

# KOULUN LIIKKUMISSUUNNITELMAN OHJE PÄÄKAUPUNKISEUDULLA



KALLE TOISKALLIO  
MICHELLE WOOD



## Sisällysluettelo

<b>Johdanto</b> .....	<b>3</b>
<b>Liikkumissuunnitelman päävaiheet</b> .....	<b>5</b>
1. Koulun tunnistamat liikenne- ja liikkumisongelmat .....	5
<b>2. Rehtorin tuki ja vastuuhenkilöiden nimeäminen</b> .....	<b>5</b>
<b>3. Koulun liikkumistutkimus</b> .....	<b>6</b>
3.1 Koulun perustietojen keruu.....	6
3.1.1 Liikkumismahdollisuuksien perustiedot .....	7
3.2 Liikenteessä liikkumisen valinnat ja subjektiiviset kokemukset .....	7
<b>4. Liikkumissuunnitelman tavoitteiden tarkennus ja pääelementit</b> .....	<b>8</b>
<b>5. Toimintasuunnitelma liikkumissuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi</b> .....	<b>8</b>
<b>6. Liikkumissuunnitelman markkinointi</b> .....	<b>9</b>
<b>7. Liikkumissuunnitelman kirjoittaminen ja hyväksyminen</b> .....	<b>10</b>
<b>8. Liikkumissuunnitelman toteutus</b> .....	<b>10</b>
<b>9. Liikkumissuunnitelman seuranta ja jatkokehitys</b> .....	<b>11</b>
<b>Suunnittelun tuki ja koordinointi</b> .....	<b>12</b>
<b>Linkkejä</b> .....	<b>13</b>

### Huomautuksia:

1. Liikkumissuunnitelmia laativille koululle on tarjolla myös *Koulun liikkumissuunnitelman työpohja*, jota on tarkoitus käyttää tämän ohjeen rinnalla. *Työpohja* noudattaa jaottelua yhdeksään työvaiheeseen kuten tämä ohje.
2. Kannen kuva: Kauniaislaisen Granhultskolanin 3 c -luokan piirroksia koulun käytävällä.

# Johdanto

---

Päivittäisen liikenteessä liikkumisen valinnoilla voimme 1) hillitä ilmastonmuutosta ja edistää kestävästä kehitystä, 2) hoitaa henkilökohtaista terveyttämme ja 3) parantaa liikenneturvallisuutta. Moottoroitu liikenne tuottaa viidennesen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Koululaisille suositellaan liikuntaa urheilun, leikin, ulkoilun ja arkiliikenteessä liikkumisen muodoissa 1-2 tuntia päivässä. Liikenneturvallisuus paranee, kun autoilu koulun lähistöllä vähenee ja kun koululaiset oppivat liikkumaan liikenteessä itsenäisesti. Muun muassa näihin kolmeen tavoitteeseen liikennejärjestelmäsuunnittelijat pyrkivät niin sanotulla *liikkumisen ohjauksella*. Kun sen tavoitteena viisas arkiliikuminen lisääntyy, puistoja ja metsiä ei jää niin paljoa uusien suurten autoteiden alle. Myös viihtyisyys kaupungissa paranee.

Yksi viisaaseen liikkumiseen kannustava keino on koulujen *liikkumissuunnitelma*. Sen avulla voidaan tarkastella päivittäisiä liikkumistottumuksia ja muuttaa niitä kestävämpään suuntaan. Liikkumissuunnitelman avulla muun muassa tutkitaan ja lisätään kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen osuutta liikenteessä liikkumisessa. Koulun liikkumissuunnitelma tukee myös liikennekasvatuksen yleisiä tavoitteita: lapsen vanhemmatkin oppivat lapsen itsenäinen liikkumisen vaikutukset.

Liikkumisen ohjaus yleensä ja liikkumissuunnitelma erityisesti kannustaa käyttämään arkiliikenteessä useita kulkutapoja, jopa samalla matkalla. Liikkumisen ohjaus ei sinänsä vastusta autoilua. Yksityisautoilua on hyvä ratkaisu poikkeustilanteissa tai kun matkustajia on useita tai kun matkatavaraa on paljon.

Koulun laatima liikkumissuunnitelma parantaa koulun asemaa ja tunnettuutta omassa kunnassaan. Suunnitelma palvelee myös kaupungin, seudun ja valtion liikennesuunnittelun ja koulutoimen yhteistyön kehittämistä.

## **Liikkumissuunnitelman yleisenä tarkoituksena on**

- lisätä kestävästä kehityksen tietoisuutta koulussa ja sitoutumista kestävämpiin toimintatapoihin
- osallistaa opettajia, oppilaita ja vanhempia kodin ja koulun yhteistyöhön arkisten liikenteessä liikkumistapojen valinnoissa
- täydentää koulujen muita, esimerkiksi kestävästä kehityksen, suunnitelmia
- lisätä terveyttä ja vireyttä tukevaa arkiliikuntaa
- lisätä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta kulkutavoissa

## **Liikkumissuunnitelman hyötyjä kouluille ovat mm.**

- vähemmän henkilöautoliikenteen synnyttämiä ruuhkia koulun läheisyydessä
- kestävämpiin liikkumistapoihin sitoutuneet, aktiivisemmat ja terveemmät oppilaat, oppilaiden vanhemmat ja opettajat

-arkiliikkumisessaan itsenäisemmät koululaiset  
-turvallisemmat kävely- ja pyöräilyreitit  
-läheisemmät suhteet koulua ympäröivään yhdyskuntaan ja kunnan liikennesuunnittelijoihin

Liikkumisen ohjaus ja organisaatioiden liikkumissuunnitelmat käytännön työkaluina ovat Suomessa tuore ilmiö. Tästä johtuen on tärkeää, että kunnan ja seudun liikenne- ja kouluviranomaiset voivat kirjata koulujen liikkumissuunnitelmakokemuksia tulevien liikkumissuunnitelmien pohjaksi ja ohjaamiseksi. Koulun on siis syytä olla yhteydessä kunnan koulutoimeen ja mahdollisesti HSL:ään tai muuhun seutuhallintoon jo liikkumissuunnitelmatyön alkupuolella, heti kun suunnitelman teema ja aikataulu ovat tarkentuneet. Koulun kannattaa esittää viimeistään liikkumissuunnitelmansa luonnos suunnitelman aiheeseen läheisimmin liittyville viranomaisille. Silloin suunnitelma saa arvoisensa painoarvon myös koulun ulkopuolella.

\*\*\*\*\*

Tämä ohje esittelee koulun liikkumissuunnitelman laatimisen pääperiaatteet ja sen eri osat alueet jaettuna yhdeksään, pääasiassa peräkkäiseen vaiheeseen. Ohjetta ovat innoittaneet paitsi englantilaiset (School Travel Plan) ja ruotsalaiset (Skolreseplan) liikkumissuunnitelmien ohjeet, ennen muuta kokemukset pääkaupunkiseudun yhdestätoista pilottikoulusta.<sup>1</sup> Samalla pilottikoulujen omat liikkumissuunnitelmatyöt on aloitettu Kalle Toiskallion ohjauksessa kevään ja syksyn 2011 aikana.

Koulut voivat luonnollisesti laatia suunnitelman ja toteuttaa sen omien tarpeidensa ja resurssiensa muokkaamana. Koulut voivat myös laatia liikkumissuunnitelman yhteistyössä muiden koulujen kanssa. Tätä ohjetta kannattaa siis lukea luovasti ja käyttää sen tarjoamia ideoita juuri oman koulun tarpeiden näkökulmasta. Ohje ja työpohja on tarkoitettu pääkaupunkiseudun peruskouluille, mutta niitä voidaan soveltaa myös muilla kaupunkiseuduilla ja lukioissa. Koulun kannattaa myös pohtia huolella omien tavoitteidensa realistisia toteutumismahdollisuuksia ja todellisia henkilöresurssejaan koko työn ajalta. Tältä pohjalta liikkumissuunnitelmatyö voi elää koulun arjessa – suunnittelussa, toteutuksessa ja jatkossa.

Ohjeen rinnalla kannattaa käyttää *Koulun liikkumissuunnitelman työpohjaa*. Se noudattaa samaa rakennetta kuin tämä ohje.

---

<sup>1</sup> Espoo: Etelä-Tapiolan lukio, Jousenkaaren koulu, Keinumäen koulu. Vantaa: Jokirannan koulu, Rajatorpan koulu ja Uomarinteen koulu. Helsinki: Käpylän peruskoulu. Kauniainen: Hagelstamska skolan, Granhultskolan, Mäntymäen koulu ja Kasavuoren koulu.

# Liikkumissuunnitelman päävaiheet (9 kpl)

---

## 1. Koulun tunnistamat liikenne- ja liikkumisongelmat

Ensimmäisessä vaiheessa pohditaan koulun tavoitteita liikkumissuunnitelmalle. Tarkastellaan koulun liikenneympäristöä ja liikenneolosuhteita. Onko koululla jokin arjen toimintaa vaikeuttava puute, hankaluus koulun lähistön tai koulun itsensä liikenteeseen liittyvissä järjestelyissä, varusteissa, tavoissa tai käytännöissä. Usein jokin tällainen ongelma on ollut olemassa ja tiedossakin jo pitkään. Tässä vaiheessa ei vielä tutkita tai mitata ongelmaa tarkemmin. Ei myöskään analysoida ongelman syitä, seurauksia ja ratkaisumahdollisuuksia. On kuitenkin syytä tiedostaa, kenen näkökulmasta ongelmaa katsotaan: opettajien, oppilaiden vai esimerkiksi vanhempien. Liikenneasioista puhuttaessa voi joissain kouluissa tärkeimmäksi ongelmaksi nousta opettajien pysäköintipaikkojen riittämättömyys. Liikkumissuunnitelman ensisijainen tarkoitus ei ole luoda lisää tilaa autoilulle. Esimerkiksi koulun peruskorjauksen yhteydessä voi kuitenkin olla hyvä pohtia kokonaisvaltaista liikennejärjestelyä, jossa eri liikennemuodoille osoitetaan sopiva tila ja saadaan kokonaisuus sitä kautta paremmin ohjauksen piiriin.

Tyypillisiä ongelmia ovat lähistön tai koulun pihan liikennejärjestelyt (pysäköinti, saatto- ja huoltoliikenne), pyöräilyä tukevien varustuksien vähäinen määrä, vinoutunut kulkumuotojakauma (liikaa autoilua) ja ylipäänsä arkiliikunnan vähäisyys.

## 2. Rehtorin tuki ja vastuuhenkilöiden nimeäminen

Liikkumissuunnitelman toteutuminen käytännössä edellyttää, että hankkeelle on nimetty yksi tai kaksi vastuuhenkilöä. Projekti tarvitsee myös koulun johdon tuen, jotta tarvittavien resurssien saaminen olisi varmistettu (opettajien projektiin käytettävän työajan määrittely ja opettajien mahdolliset sijaisjärjestelyt). Myös hankkeen mahdollinen yhteistyö koulun ulkopuolisten tahojen kanssa on selkeämpää, kun liikkumissuunnitelmalla on nimetty yhteyshenkilö. Yleensä liikkumissuunnitelmatyöstä vastaa ympäristökasvatuksen, yhteiskuntaopin, liikennekasvatuksen tai liikunnan opettaja. Tärkeintä on kuitenkin vastuuolettajan henkilökohtainen innostus asiaan. Rehtorin rooli on useimmiten antaa taustatukea. Oppilaskunta, ympäristötiimi tai kestävä kehityksen työryhmä ja joskus myös koulun johtokunta ovat luontevia elimiä liikkumissuunnitelman laatimiseen tai toteuttamisen ohjaukseen.

Liikkumissuunnitelmaa laativaan projektiryhmään olisi hyvä kuulua myös oppilaita ja vanhempia. Mikäli työ edellyttää voimakasta ulkopuolista osallistumista, työryhmässä voi toki olla joku tällaisen yhteistyötahon edustaja, kuten kunnan liikennesuunnittelija tai vaikkapa lähikauppias.

Organisoinnin yhteydessä kannattaa tarkistaa, voiko liikkumissuunnitelma hyödyttää muita käynnissä olevia koulun projekteja tai onko niistä hyötyä liikkumissuunnitelmalle.

Olisiko liikkumissuunnitelma niitä täydentävä, niiden jatke, rinnakkainen vai peräti niitä korvaava hanke. Liikkumissuunnitelmaan tarvittavia osia on myös voitu toteuttaa jossain muussa hankkeessa, mikä edesauttaa suunnitelman laatimista ja toteuttamista. Esimerkiksi kestävän kehityksen suunnitelmaa voi tyypillisesti täydentää liikkumissuunnitelmalla.

### 3. Koulun liikkumistutkimus

Koulun liikkumissuunnitelman perustava elementti on liikkumistutkimus. Se voi sisältää esimerkiksi kaksi pääosaa: 1) koulun liikkumisolosuhteiden perustietojen kerääminen, 2) uuden tiedon keruu koulun liikkumiskäyttäytymisestä. On tärkeää, että liikkumistutkimus tehdään erillään mahdollisista kampanjoista tai muista toimenpiteistä. Liikkumistutkimus tulee siis tehdä selvästi ennen kampanjaa tai sen jälkeen. Näin siksi, että toimenpiteiden vaikutukset normaaliin tai ”ennen”-tilaan voitaisiin tunnistaa.

#### 3.1 Koulun perustietojen keruu

Aluksi on syytä laatia koulun, siihen liittyvän liikenteen ja liikkumisen olosuhteiden ja varusteiden peruskuvaukset. Osa tiedoista palvelee koulua itseään, osa kunnan ja seudun koulu- ja liikennehallintoa. Rehtori voisi koota tiedot helposti, mutta on parempi antaa selkeitä laskentatehtäviä oppilaille: montako auto- ja pyöräpaikkaa, suihkua ja vaatekaappia on koulussa ja koulun pihalla. Näin tietoisuus liikkumissuunnitelmasta yleensä ja oman koulun liikkumisen varusteista erityisesti leviää koulussa paremmin.

Peruskuvaukset koulusta voi käsittää esimerkiksi seuraavat tiedot: ala/ylä/erikoiskoulu, koulun koko (neliöt, kerrokset, (mahdollisesti jopa kerrosneliömetrit) oppilaiden ja henkilökunnan määrä), ulkopuolinen käyttö, sijainti ja ympäristö, näköpiirissä olevat laajennus-, muutto-, korjaussuunnitelmat.

Perustiedoissa on myös hyvä mainita se, miten liikenne on esillä koulun opetussuunnitelmassa tai muissa hankkeissa. Onko koulussa meneillään muita liikenteeseen tai liikkumiseen liittyviä hankkeita, esimerkiksi Vihreä lippu tai kestävän kehityksen sertifikaatti, Terve koulu tai Liikkuva koulu.

Liikkumistutkimuksessa selvitetään kouluun ja koulusta liikkumisen määriä ja liikkujien tuntemuksia. Liikkumistutkimuksessa pureudutaan erityisesti suunnitelmatyön alussa tunnistettujen perusongelmien tarkempaan määrittelyyn, osoittamiseen ja mittaamiseen. Tarkennuksien ansiosta voidaan liikkumissuunnitelmatyön loppuun tunnistaa toteutuneet muutokset eli liikkumissuunnitelman vaikutukset.

Liikkumistutkimus saattaa nostaa esiin ilmiöitä, joita ei ennen ole tunnistettu tai pidetty merkittävänä. Sen vuoksi koko liikkumissuunnitelmatyössä on oltava valmius muokata työn tarkempaa kohdetta, mikäli liikkumistutkimuksen tulokset antavat siihen aiheita.

### 3.1.1 Liikkumismahdollisuuksien perustiedot

Kuvataan yhtäältä liikenneympäristön koululle tarjoamia liikkumismahdollisuuksia ja reunaehtoja, kuten kulkureittejä, joukkoliikenteen saatavuutta, pysäköintiä, toisaalta koulun omia varustuksia ja sääntöjä, kuten suihkuja tai alakoululaisten pyöräilykieltoja.

Liikkumismahdollisuuksien perustiedot ovat paljolti opettajilla tiedossa olevia ja helposti tarkistettavia, kyllä/ei-tyyppisiä tietoja, sääntöjä tai kulkumuototietoja tai lukumääriä. Tietoja on kuitenkin hyvä kerätä oppilaiden kanssa, jotta oppilaat osallistuisivat myös omien liikkumismahdollisuuksiensa ja valintojensa pohtimiseen.

### 3.2 Liikenteessä liikkumisen valinnat ja subjektiiviset kokemukset

Liikkumistutkimus on koululaisille useimmiten näkyvin osa liikkumissuunnitelmaa. Sen vuoksi tiedonkeruuta ja analyysiä kannattaa tehdä tiiviissä yhteistyössä oppilaiden sekä muiden sidosryhmien kanssa. Yksinkertaisimmillaan opettaja voi pyytää oppilailta tietoja heidän sen aamuisesta kulkutavasta: ”käsi ylös joka tuli kouluun tänään auton kyydissä/pyörällä/kävellen/joukkoliikenteellä...” Opettaja kerää tiedot ja toimittaa ne liikkumissuunnitelman valmisteluryhmälle. Vastaava kysely voidaan toistaa samana viikonpäivänä esim. elokuun, tammikuun ja huhtikuun lopussa, riippuen tietenkin liikkumissuunnitelmatyön tarpeista. Tulisi pyrkiä siihen, että viikonpäivän sää edustaisi vuodenajan tyyppistä keliä. Mikäli kysely toistetaan, mikä on suositeltavaa, se kannattaa toteuttaa keliltään samankaltaisina päivinä, jotta keruupäivät olisivat mahdollisimman vertailukelpoisia. Jos kyselypäiväksi sattuu esimerkiksi rankkasade tai muu poikkeuksellinen sääolosuhde, se tulisi merkitä tuloksiin. Näin se voidaan huomioida esimerkiksi vuosittaisia tai alkusyksyn ja loppukevään kyselytuloksia vertailtaessa.

Oppilasryhmä voi myös havainnoida konkreettista liikennettä: montako autoa ja polkupyörää tuli koulun parkkipaikalle esimerkiksi maanantaiaamuna klo 07:45 - 10:00. Tai, montako lasta tuli aamulla yksin henkilöauton kyydissä kouluun? Oppilasryhmä voi myös kysyä yhden päivän aikana kaikilta opettajilta: ”millä tulit tänään kouluun?” On tärkeää, että liikkumistutkimuksen laskennat ja muu tiedonkeruu ovat luonteeltaan neutraalia tiedonkeruuta ilman yksilöön käyvää moraalista paheksuntaa tai painostusta.

Suosittelavaa olisi, että jokainen koululuokka osallistuisi liikkumistutkimuksen tiedonkeruuseen, analyysiin tai tulosten esittämiseen jollain tavalla.

Jokainen oppilas voi myös laatia vapaamuotoisemman kirjoitelman liikenneasioista, esimerkiksi paikoista koulun ympäristössä, joissa on hauskaa tai joissa liikenne pelottaa.

Liikkumistutkimuksen ja ylipäänsä koko liikkumissuunnitelman osia voi myös integroida, luokka-aste toki huomioiden, esim. maantieteen (yhdyskunnan tilankäyttö), matematiikan (havaintolaskelmat, koottujen havaintojen kokoaminen tilastoiksi), ympäristö- ja yhteiskuntaopin (liikennesuunnittelu ja liikkumisen ohjaus käytännössä), äidinkielen (kirjoitelma, erikoiskäsitteet ja yleiskieli, tulosten kirjallinen esittäminen), tietotekniikan (tilastojen esittäminen, web-kommunikointi aiheesta) ja vaikkapa kuvaamataidon

(valokuvaus ja videointi, tulosten esittäminen ja tutkimusmateriaalien ja -välineiden graafinen suunnittelu) opetukseen. Kartan käyttö ja teemakarttojen laadinta sekä yhdyskuntasuunnitteluun tutustuminen ja alueiden kaavoitukseen tutustuminen ovat hyviä keinoja liikkumissuunnitelman laatimiselle. Liikkumistutkimuksen tuloksien kokoaminen ja esittely voi olla oma tehtävänsä yhdelle oppilasryhmälle.

On tärkeää, että kaikissa kyselyissä jokaisen, oppilaan tai henkilökunnan edustajan, vastaukset perustuvat juuri sen päivän toteutuneeseen kulkutapavalintaan, sen sijaan että kysyttäisiin esimerkiksi tyypillistä tai yleisintä kulkutapavalintaa.

**Koulun tulee kysyä etukäteen vanhemmilta lupaa tietojen keruuseen, vaikka yksittäisen oppilaan antamat vastaukset eivät tuloksissa erottuisikaan.**

#### 4. Liikkumissuunnitelman tavoitteiden tarkennus ja pääelementit

Alkuperäisen ongelmanasettelun ja liikkumistutkimuksen tulosten perusteella tarkennetaan liikkumissuunnitelman pääelementtejä, polttopistettä ja tavoitteita. Pääelementit antavat suunnitelmalle sen ulkoisen painotuksen: puhutaanko siitä arkisesti esimerkiksi ”pyöräilysuunnitelmana” vai ”aamurallin vähennyssuunnitelmana”. Polttopiste tarkoittaa kohdetta pääelementin sisällä: pyöräilykatos tai esimerkiksi liikennejärjestely, joka ohjaa saattoliikenteen pois koulun pihasta.

Tavoitteet tulee määritellä niin, että niiden saavuttaminen, saavuttamattomuus tai ylittäminen voidaan selvästi osoittaa. Esimerkiksi tavoitteen määrittelyn ”lisäys pyöräilyn määrään koulussa” sijaan tavoitteen tulee olla ennemminkin muotoa ”yläasteen oppilaista 30 % ja opettajista 20 % tulee vuoden x elo-syyskuussa ja maaliskoukokuussa kouluun polkupyörällä.” Edelleen, ”aamurallin vähentämisen” sijaan tavoitteen tulisi olla enemmänkin muotoa ”saattoliikenteen vähennys 10 % läpi seuraavan lukuvuoden”.

Tavoitteiden tulee olla myös realistisesti saavutettavia. Haetaan kehitystä mieluummin pienin ja varmoin askelin kuin epävarmoin tiikerinloikin. Realismi lisää myös liikkumissuunnitelman uskottavuutta yleensä työtapana.

Kun liikkumissuunnitelman teemat ovat tarkentuneet, on syytä tarkistaa uudelleen yhtymäkohdat koulun muiden mahdollisten suunnitelmien tai hankkeiden kanssa.

Tämä luku kertoo myös kunnan ja seudun koulu- ja liikenneviranomaisille tiiviisti, mitä pääelementtejä juuri tässä liikkumissuunnitelmassa on.

#### 5. Toimintasuunnitelma liikkumissuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi

Tämä on koulun liikkumissuunnitelman onnistumisen ratkaiseva osa. Se on suunnitelma suunnitelman sisällä. Toimintasuunnitelma vaatii paneutumista ja taustatyötä. Liikkumissuunnitelmaan on voitu vielä kirjata monenlaisia tavoitteita ja toiveita, mutta viimeistään toimintasuunnitelmavaiheessa kohdataan konkretia. Toimintasuunnitelmaa



laatiessa tulee tarkasti pohtia, mitä on oikeasti mahdollista tehdä ja mitä ei. Tässä osassa kirjataan, mitä todella tehdään, jotta tavoitteet saavutetaan. Suunnitelmatekstiin on syytä kirjata yksiselitteisesti mitä tehdään, kuka tekee ja millä aikataululla. Suunnitelmassa tulisi välttää epämääräisiä ilmauksia kuten ”edelleen kehitetään” tai ”vuoden 2012 aikana.” On myös kirjattava, milloin jokin osatehtävä toteutetaan, vähintään kuukauden, mielellään päivämäärän tarkkuudella. Projektin alkuvaiheessa on tärkeä sopia toiminnan aikataulutuksesta eli aloitus-, välietappi- ja lopetuspäivämääristä. Aikatauluja voi tietysti tarkistaa projektin edistyessä.

Mikäli tavoitteiden saavuttaminen vaatii rahoitusta, muita resursseja tai ulkopuolisen tahon osaamista, se määritellään tässä vaiheessa: paljonko ja millaista apua tarvitaan. On hyvä muistaa, että kaikki apu ei välttämättä ole maksullista. Urheiluseurat tai muut yhdistykset voivat edistää omaa asiaansa toimimalla koulun kanssa yhteistyössä. Myös monet seudulliset ja kunnalliset suunnitteluorganisaatiot suorastaan tarvitsevat näkemyksiä alueensa toimijoilta. Paikallisen koulun liikennekommentilla, varsinkin jos se on kirjatusta liikkumissuunnitelmamuodossa, on varmasti painoarvoa.

Yksi liikkumissuunnitelman oheistuloksista voi olla myös koulun parantunut tunnettuus esim. kunnallisen liikennesuunnittelun tai koulutoimen silmissä.

Pääkaupunkiseudulla kunnallinen koulutoimi ja Helsingin Seudun Liikenne ovat sitoutuneet tukemaan koulujen liikkumissuunnitelmia.

## 6. Liikkumissuunnitelman markkinointi

Liikkumisen ohjaus ja liikkumissuunnitelma ovat prosesseina suurelta osin markkinointia, vuorovaikutusta ja tiedottamista sekä muuta asennevaikuttamista. Liikkumissuunnitelma on paljolti valistusta itsessään, ei vain tehdyn suunnitelman tai sen toteutuksen esittelyä.

Markkinoinnin kannalta on hyvä tiedostaa, tarvitseeko koulu lähinnä erilaisten sidosryhmien välistä vuorovaikutusta vai enemmänkin tiedottamista tietyille kohderyhmille. Jos suunnitelman aiheena on jokin konkreettinen liikenteen infrastruktuurihanke kuten pyöräkatos, uudet liikennevalot tai suojatiesaareke, markkinointikohteena voivat olla hanketta suunnittelevat asiantuntijat, päättävät poliitikot ja luottamusmiehet sekä toteuttajat (suunnittelevat ja toteuttavat virastot).

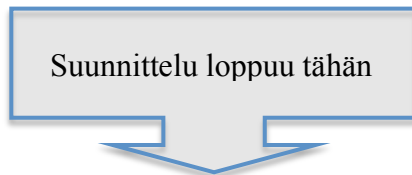
Mikäli suunnitelma kohdistuu enemmänkin koulu- ja työmatkojen kulkutapajakaumaan, markkinoinnin kohderyhmää ovat luonnollisesti oppilaat, vanhemmat ja opettajat. Oli suunnitelman aiheena mikä tahansa, tulee kuitenkin tärkeimpiä sidosryhmiä kuten opettajia, oppilaita, muuta henkilökuntaa ja oppilaiden vanhempia sekä kunnan koulutointa sekä mahdollisesti muita viranomaisia pitää ajan tasalla siitä, mitä koulu on suunnitelmansa puitteissa tehnyt, tekemässä ja tulee tekemään.

Koululla saattaa olla intressiä myös erottautua muista kouluista tai ylipäänsä esiintyä tietoisena liikenne- ja ympäristöasioista, vaikka resurssit eivät olisikaan riittäneet osallistumiseen suuriin kansallisiin ohjelmiin, kuten Vihreä lippu tai Liikkuva koulu. Tällaiset koulun yleisemmät intressit on hyvä huomioida viimeistään tässä yhteydessä.

Markkinointistrategiassa suunnitellaan edellä mainitut kohderyhmittäiset painotukset, mahdollisen kampanjoinnin tai vähintään tiedottamisen aikataulut suhteessa koulujen ja sidosryhmien vuosittaiseen toimintaan.

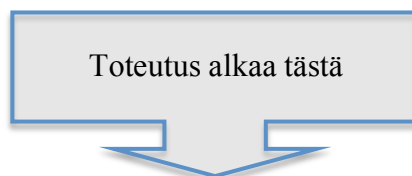
## 7. Liikkumissuunnitelman kirjoittaminen ja hyväksyminen

Kun koulu on koonnut suunnitelman edellä kuvatut osa-alueet liikkumissuunnitelmaluonnokseksi, sitä kannattaa käsitellä kunnan koulutoimen ja HSL:n edustajan kanssa. Näiden keskustelujen jälkeen liikkumissuunnitelma viimeistellään. Koulun, kunnan, HSL:n ja muun liikkumissuunnitelman aiheeseen sopivan tahon allekirjoitukset ovat hyvä tapa vahvistaa julkisesti ja juhlallisesti liikkumissuunnitelman hyväksyntä. Allekirjoitukset ovat myös symbolinen keino sitouttaa kunnan ja seudun viranomaisia ao. koulun liikkumissuunnitelmaan.



\*\*\*\*\*

Tässä vaiheessa ratkeaa, saavutetaanko suunnitelmalla jokin konkreettinen muutos vai jääkö se lähinnä virittäväksi keskusteluksi.



## 8. Liikkumissuunnitelman toteutus

Konkreettisista tavoiteajankohdista, työryhmän vastuunjaosta ja suunnitelman sisällöistä kiinnipitäminen edellyttää selkeää johtamista, seurantaa ja valvontaa. Toteutukselle on syytä varata suunnitelmassa riittävästi aikaa. Kouluissa koko liikkumissuunnitelmaprosessille luonteva ajanjakso on usein lukuvuosi. Tällöin toteutukselle on hyvä varata puoli vuotta tai enemmän. Konkreettinen rakentaminen tai peruskorjaus suunnitteluineen voi viedä aikaa useammankin lukuvuoden ajan.

Tämän ohjeen lisäksi liikkumissuunnitelmatyön tukena kannattaa käyttää liikkumissuunnitelman työpohjaa.

Osa toimenpiteistä toteutuu jo ennen liikkumissuunnitelman valmiiksi kirjoittamista. Ensimmäinen liikkumistutkimus voidaan ja kannattaakin tehdä koko prosessin alkuvaiheessa, ennen toimintaa muuttamaan pyrkiviä toimenpiteitä. Samoin synergia koulun muiden hankkeiden tai kampanjointien kanssa saattaa paikoin tuottaa ikään kuin itsestään tai muun ohessa toteutuvia toimenpiteitä. Joissain tapauksissa eri projekteja toteuttavat samat opettajat. Esimerkiksi liikkumissuunnitelma voi syntyä osana kestävä kehityksen suunnitelmaa, jolloin molempia tekee ainakin osin sama työryhmä. Liikkumissuunnitelman toteuttaminen voi siis osittain olla muutenkin toteutuvien elementtien seuranta ja koordinoitua.

Toteutusvaiheen ydintä on kuitenkin konkreettisten tavoitteiden saavuttaminen: pyöräkatos todella suunnitellaan ja rakennetaan, ”aamurallia” todella vähennetään tai lähiympäristön liikennejärjestelyiden kehittämiseen todella osallistutaan.

## 9. Liikkumissuunnitelman seuranta ja jatkokehitys

Yksittäisen liikkumissuunnitelman laatiminen voi olla kohtalaisen helppoa, varsinkin jos se tehdään osana koulun muita kehityshankkeita. Konkreettisen liikenneongelman tapauksessa sen muutos voi tuntua jo riittävältä. Yksi läpiajokieltokyltti koulutiellä voi vaikuttaa paljon. Tarkoitus kuitenkin on, että liikkumissuunnitelma jää elämään jatkuvasti päivittyvänä dokumenttina. Ensimmäisen liikkumissuunnitelmaprosessin seuranta ja tavoitteiden tarkentaminen tai uusien tavoitteiden asettaminen saavutettujen tulosten pohjalta tekevät suunnitelmasta uusiutuvan dokumentin. Näin liikkumissuunnitelmasta voi tulla luonteva osa koulun vuosittaista tai pidemmän aikavälin kehittämistä.

Liikkumissuunnitelmat ovat Suomessa ja maailmallakin melko uusi toimintatapa, mistä johtuen kunnallinen, seudullinen sekä toisinaan myös kansallinen yhteysviranomaisen (Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto) tarvitsee tietoa siitä, millaiset koulut liikkumissuunnitelmia tekevät ja millaisia tarpeita niillä on. Vaikka henkilökunta, olosuhteet tai toimintamuodot koulussa muuttuisivat, on liikkumissuunnitelmaa mahdollista päivittää muuttuneita tilanteita vastaaviksi. Päivityksen tueksi on tärkeä kirjata liikkumissuunnitelman aikaisemmat lähtökohdat, vaikka ne olisivat useammankin vuoden ikäisiä. Erityisesti koulun rehtorin tai vaikkapa ympäristötiimin vaihtuessa liikkumissuunnitelma tukee siirtymävaiheen linjauksia ja uusia toimijoita.

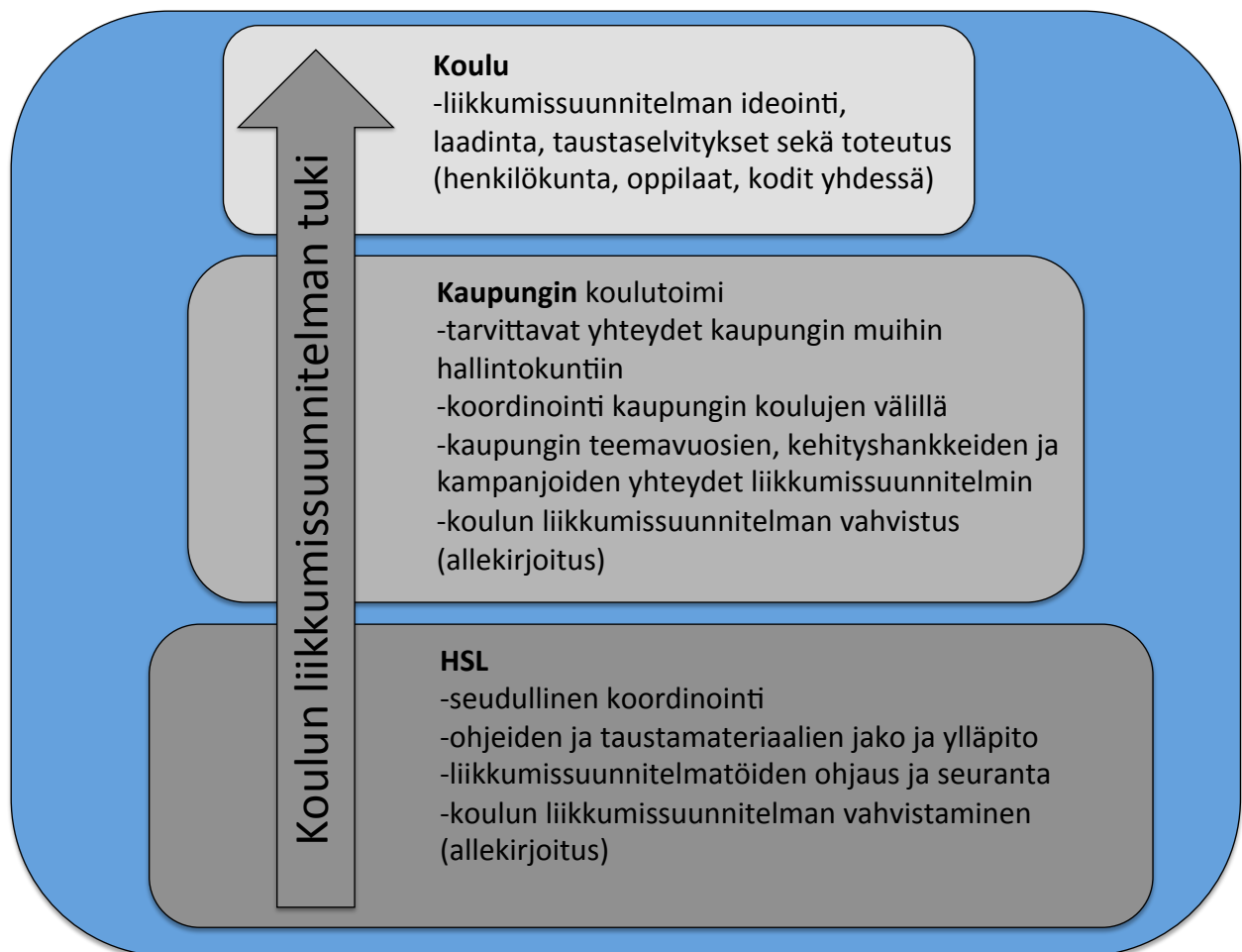
Suurelle yleisölle näkyvä liikkumisen ohjaus on paljon markkinointia ja muuta kommunikointia. Liikkumissuunnitelman *vaikutus* liikkumista tuottavan organisaation tai kiinteistön (kuten koulun) tasolla perustuu kuitenkin jatkuvuuteen. Vaikka tavoitteena olisi ollut vain yhden konkreettisen toimenpiteen toteuttaminen, esim. pyöräkatoksen rakentaminen, sen aiheuttamien toimintatapojen muutokset vaativat seuranta, jotta toimien vaikutukset tulisivat esille. Pyöräkatoksella voi olla pyöräilyn edistämisen ohella tärkeä vaikutus piha-alueen muuhun käyttöön. Tuon muun käytön selvittäminen kertoo katoksen vaikutuksista laajemmin. Yleisemmistä vaikutuksista erityisen herkkä on kulkumuotojakauman muutoksien jatkuvuus. Jos liikkumissuunnitelmatyötä ei jatketa, esimerkiksi aamuralli saattaa palata vanhoihin uomiinsa.

Yksinkertaisimmillaan liikumistutkimuksen toistaminen tietyin aikavälein on yksi tapa jatkaa koulun oman liikumissuunnitelman hyödyntämistä ja vaikuttavuutta.

## Suunnittelun tuki ja koordinointi

Liikumissuunnitelmaa pääkaupunkiseudulla tekevät koulut voivat saada tukea työlleen Helsingin seudun liikenteeltä (HSL), joka koordinoi työpaikkojen ja koulujen liikumissuunnitelmia yhteistyössä oman kaupungin koulutoimen kanssa. Käytännössä tukea voi saada liikumissuunnitelmatyön ohjauksessa, taustamateriaaleissa, malleissa ja kontakteissa muihin liikumissuunnitelmaa tekeviin tai sitä päivittäviin kouluihin. Tuki voi olla myös pohdinta-apua siinä, miten liikumissuunnitelman integrointi päivittäiseen opetustyöhön ja koulun muihin hankkeisiin kannattaisi juuri teidän koulussanne tehdä.

Muiden muassa tämä ohje ja siihen liittyvä työpohja ym. aiheeseen liittyvää materiaalia (ks. myös linkit tämän ohjeen lopusta) on saatavissa HSL:n web-sivuilta.



# Linkkejä

---

(linkit tarkistettu 22.11.2011)

Vertaisylläpidetyn web-sanakirjan yleiskuvaus liikkumissuunnittelusta (englanniksi)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Travel\\_plan](http://en.wikipedia.org/wiki/Travel_plan)

Koulujen liikkumissuunnitteluohjeita Tukholman seudulta

<http://www.huddinge.se/sv/trafik-vagar-och-resande/Vanlig-sida5/saker-skolvag/skolreseplan/>

<http://www.nynashamn.se/Bygga--bo/Trafik-och-vagar/Sakra-skolvagar/Skolreseplan.html>

<http://www.ntf.se/trafikeniskolan/pdf/MALL%20Skolreseplan%20okt%202010%20Fariba%20Daryani.pdf>

Transport for Londonin liikkumissuunnitteluohjeita: "A New Way to Plan" (n. 20 diasarjaa)

[http://www.lscp.org.uk/newwaytoplan/newsevents\\_past.html#PE11](http://www.lscp.org.uk/newwaytoplan/newsevents_past.html#PE11)

Lontoon seudun koulujen liikkumissuunnitteluohje

<http://www2.dft.gov.uk/pgr/sustainable/schooltravel/>

Englantilainen yhdistys ACT TravelWise, joka koordinoi Englannin kansallista liikkumisen ohjauksen verkostoa

<http://www.acttravelwise.org/>

Kestävän kehityksen suunnitelman yhteyksiä liikkumisen ohjaukseen

[www.edu.fi/teemat/keke](http://www.edu.fi/teemat/keke) > Teemoja ja tehtäviä > Vaihtoehtoja liikkumiseen

Motivan liikkumisenohjauksen sivusto

[http://www.motiva.fi/liikenne/liikennejarjestelma\\_ja\\_liikkumisen\\_ohjaus/liikkumisen\\_ohjaus](http://www.motiva.fi/liikenne/liikennejarjestelma_ja_liikkumisen_ohjaus/liikkumisen_ohjaus)

Ruotsalainen (Region Gävleborg, Landstinget Gävleborg), par minuuttinen valistusvideo pyöräilevän ja autokyydityn koulutytön koulupäivästä

<http://vimeo.com/user8340971/review/28931221/e8a756a4fa> (18.11.2011)

Fyysisen aktiivisuuden suositus kouluikäisille (7–18-vuotiaille) (Opetusministeriö ja Nuori Suomi ry 2008)

[http://www.nuorisuomi.fi/fyysisen\\_aktiivisuuden\\_suosituksset](http://www.nuorisuomi.fi/fyysisen_aktiivisuuden_suosituksset)

Nuori Suomi r.y.: Liikunta osaksi jokaista koulupäivää:

<http://www.nuorisuomi.fi/koulu>

[http://www.nuorisuomi.fi/liikuntaa\\_koulupaivaan](http://www.nuorisuomi.fi/liikuntaa_koulupaivaan)

Ympäristöministeriön tiivis web-sivusto liikenteen ympäristönäkökulmasta:

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=6770&lan=fi#a0>

Helsingin seudun liikenteen liikkumisen ohjaus

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/liikkumisenohjaus/Sivut/default.aspx>