ja pyöräillen
- Oppilaiden ja henkilökunnan sisäänkäynnit
- Missä autoliikenne aiheuttaa ongelmia?
- Missä ei kuuluisi olla autoja lainkaan?
- Missä on hyvät reitit kävellä ja pyöräillä kouluun?
- Pyörien ja autojen pysäköinti
- Kuinka kauas koulusta voidaan perustaa turvallinen saattopaikka?
- Miten koulun logistiikka ratkaistaan?



Keskeisiä toimenpiteitä kouluvyöhykkeen rauhoittamiseen autoilta:

- ✓ Saattoliikenteen rajoittaminen koulun läheisyydessä ja jättopaikan sijoittaminen etäämmäksi koulusta
- ✓ Autoliikenteeltä suljetut tai rajoitetut kadut tai alueet koulujen ympäristössä
- ✓ Katujen katkaisu autojen läpiajolta ja katujen yksisuuntaistaminen
- ✓ Pihakadut ja pyöräkadut yhdistettynä pistemäisiin liikennettä rauhoittaviin toimenpiteisiin
- ✓ Henkilökunnan pysäköinnin ajoyhteyksien muutokset tai pysäköinnin sijoittaminen etäämmäksi koulusta
- ✓ Koulun huoltoliikenteen rajoittaminen ajallisesti



Katujen erilaiset tehtävät

Koulua ympäröivillä kaduilla on erilaisia tehtäviä. Tämä vaikuttaa myös siihen, minkälaisilla toimenpiteillä kaduista voidaan tehdä turvallisempia lapsille ja nuorille. Jotta osataan suunnitella oikeanlaiset toimenpiteet, on tärkeä tunnistaa kouluun johtavien katujen tyyppi.

Pääkadut ja alueelliset kokoojakadut

Pääkaduilla ja alueellisilla kokoojakaduilla on liikennettä välittävä tehtävä. Siten pääkatuja ja alueellisia kokoojakatuja käyttää sekä kouluun suuntautuva liikenne että muu koulun ohittava liikenne. Pääkaduilla, jonka varrella koululaiset liikkuvat on suositeltavaa olla autoliikenteestä eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä. Jos koululaiset ylittävät pääkadun tai alueellisen kokoojakadun, tärkeä toimenpide on varmistaa ylityskohdan alhainen autoliikenteen nopeus. Vilkkaasti liikennöidyillä pääkaduilla kadun ylittäminen on suositeltava toteuttaa eritasojärjestelyllä tai liikennevalo-ohjattuna. Vähemmän liikennöidyillä pääkaduilla kadun ylittäminen on suositeltava toteuttaa keskikorokkeellisena, jolla lyhennetään jalankulkijan ja pyöräilijän ylitysmatkaa.

Paikalliskadut

Paikalliset kokoojakadut ja tonttikadut palvelevat paikallista ja hidassavauhtista autoliikennettä. Paikalliskatujen liikennemäärät ovat vähäisiä.

Paikalliskaduilla koulun tuottaman liikenteen osuus voi olla suuri, ja siten paikalliskaduilla on suurempi mahdollisuus suunnitella tie koululaisten ehdoilla.

Paikalliskaduilla alhainen autoliikenteen nopeus on ratkaisevan tärkeää turvallisen koulureitin varmistamiseksi.

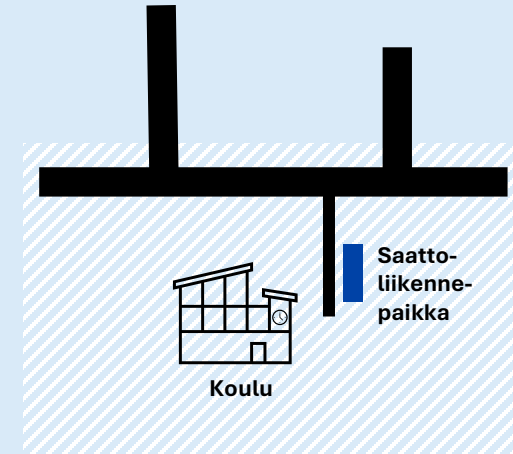
Saattoliikenteen järjestelyt

Keinona saattoliikenteen rauhoittamiselle koulun ympäristössä on kokonaan kieltää autolla ajaminen koulun välittömässä läheisyydessä esimerkiksi liikennemerkein ja lisäkilvin, ja osoittamalla saattoliikennepaikka selkeästi etäämmäksi koulusta.

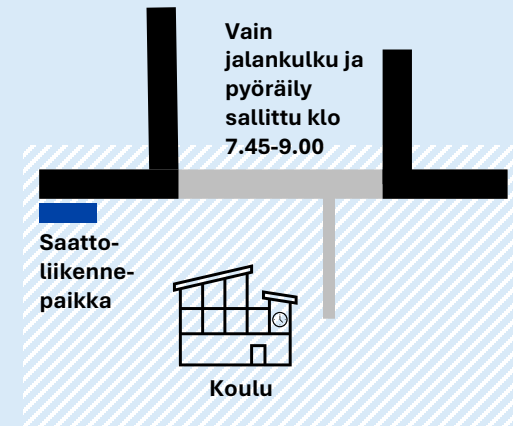
Saattoliikennepaikka on suositeltava sijoittaa noin 250 - 500 metrin päähän koulun sisäänkäynnistä, josta varmistetaan turvallinen jalankulun yhteys koululle. Koulujen saattoliikennejärjestelyjen suunnittelussa voidaan hyödyntää kauempana koulusta sijaitsevia olemassa olevia rakenteita, kuten bussipysäkkejä, kadunvarsien levikkeitä sekä muiden palvelujen pysäköintialueita. Järjestelyjen turvallisuudesta tulee kuitenkin huolehtia ja paikan tulisi aina olla sellainen, ettei autoa tarvitse peruuttaa.

Saattoliikennepaikan sijoittaminen etäämmälle koulusta lisää samalla kouluun kuljetettavien oppilaiden päivän askelten ja sitä kautta liikunnan määrää, kun kyytiä ei saa aivan koulun oven eteen.

Tyypillinen tilanne



Autoliikenteeltä rauhoitettu koulunympäristö



Autoliikenteeltä suljetut tai rajoitetut kadut

Autolla ajaminen koulun läheisyyteen voidaan myös estää rakenteellisesti. Tämä vaatii aina tarkempaa kohdekohtaista suunnittelua.

Autoliikennettä voidaan rajoittaa ajallisesti koulun alkamis- ja päättymisaikaan joko yhdellä tai useammalla kadulla koulun läheisyydessä.

Kielto osoitetaan liikennemerkein. Tämän lisäksi kadulle voidaan asentaa esimerkiksi ajoa estävä puomi, joka suljetaan ajokiellon ajaksi. Tyypillisesti ajokielto ei koske kyseisten katujen asukkaita, huoltoajoa tai liikuntaesteisten oppilaiden koulukuljetuksia.

Keskustamaisessa ympäristössä voi olla mahdollista muuttaa koulun läheisyyden katu pysyvästi kävelykaduksi. Tämä edellyttää alueen laajempaa tarkastelua ja asemakaavan muutosta.

Katujen katkaisu ja yksisuuntaistaminen

Koulun ympäristön rauhoittamiseen soveltuva ratkaisu voi olla **kadun katkaisu** autoliikenteeltä. Erityisesti jos koulun läheisyydessä kulkevaa katua käytetään läpiajoon.

Myös **katujen yksisuuntaistamisella** voidaan rajoittaa autoliikennettä ja luoda turvallisemmat puitteet pyöräilylle ajoradalla. Katujen katkaiseminen ja yksisuuntaistaminen tulee aina suunnitella alueen muu katuverkko huomioiden.



Autoliikenteen läpiajolta katkaistu tonttikatu. Pyöräily ja jalankulku ovat edelleen mahdollisia. (Kuva: WSP Finland Oy)

Pihakadut ja pyöräkadut yhdistettynä pistemäisiin liikennettä rauhoittaviin toimenpiteisiin

Kadun muuttaminen piha- tai pyöräkaduksi on keino parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita koulujen läheisyydessä.

Kadulle tarvitaan tällöin liikennettä hidastavia muutoksia kuten katujen kavennukset, korotukset ja erilaiset kivetykset.



Pihakatu, jossa liikennettä on rauhoitettu tuomalla kadulle oleskelupaikkoja ja katuvihreää. (Kuva: WSP Finland Oy)

Henkilökunnan pysäköinti

Henkilökunnan työmatkaliikkuminen ei saisi aiheuttaa koulun lähiympäristöön oppilaiden turvallisuutta heikentävää autoliikennettä.

Henkilökunnan pysäköintipaikan tulisi siten sijaita paikassa, jonne ajoyhteys ei risteä oppilaiden jalankulun ja pyöräilyn reittien kanssa. Joissain tilanteissa pysäköintipaikkojen ajoyhteyksiä muuttamalla voidaan vähentää autoliikenteen risteämistä koululaisten reittien kanssa.

Huoltoliikenteen ajallinen rajoittaminen

Huoltoliikennettä ei tulisi olla koulun alueella aamulla koulun alkaessa tai iltapäivällä koulun päättyessä.

Koulun ja sen yhteydessä olevien muiden palveluiden huoltoliikennettä rajoitetaan vain sellaisiin ajankohtiin, jolloin koululaiset ovat oppitunnilla. Rajoitus osoitetaan liikennemerkein. Lisäksi siitä tulee viestiä ja keskustella toimijoiden kanssa kuten keittiön tavarantoimittajat, jätehuolto ja posti.

Oppilaiden pyöräpysäköinti

Tärkeä lähtökohta pyöräilylle on turvallinen pyöräpysäköinti. Pyöräpysäköintiin on tärkeä olla turvallinen kulku koulumatkareiteiltä ja paikkojen on hyvä sijaita lähellä sisäänkäyntejä. Valaistus vaikuttaa pyöräpysäköinnin turvallisuuteen ja käytettävyyteen pimeällä.

Telineiden on tärkeä mahdollistaa pyörän lukitseminen turvallisesti. Koulujen pyörätelineiden valinnassa on hyvä suosia muotoilultaan selkeitä ja toiminnaltaan yksinkertaisia telinemalleja. Näihin lukeutuvat kiinteästi asennetut runkolukittavat rengastelineet ja kaaritelineet. Telinemallien valinnassa on hyvä huomioida, että pyöriä on hyvin monenlaisia ja kokoisia. Kouluilla on myös tarve potkulautojen pysäköinnille, joita varten on omia telinemalleja.

Koulujen pyöräpysäköintipaikkojen määrä määritellään oppilasmäärän mukaan. Yleisenä mitoitusohjeena voidaan pitää 1 pyöräpaikka / 2 oppilasta.

Pyöräpysäköintialueen mitoituksessa on tärkeä ottaa huomioon sekä pyörän pysäköinnin että sen liikuttamiseen vaatima tila. Kaaritelineet sijoitetaan aina 1 metrin päähän toisistaan, jotta pyörän pysäköimiseen on riittävästi tilaa. Runkolukittavissa etupyörätelineissä riittävä telineväli on 0,6 metriä.

Henkilökunnan pyöräpysäköinti

Koulun henkilökuntaa on tärkeä kannustaa työmatkapyöräilyyn. Siten myös henkilökunnalle on tärkeä tarjota turvallinen ja laadukas pyöräpysäköinti. Sähköpyörien käyttö on yleistynyt, mikä korostaa tarvetta pyörän turvalliselle säilytykselle työpäivän aikana.

Koulun henkilökunnan pyöräpysäköintipaikkojen on hyvä sijaita erillään oppilaiden pyöräpysäköinnistä. Pyöräpysäköinnin suunnittelussa pätee samat lähtökohdat kuin oppilaiden pyöräpysäköinnissä.

Jos henkilökunnan pyöräpysäköintipaikat sijaitsevat ulkona, vähimmäisvaatimuksena ovat runkolukituksen mahdollistavat telineet ja katos. Mahdollisuuksien mukaan henkilökunnan pyöräpysäköinti sijoitetaan lukittuun sisätilaan, esimerkiksi esteettömään varastotilaan tai autojen pysäköintihallin yhteyteen.

Koulujen henkilökunnan osalta yleisenä mitoitusohjeena voidaan pitää 1 pyöräpaikka / 3 työntekijää.

Pyöräpysäköintipaikkojen lisäksi houkutteleva työmatkapyöräily edellyttää suihkutiloja ja paikkaa vaatteiden kuivatukselle ja säilytykselle.

Koulun henkilökunnan pyöräily töihin toimii myös hyvänä esimerkkinä oppilaille!

Osio 2.

Aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen kannustaminen kouluissa



Tietopaketti rehtoreille ja opettajille
kodin ja koulun yhteistyöhön

Koulun sitoutuminen aktiivisten koulumatkojen edistämiseen

Kodin ja koulun välinen yhteistyö

Aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen kannustaminen on kodin ja koulun välistä yhteistyötä. Koulun viesti oppilaille ja heidän huoltajilleen tulisi olla, että kaikenikäisiä oppilaita kannustetaan kulkemaan koulumatkansa kävellen ja pyöräillen. Erityisesti pyörällä kuljettaessa kuitenkin korostuu huoltajien vastuu opetella koulumatkan kulkemista yhdessä lapsen kanssa.

Rehtorien rooli ilmapiirin ja kulttuurin luomisessa

Rehtorit ovat avainasemassa aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen kannustavan ilmapiirin ja kulttuurin luomisessa omassa koulussaan. Siksi rehtoreiden näkyvä sitoutuminen asiaan on tärkeää. Rehtoreiden tehtävä on säännöllisesti välittää viestiä aktiivisen koulumatkaliikkumisen tärkeydestä koulun opettajille, oppilaille sekä oppilaiden huoltajille. Kunnan yhteiset hyvinvointiin liittyvät strategia-teemat ovat yksi oiva keino jalkauttaa aktiivista koulumatkaliikkumista osaksi koulun toimintaa.

Rehtori voi lisäksi aktivoida yhteistyötä vanhempainyhdistyksen kanssa koulumatkojen turvaamiseksi erityisesti lukuvuoden alkaessa ja pimeän ajan alkaessa.

Aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen kannustamisen tulisi olla säännöllistä ja toistuvaa!

Vanhempainillat syksyllä koulun alkaessa ovat hyvä tapa tavoittaa koulunsa aloittavien oppilaiden huoltajia vuosittain. Lisäksi asiaa on hyvä vahvistaa kouluvuoden mittaan viestinnällä sekä erilaisin kampanjoin ja aktiviteetein.

Hyväksi todettu keino rehtorien näkyvään sitoutumiseen:

Rehtori tai vararehtori on joinain aamuina vastaanottamassa oppilaita koulun pihalla. Rehtori voi kiittää ja kehua kävellen ja pyörällä saapuvia oppilaita.

Samalla rehtori voi käydä vuoropuhelua niiden huoltajien kanssa, jotka eivät ehkä ole ymmärtäneet kouluun saattamiseen liittyvien ohjeistusten tarkoitusta.

Lapsilla on oikeus pyöräillä kouluun, ja huoltajien, koulujen ja kaupunkien velvollisuus on tehdä siitä turvallista.

Liikenteessä oppii liikkumaan vain liikkumalla liikenteessä!



Koulu kasvattaa ja kannustaa itsenäiseen liikkumiseen

Kävelen ja pyörällä liikkumisen oppiminen jo lapsena on tärkeää, sillä tiedetään, että lapsena opittujen taitojen ja tottumusten vaikutukset liikkumisvalintoihin ovat kauaskantoiset.

Lapsen innostuminen pyöräilystä riippuu vahvasti siitä, saako lapsi tukea ja kannustusta pyöräilyyn kotoaan. Myös kouluilla on mahdollisuus edistää yhdenvertaisuutta ja tasata oppilaiden välisiä eroja pyöräilytaidoissa ja itsenäisessä liikkumisessa järjestämällä koululla pyöräilykasvatusta.

Ajatelkaa aktiivista liikkumista osana opetusta!

Liikennekasvatus on osa opetussuunnitelmaa, mutta on kunkin koulun oma tehtävä osoittaa tarvittavat toimet. Aktiivinen liikkuminen on luonteva sisällyttää kestävä kehityksen opetukseen.

Pyöräilyä ja kävelyä voidaan edistää myös koulupäivän aikaisella liikunnalla ja koulun alueen ulkopuolelle suuntautuvilla retkillä.

Pyöräilytaidot lisäävät lasten itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksia ja tuovat lapsille liikunnan iloa!

Yhteiskäyttöiset pyörät kouluilla mahdollistavat tasa-arvoisen liikkumiskasvatuksen

Nykyään ei ole itsestään selvää, että kaikilla lapsilla on oma polkupyörä. Tämä voi johtua erilaisista syistä kuten huoltajien kiinnostuksesta asiaan tai sosioekonomisista tai kulttuurillisista syistä.

Kouluilla olisi tärkeä olla muutamia eri kokoisia yhteiskäyttöisiä lainapyöriä, joita ilman omaa pyörää olevat oppilaat voivat lainata koulujen järjestämällä retkillä ja muissa liikennekasvatukseen liittyvissä aktiviteeteissa.

Lainapyörien ylläpidosta tulee kuitenkin huolehtia säännöllisesti, jotta ne pysyvät ajokuntoisina. Pyörien pieniä huoltotoimenpiteitä voidaan harjoitella esimerkiksi osana teknisen työn opetusta! Pyörät kannattaa huollattaa perusteellisesti esimerkiksi kerran vuodessa.

Mitä huoltajat voivat tehdä aktiivisen koulumatkaliikkumisen edistämiseksi?



- **Valitse mahdollisuuksien mukaan pyöräily, kävely tai joukkoliikenne ja jätä auto kotiin.** Voit aloittaa muutamalla päivällä viikossa, jolloin pyöräilette lapsen kanssa yhdessä tai käytätte julkista liikennettä, jos on vaikea ajatella pyöräilemistä joka päivä. Voit myös sopia muiden huoltajien kanssa, että saatatte lapsenne vuorotellen kouluun.
- **Anna lapselle mahdollisuus käyttää polkupyörää tai potkulautaa, jotta he oppivat liikkumaan itsenäisesti.** Polkupyörien ja potkulautojen on oltava lapsen ikään sopivia ja turvallisia käyttää.
- **Harjoittele pyöräily-, kävely- ja skuuttitaitoja. Mitä enemmän lapsesi on tottunut liikkumaan pyörällä tai jalan, sitä turvallisempaa se on.** Voit opettaa pienempiä lapsia pihalla tai lähialueen puistoissa. Varmista, että pääsette liikkumaan myös yhdessä. Pyöräretket vapaa-ajalla ruuhka-ajan ulkopuolella, esimerkiksi virkistysreiteillä, totuttavat lapsen liikkumaan muiden liikkujien joukossa rauhallisemmassa ympäristössä.
- **Näytä itse hyvää esimerkkiä käyttäytymällä huomaavaisesti liikenteessä.** Tämä pätee erityisesti aamuisin, kun kiire helposti vaikuttaa myös omaan toimintaan liikenteessä.

Aktiivisten koulumatkojen vuosikello työkaluna liikkumiskasvatuksen suunnittelussa

Aktiivisten koulumatkojen liikkumiskasvatus on parhaimmillaan toistuvaa, pitkäjänteistä ja käytännönläheistä. Aktiivinen liikkuminen on luonteva sisällyttää osaksi kestävän kehityksen opettamista, jota esimerkiksi Vantaan perusopetuksessa ohjaavat kestävän tulevaisuuden osaamistavoitteet.

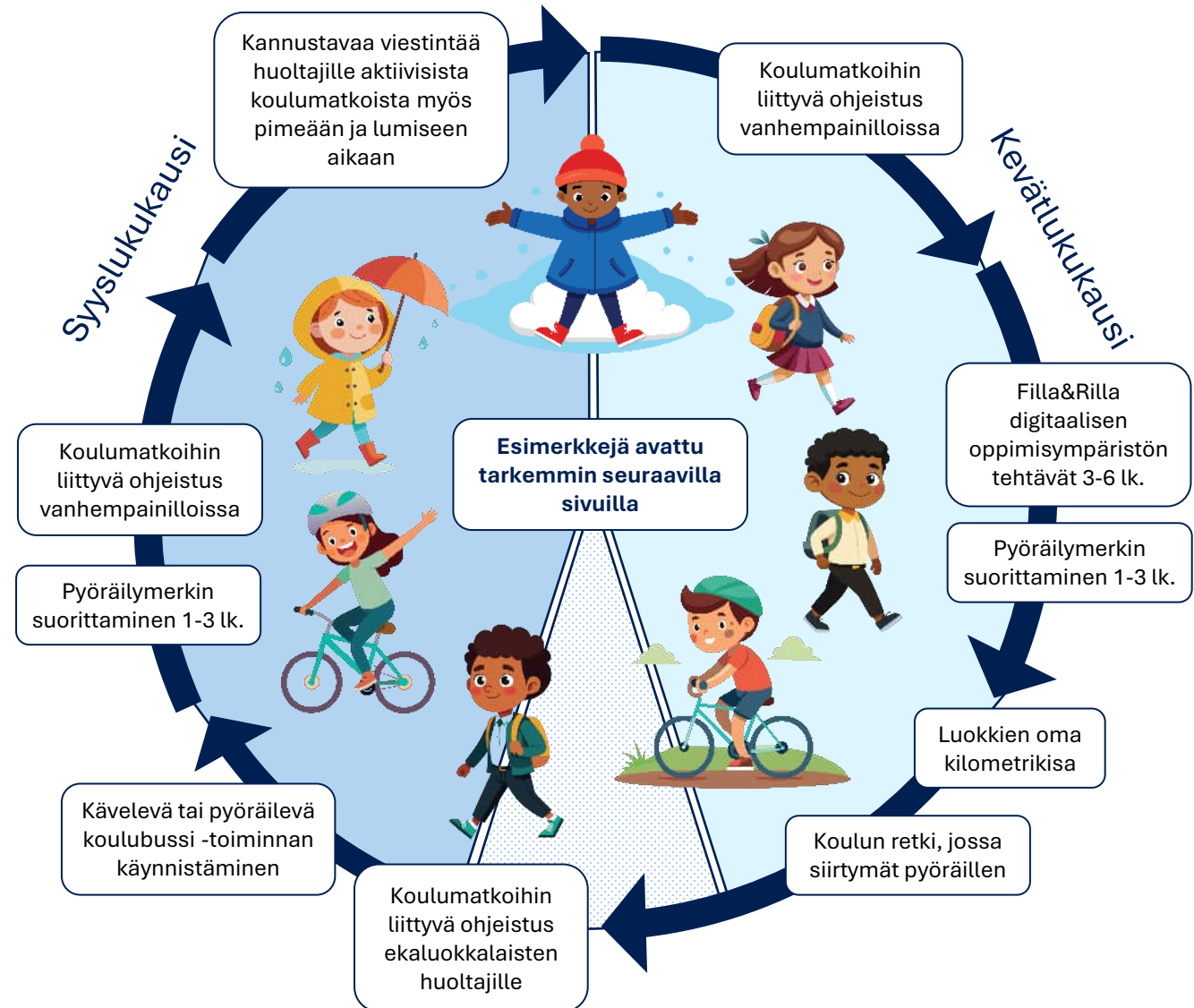
Liikkumiskasvatuksesta saadaan osa säännöllistä opetustyötä, kun sen sisällöt, toteutustavat ja vastuuhenkilöt on koulussa yhdessä suunniteltu. Aktiivisten koulumatkojen vuosikello on yksi työkalu toiminnan suunnitteluun. Tavoitteena on, että liikkumiskasvatuksessa korostuisi kävellen ja pyörällä liikkumisen käytännön harjoittelu lasten ja nuorten omassa lähiympäristössä.

Käytännönläheiseen liikkumiskasvatukseen, koulupäivän aikaisiin aktiviteetteihin ja aktiivisiin koulumatkoihin kannustamiseen on olemassa runsaasti materiaaleja opetushenkilöstön hyödynnettäväksi. Viereisessä vuosikellossa esitettyjä hyviä esimerkkejä kodin ja koulun yhteistyöhön on avattu seuraavilla sivuilla. Myös vuosikellon laadintaan on olemassa Liikenneturvan toteuttama vuosikellopohja sekä mallivuosikellot eri luokka-asteille.

Linkki materiaaleihin:

[Liikennekasvatuksen vuosikello](#)

Aktiivisten koulumatkojen vuosikello - esimerkki koulujen hyödynnettäväksi



Kuvien lähde (lapset): Adobe Stock

Koulumatkaliikkumiseen liittyvä viestintä, aktiviteetit ja kampanjat – hyvät esimerkit koulun ja kodin yhteistyöhön!

1) Ohjeistus viestinnän tukena

Aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen kannustaminen on kodin ja koulun välistä yhteistyötä. Koulumatkaliikkumisesta on tärkeä viestiä säännöllisesti ja yhtenä kokonaisuutena.

Viestinnän ja keskustelun tueksi on hyvä laatia koottu koulukohtainen infomateriaali turvallisista koulureiteistä sekä kouluun saapumisen ja saattamisen säännöistä.

Aineistoa voi hyödyntää koulun ja kodin välisessä viestinnässä, mutta tiedon on hyvä löytyä myös koulun omilta verkkosivuilta.

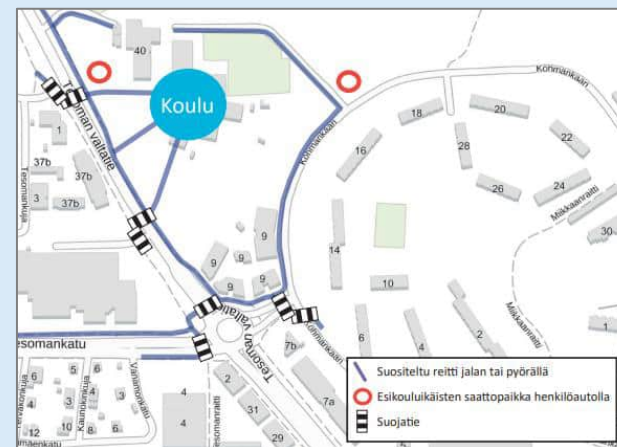
Koulujen infopaketti turvallisiin ja aktiivisiin koulumatkoihin liittyen

Kunkin koulun omilta verkkosivuilta on hyvä löytyä tietoa ja ohjeistusta liittyen turvalliseen kouluun saapumiseen.

Infomateriaalin on hyvä sisällyttää esimerkiksi rehtorin kannustusviesti koulumatkojen suorittamiseen omin lihasvoimin, sekä saattoliikennettä koskevia ohjeita ja suosituksia.

Materiaali voi sisältää myös havainnollisen kartan, jossa on selvästi osoitettu koulun sijainti, suositellut kävelyn ja pyöräilyn reitit kouluun, sekä saattoliikenteen reitti ja jättöpaikka.

Materiaalista voidaan myös koota koteihin Wilman kautta jaettava tiedote.



Karttakuva Tampereen koulujen kestävän liikunnan infopakettista
(Lähde: Tampereen kaupunki)

2) Leikkimieliset kilpailut eri vuodenaikoina

Leikkimieliset kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät kilpailut ovat lapsille mieluinen ja motivoiva keino lisätä kävellen ja pyörällä liikkumista sekä koulumatkoilla että vapaa-ajalla.

Erityisen hauskoiksi on todettu kilometrikisailut, joissa lapset yhdessä muiden kanssa raportoivat kävellen ja pyöräillen tehdyistä matkoista esimerkiksi luokahuoneen seinällä olevalle kisataululle. Luokat voivat kilpailla toisiaan vastaan ja kaikki osallistujat kruunataan diplomein tai muilla lapsille mieleisillä palkinnoilla.

Koko luokka hyötyy, kun oppilaat saapuvat kouluun aktiivisesti ja pysyvät virkeinä aamun oppitunneilla!



Kuva: Fiksusti kouluun

3) Kävelevä tai pyöräilevä koulubussi

Kävelevässä tai pyöräilevässä koulubussissa matka kouluun kuljetaan vapaaehtoisen aikuisen johdolla ryhmässä. Matka kuljetaan sovitun reitin ja aikataulun mukaan, ja tapaamispaikkoina toimivilta ”pysäkeiltä” voi liittyä joukkoon.

Tavoitteena on tehdä koulumatka tutuksi ja harjoitella itsenäistä liikkumista pienin askelin. Ryhmässä tai kavereiden kanssa kulkeminen on oppilaille usein myös hauskenpää, kuin yksin tai auton takapenkillä kulkeminen.

Koulubussitoiminnan käynnistäminen edellyttää aktiivisuutta erityisesti oppilaiden huoltajilta, sillä bussit tarvitsevat vapaaehtoisia ”kuljettajia”. Toiminta soveltuukin parhaiten kouluihin, joissa on esimerkiksi aktiivinen vanhempainyhdistys, jonka avulla toiminta saadaan käyntiin.

Koulut voivat kannustaa huoltajia kävelevän tai pyöräilevän koulubussitoiminnan käynnistämiseen!

Kävelevä tai pyöräilevä koulubussi sopii hyvin syyslukukauden alkuun. Koulu voi ottaa asian mukaan vanhempainiltojen asialistalle.

Koulubussitoiminnan starttaaminen:

- Toiminta tarvitsee yhden tai useamman vastuuhenkilön, joka koordinoi viestintää, ilmoittautumista ja alkujärjestelyjä.
- Kiinnostuneita osallistujia kannattaa kartoittaa vanhempainilloissa tai vanhempainyhdistyksen kokouksissa.
- Kutsukaa syyslukukauden alussa koolle koulubussipalaveri, jossa piirretään reittikartat, sovitaan pysäkkien paikat ja aikataulu.
- Reitti kannattaa kulkea läpi kellon kanssa, jotta aikataulut ja pysäkit saadaan kohdalleen.
- Toiminta voi olla käynnissä ensin muutaman ensimmäisen kouluviikon, jonka jälkeen koulubussin tarvetta ja vetäjien mahdollisuutta sitoutua pidempään voi pohtia uudelleen.
- Viestikää: vetäjien on tärkeä tietää, kuka milloinkin on mukana ja perheiden on tärkeä tietää, kuka letkaa vetää!
- Nauttikaa lasten kanssa liikkumisesta ja lasten kavereihin ja heidän perheisiinsä tutustumisesta!

Tarkemmat ohjeet toiminnan käynnistämiseen:
[Pyöräilevän ja kävelevän koulubussin starttaaminen – Opas kouluille ja harrastusjärjestöille](#)

4) Pyöräilymerkin suorittaminen - 1.-3. -luokat

Pyöräilymerkki on pyöräilykasvatuksen kokonaisuus, joka on suunniteltu erityisesti peruskoulun kolmelle ensimmäiselle luokalle. Pyöräilymerkki tähtää siihen, että lapsi oppii asteittain pyöräilemään liikenteessä turvallisesti muut kulkijat huomioiden.

- Pyöräilymerkki voidaan suorittaa yksittäisenä merkinä valitulla yksittäisellä luokka-asteella tai vaihtoehtoisesti kolmivuotisena kokonaisuutena 1., 2. ja 3. luokalla. Kokonaisuus koostuu pronssisesta, hopeisesta ja kultaisesta Pyöräilymerkistä.
- Oppitunteja on jokaisena lukuvuonna kolme.** Opettaja voi ajoittaa oppitunnit luokalleen parhaiten sopivalla tavalla ja yhdistää niitä soveltuviksi katsomiinsa oppiaineisiin.
- Jokainen merkki suoritetaan erikseen toteutettavalla leikkimielisellä kokeella.** Oppilaiden ei tarvitse saada kokeista täyttä pistemäärää. Tärkeintä on uuden oppiminen! Epäselviksi jääneistä kohdista kannattaa vielä keskustella luokassa kokeen jälkeen.
- Ehdotukset tuntien sisällöiksi, täsmälliset ohjeet kokeiden suorittamiseksi ja koteihin lähetettävä informaatio löytyvät erillisestä aineistopakettista.

Linkki aineistopakettiin:
[Koululaisten pyöräilymerkki](#)

Pyöräilytaitojen oppimisen ilo on merkin keskeinen tavoite!

Oppilaat saavat kunkin merkkiasteen suoritettuaan todistuksen, jonka lisäksi on mahdollisuus hankkia pronssinen, hopeinen ja kultainen Pyöräilymerkki-pinssi.

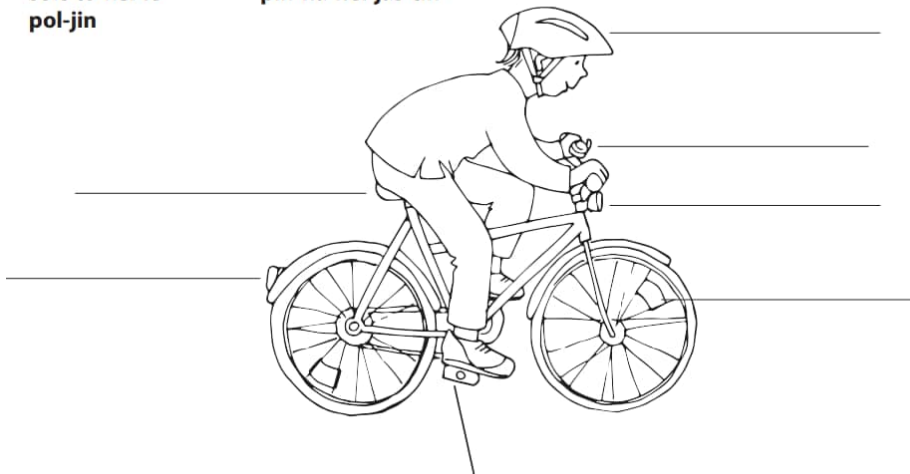


1. luokan kevät, kokeen kirjoitustehtävä

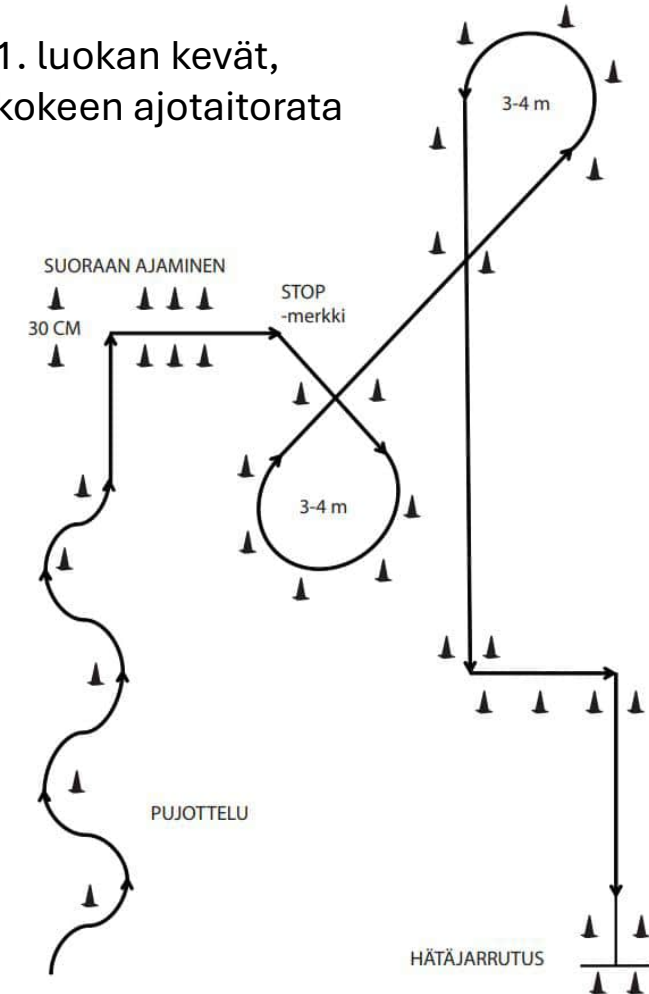
Kirjoita sanat oikeille viivoille:

lamp-pu
ta-ka-hei-jas-tin
soit-to-kel-lo
pol-jin

sa-tu-la
ky-pä-rä
pin-na-hei-jas-tin



1. luokan kevät, kokeen ajotaitorata



5) Filla&Rilla – digitaalinen pyöräilykasvatuksen oppimisympäristö

Liikenneturvan digitaalinen Filla&Rilla oppimisympäristö on tarkoitettu 3.–6.-luokkien oppilaille. Tavoitteena on kehittää lasten turvallisen pyöräilyn tietoja, taitoja ja asenteita sekä innostaa lapsia turvalliseen ja aktiiviseen pyöräilyyn.

- Filla&Rilla on maksuton ja sen käyttö on helppo aloittaa, sillä oppimisympäristöön ei tarvitse luoda tunnuksia eikä sinne tarvitse kirjautua. Oppilaat tarvitsevat käyttöön vain tietokoneen tai tabletin.
- Oppimisympäristö koostuu tasoista 1–4. Ensimmäinen taso on suunniteltu otettavaksi käyttöön 3. luokalla. Oppimisympäristö sisältää monipuolisia ja opettavaisia tehtäviä pyöräilyyn liittyen.
- Yhden lukuvuoden aikana käytävään tasoon sisältyy neljä oppimisosiota. Yhden oppimisosion suoritukseen menee lapsilta aikaa noin 20 minuuttia. **Yhden lukuvuosikokonaisuuden suorittamiseen kuluu siis aktiivista työskentelyaikaa noin 1 tunti ja 20 minuuttia.** Jokainen taso sisältää myös kaksi bonusosiota. Bonusosiot ovat lisätehtäviä, joiden tehtävät tukevat jo aiemmin opittuja asioita.
- Sivustolla on opettajille selkeät ohjeet oppimisympäristön opetuskäytön aloittamiseen.

Linkki oppimisympäristöön:
[Filla&Rilla](#)



TASO 3 | OSIO 1



Taso 3 & Osio 1: Pyörä ja turvavarusteet

ALOITA

TASO 3 | OSIO 2



Taso 3 & Osio 2: Tarkkaavaisuus ja ennakointi

ALOITA

TASO 3 | OSIO 3



Taso 3 & Osio 3: Vuorovaikutus ja pyöräilijän paikka

ALOITA

TASO 3 | OSIO 4



Taso 3 & Osio 4: Liikennemerkkit ja väistämissäännöt

ALOITA

Miksi omin lihasvoimin liikkuminen koulumatkalla kannattaa?

Tutkimusten mukaan hyötyjä on monia:

- Koulumatka lisää lasten päivittäistä liikuntaa – erittäin tarpeellista nykypäivänä!
- Parantaa keskittymiskykyä – vaikutus voi kestää jopa 4 tuntia!
- Parantaa mielialaa ja vireystilaa koulussa
- Mahdollistaa sosiaalisen kanssakäymisen muiden lasten kanssa
- Tarjoaa lapselle käytännön harjoittelua liikenteessä liikkumisesta
- Vaikuttaa positiivisesti lapsen itseluottamukseen ja itsenäisyyteen

Vantaan alakoululaisten koulumatkojen pituudet:

51 %
alle 1 km

37 %
1–2 km

95 %
alle 3 km

**Lähes jokainen Vantaan alakoululainen asuu
kävely- tai pyöräilymatkan päässä omasta
koulustaan!**

**Esimerkkikalvo
vanhempainiltaan
tai nostoja Wilma-
viestintään**

Koulu kannustaa kaikenikäisiä oppilaita kulkemaan kouluun omin lihasvoimin, eli kävellen tai pyöräillen.

On huoltajien oman harkinnan varassa, minkä ikäisenä oma lapsi on valmis pyöräilemään kouluun.

Perheiden toivotaan tutustuvan koulureittiin ja liikennesääntöihin yhdessä kävellen tai pyöräillen jo ennen koulun alkamista.

Aikuisten toiminnalla ja valinnoilla liikenteessä on vaikutus kaikkien lasten ja nuorten koulumatkojen turvallisuuteen.

Mitä enemmän koulun läheisyydessä on saattoliikennettä ja muuta autoliikennettä, sitä vaarallisempi koulumatka on kävellen ja pyörällä saapuville oppilaille.

Why is it beneficial to walk or cycle to school?

According to research, the benefits for children are numerous:

- The school commute increases children's daily physical activity – very necessary nowadays!
- Improves concentration – the effect can last up to 4 hours!
- Enhances mood and alertness at school
- Enables social interaction with other children
- Provides practical experience in navigating traffic
- Positively impacts a child's confidence and independence

The lengths of school commutes for elementary school students in Vantaa:

51 %	37 %	95 %
less than 1 km	1–2 km	less than 3 km

Almost every elementary school student in Vantaa lives within walking or biking distance from their own school!

**Example slide for a
parent-teacher meeting
or highlights for Wilma
communication**

The school encourages students of all ages to walk or cycle to school.

It is up to the parents' discretion to decide at what age their child is ready to bike to school.

Families are encouraged to familiarize themselves with the school route and traffic rules by walking or biking before the school year starts.

The actions and choices of adults in traffic affect the safety of all children's school commutes.

The more drop-off traffic and other car traffic there is near the school, the more dangerous the school commute becomes for students arriving on foot or by bike.

Varför är det fördelaktigt att gå eller cykla till skolan?

Enligt forskning finns det många fördelar:

- Skolresan ökar barnens dagliga fysiska aktivitet – mycket nödvändigt nuförtiden!
- Förbättrar koncentrationen – effekten kan vara upp till 4 timmar!
- Förbättrar humöret och vakenheten i skolan
- Möjliggör social interaktion med andra barn
- Ger praktisk erfarenhet av att röra sig i trafiken
- Påverkar barnets självförtroende och självständighet positivt

**Exempeldia för
föräldramöte eller
synpunkter att lyfta fram
i Wilma-kommunikation**

Längderna på lågstadieelevernas
skolresor i Vanda:

51 %
under 1 km

37 %
1–2 km

95 %
under 3 km

**Nästan varje lågstadielev i Vanda bor inom
gång- eller cykelavstånd från sin egen skola!**

**Exempeldia för
föräldramöte eller
synpunkter att lyfta fram
i Wilma-kommunikation**

Skolan uppmuntrar elever i alla åldrar att gå eller cykla till skolan.

Det är upp till föräldrarnas eget omdöme att avgöra vid vilken ålder deras barn är redo att cykla till skolan.

Familjer uppmuntras att bekanta sig med skolvägen och trafikreglerna genom att gå eller cykla redan innan skolan börjar.

Vuxnas beteende och val i trafiken påverkar säkerheten för alla barns och ungdomars skolresor.

Ju mer skjutsningstrafik och annan biltrafik det finns nära skolan, desto farligare blir skolresan för elever som går eller cyklar.

**Lisää valmiita ideoita ja materiaaleja
koulujen liikennekasvatukseen ja
aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen
kannustamiseen:**

Liikkuva koulu –ohjelman ideapankki

<https://liikkuvakoulu.fi/ideapankki/>

**Fiksusti kouluun –ohjelman
materiaalipankki**

<https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/>

Liikenneturvan opetusmateriaalit

<https://www.liikenneturva.fi/opetusmateriaalit/>