



Aktiivisten ja kestävien koulumatkojen edistäminen

Fiksusti kouluun -ohjelman toteutus vuosina 2020–2021

Kirjoittajat:

Joonas Niemi

Sanna Ojajärvi

Sara Lukkarinen

Helena Suomela

Hanna Vehviläinen

**Aktiivisten ja kestävien koulumatkojen edistäminen –
Fiksusti kouluun -ohjelman toteutus vuosina 2020–2021**

Joonas Niemi, Sanna Ojajärvi, Sara Lukkarinen, Helena Suomela, Hanna Vehviläinen

Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 404

ISBN 978-951-790-556-5 (verkkojulkaisu)

ISSN 2342-4788 (verkkojulkaisu)

Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö Likes

Jyväskylä 2021

Yhteistyössä



L I K E S



OPETUS- JA
KULTTUURIMINISTERIÖ



Sisällys

1 Johdanto	4
1.2 Ohjelman tausta	4
1.2 Koulumatkojen ja niiden edistämisen nykytila.....	5
2 Fiksusti kouluun -ohjelman esittely	6
2.1 Ohjelman osa-alueet ja tavoitteet.....	7
2.2 Rahoitus.....	7
2.3 Viestintä.....	7
3 Kuntapilotit	8
4 Olosuhdekartoitus	9
4.1 Menetelmä	9
4.2 Päähavainnot.....	9
5 Koulumatkojen kulkutapojen selvitys lukuvuonna 2020–2021.....	10
5.1 Menetelmä	10
5.2 Tulokset tiiviisti.....	11
5.3 Koulumatkojen tutkimustarpeet	12
6 Yhteistyömalli	13
6.1 Poikkihallinnollinen kuntayhteistyö	13
6.2 Sidosryhmäyhteistyö	14
6.3 Ohjelma kotimaisissa ja kansainvälisissä verkostoissa	15
7 Ohjelman tulevien vuosien näkymät.....	16
8 Lähteet.....	17

1 Johdanto

Koululainen kulkee kouluvuoden aikana noin 400 matkaa kodin ja koulun välillä. Sillä on siis merkitystä, millä tavalla koulumatkansa taittaa. Kävelemällä tai pyöräilemällä kolmen kilometrin edestakaisen koulumatkan, voidaan saavuttaa 40–60 % päivittäisestä kestävyysliikuntasuosituksesta. Lisäksi tutkimukset osoittavat, että aktiivisesti kuljetuilla matkoilla saattaa olla vaikutusta myös aikuisiän fyysiseen aktiivisuuteen.

UKK-instituutin tutkimuksen mukaan peruskouluikäisten liikkuminen väheni toukokuussa 2020 koronarajoitusten ja etäkoulun aikaan 1 000–3 000 askeleella päivässä. Erot syntyivät koulupäivän aikana, kello 7–14, kun siltä ajalta jäivät pois esimerkiksi koulumatkat ja välitunnit. Koulumatkan kulkutavalla on keskeinen merkitys lapsen fyysiseen aktiivisuuteen ja liikkumisen hiilijalanjälkeen. Siksi aktiivisten koulumatkojen edistäminen on erittäin tärkeää.

Tässä raportissa kuvataan Likesin, Motivan ja Pyöräilykuntien verkoston kehittämän ja koordinoiman Fiksusti kouluun -ohjelman ensimmäisen vuoden toimintaa. Fiksusti kouluun -ohjelma luotiin, jotta aktiivisia ja kestäviä koulumatkoja voitaisiin edistää systemaattisesti ja valtakunnallisesti useamman toimijan yhteistyönä.

Fiksusti kouluun -ohjelman päätavoitteina on edistää aktiivisia ja kestäviä koulumatkoja sekä vähentää henkilöautoliikenteen määrää koulun alueilla. Ohjelman tavoitteet ja osa-alueet on esitelty tarkemmin luvussa 2.

1.2 Ohjelman tausta

Likes, Motiva ja Pyöräilykuntien verkosto ovat tehneet yhteistä koulumatkaliikunnan kehittämistyötä vuodesta 2018, jolloin Likes koordinoi Sitran rahoittamaa Fiksusti kouluun -hanketta yhdessä Liikkuva koulu -ohjelman kanssa.

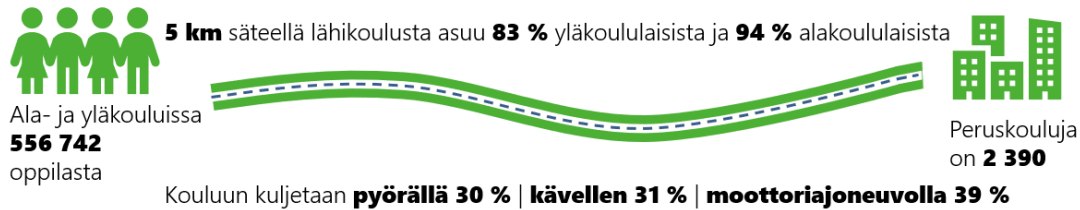
Fiksusti kouluun -toimijoiden yhteistyössä yhdistyvät Likesin tutkimustoiminta, Liikkuva koulu -ohjelman koulumaailman tuntemus, Motivan kestävän ja viisaan liikkumisen osaaminen sekä Pyöräilykuntien verkoston pyöräilyn asiantuntemus. Lisäksi kaikkien tahojen verkostot ovat tärkeä osa ohjelmaa.

Vuonna 2018 Likes, Motiva ja Pyöräilykuntien verkosto alkoivat suunnitella Fiksusti kouluun -ohjelmaa selvittämällä koulumatkaliikunnan edistämisen tilaa sekä rahoitusmahdollisuuksia. Jo ohjelmasuunnittelun aikana organisaatiot tekivät yhteisiä toimenpiteitä. Pyöräilykuntien verkosto ja silloinen Fiksusti kouluun -hanke muun muassa kouluttivat koulutoimijoita yhteisissä työpajoissa. Toimijat myös tapasivat säännöllisesti ja päivittivät tietojaan esimerkiksi erilaisista rahoitetuista koulumatkahankkeista. Motiva muun muassa teki liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen hankeseurantaa, joiden joukossa oli koulumatkaliikunnan hankkeita.

Vuoden 2019 aikana valmistui Fiksusti kouluun -ohjelmasuunnitelma vuosille 2019–2024. Suunnitelmaa esiteltiin liikenne- ja viestintä-, opetus- ja kulttuuri- sekä ympäristöministeriön virkahenkilöille. Ministeriöissä suhtauduttiin hyvin positiivisesti ohjelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin, koska ne tukivat valtioneuvoston strategioita. Erityisesti ne tukivat vuonna 2018 julkaistua kävelyn ja pyöräilyn edistämishanketta, jossa yhtenä toimenpiteenä oli Fiksusti kouluun -tyyppinen toimintamalli. Ohjelmalle ei kuitenkaan löy-

tynyt sopivaa kaikkien ministeriöiden yhteistä rahoitusmallia. Opetus- ja kulttuuriministeriö alkoi rahoittaa Fiksusti kouluun -ohjelman käynnistymistä Liikkuva koulu -ohjelman kautta. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi eduskunnan ”joululahjarahasta” ohjelmalle avustusta loppuvuodesta 2019. Näiden rahoitusten turvin ohjelma saatiin käynnistettyä huhtikuussa 2020.

1.2 Koulumatkojen ja niiden edistämisen nykytila



Lähikouluperiaate mahdollistaa aktiiviset koulumatkat:



Koulujen liikkumisen ohjauksella on vähennetty henkilöautoilua 1-18 %



Kuljetusoppilaita on **~22 %** koululaisista.

Kuljetusten kustannukset yht. **158 milj.€** eli **1 440 €/oppilas**.



Kuvio 1. Koulumatkojen kulkeminen Suomessa.

Lähde: LIITU-tutkimus 2018, Kuljetusten tila 2013

Suomessa koulumatkat kuljetaan hyvin aktiivisesti 0–5 kilometrin matkoilla syksyisin ja keväisin. Talvisin aktiivisesti, erityisesti pyörällä, kuljettujen koulumatkojen määrä vähenee. Pyörällä kuljetaan yleensä hieman pidempiä koulumatkoja, joten pyöräilyn väheneminen lisää autokyytien määrää. Talvella pyöräily vähenee työillä selvästi enemmän kuin pojilla. (Kokko & Martin 2019.) Lisätietoa kulkutavoista luvussa 5.

Koulumatkojen kulkutavoissa ei ole huomattavissa viime vuosina suuria muutoksia, vaan ne ovat pysyneet tasaisina. Talven koulumatkojen kulkutapoihin tulee kiinnittää jatkossa eniten huomiota, koska autokyytien määrä kasvaa silloin myös lyhyillä alle kahden kilometrin matkoilla.

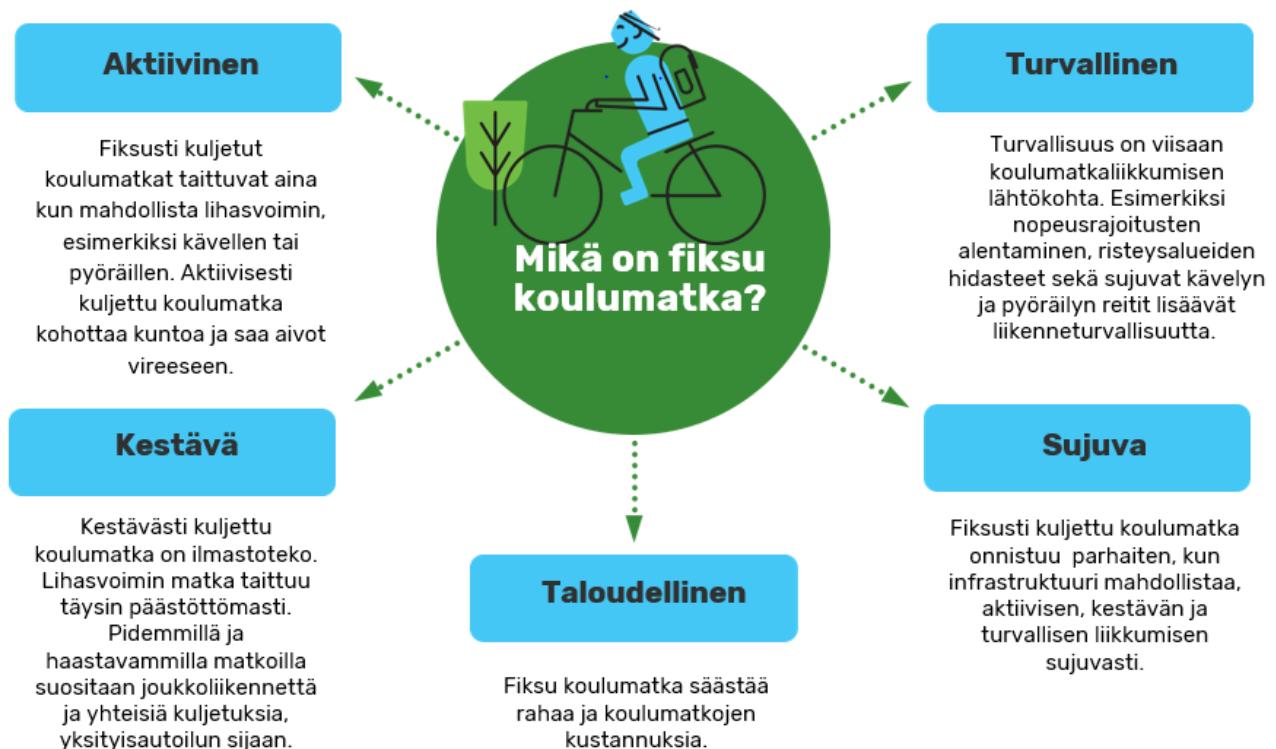
Aktiivisten ja kestävien koulumatkojen edistämistä tehdään Suomessa eri tasoilla. Paikallisesti kunnissa edistetään aktiivisia koulumatkoja esimerkiksi Liikkuva koulu -toiminnassa sekä kestävä liikumisen suunnitelmissa. Kunnat tekevät myös hankerahoituksilla keskitettyjä kehittämishankkeita esimerkiksi koulujen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Jossain kuntakeskityksissä tehdään seutuyhteistyötä. Esimerkiksi Tampereen kaupunkiseutu sekä Itä-Savo ovat tehneet yhteisiä kulkutapaselvityksiä.

Ministeriöt sekä virastot ovat rahoittaneet paikallisia ja alueellisia hankkeita varsinkin liikenteen vastuualueelta. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää liikkumisen ohjauksen valtionavustusta, josta on vuosina 2016–2021 rahoitettu yhteensä 13 hanketta. Traficom rahoittaa myös liikenneturvallisuuden kehittämishankkeita, josta on samoina vuosina rahoitettu 37 hanketta.

Opetus- ja kulttuuriministeriö on rahoittanut liikunnallisen elämäntavan kehittämisavustuksesta neljää monivuotista koulumatkaliikkumisen, erityisesti pyöräilyn, edistämisen hanketta. Näiden lisäksi Liikkuva koulu ja Liikkuva opiskelu -rahoituksella on tehty koulu- ja opiskelumatkojen edistämisen toimenpiteitä kunnissa. Koulumatkaliikkumisen hankkeiden välillä ei ole tehty systemaattista yhteistyötä, joten hyvien käytäntöjen jakaminen on jäänyt usein hyvin paikalliseksi.

Valtakunnallista koulumatkaliikkumisen edistämistyötä ovat tehneet Likesin, Liikkuva koulu -ohjelman, Motivan ja Pyöräilykuntien verkoston lisäksi esimerkiksi Pyöräiliitto ja Koululiikuntaliitto, joiden kanssa Fiksusti kouluun -ohjelma tekee läheistä yhteistyötä.

2 Fiksusti kouluun -ohjelman esittely



Kuvio 2: Mikä on fiksu koulumatka?

2.1 Ohjelman osa-alueet ja tavoitteet

Ohjelman osa-alueet jaettiin ensimmäisenä toimintavuonna kuuteen osaan: Tietohubi, verkottaja ja viestijä, tutkimus ja kehitys, olosuhdetyö, yhteistyön fasilitointi, rahoitusten koordinointi.

Ohjelman päätavoitteiksi määriteltiin:

1. Aktiivisen ja kestäväen liikkumisen lisääminen koulumatkoilla.
2. Koulumatkojen liikenneturvallisuuden parantaminen.
3. Aktiivisen ja kestäväen liikkumisen vahvistaminen koulujen toimintakulttuurissa ja opetuksessa.
4. Strategiat ja toiminta tukemaan aktiivisia ja kestäviä koulumatkoja poikkihallinnollisesti.

2.2 Rahoitus

Fiksusti kouluun -ohjelman ensimmäistä vaihetta on rahoittanut opetus- ja kulttuuriministeriö Likesin Liikkuva koulu -avustuksen yhteydessä vuosina 2020 ja 2021. Eduskunnan joulukuussa 2019 myöntämän 100 000 euron joululahjarahan turvin Traficom rahoitti Pyöräilykuntien verkoston ja Motivan toimintaa ohjelmassa kevästä 2020 kevääseen 2021. Vuonna 2021 Pyöräilykuntien verkostolle myönnettiin Fiksusti kouluun -ohjelmaa varten liikkumisen ohjauksen valtionavustusta 60 000 euroa.

2.3 Viestintä

Fiksusti kouluun -ohjelman ensimmäisen toimintavuoden alussa tehtiin viestintästrategia ja viestintäsuunnitelma. Strategiassa Fiksusti kouluun -viestinnän tavoitteiksi määriteltiin:

- lisätä ohjelman tunnettuutta
- lisätä tietoa aktiivisten ja kestävien koulumatkojen hyödyistä
- koostaa ja kehittää hyviä käytäntöjä ja viestiä niistä
- tukea ohjelmaan liittyvä tutkimuksen ja seurannan toteutusta sekä varmistaa niiden tuottaman tiedon leviäminen.

Keväällä 2020 kilpailutettiin verkkosivujen tekijä, ja toteuttajaksi valittiin Web-veistäjä. Ohjelman verkkosivut avattiin elokuussa 2020 osoitteessa www.fiksustikouluun.fi. Verkkosivuille tuli myös ohjelman esittely ruotsiksi ja englanniksi.

Ohjelmalle on suunniteltu graafinen ilme vuonna 2018. Keväällä 2020 graafista ilmettä hieman uudistettiin, jotta se täyttää saavutettavuusvaatimukset. Ohjelmalla on Instagram-tili, Youtube-kanava sekä noin neljä kertaa vuodessa lähtevä uutiskirje.

Vuoden 2020 aikana lähetettiin tiedotteita ohjelman alkamisesta ja kulkutapakyselyn tuloksista. Elokuussa kirjoitettiin mielipidekirjoitus aktiivisten koulumatkojen puolesta, mikä julkaistiin erittäin laajasti maakuntalehdissä. Materiaalipankkiin on kerätty hyviä käytäntöjä ja ideoita aktiivisten koulumatkojen edistämiseen. Syksyllä 2020 aloitettiin Minun koulumatkani -videon kuvaukset ja ensimmäinen osa,

Syksy-video, julkaistiin joulukuussa 2020. Videon talvi- ja kevät kuvaukset toteutettiin keväällä 2021. Lisäksi valmiista materiaalista tuotettiin 15 lyhyempää somevideota tukemaan ohjelman perusteluviestintää.

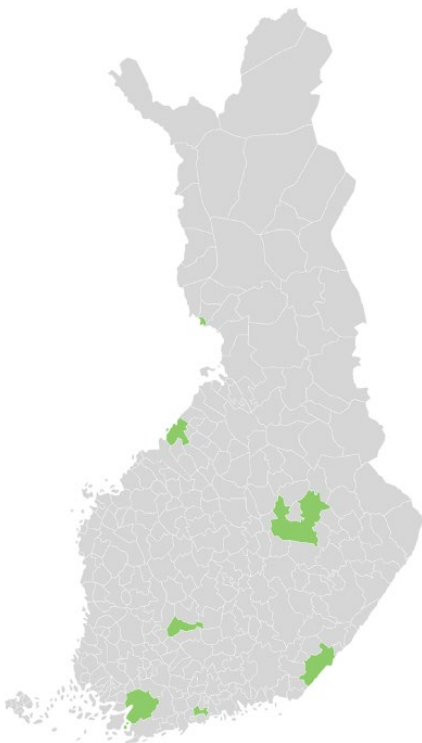
Keväällä 2021 ohjelma julkaisi viisi vinkkiä kuntapäätäjille fiksumman koulumatkaliikkumisen edistämiseen. Vinkit lähetettiin puoluetoimistoille hyödynnettäväksi ennen kuntavaaleja.

Syksyllä 2020 ja keväällä 2021 järjestettiin erityisesti kunnille suunnatut webinaarit, joissa käsiteltiin ohjelman tuloksia ja pilottikuntien oppeja:

- 19.11.2020 Oppeja kestävän koulumatkaliikkumisen edistämiseen kunnissa ja kaupungeissa. Webinaariin osallistui 74 henkilöä.
- 25.3.2021 Yhdessä aktiivisempia ja kestävämpiä koulumatkoja. Webinaariin osallistui 82 henkilöä.

3 Kuntapilotit

Keväällä 2020 ohjelmassa käynnistettiin yhteistyö seitsemän pilottikunnan ja neljäntoista pilottikoulun kanssa (kaksi koulua jokaisesta kunnasta). Pilottikuntien valinnassa painotettiin maantieteellistä sijaintia, kunnan kokoa/asukasmäärää sekä koululaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tahtotilaa.



Pilottikunniksi valikoituivat **Kalajoki, Kangasala, Kemi, Kuopio, Lappeenranta, Salo ja Vantaa**. Kuntien kouluissa tehtiin olosuhdekartoituksia, kulkutapakyselyjä sekä tuettiin kouluja aktiivisten ja kestävien koulumatkojen edistämiseksi.

Kalajoki: Merenojan yhtenäiskoulu ja Raumankarin yhtenäiskoulu

Kangasala: Pikkolan yläkoulu ja Vatialan alakoulu

Kemi: Karihaaran yhtenäiskoulu ja Syväkankaan yhtenäiskoulu

Kuopio: Haapaniemen alakoulu ja Jynkänlahden yläkoulu

Lappeenranta: Kimpisen yhtenäiskoulu ja Sammonlahden yläkoulu

Salo: Moision yläkoulu ja Tupurin alakoulu

Vantaa: Hämeenkylässä yhtenäiskoulu ja Martinlaakson yhtenäiskoulu

4 Olosuhdekartoitus

Olosuhdekartoitusten tarkoitus oli pilottivaiheessa tuottaa selkeä, skaalattava malli koulujen piha-alueiden ja lähikatujen liikennejärjestelyjen systemaattiseen kartoitukseen.

Koulujen olosuhdekartoitukset toteutettiin pilottikouluissa yhteistyössä vähintään koulun rehtorin ja kaupungin/kunnan liikennesuunnittelijan kanssa. Näiden lisäksi mukana saattoi olla tilapalveluiden ja liikuntapalveluiden edustajia. Poikkihallinnollisen tiimin (ks. luku 6.1) kanssa suoritettu maastokartoitus takasi sen, että olennaiset asiat tulivat huomioiduiksi. Esimerkiksi rehtorit jakoivat arvokasta tietoa oppilaiden koulureiteistä ja vakiintuneista oikopoluista ja muista liikkumisen käytännöistä. Katuverkosta vastaavan teknisen toimen ja piha-alueesta vastaavan tilapalvelun läsnäolo oli olennaista tiedon jakamisen ja tiedonkulun vuoksi.

4.1 Menetelmä

Olosuhdekartoituksen havainnot kirjattiin lomakkeelle ja dokumentoitiin valokuvaamalla.

Tärkeimpinä kokonaisuuksina **olosuhdekartoituksessa** huomioitiin:

- koulun piha-alue: sisäänkäynnit piha-alueelle
- koulun piha-alue: pyöräpysäköinti (määrä, laatu ja sijainti)
- keskeiset tulosuunnat koululle kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta: kulkumuotojen erottelu, kadunylitykset ja risteysalueet, väylän kunto
- saattoliikenne- ja huoltoliikennejärjestelyt: kulkumuotojen erottelu
- joukkoliikenneyhteydet.

Olosuhdekartoitusten perusteella työstettiin kunkin koulun lähiympäristön ja piha-alueen nykyisten liikennejärjestelyjen analyysi ja laadittiin kehittämissuhteita aktiivisen ja kestävä koulumatkaliikkuksen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi.

4.2 Päähavainnot

Kartoitusten ja keskustelujen perusteella yhdessä tunnistettuja kehittämiskohteita koulujen lähikaduilla ja pihoilla olivat saattoliikennejärjestelyt, pyöräpysäköinti ja risteysalueet.

Saattoliikenne aiheuttaa ruuhka- ja vaaratilanteita koulujen lähistöllä. Saattoliikenteen määrä etenkin aamuisin ylittää saattoliikennepaikkojen kapasiteetin. Tarkastelluissa kouluissa (14) vain neljässä saattoliikenne oli ohjattu omalle, erilliselle alueelleen. Tyypillisesti henkilöautolla kuljetetut oppilaat tuotiin mahdollisimman lähelle koulun pihaa kadun varteen tai koulun autopysäköintipaikalle, ja jalan ja pyörällä liikkuvat oppilaat kulkivat autojen joukossa. Kulkumuotojen erottelu päättyi tavallisesti katuverkolle, joten jalan ja pyörällä kulkevien reitit ristesivät saattoliikenteen ja koululle tulevan henkilöautoliikenteen kanssa. Tilannetta parantaisivat selkeät, kulkua ohjaavat katumerkinnyt ja liikennemerkkit.

Yläkouluissa moottoriajoneuvoliikennettä on myös piha-alueilla, sillä oppilaista osa kulkee mopoilla, mopautoilla tai muilla moottoriajoneuvoilla.

Pyöräpysäköintipaikkojen määrä ja laatu eivät vastaa nykyistä tarvetta. Pyöräpysäköintipaikkoja oli lastenkentojen ja kokemuksen perusteella aivan liian vähän noin puolessa tarkastelluista kouluista (6/14). Telineet olivat tyyppillisesti varsin huonokuntoisia eturengastelineitä. Myös uusitut telineet olivat huomattavan usein tätä mallia. Runkolukittavia telineitä löytyi vain neljästä koulusta.

Päivitetyn pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan kouluilta pitäisi löytyä yksi pyöräpysäköintipaikka jokaiselle oppilaalle.

Turvattomiksi tunnistettuja risteysalueita tai kadunylityksiä löytyi kaikkien koulujen läheisyydestä. Kavennukset ja hidastetöyssyt helpottaisivat koululaisten kulkua ja hidastaisivat autojen ajonopeutta sopivaksi koulun läheisyyteen. Lähikatua oli kavennettu autoliikenteen rauhoittamiseksi ainoastaan yhdellä koululla neljästätoista.

Vauhditettuja toimenpiteitä kunnissa:

- autoliikenteen rauhoittaminen (hidastetöyssy, nopeusnäyttö)
- liikenteen ohjaus (liikennemerkkit, ajoratamerkinnot, opasteet)
- pyöräpysäköinnin kehittäminen (runkolukittavat pyörätelineet ja talvikunnossapito)
- viestintä ja vuorovaikutus (keskustelut saattoliikenteestä ja 1.–2.-luokkalaisten pyöräilyrajoitusten kumoamisesta).

5 Koulumatkojen kulkutapojen selvitys lukuvuonna 2020–2021

Ohjelmassa selvitettiin oppilaiden kulkutapoja seitsemässä kunnassa ja yhteensä 18 koulussa (pilottikoulut, Kuopion 2018–2019 koulumatkahankkeen pilottikoulut) kolmesti lukuvuoden aikana viikon seurantajaksoissa: syyskuussa 2020, helmikuussa 2021 ja toukokuussa 2021.

5.1 Menetelmä

Kulkutavat kerättiin verkkolomakkeella seurantaviikon päätteeksi. Oppilaat merkitsivät seurantaviikon jokaisen arkipäivän kulkutavan kouluun mennessä ja koulusta palatessaan. Näiden lisäksi julkisella liikenteellä tai koulukuljetuksella kouluun kulkevat merkitsivät pysäkkimatkan tai noutopisteelle kävellyn tai pyöräilyn matkan pituuden.

Syyskuun kyselyyn vastasi 4882 oppilasta 18 koulusta, helmikuun 4512 oppilasta 17 koulusta ja toukokuun 4040 oppilasta 26 koulusta. Toukokuun kyselyssä oli mukana Ylä-Savon koulumatkahankkeen kouluja, minkä vuoksi kouluja oli kyseisellä kyselyviikolla selvästi enemmän.

Ohjelman kulkutapakyselyssä saatiin uutta tietoa päiväkohtaisten kulkutapojen eroista, varsinkin poikkeuksellisen sään vaikuttaessa, pysäkkimatkojen pituuksista sekä sukupuolten välisistä kulkutaperoista.

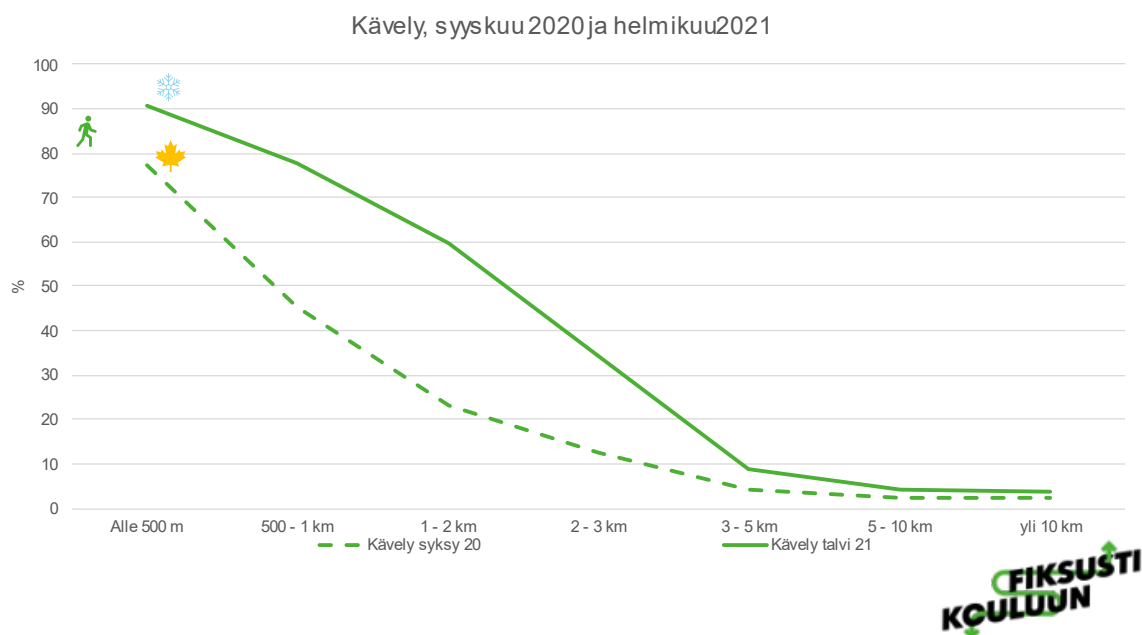
5.2 Tulokset tiiviisti

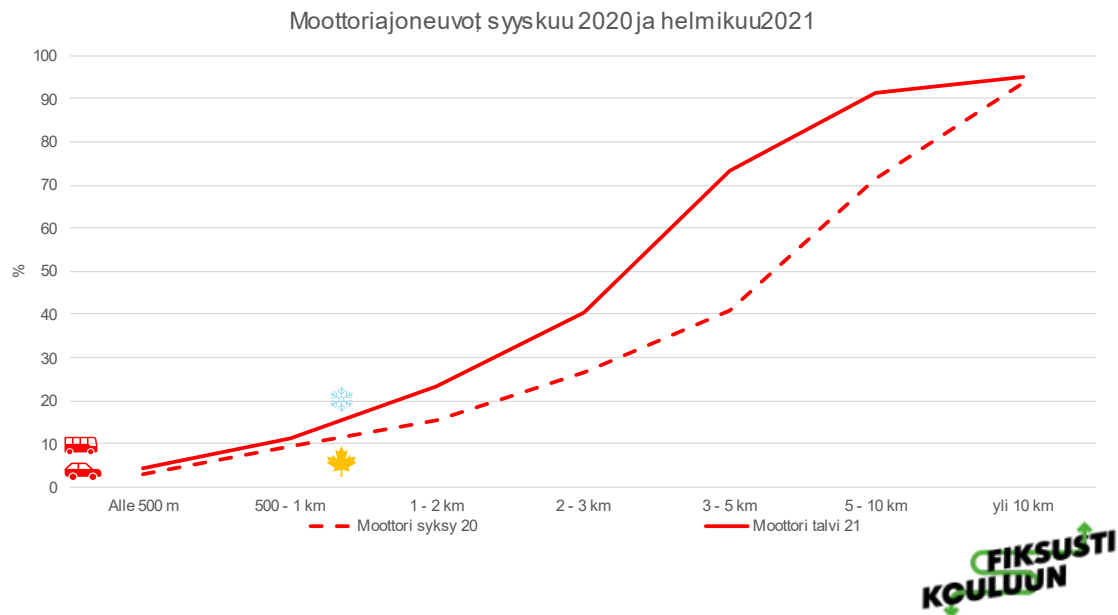
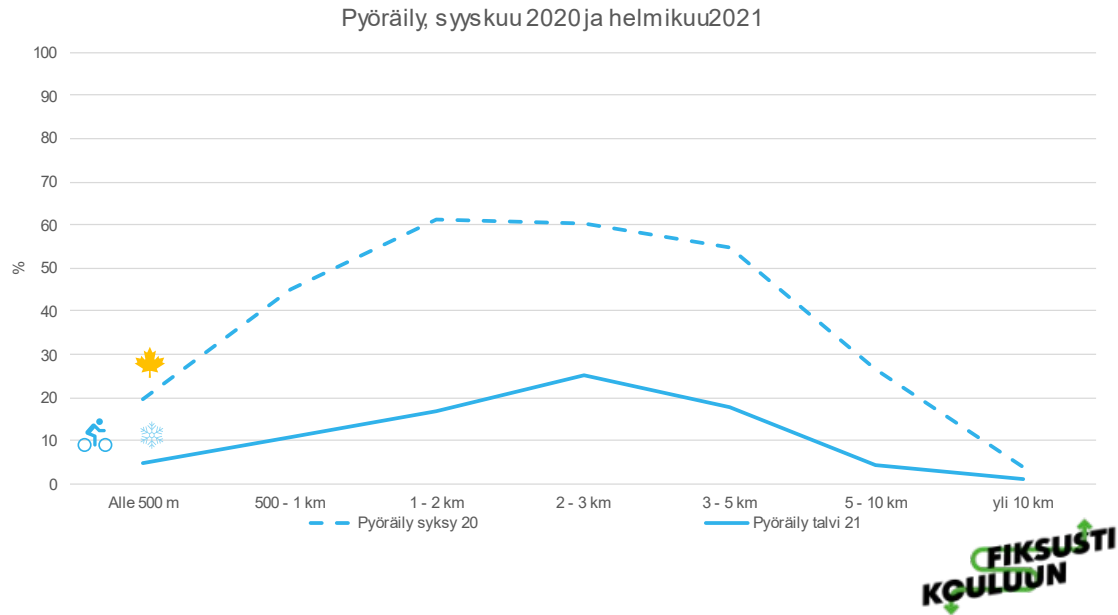
Kuljutapaseurannan tulokset ovat LIITU-tutkimuksen kanssa samansuuntaisia. Aineistossa syksyn koulumatkat kuljettiin 29 % kävellen, 46 % pyörällä ja 25 % moottoriajoneuvoilla. Talvella matkat kuljettiin 50 % kävellen, 13 % pyörällä ja 37 % moottoriajoneuvoilla. Keväällä kuljettiin 31 % kävellen, 45 % pyörällä ja 24 % moottoriajoneuvoilla. Koulumatkojen pituus vaikuttaa oleellisesti kulkutavan valintaan ja lyhyet matkat kuljetaan aktiivisesti varsinkin syksyllä ja keväällä. Fiksusti kouluun -aineiston mukaan 0–5 kilometrin etäisyydeltä kuljettiin aktiivisesti syksyllä 82 % ja talvella 73 %.

Vertailun vuoksi toukokuun aineistosta eriytettiin Ylä-Savon koulujen tulokset, koska ne eivät olleet mukana syksyn ja kevään kyselyssä.

Verrattuna syksyyn ja kevääseen, talvella aktiivisten kulkutapojen osuus laski 12–13 % ja pyöräilyn osuus 32–33 %. Tyttöjen pyöräilyn määrä laski syksystä talveen 83 %, kun vastaavasti poikien pyöräily laski 62 %. Kun tarkasteltiin tuloksia kulkusuunnittain, havaittiin, että talvella oppilaita kyyditään autolla kouluun enemmän kuin koulusta kotiin.

Kuljutapaseurannassa selvitettiin myös aktiivisesti kuljettujen pysäkkimatkojen pituuksia ensimmäistä kertaa. Pysäkille kuljettiin kävellen tai pyörällä keskimäärin 300–500 metriä suuntaansa, eli koko koulumatkalla yhteensä 600 metriä – 1 kilometri. Matka vastaa lyhyttä, kävellen tai pyörällä kuljettavaa koulumatkaa. Havainto osoittaa, että moni aktiivisesti kuljettu pysäkkimatka voitaisiin tulkita aktiiviseksi kulkutavaksi, vaikka perinteisellä jaolla kaikki muu, kuin kokonaan aktiivisesti kuljettu koulumatka luokitellaan passiiviseksi kulkumuodoksi.





5.3 Koulumatkojen tutkimustarpeet

Koulumatkojen kulkutapoja on viime vuosina selvitetty valtakunnallisella LIITU-tutkimuksella, jossa kulkutapoja kysytään yleisimmän kulkumuodon osalta keväällä/syksyllä ja talvella. Fiksusti kouluun -ohjelman seurannassa kulkutapojen vaihtelu tulee selville, kun ne kysytään seurantaviikon jokaiselta päivältä ja kulkusuunnittain.

Ohjelman tekemää tarkempaa kulkutapaselvitystä on syytä tehdä ajoittain erilaisten ilmiöiden löytämiseksi. Pysäkkimatkoja olisi hyvä tarkastella lisää, varsinkin alueilla, joilla on paljon koulukuljetuksen piirissä olevia oppilaita. Samalla tulisi selvittää, paljonko koulukuljetuksen piirissä olevilla oppilailla tulee

fyysistä aktiivisuutta koulupäivän aikaisessa siirtymäliikkumisessa, esimerkiksi siirtymisessä liikuntapaikoille tai erilaisille vierailuille. Tähän liittyvät keskeisesti koulupyörät ja niiden vaikutus kuljetusoppilaiden kulkemiseen.

Kulikutapaselvitykset tehdään tällä hetkellä lähes kokonaan kyselyillä, joilla saadaan selville pääasiallinen kulkutapa ja matkan arvioitu pituus. Reittitieto ja oppilaan todellisuudessa kulkema matka olisivat arvokasta lisätietoa, jota voisi saada paikkatietoa tallentavalla älypuhelinsovelluksella. Näiden lisätietojen avulla pystyisi tarkastelemaan oppilaiden varsinaisia kulkureittejä ja -muotoja. Kyseisillä tiedoilla pystyttäisiin kehittämään koulumatkojen olosuhteita sekä saamaan tarkkaa tietoa oppilaiden reiteistä ja oikopoluista. Sovelluksen avulla otanta voisi olla myös suurempi ja vaivattomampi kuin kyselylomakkeella.

6 Yhteistyömalli

Fiksusti kouluun -ohjelma on alusta alkaen pyrkinyt tekemään yhteistyötä eri toimijoiden kanssa. Ohjelman yhtenä osa-alueena on ollut toimia verkottajana ja fasilitoida yhteistyötä.

6.1 Poikkihallinnollinen kuntayhteistyö

Koulumatkoihin liittyvää poikkihallinnollista työtä pilottikouluissa ja -kunnissa vahvistettiin kutsumalla koolle Fiksusti kouluun -tiimi, jonka muodostivat vähintään teknisen toimen/liikennesuunnittelun, tilapalveluiden ja sivistystoimen edustajat. Näiden lisäksi tiimissä saattoi olla liikuntapalveluiden, joukkoliikennesuunnittelun ja kestävään liikkumiseen liittyvien hankkeiden edustajia. Lisäksi kunnista kartoitettiin olemassa olevia yhteistyöverkostoja (esim. kestävän liikkumisen työryhmä, liikenneturvallisuustyöryhmä).

Kuntatyöskentelyn tavoite on yhteistyössä kuntien kanssa rakentaa aktiivista ja kestävä koulumatkaliikettä edistävä poikkihallinnollisen yhteistyön malli. Tämä malli tukee kunnissa tehtävää kestävä liikumisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen eteen tehtyä työtä. Yhdessä tiimin kanssa toteutetaan aktiivista, kestävä ja turvallista koulumatkaliikettä edistäviä toimenpiteitä ja pidetään kunnassa yllä keskustelua koulureittien sujuvuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden ympärivuotisesta kehittämisestä.



Kuvio 3: Aktiiviseen ja kestävään koulumatkaan vaikuttavat tahot.

6.2 Sidosryhmäyhteistyö

Sidosryhmäyöskentelyllä vahvistettiin eri toimijoiden välistä yhteistyötä. Kestävät ja aktiiviset koulumatkat liittyvät esimerkiksi koulujen ympäristökasvatustyöhön, liikenneturvallisuuteen sekä oppilaiden liikumisen edistämiseen. Tavoitteena oli tunnistaa yhteisiä teemoja, joita voidaan yhdessä eri toimijoiden kanssa edistää.

Ohjelma avattiin aamukahviwebinaarilla, johon kutsuttiin kestävien ja aktiivisten koulumatkojen parissa työskenteleviä henkilöitä. Tilaisuudessa tunnistettiin yhteisiä teemoja, joita voisi edistää. Tilaisuuden jälkeen toteutettiin valituista teemoista webinaari oppilaiden osallistamisesta. Webinaariin osallistui 24 henkilöä. Lisäksi on valmisteltu yhteistyötilaisuutta tutkimuksista ja selvityksistä.

Ensimmäisen ohjelmavuoden aikana tunnistettiin ja kontaktoitiin aktiivisesti aiheen parissa toimivia tahoja. Ohjelman tunnettuuden kasvaessa myös eri toimijat ottivat itse yhteyttä ohjelmatoimijoihin.

6.3 Ohjelma kotimaisissa ja kansainvälisissä verkostoissa

Toimintavuoden aikana Fiksusti kouluun -ohjelman asiantuntijat ovat tehneet paljon vierailuja kunnissa ja kouluissa. Ohjelman asiantuntijat ovat olleet myös kysytyjä puhujia pyöräilyyn ja kestävään liikkumiseen liittyvissä tilaisuuksissa.

Tapaamiset ja esitykset

Päivämäärä	Tilaisuus
20.05.2020	Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
2.6.2020	Kävelyn ja pyöräilyn STN-hankkeen asiantuntijahaastattelu
3.6.2020	Helsingin kaupungin liikkumishankkeen koulumatkakonsultointi
15.6.2020	Yhteistyö Vanhempainliiton kanssa
10.8.2020	Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
28.8.2020	Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
12.11.2020	Valtion liikuntaneuvoston yhdenvertaisuus ja tasa-arvotyöryhmä
2.12.2020	Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
23.2.2021	CLIMATE-NUDGE-tutkimushankkeen koulumatkatuupaus
5.3.2021	Ylä-Savon kuntien koulumatkojen turvallisuushankkeen ohjausryhmä
16.03.2021	Lappeenrannan koulumatkapyöräilyhankkeen suunnittelu
18.3.2021	Espoon kaupungin uusien koulujen koulumatkaolosuhteiden konsultointi
24.9.2020	Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
12.11.2020	Kangasala: Kestävän liikkumisen työryhmä
24.11.2020	Kävelyn ja pyöräilyn neuvottelukunta
30.11.2020	Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
21.1.2021	Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
1.3.2021	Kemi: liikenneturvallisuustyöryhmä

Seminaari- ja webinaaripuheenvuorot

Päivämäärä	Tilaisuus	Aihe
26.5.2020	Pyöräilykuntien verkoston pyöräilyn ilo -webinaari	
21.8.2020	Traficom KuntaTV	Fiksusti kouluun -ohjelman esittely
2.10.2020	VeloFinland webinaari	Fiksusti kouluun -ohjelman esittely ja olosuhdekartoitus
25.11.2020	Pyöräilykuntien verkoston pyöräiliikenne ja matkailu -webinaari	Kulikutapakyselyn tulokset ja olosuhdekartoitus
10.2.2021	ACTIVE-tutkimuskonferenssi	Kulikutapakyselyn tulokset ja olosuhdekartoitus
11.2.2021	Winter Cycling E-congress	Kulikutapakyselyn tulokset ja olosuhdekartoitus

7 Ohjelman tulevien vuosien näkymät

Ensimmäisen varsinaisen toimintavuoden aikana on tullut selväksi, että Fiksusti kouluun -ohjelmalle on selkeä tarve. Fiksusti kouluun -ohjelma on vakiinnuttanut paikkansa aktiivisen ja kestäväen koulumatkaliikkumisen edistämisen asiantuntijana. Poikkihallinnollinen kuntayhteistyö on tuottanut konkreettisia tuloksia, ja koekäytössä oleva olosuhdekartoitustyökalu ennakoii ohjelman toimenpiteiden laajaa skaalautumista. Ohjelma myös vastaa omalta osaltaan valtionhallinnon päästövähennys- ja hiilineutraaliustavoitteisiin sekä kävelyn ja pyöräilyn ja liikunnan määrän lisäämisen tavoitteisiin.

Ohjelman rahoitus pohja muuttui ensimmäisen toimintavuoden jälkeen. Opetus- ja kulttuuriministeriö rahoittaa ohjelmaa edelleen Liikkuva koulu -avustuksen kautta, mutta Traficom in rahoitusta haettiin liikku-
misen ohjauksen valtionavustuksista. Ohjelman pitkäjänteisen toiminnan mahdollistamiseksi tavoitteena on hanke pohjaista rahoitusta pidempi yhtäjaksoinen rahoitus.

Tämän raportin julkaisun aikaan Fiksusti kouluun -ohjelman toinen toimintavuosi (2021–2022) on käynnissä. Hakumenettelyn kautta ohjelman uusiksi yhteistyökunniksi on valittu Hyvinkää, Kajaani, Kouvola, ja Tampere. Kunnat pilotoivat ohjelman ohjauksessa itsenäisen olosuhdekartoituksen työkalua. Lisäksi kunnista valituissa kouluissa toteutetaan koululaisten kulkutapaseuranta syksyllä ja talvella.

Fiksusti kouluun -ohjelman edustajat toimivat syksyllä 2021 asiantuntijoina Ylä-Savon kahdeksan kunnan liikenneturvallisuushankkeessa sekä koulumatkaliikkumisen edistämistyössä muun muassa Turussa, Espoossa ja Lahdessa.

Tutkimuksen ja kehityksen osalta ohjelmassa selvitetään konkreettisesti koulumatkojen kulkutapojen seuraamista mobiilisovelluksen avulla. Syksyllä 2021 pilotoidaan huoltajakyselyä, jolla päästään paremmin selville niihin syihin, jotka estävät aktiivisia ja kestäviä kulkutapoja. Huoltajille tarkoitettu vanhempainmateriaali julkaistaan syksyllä ohjelman verkkosivuilla. Jatkossa tavoitteena on tuottaa ohjelman verkkosivuille monipuolista materiaalia ja uusia vinkkejä koulumatkaliikkumisen edistämiseksi.

Tulevien vuosien tavoite on entistä vaikuttavampi ja laajamuotoisempi työskentely koululaisten aktiivisen ja kestäväen liikkumisen lisäämiseksi ja näitä tukevien olosuhteiden kehittämiseksi. Olosuhdekartoitustyökalun hyödyntäminen tuottaa kunnille tietoa liikenneturvallisuuden kehittämiskohteista. Toistuvasti toteutettavat kulkutapakyselyt auttavat seuraamaan koululaisten kulkutapojen kehitystä.

Tulevaisuudessa tavoitteena on, että Fiksusti kouluun -ohjelma tunnetaan entistä paremmin, ohjelman kanssa halutaan tehdä yhteistyötä ja ohjelman asiantuntijoilta pyydetään ja saadaan apua koulumatkaliikkumisen edistämiseen.

8 Lähteet

Kokko S. ja Martin L. (toim.) Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa, LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018, Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2019:1 https://www.jyu.fi/sport/vln/liitu-raportti_web_28012019-1.pdf

Kallio J., Niemi J. Koulumatkojen kulkutapakyselyn tulokset helmikuu 2021: <https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/talven-2021-kulkutapakyselyn-tulokset-pilottikunnissa/>

Kallio J., Niemi J. Koulumatkojen kulkutapakyselyjen tulokset syyskuu 2020 <https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/koulumatkojen-kulkutapakyselyjen-tulokset-syyskuu-2020/>

Ojajärvi S. Pilottikuntien olosuhdekartoitukset <https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/pilottikuntien-olosuhdekartoitukset/>

Svartsjö M. & Karvonen J. Koulukuljetusten tila 2013. Kuntaliiton julkaisu. Helsinki 2015. <https://www.kouluikkuna.fi/sites/default/files/2021-05/Koulukuljetusten-tila-2013-1066587.pdf>

Teiskonlahti, Riku. Helsingin Sanomat. Etäkoulu romahdutti koululaisten liikuntamäärät: ”On iso murhe, jos kouluja joudutaan laittamaan uudestaan kiinni kuukausiksi” <https://www.hs.fi/urheilu/art-2000006700455.html> 27.10.2020

Verkkoartikkelit:

Fiksusti kouluun – hankkeesta ohjelmaksi <https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/fiksusti-kouluun-hankkeesta-ohjelmaksi/>

Kulkutapakysely koululla <https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/kulkutapakysely-koululla/>

Mielipidekirjoitus: Koululaisilla oltava oikeus turvalliseen koulumatkaan joka päivä <https://fiksustikouluun.fi/mielipidekirjoitus-koululaisilla-oltava-oikeus-turvalliseen-koulumatkaan-joka-paiva/>

Tiedote: Fiksusti kouluun -ohjelma käynnistyy suositulla Koulujen Kilometrikisalla <https://fiksustikouluun.fi/tiedote-fiksusti-kouluun-ohjelma-kaynnistyy-suositulla-koulujen-kilometrikisalla/>

Tiedote: Seitsemässä kunnassa pilotoidaan uutta koulumatkaliikkumisen edistämismallia <https://fiksustikouluun.fi/seitsemassa-kunnassa-pilotoidaan-uutta-koulumatkaliikkumisen-edistamismallia/>

Tietoa koulumatkoista: fiksustikouluun.fi/tietoa-koulumatkoista

Viisi vinkkiä kuntapäätäjille fiksumman koulumatkaliikkumisen edistämiseen <https://fiksustikouluun.fi/materiaalit/viisi-vinkkia-kuntapaattajille-fiksumman-koulumatkaliikkumisen-edistamiseen/>