



Aktiiviset ja turvalliset koulumatkat

Toimintasuunnitelma



Turun kaupungin julkaisu 2025

Schoolhoods

URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

Sisällys



1.1. Miksi aktiivisiin koulumatkoihin tulee kannustaa?	4
1.2. Suunnittelua ohjanneet sidosryhmät ja työtavat.....	5
2 Lähtökohta turvallisten ja aktiivisten koulumatkojen kehittämiselle	8
2.1. Kaupunkiorganisaatio luo pohjan aktiivisille ja turvallisille koulumatkoille	8
2.2. Kestävä liikkuminen Turussa tilastojen ja tutkimusten valossa	9
2.3. Koulumatkoihin liittyvät strategiat ja toimintaperiaatteet.....	13
3 Lasten aktiivisten arkimatkojen haasteita	16
3.1. Kulttuurillinen murros arjen tavoissa.....	17
3.2. Ympäristö ja olosuhteet.....	18
3.3. Vakiintumattomat toimintatavat ja -edellytykset	19
3.4. Yhteenveto ongelmista ja vahvuuksista.....	19
3.5. Toimenpiteiden todentaminen pilottikoulussa	21
4 Turku mahdollistaa aktiivisten ja turvallisten arkimatkojen oppimisen.....	26
4.1. Kehittämisen tavoitteet	27
5 Aktiivisten ja turvallisten koulumatkojen edistämisen toimenpiteet	29
5.1. Toimenpidekokonaisuuksien aikataulu	30
5.2. Toteutussuunnitelmat valikoiduille toimenpiteille.....	40
6 Toimenpiteiden täytäntöönpano ja seuranta.....	46
6.1. Hallinto ja sidosryhmät	46
6.2. Toimenpiteiden rahoitussuunnitelma ja toimeenpanovalmius	47
6.3. Seuranta ja raportointi	49
6.4. Yhteisvaikuttavan suunnitelman riskien hallinta.....	51

URBACT IV -ohjelma

Raportin laatija: Anna-Kaisa Montonen, Liikkumispalvelut,

Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus

Taitto: Turun kaupunki

Kansikuva: Suvi Elo

Julkaistu: joulukuu 2025

1 Johdanto

URBACT-ohjelma on Euroopan unionin aloite, joka edistää kestävästä kaupunkikehitystä kansainvälisen yhteistyön avulla. Sen päätavoitteena on auttaa kaupunkeja ympäri Eurooppaa jakamaan tietoa, oppimaan toisiltaan ja kehittämään käytännön ratkaisuja kaupunkien haasteisiin, kuten sosiaaliseen kestävyys, kestävästi liikkumiseen, ympäristönsuojeluun, paikalliseen talouskehitykseen ja kansalaisten osallisuuteen. Kaupungit osallistuvat URBACT-ohjelmaan muodostamalla teemaattisia verkostoja, joissa ne tekevät yhteistyötä tiettyjen aiheiden parissa ja laativat toimintasuunnitelmia kaupungeille tärkeisiin teemoihin, kuten koulumatkoihin. Turun kaupunki osallistui URBACT IV -ohjelmaan yhdessä Brasovin kestävä kehityksen viraston (Romania), Brnon (Tšekki), Parman (Italia), Skawinan (Puola), Zadarin (Kroatia) ja Rethymnon kaupunkien kanssa ja muodosti verkoston nimeltään SCHOOLHOODS.

SCHOOLHOODS-verkoston tavoitteena oli keskittää huomiota lasten arkiliikkumiseen, jossa koulumatkat näyttelevät suurta roolia. Kansainvälinen yhteistyö on ollut merkittävässä roolissa kaupunkien toimintavalmiuksien ja asiantuntijuuden kasvattamisessa. Verkostoyhteistyöllä ja kaupungin sisäisellä yhteistyöllä on edistetty moninaisia hallintorajat ylittäviä toimenpiteitä lasten arkiliikkumisen kehittämiseksi. Hankkeessa luodut toimenpiteet kannustavat aktiiviseen liikkumiseen, eli kävelyyn ja pyöräilyyn useilla keinoilla, kuten taitojen parantamisella ja viestinnällä sekä muutoksilla koulujen lähiympäristöön. Paikallisia toimenpiteitä on suunniteltu yhdessä eri tahojen, kuten oppilaiden, vanhempien ja asukkaiden kanssa.

Tämä toimintasuunnitelman on määrää tukea Turun kaupunkia sen toimissa lasten turvallisen ja aktiivisen arkiliikkumisen lisäämiseksi tulevina vuosina. Toimintasuunnitelma laadittiin perustuen olemassa oleviin ohjelmiin, aiempien hankkeiden tuloksiin sekä SCHOOLHOODS-hankkeen aikana kerättyihin tietoihin ja sidosryhmäyhteistyössä muodostettuihin johtopäätöksiin. Toimintasuunnitelma kokoaa yhteen tärkeimmät toimenpiteet ja toimet, joita Turun kaupungin tulisi jatkossa toteuttaa turvallisiin ja aktiivisiin koulumatkoihin liittyvien tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmaa ja sen toteutumisen edellyttämiä resursseja tullaan esittelemään laajemmin keväällä 2026.

Sidosryhmäyhteistyö on ollut merkittävässä roolissa monisyisen teeman ymmärtämisessä ja toimenpiteiden suunnittelussa. Kaupungin sisäiseen työhön on osallistunut useita muita palvelukokonaisuuksia. Alueellinen työryhmä, eli pilottikouluna toimineen Pääskyvuoren kouluun liittyvät sidosryhmät, on ollut tärkeä paikallisen kontekstin luomisessa ja toimenpiteiden arvioinnissa. Hankkeen koordinoinnista ja toimintasuunnitelman kirjoittamisesta on vastannut liikkumispalvelut, joka on osa kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden strategista ohjausta.

1.1. Miksi aktiivisiin koulumatkoihin tulee kannustaa?

Koulumatka on iso osa lapsen arkea, sillä koulumatkoja kertyy vuoden aikana jopa 380. Monta saatua mahdollisuutta liikuntaan, sosiaalisiin hetkiin, ympäristöön tutustumiseen ja liikennetaitojen opetteluun.

Liikunta ei ole rakennuspalikka pelkästään hyvinvoivalle keholle ja mielelle vaan myös oppimiselle. Tutkimusten mukaan liikettä kannattaa lisätä päivän eri kohtiin, kuten ennen oppimista, sillä se parantaa sekä oppimistuloksia että muistijäljen syntymistä. Liikkuessa aivoissa tapahtuu konkreettisia muutoksia - uudet hermosolut syntyvät ja aivojen verenkierto tehostuu. Yhdessä kavereiden kanssa kuljetut koulumatkat ovat tärkeitä sosiaalisia hetkiä lapsille. Koulumatkan aikana myös aistitaan ja opitaan paljon ympäristöstä.

Runsaalla saattoliikenteellä on runsaasti vaikutuksia ympäristöön - ja lasten kokemuksiin heidän ympäristöstään - joita ei kenties tule ensimmäisenä ajatelleeksi. Lapsilta kysyttäessä koulumatkan epämiellyttävimmät asiat liittyvät autojen meluun ja siihen, että runsas autoliikenne voi tuntua myös pelottavalta. Moni ei halua päästää lastansa kävellen tai pyöräillen kouluun runsaan autoliikenteen tuomien uhkien vuoksi, mutta samalla he tiedostamattaan lisäävät sitä itse ajamalla lasta kouluun autolla.

Autoilusta tiedetään aiheutuvan ilmastolle haitallisia päästöjä, mutta aina ei tiedosteta, että kaikki ne pienhiukkaset ovat suoraan lasten hengitysilmaa heidän pituutensa takia. Tilastollisesti tieliikenteen aiheuttamat päästöt ovat ihmisille suurempi terveysuhka kuin liikenneonnettomuudet, ja näihin on mahdollista vaikuttaa jokaisella vähennetyllä autoilukerralla.

Lapsuudessa muodostetut arjen tavat ja toimintamahdollisuudet ovat merkittäviä koko tulevaisuuden kannalta. Lapsen sosiaalinen ja fyysinen toimintaympäristö ja toimintakulttuuri piirtävät lapsen maailmankuvaa tavalla, johon voi olla vaikea tehdä muutoksia myöhemmällä iällä. Jos lapsuudessa totutaan ainoastaan moottorikäyttöisillä välineillä kulkemiseen, on uhkana, että kävelyä ja pyöräilyä ei omaksuta osaksi normaalia arkea myöhemminkään ja liikenteessä liikkumisen taidot jäävät vajavaisiksi. Tämän vuoksi on tärkeää kiinnittää huomiota myös niihin arjessa pieneltä tuntuviin asioihin, joilla on kuitenkin suuremmat vaikutukset kuin ensimmäiseksi tulisi ajatelleeksi.

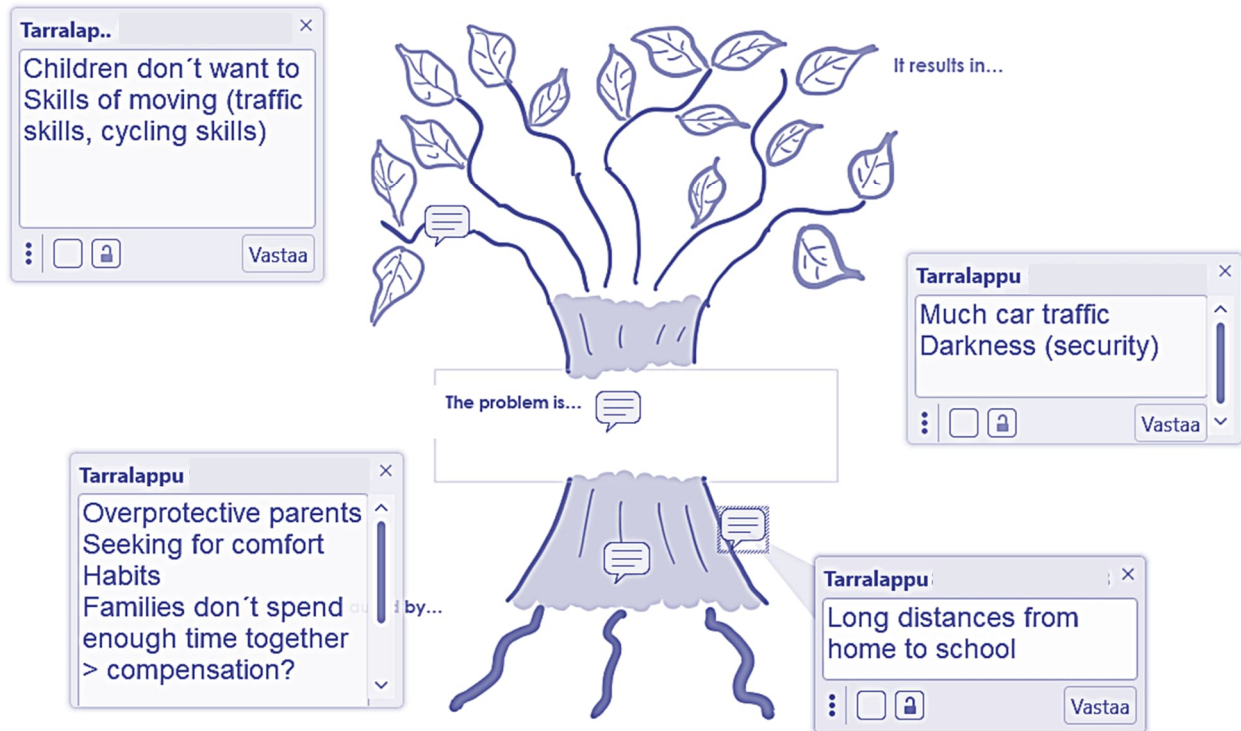
1.2. Suunnittelua ohjanneet sidosryhmät ja työtavat

Hankkeen alussa määriteltiin teemaan liittyvät sidosryhmät, joiden kanssa toimintasuunnitelmaa tulitaisiin yhdessä rakentamaan. URBACT-ohjelma tarjoaa työkalut suunnittelun eri vaiheisiin, joita ovat: nykytilanteen kartoitus, ongelman määrittely, vision ja tavoitteiden muodostaminen, toimenpiteiden luominen ja pilotointi sekä toimenpiteiden resurssoinnin suunnittelu, seuranta ja toimeenpano.

Hanketta koordinoi kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden strategiseen ohjaukseen kuuluva liikkumispalvelut. Työryhmien kokoonpano on vaihdellut työn vaiheiden ja tarpeiden mukaan. Tii-
viimmin työssä ovat olleet mukana pilottikoulun rehtori, liikennesuunnittelu, infrapalvelut sekä pilot-
tialueella toimivat Pääskyvuoren omakotiyhdistys ja Pääskyvuoriseura. Lopullinen toimintasuunni-
telma on rakennettu sidosryhmäyhteistyössä muodostettujen näkemysten sekä olemassa olevien
tietojen pohjalta.

Kaupungin sisäinen työryhmä on ollut tärkeä tahtotilan ja toimenpidemahdollisuuksien luomi-
sessa. Kaupungin sisäinen työryhmä aloitti toimintansa marraskuussa 2023 tutustumalla aihepiiriin
ja muodostamalla yhteisen käsityksen olemassa olevista ongelmista (kuva 1). Tammikuussa 2025
pidettiin laajimman sisäisen työryhmän toinen kokous, jossa keskityttiin ehdotettujen sekä kokeiltu-
jen toimenpiteiden tarkasteluun ja priorisointiin. Näiden kokoontumisten välissä ja niiden jälkeen
toimenpidesuunnitelmaa on työstyetty pienemmissä ryhmissä, jonka havaittiin olevan tarpeellista
resurssien näkökulmasta. Työryhmien kokousten lisäksi osia toimintasuunnitelmasta ja toimenpi-
teistä on esitelty muissa poikkihallinnollisissa työryhmissä, kuten liikenneturvallisuustyöryhmässä
ja harrastamisen kehittämis- ja koordinaatioryhmässä.

Kaupungin sisäiseen työhön on osallistuttu seuraavista palvelukokonaisuuksista ja palvelualueilta:
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus: liikkumispalvelut, kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus,
liikennesuunnittelu, paikkatieto ja kaupunginmittaus
Kaupunkirakentaminen ja tilat
Liikuntapalvelut
Lapset ja nuoret: perusopetus
Yritys- ja elinkeinokehitys: työvoimapalvelut
Konsernihallinto: yhteisvaikuttava ohjaus, viestintäpalvelut



Kuva 1: Sidosryhmäyhteistyö alkoi kaupungin sisäisessä työpajassa marraskuussa 2023, jolloin pohdittiin ongelmaa sekä sen juurisyitä ja seurauksia. Määrittelyssä hyödynnettiin ongelmapuu-työkalua, jonka rungossa on ongelma, juurissa sijaitsee niihin johtaneita

Alueellinen työryhmä on ollut edustukseltaan laajempi, ja se keskittyi ongelmien määrittelyyn paikallistasolla sekä toimenpiteiden kehittämiseen, toteuttamiseen ja arviointiin. Hankkeen pilottikohteenä toimi Pääskyvuoren koulu. Alueellisen työryhmän kokoonpano vaihteli käsiteltävien asioiden mukaan, ja se kokoontui Pääskyvuoren koulun tiloissa yhteensä neljä kertaa. Erityisesti viimeisissä kokouksissa oli edustettuna runsaasti alueen asukkaita viimeisen pilotoitavan toimenpiteen vaikuttaessa suurimpaan osaan asukkaita ja heidän liikkumiseensa. Työryhmän ulkoisista sidosryhmistä on saatu korvaamatonta apua asukkaiden, vanhempien ja oppilaiden näkemysten esilletuomisessa ja alueellisessa viestinnässä.

Pilottialueen työryhmään on osallistunut kaupungin työntekijöiden lisäksi seuraavat tahot:

Alueen koulujen ja päiväkotien edustajat

Vanhempainyhdistyksen edustajat

Eri yhdistykset, jotka toimivat alueella: Pääskyvuori-kerho, Pääskyvuori-kotiyhdistys, Katariinan seurakunta, Sateenkaari Koto -yhdistys, Monikulttuurinen varhaiskasvatus-, koulu- ja koti -yhdistys
Alueella asuvia asukkaita

Oppilaskuntaa tavattiin erikseen, jotta lasten näkökulma pystyttiin ottamaan laajemmin huomioon



Kuva 2: Pilottialueen liikenteellisten ongelmien tarkempaa määrittelyä yhteistyössä alueen asukkaiden, vanhempien ja muiden sidosryhmien kanssa.

2 Lähtökohta turvallisten ja aktiivisten koulumatkojen kehittämiseksi

Tässä luvussa esitellään koulumatkojen aktiivisuuden ja turvallisuuden edistämisen paikallinen konteksti, eli millaisista lähtökohdista kehittämistä tehdään. Väestö, ilmasto, organisaation vastuu-alueet ja palveluverkko toimivat kehittämisen pohjana. Kaupungin strategiat ja ohjelmat ohjaavat organisaation toimintaa, joita käsitellään tässä raportissa kestävän liikkumisen edistämisen näkökulmat edellä.

2.1. Kaupunkiorganisaatio luo pohjan aktiivisille ja turvallisille koulumatkoille

Turun kaupunki kävi läpi laajan organisaatiouudistuksen vuonna 2025, jonka tavoitteena oli luoda entistä ihmis- ja yrityslähtöisempi organisaatorakenne. Uusi organisaatorakenne (kuva 3) korostaa vahvaa koordinaatiota kaupungin eri palvelualueiden välillä ja verkostomaista lähestymistapaa monimutkaisten haasteiden, kuten ilmastonmuutoksen ja kansalaisten hyvinvoinnin ratkaisemiseen. Sen tavoitteena on myös parantaa kaupungin toiminnan tehokkuutta ja sopeutumiskykyä.



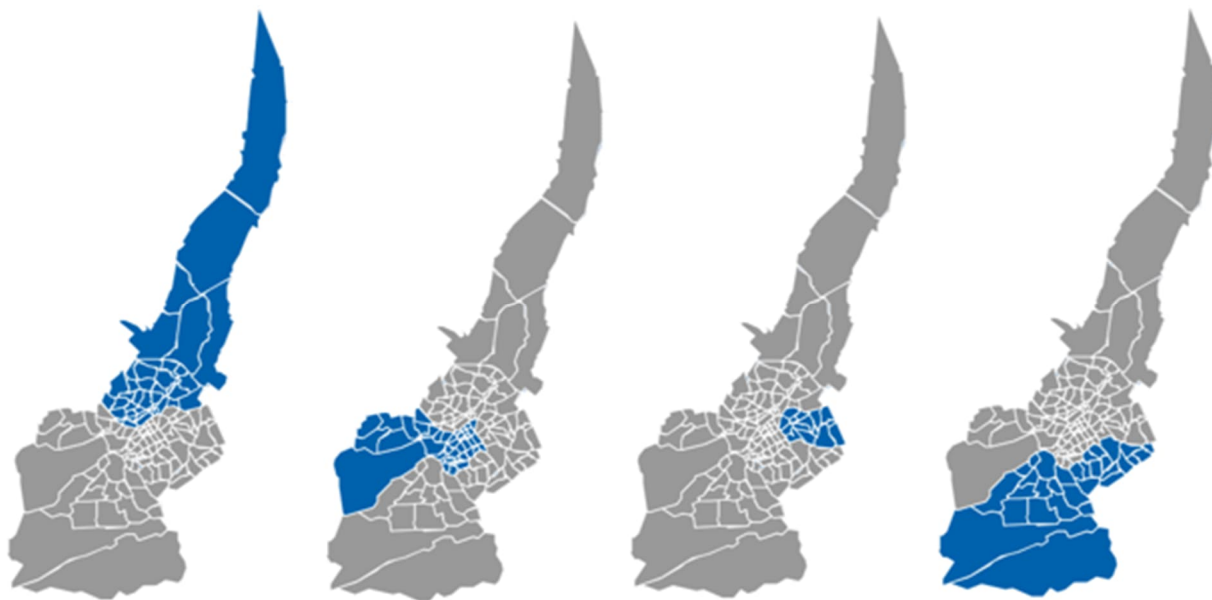
Kuva 3: Turun kaupungin hallinnollinen rakenne

Kestävän liikkumisen päämäärätietoinen ja tehokas edistäminen suomalaisissa kaupungeissa on melko tuore tehtäväkokonaisuus verrattuna vakiintuneisiin palvelurakenteisiin kuten kasvatukseen ja

koulutuksen järjestämiseen, liikuntaolosuhteiden luomiseen ja ympäristön suunnitteluun ja rakentamiseen.

Schoolhoods-hankkeen vastuutaho, **liikkumispalvelut** (ent. kaupunkiliikkumisen ratkaisut) perustettiin vuonna 2021, ja vakiintuneet toiminnot ja resurssit ovat vielä kehittymässä. Yksikön tavoitteita ja toimintaa ohjaa kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelma, jonka yhtenä tavoitteena on kasvattaa muilla kuin henkilöautoilla tehtävien matkojen osuus 66 %:iin vuoteen 2030 mennessä. Vuonna 2021 kestävien kulkumuotojen osuus oli 55 %. Lisäksi suunnitelma tähtää mm. terveyden ja liikenneturvallisuuden lisääntymiseen. Tällä toimintasuunnitelmalla on merkittävä rooli kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelman D3-toimenpiteen toteutuksella.

Perusopetusta toteutetaan Turussa 33 koulussa (kaksi yksityistä), joissa opiskelee 15 700 oppilasta (2025). Alakouluja on 30, yläkouluja 17 ja koko perusopetuksen ikäluokan kattavia kouluja on 14. Vuodesta 2026 alkaen lapset ja nuoret palvelukokonaisuus on jaettu neljään maantieteelliseen alueeseen (kuva 4), joilla kaikilla on alueen kouluista ja alueen poikkihallinnollisesta yhteistyöstä ja kehittämisestä vastaavat aluerehtorit.



Kuva 4: Turku on jaettu neljään alueeseen, joiden sisällä tehdään poikkihallinnollista yhteistyötä ja kehittämistä lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämiseksi.

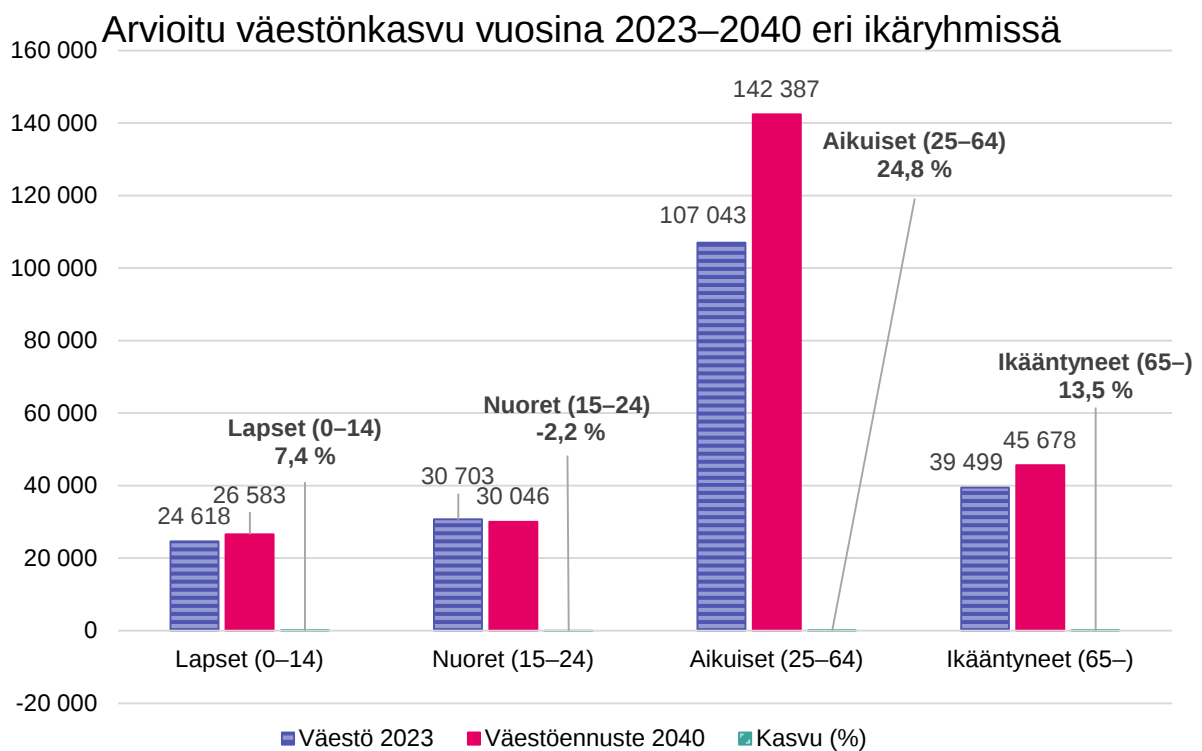
2.2. Kestävä liikkuminen Turussa tilastojen ja tutkimusten valossa

2.2.1. Kestävän liikkumisen edistämisen pohja sääolosuhteiden ja väestön näkökulmista

Turussa on leuto ilmasto, johon meri ja Aurajoki vaikuttavat voimakkaasti. Talvella lämpötila on noin 0 °C, mikä vaikeuttaa teiden ja julkisten tilojen kunnossapitoa jäisten pintojen ja lumen vuoksi,

ja vaikuttaa aktiiviseen liikkumiseen. Meren vaikutus auttaa lieventämään lämpötilan äärilukemia, minkä ansiosta Turun vuodenaikojen vaihtelut ovat suhteellisen lieviä verrattuna Suomen sisämaahan. Silti jopa kuutena kuukautena vuodessa sääolosuhteet ovat epäsuotuisia kävelyille ja pyöräilylle, joka näkyy henkilöautoilun lisääntymisenä talvikausina. 22 prosenttia turkulaisista ei pyöräile koskaan, ja talviaikaan lukema kasvaa 68 prosenttiin (pyöräilybarometri 2024). Kolmannes Turun ilmastopäästöistä aiheutuu tieliikenteestä, joten näihin talvikuukausiin on tärkeä kiinnittää huomiota. Tulevaisuudessa ilmaston muutoksen myötä Turun sääolosuhteet voivat muuttua merkittävästi riippuen siitä, mikä ilmastoskenaarioista toteutuu.

Turku on toiminnallisen kaupunkialueensa keskuskaupunki, johon kuuluu 13 ympäröivää kuntaa. Vuonna 2011 Turun asukasmäärä oli 178 630 ja koko kaupunkialueen väkiluku oli vuonna 2011 yhteensä 356 806. Vuonna 2023 Turun väkiluku oli jo yli 200 000. Turussa väestönkasvu on ollut voimakasta, joka vaikuttaa myös maankäyttöön ja palveluihin. Kun tarkastellaan eri ikäryhmien ennusteita, aikuisten määrän ennustetaan kasvavan tulevina vuosina eniten, 24,8 % (kuva 5). Ennusteen väestönkasvu perustuu muuttovoittoon kotimaasta ja ulkomailta. Ennusteen toteutuessa Turku kuuluisin lasten osalta vahvimmin kasvavien kuntien joukkoon Suomessa.

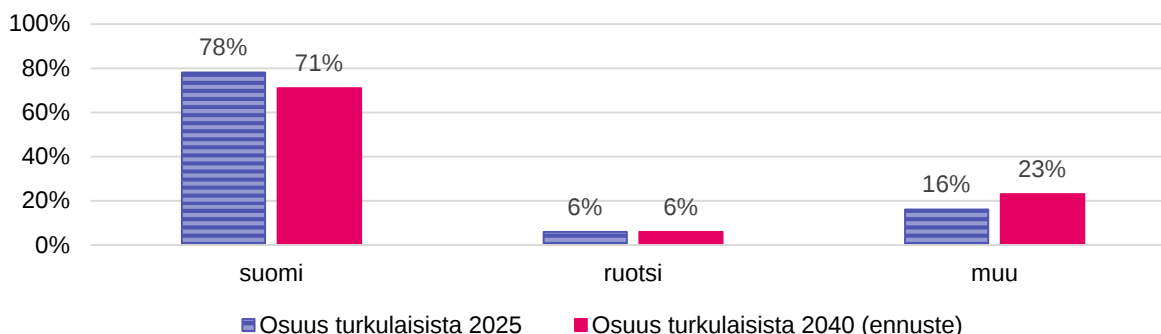


Kuva 5: Väestö ja ikäryhmien osuudet Turussa vuonna 2023 ja arvio vuodelle 2040. Vuonna 2023 turkulaisia oli 202 000 ja vuonna 2040 sen ennustetaan kasvavan 245 000 asukkaaseen, ja heistä aikuisten määrän odotetaan kasvavan eniten (24,8 %).

Turku on virallisesti kaksikielinen kaupunki, jossa suomi ja ruotsi ovat tunnustettuja virallisia kieliä (kuva 6). Vuonna 2025 noin 78 % asukkaista puhuu suomea äidinkielenään ja 6 % ruotsia. Näiden lisäksi noin 16 % väestöstä puhuu muuta äidinkieltä kuin suomea tai ruotsia, mikä heijastaa kaupungin monimuotoista kielellistä rakennetta. Yleisimpiä vieraita kieliä ovat venäjä, arabia, kurdi, albania, somali, viro, englanti ja farsi. Turussa asuu ihmisiä yli 130 maasta, ja puhuttuja kieliä on yli

100, mikä luo monikulttuurisen ympäristön. Muunkielisten osuuden ennustetaan kasvavan, mutta jo nykyisellään on tärkeää osata ottaa huomioon kaupungin viestinnän tavoitavuus, mutta myös erilaiset kulttuurilliset tavat ja tottumukset kestävän liikkumisen kehittämistyössä. Turun kaupunki on jaettu yhdeksään kaupunginosaan, joista jokaisella on omat erityispiirteensä ja demografiset ominaisuutensa, jotka täytyy ottaa huomioon palveluja kehitettäessä.

Eri kieliryhmien osuus turkulaisista vuonna 2025 ja ennuste vuodelle 2040 (%)



Kuva 6: Eri kieliryhmien osuudet vuonna 2025 ja ennuste vuodelle 2040 suhteutettuna Turun asukasmäärään ja sen ennusteeseen (%). Eri kieliryhmien tunnistaminen on tärkeää muun muassa viestinnällisten toimenpiteiden kannalta.

2.2.2. Koulumatkojen kulkutavat Turussa

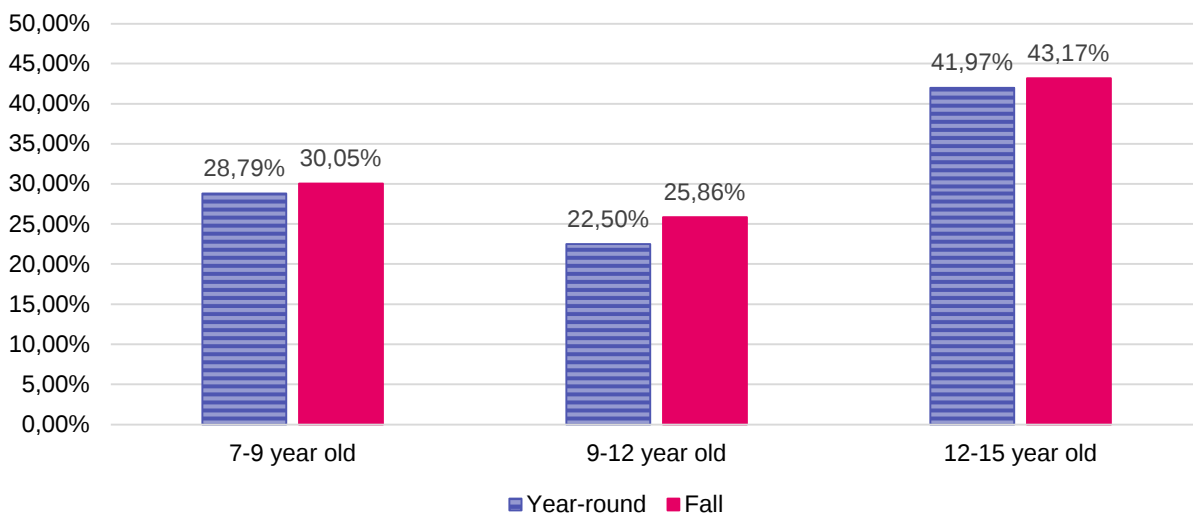
Vuonna 2023 noin 10 %:lla oppilaista oli oikeus kaupungin kustantamaan joukkoliikennekorttiin, joka tarkoittaa, että tällä määrällä oppilaita koulumatkan pituus oli yli 5 kilometriä, koulumatka oli turvaton kävelijälle tai pyöräilijälle, tai lapsella ei ollut terveyteen perustuen kyvykkyyttä kulkea koulumatkoja kävellen tai pyöräillen. Tällöin kuitenkin kahden koulun oppilaat olivat väistötiloissa, ja nämä poisluettuna kaupungin kustantamaan kuljetukseen oli oikeutettu n. 7 % oppilaista.

Yläkouluja on Turussa lähes puolet vähemmän kuin alakouluja (s.9), joten heillä koulumatkat ovat lähtökohtaisesti pidempiä kuin alakouluikäisillä laajemman oppilaaksiottoalueen myötä. Vuonna 2024 96,4 % alakoulun oppilasta ja 40,6 % yläkoulun oppilasta asui alle 2 kilometrin etäisyydellä koulusta. Ainoastaan 2,1 % oppilaista asuu yli 5 kilometrin etäisyydellä. Matkojen pituudet on mitattu linnuntietä. (Tilastokeskus 2024) Osuus voisi kuitenkin olla merkittävästi erilainen, jos matkat mitattaisiin turvallisia reittejä pitkin.

Suomessa on yleisesti ottaen perinteenä, että lapset kävelevät tai pyöräilevät kouluun itsenäisesti jo hyvin nuoresta iästä lähtien, eikä koulumatkoja ole pidetty suurena ongelmana. Kansallisissa tutkimuksissa on ollut haasteita muotoilla kysymyksiä tavalla, joka paljastaisi koulumatkojen kulkutapojen todellisen tilanteen. Turussa tätä ongelmaa käsiteltiin SCHOOLHOODS-hankkeessa, ja ensimmäistä kertaa kaikkien koulujen oppilaiden liikennemuotojen jakautuminen saatiin hankkeen myötä selville osana lokakuussa 2025 poikkihallinnollisesti toteutetussa lasten harrastuskyselyä. Kyselyyn vastasi 71 % (11 140 oppilasta) kaikista Turun perusopetuksen oppilaista. Tutkimuksessa kysyttiin lasten kahta yleisintä kulkutapaa kouluun, koska monet lapset kuljetetaan kouluun

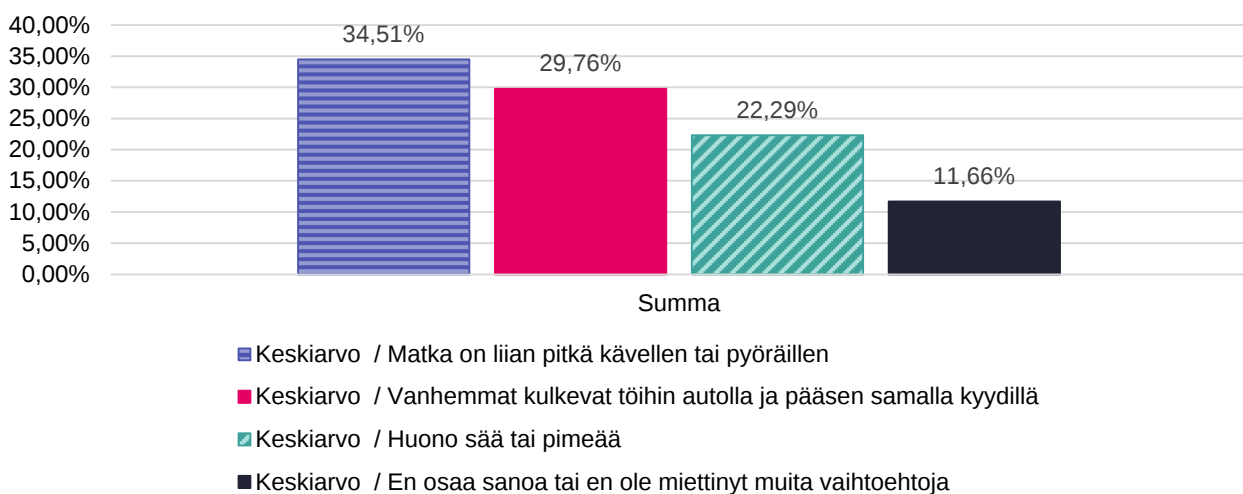
autolla, mutta he kävelevät kotiin. Kysymyksessä eroteltiin syksyn ja talven kulkutavat, koska talviajan liikkuminen eroaa huomattavasti syksystä ja keväästä. Kyselyn tulosten mukaan 9—12-vuotiaat kulkevat koulumatkansa aktiivisimmin ja vähiten aktiivisia kulkumuotoja käyttää yläkouluikäiset, noin 60 % oppilaista (kuva 7). Autolla kulkemisen syitä kysyttiin 10-vuotiaista alkaen (kuva 8). Yleisin syy oli liian pitkäksi koettu koulumatka (34,51 % vastaajista).

Lasten määrä (%), jotka eivät mainitse aktiivisia liikuntamuotoja kahden yleisimmän koulumatkan kulkutavan joukossa: vuoden keskiarvo ja talvikauden keskiarvo. n=11140, N=15705



Kuva 7: Lasten määrä (%) eri ikäluokissa, jotka eivät mainitse kävelyn tai pyöräilyn kuuluvan yleisimpiin kulkutapoihin vuonna 2025.

Syyt autolla saattamiseen 10–12-vuotiaiden keskuudessa, n=4145



Kuva 8: 10–12-vuotiaiden yleisimmät syyt kulkea koulumatkat autokyydillä.

2.2.3. Toimet koulumatkojen aktiivisuuden ja turvallisuuden parantamiseksi osana rakenteita ja aiempaa kehittämistä

Liikennekasvatus on osa perusopetuksen opetussuunnitelmia, mutta se ei ole oppiaine, joka sisältäisi arviointeja. Liikennekasvatusta toteutetaan esimerkiksi osana ympäristöoppia ja osana koulupäivän aikaisia siirtymiä paikasta toiseen. Liikennekasvatus toteutuu vaihtelevalla tavalla opettajan mukaan, koska sille ei ole määritelty tarkkoja kriteerejä. Kouluissa tehdään myös paljon kestävyyskasvatusta, mutta se keskittyy enimmäkseen kestävyysmuutoksen muihin teemoihin, kuten kiertotalouteen. Kestävän liikkumisen teema ei ole saanut toistaiseksi yhtä vankkaa jalansijaa opetuksessa.

Turkulaisilla kouluilla on vaihtelevia käytänteitä ja perinteitä liikennekasvatukseen ja aktiivisten koulumatkojen edistämiseen. Joissain kouluissa esimerkiksi **opettajat** ovat hyvin aktiivisia pyöräilyn tai liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden suhteen. Joidenkin koulujen **vanhempainyhdistykset** ovat järjestäneet suojatievalvontaa lukuvuoden alussa sekä erilaisia kampanjoita, kuten heijastinten jakamista. Myös paikalliset urheiluseurat ovat saattaneet tukea turvallisten koulumatkojen toteutumista suojatievalvonnalla.

Turun seudun joukkoliikenne Föli on järjestänyt useiden vuosien ajan Ykkösten Föli -kiertuetta, jonka tarkoituksena on opettaa ja kannustaa ensimmäisen luokan oppilaita bussin käyttämiseen. Kiertue toteutetaan vuosittain kaikissa seitsemässä seudullisen joukkoliikenteen kunnassa. Oppitunti pitää sisällään keskusteluja ja tietokilpailuja joukkoliikenteestä. Oppilaat osallistuvat myös luovaan, kuvitteelliseen bussimatkaan, jossa luokahuone muutetaan bussiksi. Oppilaat saavat lopuksi yhteen bussimatkaan oikeuttavan lipun ja bingotehtävän matkalle.

Turku suunnitteli **kestävän liikkumisen aktivointimallin** kouluille ja päiväkodeille Scale-Up-hankkeen (EU Horisontti 2020) puitteissa, jotta myös kävelyyn ja pyöräilyyn saataisiin aktiivista kannustusta päiväkotikäisistä lähtien. Toimenpiteisiin kuului muun muassa tietoisuuden kasvattaminen erilaisten esitteiden ja puheenvuorojen muodossa, pyöräilytaitojen opettamista luodulla pyöräradalla ja lainapyöräijärjestelmän luomisella sekä talviajan liikkumiseen motivointia kampanjoiden avulla. Samassa yhteydessä etsittiin erilaisia keinoja analysoida koulujen ympäristön liikenneolosuhteita. Analysoinnin tulisi olla ketterää laajan kouluverkoston vuoksi.

Kestävän liikkumisen aktivointimalli on toiminut tärkeänä pohjana SCHOOLHOODS-hankkeelle, jossa on pilottikohteen avulla validoitu edeltäviä toimenpiteitä, kokeiltu uusia toimenpiteitä sekä rakennettu toimintasuunnitelmaa tuleville vuosille.

2.3. Koulumatkoihin liittyvät strategiat ja toimintaperiaatteet

Kaupungin toimintaa ohjaavat kaupunkistrategia, valtuustokausittain päivitettävä pormestariohjelma sekä kymmeniä teemakohtaisia tarkempia ohjausasiakirjoja. Kestävän liikkumisen kehittämistä ja sen tavoitteita ohjaa kaksi suunnitelmaa: Turun ilmastosuunnitelma 2029 ja joulukuussa 2024 valmistunut kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelma, joka määrittelee tärkeimmät kestävä liikkumisen toimenpiteet. Lisäksi on useita tarkempia ohjelmia ja toimintasuunnitelmia, joiden

toimia on nostettu mukaan myös edellä mainittuihin ohjelmiin. Olemassa olevat ohjelmat on otettava huomioon, kun etsitään ja sovitetaan resursseja uusiin toimenpiteisiin, vaikka kyseiset ohjelmat eivät liittyisi suoraan lasten koulumatkojen kulkemiseen. Tämä toimintasuunnitelma toimii Turun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman tarkempana osana liittyen lasten koulumatkoihin.

2.3.1. Turun kaupungin ilmastosuunnitelma ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma

Turun kaupungin ilmastosuunnitelman tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2029 mennessä ja sen jälkeen ilmastoposiitivisuus. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi liikenteestä aiheutuvia päästöjä on vähennettävä 50 %, mikä saavutetaan lisäämällä kestävien matkojen osuutta 66 %:iin kaikista kaupungin sisäisistä matkoista. Tällä hetkellä kestävät liikennemuodot muodostavat noin 55 % kaikista matkoista.

Liikenne on yksi Turun kahdesta suurimmasta kasvihuonekaasupäästöjen lähteestä, ja sen osuus kokonaispäästöistä on 32 % vuonna 2023. Vuoteen 2025 mennessä liikenteen ennustetaan muodostavan lähes puolet kaupungin päästöistä, kun muiden alojen päästöt vähenevät ja liikenteen päästöt pysyvät suhteellisen vakaina.

Vuoden 2024 lopulla Turku viimeisteli ensimmäisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmansa, jossa esitetään kaupungin visio: *"Turun liikenneympäristö ja palveluverkosto houkuttelevat kaikkia liikkumaan turvallisesti, terveellisesti ja kestävästi."*

Turun kaupungin kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma on ilmastosuunnitelmaa yksityiskohtaisempi ja siinä määritellään sekä priorisoidaan toimet neljällä teemakohtaisella painopistealueella:

- Kaupunki kestävän liikkumisen alustana
- Kaupunki- ja katutilan käyttö
- Matkaketjut ja liikenteen solmukohdat
- Käyttäjälähtöiset palvelut

Nämä neljä painopistealuetta käsittävät 22 toimenpidekokonaisuutta, jotka yhdessä sisältävät yhteensä 66 toimenpidettä. Niistä kolme korostaa liikennekasvatuksen ja kestävien koulumatkojen merkitystä, mutta eivät mene yksityiskohtiin aikataulutuksen, resursoinnin ja vastuiden osalta.

Koulut tai koulumatkat mainitaan käyttäjälähtöisissä palveluissa kahdella toimella: 1. Liikennevalistuksen tulisi olla osa kaikkia koulutusasteita, ja sen tulisi sisältää myös kestävän liikkumisen teemoja, ja 2. Aktiivisiin koulumatkoihin tulisi kannustaa kampanjoin ja viestinnällisin keinoin. Suunnitelmaan on myös listattu toimia, joita kaupungin tulisi tarkastella tarkemmin. Yksi niistä on liikenteen rauhoittamistoimenpiteet koulujen ympärillä. Taulukossa 1 on listattu kaikki kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman toimenpiteet, jotka ovat liitoksissa tähän toimintasuunnitelmaan.

Tämä SCHOOLHOODS-hankkeen toimintasuunnitelma on tarkoitettu Turun kaupungin kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmaa täydentäväksi yksityiskohtaisemmaksi asiakirjaksi.

Taulukko 1. Taulukossa esitellään kaikki Turun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman (SUMP) toiminta-alueet ja toimenpiteet, jotka liittyvät myös aktiiviseen ja turvalliseen koulumatkojen liikkumiseen. SUMP sisältää yhteensä 66 toimenpidettä.

A Kaupunki kestävän liikkumisen alustana



A1.1 Riittävien ja pysyvien henkilöstöresurssien varmistaminen työn koordinointiin ja poikkihallinnollisen yhteistyön edistämiseen (2 htv)

A1.3 Henkilöstön kouluttaminen ja osaamisen ylläpitäminen liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden saralla

A1.4 Henkilöstön työajan budjetointi poikkihallinnollisesti kestävän ja turvallisen liikkumisen eteen (0,1 htv/palvelukokonaisuus)

A2.5 Laaditaan menetelmä, jolla voidaan mahdollisimman objektiivisesti arvioida erilaisissa maankäytön ja palveluiden suunnitteluprosesseissa vaikutuksia liikkumisen kestävyteen ja turvallisuuteen

B Kaupunki- ja katutilankäyttö



B1.25 Määritetään liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä edistävät toimenpiteet eri katutypeille, mm. ylityspaikkojen turvallisuuden tai valaistuksen osalta.

B3.29 Jalkakäytävien, puistoväylien ja aukoiden houkuttelevuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä edistetään.

B3.32 Lisätään suojateiden havaittavuutta, esteettömyyttä ja valaistusta käytetyimmissä paikoissa sekä vähennetään kahden tai useamman samansuuntaisen kaistan ylitse menevien, valo-ohjaamattomien suojateiden määrää.

B6.43 Laaditaan ohjelma säännöllisten kokeilujen toteuttamiseksi ja niiden systemaattisen ennako- ja jälkivaikutusten arvioimiseksi. Tarkoituksena on lisätä yhteisöllisyyttä ja oleilua sekä testata erilaisten ratkaisujen toimivuutta suunnitelmallisesti.

B6.44 Toteutetaan yllä mainitun ohjelman mukaisesti katu ympäristön väliaikaisia kokeiluja kuten "kesäkatuja" eli hankkeita, joissa ajorataa hyödynnetään kesäkaudella tai muuten väliaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn käyttöön moottoriajoneuvoliikenteen sijaan

C Matkaketjut ja liikkumishubit



C4.55 Tunnistetaan turvallisuusongelmia aiheuttavat pysäköintialueet ja korjataan puutteet yhteistyössä muiden osapuolten, kuten pysäköintilaitosten omistajien kanssa.

D Käyttäjälähtöiset palvelut



D3.61 Sisällytetään liikennekasvatus konkreettisesti osaksi kaikkia koulutusasteita ja käsitellään liikennekasvatuksessa sekä liikenneturvallisuuteen että kestävään liikkumiseen liittyviä aiheita.

D3.62 Laajennetaan systemaattista liikennekasvatustyötä nuorisotyöhön ja liikuntatoimeen

D3.63 Kannustetaan koulumatkojen kulkemiseen jalan tai pyörällä viestimällä vanhemmille ja kampanjoilla tai tempauksilla.

D4.64 Toteutetaan kohdennettuja kampanjoita, tempauksia ja tapahtumia asukkaiden houkuttelemiseksi kestävien liikkumistapojen käyttäjiksi.

D4.65 Viestitään aktiivisesti kestävän liikkumisen hyödyistä ja mahdollisuuksista osana päivittäisviestintää.

2.3.2. Muut ohjelmat ja toimintasuunnitelmat

Turun pormestariohjelma 2025—2029 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa kesäkuussa 2025. Se pitää sisällään taloustavoitteet ja kuusi sisällöllistä kokonaisuutta. Kokonaisuuteen ”Koulutus, osaaaminen ja työllisyys vievät uudelle vuosisadalle” sisältyy tavoite: ”Varmistetaan turvallinen koulumatka lähikouluun” (tavoite 4.1, toimenpide 188).

Turun kaupungin liikenneturvallisuusohjelma keskittyy kolmen keskeisen ryhmän liikenneturvallisuuden parantamiseen: lapset ja nuoret, pyöräilijät ja jalankulkijat sekä riskikäyttäjät. Sen tavoitteet ovat yhdenmukaiset EU:n Vision Zero -tavoitteen kanssa, eli tavoitteena on, että 2050 yksikään ei kuole tai vakavasti loukkaannu liikenteessä. Vastuu ohjelman toteuttamisesta on jaettu useiden tahojen kesken, jotta varmistetaan koordinoitu ja kattava lähestymistapa. Schoolhoods-hanketta on pystytty edistämään yhteistyössä liikenneturvallisuusohjelman kanssa.

Liikenneturvallisuusohjelmassa on viisi toimenpidekokonaisuutta: A. Liikenneturvallisuustyön perusta, B. Liikennekasvatus, C. Viestintä, kampanjointi ja koulutus, D. liikenneympäristön parantaminen ja E. Yhteistyö sidosryhmien kanssa.

Kävelyn ja oleilun ohjelma 2029 tähtää kävelykelpoisten viheralueiden saatavuuden ja laadun parantamiseen koko kaupungissa. Ohjelma luotiin osana edellisen URBACT-ohjelmakauden Space4People –verkostohanketta. Ohjelman hankelistalla on myös kohde, joka palvelee suurta koulualuetta.

Pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2029 painottaa lasten pyöräilyn edistämistä, koko kaupungin infrastruktuurin parantamista ja kohdennettuja liikkumisenohjauksen toimenpiteitä eri kohderyhmille.

MAL-sopimus 2020–2031 on Turun toiminnallisen kaupunkialueen tärkein kehityskehys. Se on luotu kuntien ja valtion välisenä strategisena yhteistyönä. Sopimus sisältää koordinoituja kehitystoimenpiteitä maankäytön, asumisen ja liikenteen suhteen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 on laadittu yhdessä Turun toiminnallisen kaupunkialueen kuntien kanssa. Suunnitelma toimii käytännössä toiminnallisen kaupunkialueen kestävästä kaupunkiliikkumisen suunnitelmana.

3 Lasten aktiivisten arkimatkojen haasteita

Ensimmäisessä kaupunkitasoisen sidosryhmän kokouksessa koulumatkojen suurimmaksi ongelmaksi nimettiin se, että yhä useammat vanhemmat ajavat lapsensa kouluun autolla. Tämä on johtanut merkittävään ruuhkautumiseen koulujen edessä koulupäivän alkaessa. Koulualueiden autoruuhkat johtuvat osittain saattoliikenteestä ja osittain työmatkalaisista, koska lasten koulumatkat ja työmatkat tapahtuvat usein samanaikaisesti. Pidemmällä aikavälillä ongelma johtaa myös siihen, että lasten arkiliikkumisen tavat ja oppiminen jäävät vaillinaisiksi.

Suomessa on yleinen kulttuuri, että lapset kävelevät tai pyöräilevät kouluun mahdollisimman itsenäisesti. Tässä on nähtävissä muutos, mutta tilanne voi vaihdella paljon eri kaupunginosissa ja alueilla. Myös muutoksen syyt ovat vaihtelevia. Myöhemmin hankkeen aikana ymmärrettiin, että joissakin kohteissa runsas saattoliikenne peittyy hyvin suunnitellun saattoliikennejärjestelyjen ansiosta. Tämä on puolestaan johtanut siihen, että runsas saattoliikenne ei ole aiemmin saanut laajaa kaupunkitasoista huomiota.

Syitä autolla saattamisen taustalla:

Talvi on pitkä ja pimeä, eikä sää suosi aktiivista liikkumista. Sen sijaan talvella aktiivinen liikkuminen vaatii paljon kannustusta ja asennemuutosta. Turussa talvipyöräilykulttuuri on vielä kehittymässä, ja vain harvat lapset pyöräilevät talvisin.

Aktiivisen liikkumisen tai pyöräilytaitojen arvostus on muuttunut hitaasti, ja tämä näkyy pyöräilytaitojen heikentymisenä tai siinä, että pyörää ei välttämättä omisteta. Tottumusten muutos ilmenee myös siten, että pitkäksi koetut matkat ovat todellisuudessa usein melko lyhyitä, 1–2 kilometriä.

Lasten liikenneturvallisuustaidot vaihtelevat, ja vanhemmilla on taipumus luottaa monessa asiassa päiväkotien ja koulujen tekemään kasvatukseen ja opetukseen. Liikennekasvatus voi olla myös vanhemmille haastavaa, jos heidän oma liikennesääntöjen tuntemus on puutteellista tai siinä koetaan epävarmuutta.

Yhteiskunnan kiireinen elämäntapa ja mukavuuden halu ovat uhka aktiiviselle arkiliikkumiselle. Autolla kulkeminen on mukavaa, helppoa ja nopeaa. Lapset pääsevät usein samalla kouluun, kun vanhemmat ajavat töihin.

Palvelujen keskittämisessä on paljon etuja, mutta myös uhka aktiivisille arkimatkoille. Matkan pituus on yksi merkittävimmistä esteistä aktiiviselle kulkemiselle. Suuremmat yksiköt tarkoittavat myös runsaampaa liikennettä koulujen ympäristössä, joka koetaan toisaalta turvallisuusuhaksi, ja lapsilta kysyttäessä runsas autoliikenne tekee matkasta epämiellyttävän muun muassa melun vuoksi.

3.1. Kulttuurillinen murros arjen tavoissa

Tunnistetut ongelmat liittyvät useisiin toisiinsa liittyviin tekijöihin, joista suuri osa liittyy aikuisten elämäntapojen ja asenteiden muutokseen. Lapsiperhearkki on usein kiireistä ja autolla töihin siirtymien usein helppo ja mukava tapa. Yhteinen automatka nähdään joissain tapauksissa keinona kompensoida rajallista perheen yhteistä aikaa. Toisaalta vanhemmat taipuvat usein lasten haluttomuuteen kävellä tai pyöräillä, etenkin kun siihen liittyy epämiellyttävää väsymystä tai hikoilua. Arjen sujumisen kannalta on ketterää kyyditä lapsi samalla matkalla kouluun, jos sosiaalinen ympäristö, kuten vanhemmat, kaverit ja opettajat eivät erikseen kannusta aktiivisiin matkoihin.

Keskustelujen mukaan taustalla voi olla myös tietoisuuden puute autolla kyyditsemisen välittömistä ja pitkäaikaisista seurauksista liikenneympäristöön, lasten tapoihin ja taitoihin sekä muiden turvallisuuden tunteeseen. Turvattomuuden tunne on koskenut enimmäkseen nuorimpia oppilaita ja heidän vanhempiaan, ja turvattomuuden tunnetta aiheuttaa enimmäkseen runsas autoliikenne kouluympäristöissä.

Talviaikaan kävellen ja pyöräillen liikkuminen vaatii enemmän vaivaa varusteiden näkökulmasta sekä epämukavuuden sietämistä. Pyöräilyä voidaan pitää joskus myös vähemmän käytännöllisenä tai jopa sosiaalisesti alempiarvoisena kuin autoilua.

Ajan myötä kaikki nämä tekijät näyttävät vaikuttaneen lasten pyöräilytaitojen heikkenemiseen, kävelyyn ja pyöräilyyn sopivaksi koettavan matkan pituuden lyhentymiseen sekä vahvistanut vanhempien huolta turvallisuudesta. Lopulta tämä mukavuuden ja helppouden tavoittelu ja huolen kierre johtaa siihen, että yhä useammat vanhemmat päättävät ajaa lapsensa kouluun.

3.2. Ympäristö ja olosuhteet

Infrastruktuurin kunto ei ole suuri ongelma Turussa, vaikka joitakin puutteita onkin. Esimerkiksi pyöräilyverkosto vaatii toisinaan pyöräilijöitä tekemään kiertoteitä, kun taas autoilijat voivat seurata suorempia reittejä. Suurin haaste on kuitenkin autoliikenteen kasvava määrä, joka on seurausta muun muassa väestönkasvusta. Tämä osoittaa kasvavaa riippuvuutta autoista, kun yhä useammat vanhemmat päättävät ajaa lapsensa kouluun. Autoliikenteen kasvu pahentaa ongelmaa, koska vilkkaat alueet tekevät aktiivisista matkoista vähemmän houkuttelevia melun ja turvattomuuden tunteen näkökulmista. Erityisesti keväisin runsas autoliikenne myös vaikuttaa paikallisesti ilmanlaatuun sillä tasolla, että katupölyn määrä on suoraan aistittavissa.

Kouluverkko on ollut pitkään murroksessa, sillä monet koulurakennukset on remontoitu tai ovat parhaillaan remontissa sisäilmaongelmien vuoksi. Tällä hetkellä lähes 80 prosenttia kaikista kaupungin tilaprojektisuunnitelmista keskittyy päiväkoteihin ja kouluihin. Samaan aikaan palveluita on keskitetty suurempiin monitoimitiloihin. Palvelun sijainnissa tapahtuvat muutokset ovat merkittäviä liikkumistapojen ja -ympäristöjen näkökulmista, joten kestävyystavoitteiden näkökulmasta lasten kävely- ja pyöräilymahdollisuudet on tärkeä ottaa entistä paremmin huomioon verkostoa ja uusia kouluympäristöjä suunniteltaessa. Turussa on syksyllä 2025 käynnissä 12 erilaista koulurakennusten (peruskoulujen) peruskorjaus- tai uudisrakennushanketta.

Uusille paikoille rakennettavat uudet koulurakennukset on suunniteltu monikäyttöisiksi tiloiksi, joita käyvien lasten ikähaitari on suuri, päiväkotikäikäisistä yläkouluikäisiin. Monikäyttöisissä tiloissa on valtavasti etuja, mutta haastaa lasten aktiivisen liikkumisen suunnittelua. Suuremman oppilasmäärän myötä oppilaaksiottoalue on laajempi, mikä johtaa pidempiin etäisyyksiin kodin ja koulun välillä. Suurempi liikennemäärä voi myös haastaa turvallisuuden kokemuksia ja ympäristön miellyttävyyttä kävellen ja pyörällä kulkeville. Liikennejärjestelyitä suunniteltaessa on myös otettava huomioon tilojen ilta- ja viikonloppukäyttäjät, kun harrastusmatkoja kuljetaan koulumatkoja yleisimmin autoilla.

3.3. Vakiintumattomat toimintatavat ja -edellytykset

Oikeiden sidosryhmien tai henkilöiden löytyminen suuressa organisaatiossa ja kaupungissa voi viedä aikaa. Perinteisesti vastuu toimivasta liikenneympäristöstä ja sen kunnosta kuuluu liikennesuunnittelulle ja infrapalveluille. Koulukiinteistön alueesta, kuten pyöräpysäköinnistä ja autopysäköinnistä kuuluu tilapalveluille. Koulut ovat paikallisella tasolla vastuussa omasta viestinnästään ja tarkemmista ohjeistuksista. Koulumatkoja ei ole nähty isona kaupunginlaajuuisena haasteena puuttuvan laajan tiedon vuoksi. Ihmisten kulkutavat nähdään usein myös hyvin henkilökohmaisina asioina. Kokonaisuuteen liittyy monia vaikuttavia asioita viestinnästä palvelujen kehittämiseen ja liikenneympäristöön. Näistä johtuen kokonaisuuden hallinta ei ole kuulunut kenellekään.

Kaupungilla on olemassa monia yleisiä strategioita, jotka liittyvät joko turvalliseen ja aktiiviseen koulumatkojen liikkumiseen tai lasten hyvinvointiin ja turvallisuuteen. Haasteena useissa strategioissa ja ohjelmissa on, että niiden resursointi pysyväksi tai pitkäjänteiseksi työksi on haastavaa. Monista ylätasoin maininnoista huolimatta aktiivisiin ja turvallisiin koulumatkoihin liittyen ei ole aiemmin tehty tarkempaa toimintasuunnitelmaa, joka voi johtaa monien synergioiden hukkumiseen.

Kaupunki on asettanut selkeät strategiset tavoitteet aktiivisen liikkumisen osuuden lisäämiseksi, mutta strategian vieminen käytännön toimenpiteiksi on vielä vaiheessa. Resurssien ja selkeän toimintasuunnitelman puute on vaikeuttanut aktiivisen liikkumisen edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden toteuttamista. Lisäksi vaihteleva poliittinen tuki voi olla este tehokkaimpien toimien, kuten liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden toteutumiselle.

3.4. Yhteenveto ongelmista ja vahvuuksista

Ongelmia ja vahvuuksia analysoitiin (kuva 9) asiakirjojen tarkastelun, keskeisten sidosryhmien haastattelujen ja työryhmien kokousten avulla. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että hallinnointia varten tarvittavia tietoja puuttuu ja aiheiden omistajuus on hajanaista. Näistä epäkohdista puutteellinen tietopohja pystyttiin ratkaisemaan hankkeen viimeisen vuoden (2025) aikana. On olemassa paljon vahvuuksia ja mahdollisuuksia, joiden suuri potentiaali voitaisiin hyödyntää sitoutumalla kehittämiseen pitkäjänteisesti.

VAHVUUDET

Vanhempien yleinen käsitys liikenneturvallisudesta on hyvä.

Suomessa on pitkät perinteet lasten itsenäisestä koulumatkan kulkemisesta kävellen tai pyöräillen.

Aktiiviset vanhempainyhdistykset ja muu järjestökenttä mahdollistavat ja toteuttavat monia toimenpiteitä itsenäisesti.

Turun seudun joukkoliikenne Fölin opetuskiertue 1. luokan oppilaille

Kokemus aktiivisten ja turvallisten matkojen palvelujen ja toimintojen kehittämisestä

Käytettävissä olevaa asiantuntemusta kouluympäristöjen analysoinnissa ja ammatillinen osaaminen toimivista liikennejärjestelmistä

Yleisesti ottaen etäisyydet ovat kävelyn ja pyöräilyn kannalta kohtuulliset.

Pienet investoinnit liikenneturvallisuuteen ovat melko helposti toteutettavissa kaupungin budjetista.

Jotkut koulut ja opettajat ovat erittäin aktiivisia pyöräilyn ja aktiivisen liikkumisen edistämässä.

HEIKKOUEDET

Ei ole ollut säännöllistä tiedonkeruuta lasten ja perheiden kestävän liikkumisen tilasta.

Joidenkin koulujen ympärillä on paljon liikennettä, joka johtuu saattoliikenteestä ja työmatkaliikenteestä.

Työmatkaliikennevalinnat nähdään usein hyvin henkilökohtaisena asiana.

Talvella koulumatkojen rutiinit muuttuvat, ja autolla kuljettaminen lisääntyy.

Lapset eivät pidä väsymyksestä tai hikoilusta.

Pyöräilyn suosio ja kulttuuri vaihtelevat eri väestöryhmien tai alueiden välillä.

Lasten pyöräilytaidot ovat heikentyneet, eivätkä vanhemmat aina tiedosta autolla tapahtuvan saattoliikenteen vaikutuksia

Koulujen sijainnin pysyvä tai väliaikainen muuttaminen pidentää koulumatkoja ja voi heikentää turvallisuuden tunnetta.

Kouluissa ei ole yhtenäistä lähestymistapaa aktiivisten liikkumismuotojen edistämiseen koulumatkoilla.

Kouluilla on jo paljon tehtävää, eikä aktiivisen liikkumisen edistäminen saisi lisätä työmäärää.

MAHDOLLISUUDET

Koulut voivat omasta aloitteestaan edistää aktiivisia koulumatkoja.

Remontissa olevat koulurakennukset ja uudet koulupaikat tarjoavat mahdollisuuden tarkastella aktiivisia koulumatkoja uudesta näkökulmasta.

Asukkaat suhtautuvat myönteisesti toimenpiteisiin, jotka vaikuttavat vanhempiin ja työmatkalaisiin.

Vanhemmille voidaan suunnata tukea lastensa liikenne- ja pyöräilytaitojen kehittämiseen.

Uusi lähestymistapa, jossa keskitytään perheeseen eikä erikseen oppilaisiin ja vanhempiin.

Tieliikenneturvallisuuden ongelmakohtien parannustyö voidaan laajentaa kattamaan myös koulujen lähiympäristöt.

Synergia muiden kaupungin hankkeiden kanssa.

Ei ole rajoituksia tai säännöksiä, jotka estäisivät koululaisten aktiivista liikkumista.

Liikennekasvatus kuuluu koulujen opetussuunnitelmiin.

Useita strategioita ja toimenpideohjelmia, jotka tukevat teemaa

UHAT

Pyöräilykasvustoimenpiteitä ei osata kohdentaa niitä eniten tarvitseville.

Vääränlainen viestinnän sävy kohdejoukolle voi estää tärkeän sanoman omaksumisen.

Kestävä liikkuminen ei ole osa koulujen opetussuunnitelmaa, joten toimenpiteiden omaksuminen osaksi arkea on hyvin tilannesidonnaista.

Asukkaat eivät hyväksy autoilua rajoittavia toimenpiteitä, jotka vaikuttavat suoraan heidän arkeen.

Koulujen väistötilat voivat tuoda häiriöitä sujuvaan liikenteeseen.

Vanhempien tietoisuus liikenteen uhista heikentää lasten aktiivisten arkimatkojen mahdollisuuksia.

Palvelujen keskittäminen etäämmälle asukkaista ovat riski aktiivisille matkoille.

Kestävän liikkumisen resursseja ei turvata.

Muut tärkeät teemat menevät kestävän ja turvallisen liikkumisen edistämisen edelle poikkihallinnollisessa työssä.

Kuva 9: Turun aktiivisten ja turvallisten koulumatkojen edistämisen SWOT-analyysi.

3.5. Toimenpiteiden todentaminen pilottikoulussa

Kun ensimmäisiä ideoita toimien testaamiseksi alettiin kehitellä, keskusteluissa nousi esiin Pääskyvuoren koulu, jossa olisi tulossa suuria muutoksia lukuvuonna 2024–2025. Läheinen Varissuon koulu suljettiin ilmanlaatuongelmien vuoksi – ongelma, joka koskee monia rakennuksia Turussa. Tämän seurauksena Varissuon koulun oppilaat siirrettiin 1–2 km:n päähän sijaitsevaan Pääskyvuoren kouluun. Päätös herätti merkittävää kritiikkiä molemmissa ryhmissä: Pääskyvuoren koulun alkuperäisissä oppilaissa ja heidän vanhemmissaan sekä vastikään siirretyissä Varissuon koulun oppilaissa ja heidän vanhemmissaan. Väistötäila-aika päättyy vuonna 2029.

Alla on listattu kaikki toimenpiteet, joita on tehty hankkeen pilottikoulussa kevään 2024 ja syksyn 2025 välisenä aikana (taulukko 2). Osa toimenpiteistä kuvaillaan paremmin, sillä ne ovat potentiaalisia toimenpiteitä myös muille alueille. Kaikki toimenpiteet arvioitiin kyselyjen, havainnoinnin, keskustelujen sekä erilaisten mittareiden avulla. Autoilun rauhoittamisen toimenpiteeseen pilottialueella päädyttiin, kun aiemmin toteutetut toimenpiteet eivät tuoneet riittävää muutosta koulualueen vilkkaaksi ja vaaralliseksi koettuun autoliikenteeseen. Ympäristön rauhoittamisen toimenpiteessä mittarointi ja yhteistyö alueen sidosryhmien kanssa olivat avainasemassa.

Taulukko 2. Taulukossa on listattu tärkeimpien toimenpiteiden ajankohdat ja sisältö sekä lyhyt kuvaus toimenpiteen vaikuttavuudesta sen vaatimaan resurssiin nähden.

Ajan-kohta	Toimenpide	Toimenpiteen vaikuttavuus lyhyesti
2024 kevät	Pyörrien lainaaminen opettajan toteuttamia toimenpiteitä varten. Pyöränlainausjärjestelmä luotiin SCALE-UP-hankkeen aikana, ja sen käyttöönottoa laajennettiin pilottikoululle.	Tärkeä tukitoimenpide, joka vaatii kuitenkin motivoituneen henkilöstön.
2024 syksy	Pyöräilyn opetus ja liikenneteematunnit osana koulun monialaisten oppimiskokonaisuuksien viikkoa. SCALE-UP-hankkeen aikana luotua pyöräilytaitorataa ja sen oheismateriaalia sovellettiin ja laajennettiin pilottikoulun tarpeiden mukaan.	Tuokiot saivat paljon positiivista palautetta, mutta vaativat myös paljon henkilöstöresurssia. Pyöräilytaitoradan on aiemmin todennettu lisäävän lasten innostusta pyöräilyyn ja näin ollen kasvattaneen tehokkaasti lasten pyöräilytaitoja.
2024 syksy	Liikkumispiste yhteistyössä SUMPS for BSR –hankkeen kanssa. Liikkumispiste toteutettiin Pääskyvuoren koulun läheisyyteen, ja sinne tuotiin muun muassa erityisesti lapsiperheitä palveleva yhteiskäyttöinen sähkö-tavarapyörä, joka mahdollistaa lasten kuljettamisen. Myös kaupunkipyöräasemia lisättiin alueelle.	Liikkumispisteen arvioitiin palvelevan alueen lapsiperheitä, mutta siitä saatiin vain vähän palautetta. Liikenteen rauhoittamisen kokeilun yhteydessä palautteessa todettiin liikkumispisteen toimivan hyvänä tukitoimenpiteenä
2024 kevät ja syksy	Vanhempainillat ja kotitehtävät. Projektikoordinaattori oli keskustelemassa aloittavien koulujen vanhempainiloissa tulevista koulumatkoista ja samalla vanhemmille jaettiin kysely, jossa selvitettiin vanhempien ajatuksia ja huolenaiheita tulevista koulumatkoista. Diat jaettiin myös opettajille tulevan syksyn vanhempainiltojen tueksi. Myöhemmin tuotettiin liikenneturvallisuuteen	Vanhempainillat on todettu olevan resurssiviisaita keinoja lisätä vanhempien tietoisuutta, mutta skaalautuvuuden näkökulmasta siihen tarvitaan esimerkiksi videomateriaalia. Painetut esitteet tukevat sanomaa ja mahdollistavat koulukoh-taisen personoinnin.

liittyvä kotitehtävä opettajien esittämien huolenaiheiden perusteella.

2024 kesä	Reittianalyysin teettäminen, joka antaa tietoa koulumatkojen pituudesta ja eri reittien ja risteysten käyttäjämääristä.	Reittianalyysi on tärkeä tuki koulumatkojen turvallisuuden analysoinnissa ja suunnittelussa sekä opastamisen näkökulmasta.
2024 kesä	Kiinteistön opastuksen päivitys sekä turvallisten reittien opastaminen painetun materiaalin avulla vanhemmille.	Vanhemmat kaipaavat usein ketterää tiedon saantia saattoliikenteen, bussipysäkkien, pyöräpysäköinnin ja reittien osalta. Turussa on digitaalisen opastamisen valmius palvelukartassa, jota voidaan painettujen karttojen avulla. Havaittiin myös tarve näkyvämmälle saattoliikenneopasteelle.
2024— 2025	Valaistusparannukset, joita tehtiin reiteillä ja suojateillä tehtiin paikkatietoanalyysiin ja palautteisiin perustuen.	Suojateiden valaistuksen parantaminen on kustannustehokas turvallisuustoimenpide. Suuri osa vuoden koulumatkoista tapahtuu pimeään vuodenaikaan.
2024 kesä	Houkutteleva koulureitti rahoitettiin osana SCALE-UP-hanketta. Oppilaita haluttiin ohjata käyttämään tiettyä reittiä, joten sinne asennettiin pyörärataelementtejä oppilaiden ehdotuksesta.	Reittiä analysoitiin muun muassa opettajajohtoisesti, jolloin todettiin, että elementit ovat hauskoja, jos ne osuvat omalle reitille, mutta niitä ei ole riittävästi, että kohteeseen lähdetäisiin kauempaa. Elementit ovat olleet hauskoja reittiä pitkin pyöräilevien lasten mielestä.
2025 kevät	Kampanja	Kampanjat ovat resurssitehokas tapa innostaa aktiivisten koulumatkojen kulkemiseen, mutta vaikutukset voivat olla lyhytkestoisia.
2024— 2025	Kävelevä koulubussi kolmena ajankohtana	Kävelevä koulubussi vaatii paljon koordinaatioresurssia. Toimenpide ei ollut menestyksenkäs pilottialueella, mutta on tärkeä pitää vaihtoehtona muille alueille.
2025 syksy	Kouluympäristön autoliikenteen rauhoittaminen	Toimenpide vaatii runsaasti henkilöresurssia suunnitteluun, viestintään ja sidosryhmäyhteistyöhön. Tulokset olivat kuitenkin erittäin hyvät tavoitteiden näkökulmasta, mutta aiheutti myös osalle asukkaita harmia automatkojen pidentyessä ja turvattomuuden kokemusten siirtyessä toisaalle.

Autoilun rauhoittamisen pilotissa hyödynnettiin Varissuon ja Pääskyvuoren alueiden lasten koulureiteistä teetettyä paikkatietoanalyysiä, jotta saatiin käsitys siitä, miten koulujen yhdistäminen on vaikuttanut alueen liikennevirtoihin ja mitkä olisivat oppilaiden käytetyimpiä reittejä ja risteyksiä. Teoreettisten reittien karttavisualisointia voitiin käyttää osoittamaan alueet, joilla koululaisten liikenne on vilkkainta, ja joiden turvallisuus tulisi todentaa ja tehdä tarvittaessa parannuksia (kuva 10).



Kuva 10: Teoreettisen analyysin tulokset Pääskyvuoren koulujen käytetyimmistä koulureiteistä.

Osana analyysia arvioitiin lasten koulureittien pituudet (kuva 11). Tutkimuksessa tarkasteltiin kolme eri koulua, mutta keskityttiin pääasiassa Pääskyvuoren koululaisten koulureitteihin. Analyysi paljasti, että 98 % Pääskyvuoren alueen oppilaista asuu alle kahden kilometrin päässä koulusta. Tämä osoitti, että Pääskyvuoren koulun oppilailla on suuri potentiaali lisätä aktiivisten koulumatkojen määrää.

	Koulumatkojen pituudet ja oppilasmäärät															Liikenne- ympäristö	Pyöräily- potentiaali	Pyöräilypotentiaali sanallisesti		
	Oppilaita kaikkiaan	<0.5 km		<1 km		<2 km		<3 km		<4 km		<5 km		<6 km		Yli 6 km				
		lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%	lkm	%			
Kohmo	48	35	73%	44	92%	46	96%	46	96%	48	100%	48	100%	48	100%	48	100%	Esikaupunki, Rauhallinen	suuri	Erittäin pieni koulu, vähän oppilaita jotka asuvat hyin lähellä koulua. Liikennepäristö turvallinen.
Hannunniittu	586	95	16%	251	43%	409	70%	464	79%	499	85%	512	87%	531	91%	586	100%	Esikaupunki, Haastava	keskisuuri	Iso koulu, paljon oppilaita joista osa tulee pidemmän matka päästä. Koulun lähiympäristö erittäin rauhallista liikennepäristöä, etäämmällä kuitenkin reitit kokoojakatuja ja pääkatujen varressa.
Pääskyvuori	481	50	10%	209	43%	469	98%	473	98%	475	99%	477	99%	478	99%	481	100%	Esikaupunki, Vilkas	suuri	Kokoluokassansa erittäin lyhyet koulumatkat. Liikennepäristöä vilkastaa yhden reitin kulku pääkadun varressa.

Kuva 11: Etäisyydet kouluun ja oppilasmäärät kolmessa eri koulussa, Kohmossa, Hannunniitussa ja Pääskyvuoressa.

Analyysin tulokset johtivat aluksi pehmeiden toimenpiteiden ideointiin, kuten vanhemmille suunnattuihin viestintätoimiin, liikenne- ja pyöräilykasvatustuokioihin, kampanjointiin ja valaistuksen

parantamiseen valikoiduissa kohteissa. Reittien perusteella suunniteltiin myös hauskojen koulumatkojen toimenpide. Monet pehmeät toimenpiteet perustuivat kaupungin aiemmin toteuttamissa hankkeissa havaittuihin hyviin käytäntöihin. Huomattiin, että pehmeät toimenpiteet eivät olleet yksinään riittävän tehokkaita alueella, joten naapurustoon suunniteltiin ja toteutettiin autoilun rauhoittamisen kokeilu elokuusta 2025 marraskuuhun 2025.

Liikenteen rauhoittamisen pilottihankkeessa alue jaettiin kahteen liikennesoluun, joiden välillä moottoriajoneuvoliikenne ei voinut kulkea (kuva 12).



Kuva 12: Liikenteen rauhoittamiskokeilun yhteydessä koulualueelle tehdyt muutokset.

Alueen asukkaille ja muille sidosryhmille toteutetun kyselyn mukaan tyytyväisyys lasten koulumatkojen turvallisuuteen lisääntyi selkeästi ja alueen liikenneturvallisuuden koettiin myös yleisesti parantuneen. Liikennemittausten perusteella ja kyselyyn vastanneiden kokemusten mukaan kävelyn ja pyöräilyn määrä oli kokeilun aikana huomattavasti lisääntynyt ajasta ennen kokeilua.

Kokeilu herätti myös vastakohtaisia näkemyksiä ja suurin osa kritiikistä kohdistuu ajomatkojen pidentymiseen tietyillä reiteillä, lisääntyneeseen liikennemäärään sulun itäpuolella sekä turvatoimaksi koettuun Hännikönkadun ja Littoistentien risteykseen. Kokeilun myötä koulun edustalla on myös tehty aiempaa enemmän U-käännöksiä, joista tuli paljon palautetta jo ennen kokeilua, jolloin liikennevirta oli suurempi ja mahdollisia ajosuuntia enemmän.



Kuva 13: Pääskyvuoren alueen liikenteen rauhoittamisen kokeilussa käytettiin katukalusteita korostamaan kadun toiminnallisen luokituksen muutosta. Turvallisuuden tunne ja aktiivisten koulumatkojen määrä kasvoi merkittävästi.

Suurin osa kiitoksista kohdistui Talvitien liikenteen rauhoittumiseen koko matkaltaan, koulumatkojen turvallisuuden lisääntymiseen ja asumismukavuuden parantumiseen tietyillä alueilla. Enemmistö kyselyyn vastanneista kannatti jatkoa joko sellaisenaan tai jonkinlaisin muutoksin ja 40 % vastusti jatkoa. Oppilaskunnan näkemyksen puolsivat kokeilun jatkamista ja kaupunkiympäristölautakunta teki päätöksen jatkamisesta, kunnes väistötila poistuu Pääskyvuoren koulun kiinteistöltä vuonna 2029. Edellytyksenä jatkolle oli, että esille tuodut uudet ongelmakohdat selvitetään ja ratkaisun seuranta jatketaan yhteistyössä alueen sidosryhmien kanssa. Alueen liikennejärjestelyt viedään uudelleen päätettäväksi vuonna 2029.

4 Turku mahdollistaa aktiivisten ja turvallisten arkimatkojen oppimisen

Turussa on havaittu, että lapset eivät ole tasavertaisessa asemassa pyöräilytaitojen ja -mahdollisuuksien suhteen. Erilaiset kulttuurit, taustat ja asenteet vaikuttavat siihen, miten lapsi suhtautuu pyöräilyyn ja miten häntä kannustetaan haastamaan ja parantamaan pyöräilytaitojaan. Lapsen sosiaalinen ympäristö, kuten perhe, ystävät, ja opettajat ovat tärkeitä asenteiden muokkaajia. Koulujärjestelmä on tärkeä instituutio, jonka välittämään viestiin perheet usein suhtautuvat kunnioittaen. Ympäröivän yhteisön ja instituutioiden asenteet arkiliikkumiseen vaikuttavat myös viestinnän sävyyn ja intensiteettiin, ja sitä myötä lasten asenteiden ja tapojen muodostumiseen. Ympäristön asenteiden lisäksi fyysinen ympäristö vaikuttaa suuresti lasten aktiivisuuteen – miellyttävä ja turvalliseksi koettu ympäristö kannustaa kävelemään ja pyöräilemään ja edistää fyysistä aktiivisuutta, kun taas vaaralliseksi tai epämiellyttäväksi koettu ympäristö vähentää fyysistä aktiivisuutta ja muodostaa esteen pyöräilylle ja kävelyille.

Kun lapsille tarjotaan oikeat fyysiset ja sosiaaliset mahdollisuudet, se luo motivaatiota, jota tarvitaan taitojen kehittämiseen ja parempien liikkumisvalintojen tekemiseen jo nuoresta iästä lähtien sekä vahvojen liikkumistottumusten luomiseen, jotka parhaimmassa tapauksessa säilyvät aikuisikään asti. Näiden havaintojen perusteella Turkuun luotiin seuraava visio:

”Turussa lapsia kannustetaan aktiiviseen arkiliikkumiseen luomalla sitä tukeva sosiaalinen ja fyysinen ympäristö sekä tarjoamalla yhdenvertaiset mahdollisuudet kasvattaa läpi elämän tarvittavia aktiivisen ja turvallisen liikkumisen taitoja ja tapoja.”



Kuva 14: Lapset innostuvat usein pyöräilystä, kun siihen tarjotaan oikeanlaista tukea leikkisyyttä unohtamatta. Pyöräilytaito on tärkeä aktiivisen arjen mahdollistaja, johon kaikilla ei ole tasavertaisia mahdollisuuksia.

4.1. Kehittämisen tavoitteet

Tavoitteet on muodostettu löydettyjen haasteiden pohjalta ja visio päämääränään. Tavoitteet on pyritty muodostamaan kunnianhimoisesti siten, että ne vaativat järjestelmällistä työtä niin yhteistyön kuin resurssien etsimisen osalta. Tavoitteet ovat mitattavia, ja niitä tarkennetaan ensin keväällä 2026 ja siitä eteenpäin uusien tulosten ja tiedon myötä.

Tavoite 1

Vuoteen 2030 mennessä jokaiselle 5–9-vuotiaalle lapselle on tarjottu mahdollisuus kehittää pyöräilytaitojaan. Myös lasten muiden liikennetaitojen oppimista tuetaan ja aktiivisiin arkimatkoihin kannustetaan pitkäjänteisesti.

Tavoite 2

Vuoteen 2030 mennessä aktiivisiin koulumatkoihin kannustavien vanhempien määrä on lisääntynyt ja Turun kaupunki viestii yhtenäisesti koulumatkojen kulkemisen tavoista.

Tavoite 3

Koulujen lähiympäristöt suunnitellaan siten, että ne kannustavat kävelyyn ja pyöräilyyn. Vuosittain käydään läpi vähintään kolmen kouluyksikön ympäristö, ja varmistetaan, että ne ovat lapsille turvallisia kulkea.

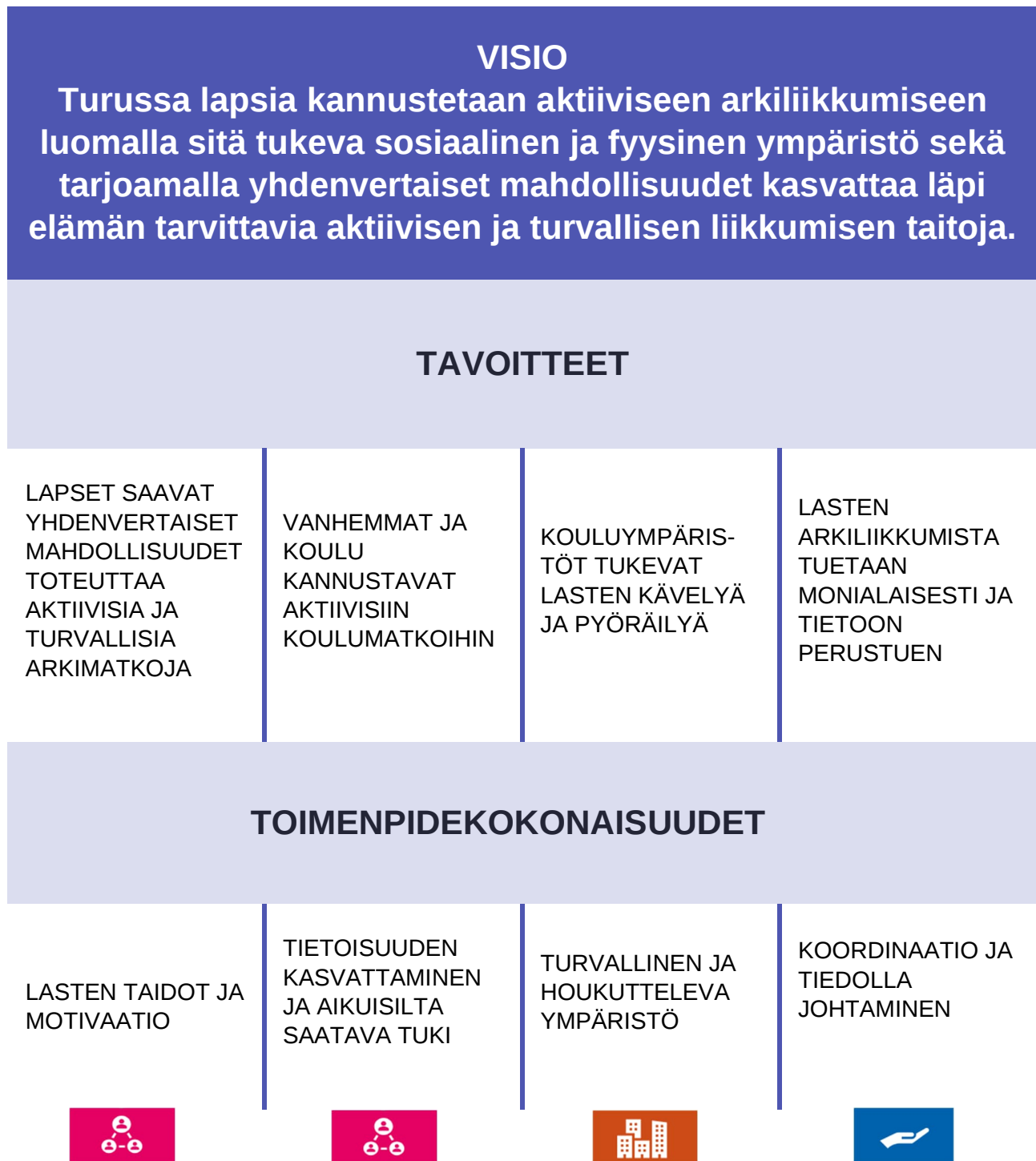
Tavoite 4

Vuoteen 2030 mennessä Turku on vakiinnuttanut lasten turvallisten ja aktiivisten koulumatkojen kehittämisen toimintaperiaatteet ja rakenteet. Kehittämisen tukena toimii lasten ja alueiden sidosryhmien osallistaminen sekä säännöllisesti saatava kyselytieto kulkutavoista ja asenteista.

Tavoitteet liittyvät toimenpidekokonaisuuksiin ja -suunnitelmiin, joita käsitellään seuraavassa kappaleessa. Temaattisia toimenpidekokonaisuuksia ovat: 1. Lasten taidot ja motivaatio, 2. Tietoisuuden kasvattaminen ja aikuisilta saatava tuki, 3. Turvallinen ja houkutteleva ympäristö ja 4. Koordinaatio ja tiedolla johtaminen. Kokonaisuus visiosta tavoitteisiin ja toimenpiteisiin on kuvattu taulukossa 3.

Taulukko 3. Ylärivillä on kerrottu visio, jonka perusteella muodostettiin tavoitteet.

Toimenpidekokonaisuudet on johdettu tavoitteista todennettujen ja kokeiltujen toimenpiteiden perusteella.



5 Aktiivisten ja turvallisten koulumatkojen edistämisen toimenpiteet

Osion ensimmäisessä kappaleessa toimenpiteet on koottu ja esitelty teemoittain sekä esitelty ajana niiden toteuttamiselle koko Turun tasolla. Toisessa kappaleessa on esitelty tarkemmat toteutussuunnitelmat osalle toimenpiteistä. Toimenpiteiden yksityiskohtaiset toteutussuunnitelmat koskevat joko yksittäistä aluetta tai koko Turkua helpommin skaalattavien toimenpiteiden osalta. Toimenpiteistä kaksi viimeistä on pilottikoulussa testattuja toimenpiteitä, joissa nähdään edelleen potentiaalia laajennettavaksi muihinkin kouluihin, mutta eivät olleet sellaisenaan joko toimivia pilottikohteessa tai niiden laajentaminen vaatisi lisää resurssin selvittelyä. Visiosta ja tavoitteista johdetut toimenpiteet on todennettu aiemmissa hankkeissa, pilottikoulussa eri arviointimenetelmien avulla sekä sidosryhmäkeskustelujen ja prosessin aikana havaittujen puutteiden perusteella.



Kuva 15: Lapset pyöräilemässä kouluun talvella (Kuva: Suvi Elo).

5.1. Toimenpidekokonaisuuksien aikataulu

Taulukko 4. Taulukossa on esitetty eri toimenpidekokonaisuudet ja niihin liittyvät toimenpiteet. Ikonit ovat sidoksissa kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelman toimenpidekokonaisuuksiin.

Lasten taidot ja motivaatio

- Pyörien lainausmahdollisuudet päiväkodeille ja kouluille
- Pyöräilytaitojen ja talvipyöräilyn kehittäminen
- Aktiivisiin koulumatkoihin kannustavat kampanjat vuosittain
- Pyörien lainaaminen lasten vapaa-ajalle
- Turvallisten koulumatkojen korttipeli 6—8-vuotiaille



Tietoisuuden kasvattaminen ja aikuisilta saatava tuki

- Yhtenäinen viestintä koulumatkojen kulkemisesta
- Koulujen kävely- ja pyöräilysaavutettavuuden havainnollistaminen
- Koulualueiden liikenneturvallisuuden ydinkohdat
- Liikenneturvallisuuteen ja kestäväään liikkumiseen liittyviin teemapäiviin osallistuminen
- Aikuisten kouluttaminen lasten pyöräilyn ohjaamiseen



Turvallinen ja houkutteleva ympäristö

- Saattoliikennepaikkojen, vilkkaimpien risteysten ja muiden mahdollisten ongelmakohtien tarkastelu ja suunnittelu aktiivisiin koulumatkoihin kannustamisen näkökulmasta
- Turvallisen liikenteen naapuruston kokeilut kouluympäristöissä saatavan tiedon ja resurssin mukaan



Koordinaatio ja tiedolla johtaminen

- Koulumatkojen kulkutapojen seuranta perusopetuksen oppilaiden harrastuskyselyssä joka 2. vuosi
- Vanhempien asenteisiin liittyvän tiedon kerääminen laajassa vapaa-ajankyselyssä 2026 ja 2030
- Kehityksen seuraaminen poikkihallinnollisesti
- Sidosryhmäyhteistyötä jatketaan eri palvelukokonaisuuksien kesken ja aluekohtaisessa suunnittelussa aluekohtaisilla sidosryhmillä on keskeinen rooli



5.1.1. Lasten taidot ja motivaatio



Suunnittelun ja toteuttamisen sidosryhmät:

Liikkumispalvelut koordinoi ja toteuttaa. Yhteistyötahoina perusopetus, työllisyyspalvelut, hankepalvelut ja liikuntapalvelut

Toimenpiteen yhteys strategiaan:

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma käyttäjälähtöiset palvelut D3.61: ”Sisällytetään liikennekasvatus konkreettisesti osaksi kaikkia koulutusasteita ja käsitellään liikennekasvatuksessa sekä liikenneturvallisuuteen että kestävään liikkumiseen liittyviä aiheita.” (s.14)

Liikenneturvallisuusohjelma B10: Liikennekasvatus perusopetuksessa ja lukioissa.

Tulosindikaattori: Koulumatkojen kulkutavat ja pyöräilevien lasten määrä perusopetuksen harrastuskyselyssä. Alkutaso on saatu syksyllä 2025, seuranta toteutetaan vuonna 2027 ja tavoitteen toteutumisen päämäärä on syksy 2029.

Tavoite: Vuoteen 2030 mennessä jokaiselle 5–9-vuotiaalle lapselle on tarjottu mahdollisuus kehittää pyöräilytaitojaan. Myös lasten muiden liikennetaitojen oppimista tuetaan ja aktiivisiin arkimatkoihin kannustetaan pitkäjänteisesti.

Toimenpiteet, joihin etsitään ulkoista rahoitusta kaupungin talousarvion oheen, on merkitty *:llä.

Toimenpide	2026 toimenpide	2027 toimenpide	2028 toimenpide	2029 toimenpide	Suorite seuranta
1. Pyörien lainausmahdollisuudet päiväkodeille ja kouluille.	Kevät 2026 pyöränvarausjärjestelmän markkinointi 1.–4. luokille (viestintäresurssi) Yläkouluikäisille sopivien pyörien hankinta talvi 2026 (Rahoitus: Pulssia perusopetukseen -projekti)	Tarvekartoitus pyörien määrästä ja lisäpyörien hankinta *	Rahoituksen etsiminen laajentamiselle ja tukimateriaalin päivitys pyörien käyttöön.	Viestinnälliset toimenpiteet järjestelmän käyttöönottoon liittyen	Varausten määrä yksiköittäin, varattujen välineiden määrä, varauspäivien määrä. Toimenpiteitä tehostetaan seurannan tulosten mukaisesti
2. Pyöräilytaitojen ja talvipyöräilyn kehittäminen	2.-luokkalaisten kiertue keväällä -26 ja pyöräilytaitokorttien jakaminen osallistuneille (Rahoitus Traficom)	Talvipyöräilykiertue 3.-luokkalaisille talvi -27, * ja kaupungin budjetti.	Pyöräilykiertueiden kohdentaminen vuosina 2028–2029 edellisten toimenpiteiden tulosten mukaan jotta tavoite täyttyy, kaupungin oma budjetti.	Kohdennetut pyöräilykiertueet jatkuvat, kaupungin oma budjetti.	Pyöräilevien lasten määrä oppilaskyselystä vuoden ympäri ja talvisin. Kysely 2025, 2027 ja 2029
3. Aktiivisiin koulumatkoihin kannustavat kampanjat vuosittain	Talvisin järjestettävä kampanja, johon koulut saavat osallistua. Kampanja toteutetaan talviaikaan, koska talviajan liikkuminen vaatii eniten kannustusta.	Talvisin järjestettävä kampanja, johon koulut saavat osallistua. Kampanja toteutetaan talviaikaan, koska talviajan liikkuminen vaatii eniten kannustusta.	Menneiden kampanjoiden arviointi, materiaalin teeman päivitys ja mahdollinen kohdentaminen tiettyyn ikäryhmään vuoden 2027 oppilaskyselyn perusteella	Vuoden 2028 kampanjan toistaminen uudella teemalla ja kohderyhmillä.	Osallistuvien luokkien määrä, opettajien näkemys kampanjan kannustavuudesta ja vanhempien näkemykset, mitä toimenpiteitä kouluilla tulisi toteuttaa. Määrärahaa lisätään aina edeltävän vuoden osallistuneiden määrän mukaan siten, että tähdätään laajempaan osallistujajoukkoon vuosittain

4.	Pyörien lainaaminen lasten vapaa-ajalle Kaikilla lapsilla ei ole pyöriä käytettävissä.		Mahdollistetaan pyörien lainaaminen vapaa-ajalle kesäaikaan. Kaupungin pyöränvarausjärjestelmässä on paljon pyöriä, jotka ovat käyttämättä kesäisin. *	Lisätään mahdollisuus varata pyöriä myös kouluvuoden aikana sekä prosessin kehittäminen *	Lisätään mahdollisuus varata pyöriä myös kouluvuoden aikana *	Pyörien lainausmäärät lasten vapaa-ajalla.
5.	Turvallisten koulumatkojen korttipeli 6—8-vuotiaille.	Skawinan toteuttama korttipeli jaetaan Turun 1.-luokille.	Kerätään palautetta ja kehitysideoita	Laajennetaan korttipeliä siten, että se soveltuu myös vanhemmille oppilaille, mikäli korttipelistä saadaan hyvää palautetta *		

5.1.2. Tietoisuuden kasvattaminen ja aikuisilta saatava tuki



Suunnittelun ja toteuttamisen sidosryhmät:

Liikkumispalvelut koordinoi ja toteuttaa. Yhteistyötahoina hankepalvelut, paikkatietopalvelut, perusopetus ja liikuntapalvelut sekä aluekohtaisesti koulun henkilöstö, oppilaat, vanhemmat ja mahdolliset järjestöt.

Toimenpiteen yhteys strategiaan:

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma käyttäjälähtöiset palvelut D3.63: "Kannustetaan koulumatkojen kulkemiseen jalan tai pyörällä viestimällä vanhemmille ja kampanjoilla tai tempauksilla." (s.14)

Liikenneturvallisuusohjelma C16: Myönteisen viestinnän ja palkitsemisen kampanjat.

Tulosindikaattori: Muutos vanhempien asennoitumisessa koulumatkojen kulkemiseen. Asennetta mitataan poikkihallinnollisesti toteutettavassa perusopetuksen vanhemmille suunnattavassa laajassa vapaa-ajankyselyssä, jossa kysytään ensimmäisen kerran arkiliikkumisesta keväällä 2026 ja kysely toistetaan keväällä 2030.

Tavoite: Vuoteen 2030 mennessä aktiivisiin koulumatkoihin kannustavien vanhempien määrä on lisääntynyt ja Turun kaupunki viestii yhtenäisesti koulumatkojen kulkemisen tavoista. Tavoitetaso määritellään kevään 2026 tulosten perusteella.

Toimenpiteet, joihin etsitään ulkoista rahoitusta kaupungin talousarvion oheen, on merkitty *:llä.

Toimenpide	2026 toimenpide	2027 toimenpide	2028 toimenpide	2029 toimenpide	Suorite seuranta
6. Koulujen kävely- ja pyöräily saavutettavuuden havainnollistaminen	Koulujen saavutettavuusvyöhykkeet yhdistetään luonto- ja liikuntapaikoihin digitaalisesti ja painetussa materiaalissa kolmelle (3) koululle. (Rahoitus: Hankepalvelujen pulssia perusopetukseen -projekti sekä liikumis palvelujen budjetti)	Materiaali laajennetaan viiteen uuteen yksikköön, kaupungin oma budjetti.	Materiaali laajennetaan kymmeneen uuteen yksikköön, kaupungin oma budjetti.	Materiaali laajennetaan loppuihin yksiköihin, kaupungin oma budjetti.	Tehtyjen karttojen määrä, käyttö-määrä ja jakelu-määrä
7. Yhtenäinen viestintä koulumatkojen kulkemisesta	Koulumatkojen kulkemisesta tehdyn videon (5 min) tarjoaminen koulujen käyttöön.	Sopiminen koulujen yhteisestä viestinnästä kotisivuilla ja muissa kanavissa.	Videon ja viestinnän tilanteen tarkistaminen ja päivittäminen tarpeen mukaan.	Videon ja viestinnän tilanteen tarkistaminen ja päivittäminen tarpeen mukaan.	Videon katselumäärät ja päivitettyjen viestintäkanavien määrä
8. Aikuisten kouluttaminen lasten pyöräilyn ohjaamiseen	Lasten pyöräilyohjauksen koulutuksen järjestäminen esiopetuksen henkilöstölle syksy 2026, kaupungin oma budjetti.	Selvitys iltapäiväkerho-ohjaajien ja peruskoulujen opettajien tarpeesta, ja koulutuksen laajentaminen heille vuonna 2027, kaupungin oma budjetti.	Koulutuksen toistaminen kohderyhmiltä saatujen tarpeiden mukaan, kaupungin oma budjetti.	Koulutuksen toistaminen kohderyhmiltä saatujen tarpeiden mukaan, kaupungin oma budjetti.	Koulutuksiin osallistuvien määrä, joka on yhteydessä myös pyöräiläisjärjestelmän käyttöön ja lasten pyöräily määrään
9. Liikenneturvallisuu-teen ja kestävä-teen liikkumiseen liittyvien teemapäivien osallistuminen	Teemapäivien vuosikellosta viestiminen ja ideoiden tarjoaminen: pyöräilyviikko, Euroopan liikkujan viikko, liikenneturvallisuusviikko, heijastinpäivä, kaupungin oma talviliikkumisen kampanja, kaupungin oma budjetti.	Toistetaan, kaupungin oma budjetti.	Toistetaan ja kehitetään materiaalia tarpeen mukaan, kaupungin oma budjetti.	Toistetaan ja kehitetään materiaalia tarpeen mukaan, kaupungin oma budjetti.	Kampanjoihin osallistuvien koulujen määrä
10. Koulualueiden liikenneturvallisuuden ydinkohdat osaksi opetusmateriaalia	Selvitetään kouluilta liikenneturvallisuu-teen liittyvien materiaalin tarpeet kohdan 6. ohessa ja yhdistetään materiaaliin mahdollisuuksien mukaan	Toimenpiteen 6 aikataulun mukaisesti			

5.1.3. Turvallinen ja houkutteleva ympäristö



Suunnittelun ja toteuttamisen sidosryhmät:

Liikkumispalvelut ja liikennesuunnittelu koordinoivat yhteistyössä. Toteuttajatahona paikkatietopalvelut ja infrapalvelut. Yhteistyötahona paikallisesti koulun henkilöstö, oppilaat, vanhemmat, alueen asukkaat ja alueen mahdolliset järjestöt.

Toimenpiteen yhteys strategiaan:

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman toimenpide **Kaupunki- ja katutilan käyttö**: erityisesti B3.32 ja B6.43 (s.14). Turun pormestariohjelma 2025—2029, tavoite 4.1. Liikenneturvallisuusohjelma D 18, 19 ja 20.

Liikenneturvallisuusohjelma D 18: Jalankulun ja pyöräliikenteen kadunylitysten turvallisuus, D19: 19. Lasten ja nuorten palvelukohteiden liikenneturvallisuus, D20: Liikenneturvallinen valaistus

Tulosindikaattori: Koulumatkojen turvallisuuden tunne vanhemmilta kysyttynä, lasten kulkutapajakauma ja koulumatkoilla tapahtuvat liikenneonnettomuudet

Tavoite: Koulujen lähiympäristöt suunnitellaan siten, että ne kannustavat kävelyyn ja pyöräilyyn. Vuosittain käydään läpi vähintään kolmen kouluyksikön ympäristö, ja varmistetaan, että ne ovat lapsille turvallisia kulkea.

Toimenpiteet, joihin etsitään ulkoista rahoitusta kaupungin talousarvion oheen, on merkitty *:llä.

Toimenpide	2026 toimenpide	2027 toimenpide	2028 toimenpide	2029 toimenpide	Suorite- seuranta
11. Saattoliikennepaikkojen, vilkkaimpien risteysten ja muiden mahdollisten ongelmakohtien tarkistaminen aktiivisiin koulumatkoihin kannustamisen näkökulmasta.	Liikennesuunnittelu ja koulut kartoittavat yhteistyössä ongelmakohteet erityisesti alakoulujen ympäristössä. Työssä hyödynnetään oppilaskyselyä, kevään 2026 vanhempien kyselyä ja paikkatietoa, kaupungin oma budjetti. Pilottina teetetyn paikkatiedon ostopalvelun toteuttaminen kaupungin omana työnä selvitetään.	Kolmen koulun risteysturvallisuuden parantamisen toteutus (ulkoinen rahoitus ja kaupungin oma budjetti). Uudet kartoitukset. *	Kolmen koulun risteysturvallisuuden parantamisen toteutus (ulkoinen rahoitus ja kaupungin oma budjetti). Uudet kartoitukset. *	Kolmen koulun risteysturvallisuuden parantamisen toteutus (ulkoinen rahoitus ja kaupungin oma budjetti). Uudet kartoitukset. *	Kartoitetut koulut per vuosi (tavoite 3/vuosi), Ongelmakohtien määrä, oleellisten ulkoisten sidosryhmien tavoittaminen
12. Turvallisen naapuruston kokeilut kouluympäristöissä saatavan tiedon ja resurssin mukaan.	Jo tunnistettujen koulujen ympäristöjen rahoittamisen selvittäminen: Torninkatu ja Nummi. Muiden alueiden tarpeiden selvittäminen. Kaupungin oma budjetti	1–2 koulualueen toteutus toimenpidesuunnitelman mukaan yhteistyössä paikallisten sidosryhmien kanssa, * ja kaupungin oma budjetti	Pääskyvuoren alueen toimenpiteen uudelleenarviointi ja päätöksentekoon vieminen. 1–2 koulualueen toteutus toimenpidesuunnitelman mukaan yhteistyössä paikallisten sidosryhmien kanssa, * ja kaupungin oma budjetti	1–2 koulualueen toteutus toimenpidesuunnitelman mukaan yhteistyössä paikallisten sidosryhmien kanssa, * ja kaupungin oma budjetti	Toteutuneiden alueiden määrä

5.1.4. Koordinaatio ja tiedolla johtaminen



Suunnittelun ja toteuttamisen sidosryhmät:

Liikkumispalvelut koordinoi ja toteuttaa yhteistyössä kaupungin muiden palvelukokonaisuuksien kanssa.

Toimenpiteen yhteys strategiaan:

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma Kaupunki kestävän liikkumisen alustana: A1.1, A1.4 ja A2.5 (s.14)

Tulosindikaattori: Rahoituksen ja käytettävien henkilötyövuosien määrä

Tavoite: Vuoteen 2030 mennessä Turku on vakiinnuttanut lasten turvallisten ja aktiivisten koulumatkojen kehittämisen toimintaperiaatteet ja rakenteet. Kehittämisen tukena toimii lasten ja alueiden sidosryhmien osallistaminen sekä säännöllisesti saatava kyselytieto kulkutavoista, asenteista ja toteutuvista toimenpiteistä.

Toimenpiteet, joihin etsitään ulkoista rahoitusta kaupungin talousarvion oheen, on merkitty *:llä.

Toimenpide	2026 toimenpide	2027 toimenpide	2028 toimenpide	2029 toimenpide	Suorite seuranta
13. Koulumatkojen kulkutapojen seuranta perusopetuksen oppilaiden harrastuskyselyssä		Toistetaan kysely vuoden 2025 oppien perusteella, kaupungin oma budjetti		Toistetaan kysely vuonna 2029. Syksyn 2029 kysely toimii toimintasuunnitelman viimeisenä tulospöytäkirjassa, kaupungin oma budjetti.	Kyselyjen vastajamäärät
14. Aikuisten asenteisiin liittyvän tiedon kerääminen laajassa vapaa-ajankyselyssä	Ensimmäisen kyselyn valmistelu, viestintä ja arviointi, kaupungin oma budjetti	Suunnitellaan koulumatkateeman sisällyttämisen mahdollisuudet koulukäytännön Liikkuva koulu –kyselyyn, kaupungin oma budjetti	Koulujen Liikkuva koulu -kyselystä saadaan tarkempi tieto toimenpidesuunnitelman toteutuksesta koulujen näkökulmasta, kaupungin oma budjetti	Tavoitevuoden 2030 kyselyn valmistelu. 2030 vuoden kysely toimii toimintasuunnitelman viimeisenä tulospöytäkirjassa, kaupungin oma budjetti.	Kyselyjen vastajamäärät
15. Kehityksen seuraaminen poikkihallinnollisesti	Tehdään kouluista ja koulualueista toimenpidekortit sisältäen vanhempien asenteet, koulumatkojen kulkutavat ja koulumatkoilla tapahtuneet onnettomuudet Tulosten ja toimenpiteiden raportointi poikkihallinnollisissa ryhmissä. *	Toimenpidekorttien päivitys ja seuranta poikkihallinnollisissa ryhmissä. Hankepalvelut ja muut hankkeita haavevat tahot ovat tietoisia ulkoista rahoitusta tarvitsevista toimenpiteistä. *	Toimenpidesuunnitelmien päivitys tulosten mukaan	Toimenpidesuunnitelmien päivitys tulosten mukaan	Esittelyjen määrä, tehtyjen hankekemusten määrä
16. Kaupungin sisäinen ja ulkoinen sidosryhmäyhteistyö	Jatketaan sisäistä viestintää nykytilasta ja toimintasuunnitelmasta. Kasvatetaan henkilöstön tietoisuutta vaikutusmahdollisuuksista ja vastuutahoista. Ulkoisten sidosryhmien osallistaminen osana toimenpiteiden suunnittelua, kaupungin oma budjetti.	Ajankohtaisten tilahankkeiden tilanne aktiivisten ja turvallisten koulumatkojen valossa. Tarvittavien tukitoimien, kuten pyöräilykasvatuksen kohdentaminen tarpeen mukaan muutoksen kohteelle. Ulkoisten sidosryhmien osallistaminen osana toimenpiteiden suunnittelua, kaupungin oma budjetti.	Ulkoisten sidosryhmien osallistaminen osana toimenpiteiden suunnittelua, kaupungin oma budjetti.	Sisäisen yhteistyön rakenteiden vakiinnuttaminen. Ulkoisten sidosryhmien osallistaminen osana toimenpiteiden suunnittelua, kaupungin oma budjetti.	Tavoitettujen sidosryhmien määrä.

5.2. Toteutussuunnitelmat valikoiduille toimenpiteille

Toimenpide 2: Pyöräilytaitojen harjoittelu koulupäivän aikana

Toimenpiteen vastuutaho ja toteutuskumppanit: Liikkumispalvelut toteuttaa yhteistyössä perusopetuksen ja työllisyyspalvelujen kanssa. Ohjaus toteutetaan ostopalveluna.

Lyhyt kuvaus: Pyöräilytaitotunnit 2. luokkalaisille pyöräilytatoradalla koulupäivän aikana. Taitokortit perheille vanhempien tietoisuuden kasvattamiseksi.

Budjetti: Traficom myöntänyt rahoituksen toimenpiteen koordinointiin ja toteuttamiseen vuodelle 2026. Koordinaatio 0,2 htv keskittyen maaliskuu-kesäkuu 2026. Ohjaus ostopalveluna 15 000 €.

Toiminta	Aikataulu	Tuotos	Riskit
Pyöräilytuntien aikataulutus kaikille kouluille ja välineiden varaaminen	1–2/2026	Tarkempi aikataulu huhti-toukokuulle	Aikataulutus on vaikeaa luokkien suuren määrän ja alueellisen hajautumisen vuoksi. Aikataulu on haastava ja liian kiireinen työllisyyspalveluille.
Viestintä toimenpiteestä ja tuntien varaamisesta	1–2/2026	Varauskalenteri kouluille	Opettajat eivät saa tietoa tai aikataulu ei ole heille sopiva
Ohjaajien rekrytoiminen ja kouluttaminen	2–3/2026	Sopimukset ohjaajien kanssa ja koulutus	Vaikea löytää ohjaajia, jotka pystyvät sitoutumaan aikatauluun
Oheismateriaalin tuottaminen	3/2026	Vanhan materiaalin päivitys ja lisätilaukset, materiaalin kääntäminen ruotsiksi	Materiaalia ei käytetä.
Tuntien toteutus ja viestintä	4–5/2026	90 % kohderyhmästä osallistuu tunnille	Tuntia ei koeta innostavana
Toimenpiteen arviointi	Kesäkuu 2026	Tulosten perusteella tehdään tulevien vuosien toimenpiteiden suunnittelu ja kohdistaminen	Rahoituksen löytyminen seuraaville vuosille.

Toimenpide 3: Kampanjan talvikauden aktiivisen liikkumisen edistämiseksi

Toimenpiteen vastuutaho ja toteutuskumppanit: Liikkumispalvelut koordinoi ja suunnittelee perusopetukselle yhteistyössä viestintä- ja markkinointipalvelujen kanssa. Suunnitelma koskee vuoden 2027 kampanjaa, jolloin materiaali päivitetään.

Lyhyt kuvaus: Pyöräilytaitotunnit 2. luokkalaisille pyöräilytatoradalla koulupäivän aikana. Taitokortit perheille vanhempien tietoisuuden kasvattamiseksi.

Budjetti: Kaupungin talousarvio (2 000 euroa) + koordinaatio ja suunnittelu 0,1 htv Liikkumispalvelut. Materiaali ostetaan palveluna tai sisäisenä työnä viestintä ja markkinointipalveluissa (0,1 htv).

Toiminta	Aikataulu	Tuotos	Riskit
Kampanjan suunnittelu	10/2026	Kampanjamateriaali	Materiaali ei ole lapsia innostava tai helpokäyttöinen luokille
Viestintä kouluille osallistumismahdollisuudesta ja -tavasta	11/2026	50 osallistuvaa koululuokkaa	Viestintä ei tavoita kouluja tai sitä ei koeta merkitykselliseksi
Materiaalin toimitus kouluille ja toteutus	2/2027	Enemmän koulumatkansa käveleviä tai pyöräileviä lapsia	Lapset eivät saa tukea koulumatkojen aktiiviseen kulkemiseen
Tulosten analysointi ja viestintä	3/2027	Johtopäätökset hyödynnetään seuraavan vuoden kampanjassa	Ei saada riittävästi tietoa materiaalin käytettävyydestä ja vaikutuksista koulumatkojen kulkutapoihin.

Toimenpide 11 ja 12: Autoilun rauhoittaminen koulualueella

Toimenpiteen vastuutaho ja toteutuskumppanit: Liikkumispalvelut koordinoi kokonaisuutta yhteistyössä koulun kanssa, liikennesuunnittelu vastaa suunnittelusta ja infrapalvelut toteutuksesta. Paikkatieto avustaa alkukartoituksessa. Toimenpiteen ulkoisina sidosryhminä toimivat oppilaat, vanhemmat ja alueen asukkaat. Toimenpidesuunnitelma pohjautuu syksyn 2025 pilotin kokemuksiin ja oppeihin.

Lyhyt kuvaus: Koulun lähiympäristöä rauhoitettiin autoliikenteeltä katkaisemalla moottoriajoneuvojen läpipääsy kahdelta kadulta. Reitin muuttanutta toiminnallista luokitusta korostettiin viherkalustein.

Budjetti: 25 000 € pitäen sisällään maalaukset, liikennemerkkit sekä väliaikaiset viihtyvyyttä parantavat ja liikennettä ohjaavat ratkaisut + työaika: liikennesuunnittelu 0,5 htv ja liikkumispalvelut 0,3 htv

Toiminta	Aikataulu	Tulokset	Riskit	Vastuutahot
Reittianalyysi	1 kk	Lasten koulumatkojen pituudet ja lasten määrä eri reiteillä ja risteyksissä	Tietokoneella tehty työ ei paljasta kaikkia lasten käyttämiä reittejä, joten tarvitaan lisätietoa haastatteleamalla lapsia ja vanhempia.	Liikkumispalvelut, perusopetus, paikkatieto
Suunnittelu ja päätös 12/2024 – autojen kulun rajoittamisesta	5/2025	Missä autojen kulku tulisi estää, jotta liikennevirta harmonisoituu	Suuri autojen määrä siirtyy muualle.	Liikennesuunnittelu ja alueen sidosryhmät liikkumispalvelujen koordinoimana
Yhteydenpito ULG:n, naapuruston ja muiden sidosryhmien kanssa	2-5/2025	Keskustelut ja viestintä	Ratkaisun hyväksyminen ja erityyppisten ongelmien priorisointi	
Toteutus ja arviointi	8-12/2025	Vähemmän autoja koulujen edessä, turvallisuuden tunne kasvaa koululaisilla, heidän vanhemmillaan ja naapurustossa	Ongelma siirtyy toiseen läheiseen alueeseen tai ratkaisu ei toimi	
Ratkaisun laajennussuunnitelmat	1-4/2026		Resurssit laajentamiseen ja päätökset sen pysyväksi tekemisestä pilottikohteessa	

Toimenpide 14: Laaja vapaa-ajankysely perusopetuksen oppilaiden vanhemmille

Toimenpiteen vastuutaho ja toteutuskumppanit: Lasten harrastamisen kehittämis- ja koordinaatioryhmä koordinoi ja toteuttaa yhteistyössä liikkumispalvelujen, liikuntapalvelujen, kulttuuripalvelujen, nuorisopalvelujen ja perusopetuksen kanssa.

Lyhyt kuvaus: Kaupunki suunnittelee yhdessä perusopetuksen oppilaiden vanhemmille kyselyn, joka palvelee kaupungin eri palvelualueiden tarpeita. Kysely sisältää ensimmäisen kerran kestävän liikkumisen teeman keväällä 2026.

Resurssi: 0,15 htv liikkumispalvelut vuonna 2026 + muiden kyselyyn osallistuvien palvelualueiden aikaresursointi

Toiminta	Aikataulu	Tulokset	Riskit	Vastuutahot
Kysymysten suunnittelu	1 kk	Eri palvelukokonaisuuksien tietotarpeet selvillä	Kysymysten priorisointi eri palvelualueiden tarpeiden suhteen	Kaikki tietotarpeita omaavat palvelualueet
Kyselyn tekninen toteutus	1 kk	Kyselyohjelman päättäminen ja valmis kysely	Kyselyn johdonmukaisuus ja helppous vastaajalle	Kyselyn poikkihallinnollinen työryhmä
Kyselyn kieliversiot	0,2 kk	Kysely suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi		
Kyselyn viestintä	1 kk	Kyselyyn saadaan kattava määrä vastauksia kaupungin eri osista ja eri ikäisten lasten vanhemmilta	Kyselyyn vastaajien määrä ei ole riittävän kattava	Kaikki kyselyn tietotarpeita omaavat tahot
Tulosten analysointi	1 kk	Vanhempien asenteet ja turvallisuuden tunne koulumatkoilla	Tulosten analysointi on haastavaa kysymysten asettelusta johtuen	Liikkumispalvelut vastaavat oman tietotarpeen tarkemmasta analysoinnista. Tietopalvelut auttavat kokonaisuuden analysoinnista ja näkyväksi tekemisestä
Viestintä tuloksista	0,1 kk	Kaupunkilaiset saavat tietoa yleistilanteesta koulumatkoista	Viestintään ei ole riittävästi aikaa	Liikkumispalvelut ja viestintäpalvelut

Pilottitoimenpide: Hauska koulureitti

Toimenpiteen vastuutaho ja toteutuskumppanit: Liikkumispalvelut vastaa rahoituksen hakemisesta, koordinoinnista ja suunnittelusta. Lapset ovat oleellinen suunnittelukumppani. Infrapalvelut avustaa suunnittelussa ja vastaa toteutuksesta.

Lyhyt kuvaus: Pyöräilyrataelementtien sijoittaminen reitille, jolla on suuri potentiaali lisätä kouluun pyöräilevien lasten määrää. Tavoitteena on lisätä aktiivisen kulkemisen hauskuutta ja houkuttelevuutta, ja pyöräilyn lisäksi olisi syytä huomioida myös kävelijät esimerkiksi maalausten tai valaistuksen muodossa.

Resurssi: Asennus, materiaalit ja arviointi 10 000 €. Koordinaatio, toteutus ja viestintä 0,2 htv. Toimenpide toteutettiin Pääskyvuoressa pilottina vuonna 2024 osana Scale-up-hankkeen (Horisontti 2020) rahoitusta.

Toimintasuunnitelma, jos toimenpide toistettaisiin:

Toiminta	Aikataulu	Tulokset	Riskit	Vastuutahot
Sopivan sijainnin määrittäminen	1 kk	Päätös sijainnista	Odottamattomat ongelmat sijainnin suhteen	Liikkumispalvelut, liikennesuunnittelu, infrapalvelut
Toimenpiteen ideointi	1 kk	Lasten mielipiteet	Lasten toiveet eivät toteudu resurssin vuoksi	Liikkumispalvelut ja oppilaskunnat
Tarvikkeiden hankinta ja asennus	1 kk	Elementtien asennus	Alihankkijan suorittaman toimituksen ja asennuksen viivästykset	Liikkumispalvelut, infrapalvelut
Viestintä	1 kk	Kohderyhmä löytää reitin	Kaikki eivät voi hyödyntää kieltojen tai puuttuvien välineiden vuoksi	Liikkumispalvelut, viestintäpalvelut
Toimenpiteen arviointi	1 kk	Lapset haluavat käyttää tiettyä reittiä ja polkupyörää enemmän.	Lapset menettävät kiinnostuksensa elementteihin, koska niitä ei ole helppo muuttaa.	Liikkumispalvelut

Pilottitoimenpide: Vanhempien johtama kävelevä koulubussi

Toimenpiteen vastuutaho ja toteutuskumppanit: Liikkumispalvelut vastaa reittien suunnittelusta, aikataulutuksesta ja toteutuskumppaneiden etsimisestä. Koulu avustaa viestinnässä vanhemmille.

Lyhyt kuvaus: Naapuruston vanhempien johtama kävelybussi, jossa on uusi alusta, jonka avulla vanhemmat voivat tehdä omia ilmoituksia: "Kävelen lapseni kanssa kouluun dd.mm. klo mm.hh, haluaisiko joku tulla mukaan"? Toimenpide toistettiin kahteen kertaan siten, että ohjaajina toimivat yhteistyötahot kuten Katariinan seurakunta ja Sateenkaari koto ry. Vapaaehtoisia vanhempia ei löytynyt johtamaan kävelevää koulubussia.

Resurssi: Viestintäalusta rahoitettiin Scale-up-projektista, ja sitä testattiin muiden ratkaisujen ohella koululaisilla ja SCHOOLHOODS-pilottikoulussa. Koordinaatioon kuluva työaika 0,2 htv. Koulu viestintäkumppanina.

Toiminta	Aikataulu	Tulokset	Riskit	Vastuutahot
Reittien määrittäminen	9/2024	Reitit piirretään alustalle		
Yhteistyö ilmoittautumisalustan kehittämisessä		Alusta käyttövalmis	Alusta ei ole helppokäyttöinen tai luotettava.	Liikkumispalvelut, alustasta vastaava yritys
Aikataulut, koordinointi ja toteutuskumppanien etsiminen, viestintä	7-10/2024	Alustan testaaminen rekisteröitymistä ja viestintää varten	Vanhemmat eivät halua kävellä muiden lasten kanssa naapurustossa. Riskit, jotka liittyvät siihen, että kuka tahansa voi olla vastuullinen aikuinen	Liikkumispalvelut yhteistyössä koulun ja ulkoisten sidosryhmien kanssa
Uusi testi keväällä ja sidosryhmien osallistumisen vastuullisten tahojen löytämiseksi kouluvuoden alkuun (vanhempien sijaan)	10/2024, 4/2025	Enemmän tietoisia ja osallistuvia lapsia	Kävelybussin "kuljettajia" ei löydy	Liikkumispalvelut
Toteutus ja arviointi yhdellä kiinnostavalla alueella	8/2025 (kouluvuoden kaksi ensimmäistä viikkoa)	Useita osallistujia		

6 Toimenpiteiden täytäntöönpano ja seuranta

Tämä toimintasuunnitelman viimeinen osio täydentää toimenpidesuunnitelmia luomalla kehyksen niiden täytäntöönpanolle ja seurannalle.

6.1. Hallinto ja sidosryhmät

Kaupungin kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman sekä SCHOOLHOODS-toimintasuunnitelman omistajuus kuuluu kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden strategisen ohjauksen liikku- mispalveluille. Toimintasuunnitelman täytäntöönpanon ja tulosindikaattorien tilanne esitetään vuo- sittain erinäisissä johtoryhmissä tai ohjausryhmissä sidoksissa kestävän kaupunkiliikkumisen suun- nitelmaan (ympäristöteemainen yhteisvaikuttava johtoryhmä), liikenneturvallisuusohjelmaa seuraa- valle liikkumisen työryhmälle tai itsenäisenä kokonaisuutenaan tarpeen mukaan. Toimenpiteiden seuranta on sidoksissa myös pormestariohjelman seurantaan ja raportointiin, jota toteutetaan poik- kihallinnollisesti.

Taulukko 5. Toimintasuunnitelman sisäiset sidosryhmät ja niiden vastuualueet.

Organisaation sisäinen sidosryhmä	Vastuu
Liikkumispalvelut	Toimenpiteiden koordinaatio ja suunnittelu, sidosryhmäyhteistyön vastuutaho ja suunnittelu ja budjetointi ei-infra toimenpiteiden osalta.
Liikennesuunnittelu	Ympäristöön liittyvien kehittämistarpeiden selvitykseen osallistuminen, liikennejärjes- telmään liittyvien toimenpiteiden suunnittelu ja budjetointi.
Perusopetus	Viestinnällisten toimenpiteiden yhteistoteutus, osallistuminen kartoituksiin sekä toi- menpiteisiin vaihteittain mittariston tuloksiin pohjautuen sekä osa toimenpiteistä va- paaehtoisuuteen perustuen.
Paikkatieto	Paikkatietoanalyysien toteuttamisen suunnittelu ja toteutus jo alkaneiden toimenpitei- den mukaisesti.
Infrapalvelut	Ympäristön toimenpiteiden suunnitteluun ja toteutukseen osallistuminen.
Viestintä- ja markkinointipalvelut	Viestinnällisten toimenpiteiden suunnittelussa avustaminen ja toteutus
Työllisyyspalvelut	Pyöränvarausjärjestelmän toiminnot ja kehittämisyhteistyö
Tilapalvelut	Olemassa olevan liikkumiseen liittyvän tiedon huomioonottaminen koulujen tilapää- töksissä osallistamalla liikennesuunnittelu mukaan varhaisessa vaiheessa ja mahdol- listen liikkumisen tukipalvelujen resurssien sisällyttäminen suunnitelmiin.
Muut	Liikuntapalvelut, yhteisvaikuttava ohjaus ja kehittämispalvelut toimivat yhteistyössä liikkumispalvelujen kanssa tiedolla johtamisen, sidosryhmäyhteistyön, viestinnän, ta- phtumien ja hankehakujen osalta.

Organisaation sisällä on useita tahoja taulukon 5 mukaisesti, jotka ovat avainasemassa varmistamassa, että eri toimintojen välisiä synergioita ei menetetä ja että lasten arkiliikkumista koskevat teemat otetaan huomioon myös kaupungin muita isoja teemoja käsitellessä. Kouluyksiköitä ympäröivät naapurustot sekä muut ulkoiset sidosryhmät (taulukko 6) ovat myös tulevaisuudessa avainasemassa määriteltäessä yksityiskohtaisempia alueelle tai kouluun suunniteltavia toimia.

Taulukko 6. Toimintasuunnitelmaan liittyvät merkittävimmät ulkoiset sidosryhmät ja heihin lii

Organisaation ulkoinen sidosryhmä	Tehtävä
Koulujen oppilaskunnat	Oppilaskunnan näkemykset otetaan mahdollisimman laajasti huomioon kouluympäristöön liittyvissä toimenpiteissä ja muissa kehittämistoimenpiteissä
Vanhempainyhdistykset	Vanhempainyhdistykset toimivat kahteen suuntaan viestinvälittäjänä kehittämistoimenpiteissä
Alueen omakotiyhdistykset ja muut asukkaat	Asukkailla on merkittävä rooli tiedon välittämisessä ongelmakohtia määritettäessä. He myös toimivat tiedonvälittäjinä alueella suunniteltavien toimenpiteiden suhteen.
Muut yhdistykset	Aluekohtaisesti voi olla muita tärkeitä sidosryhmiä, jotka voivat toimia tiedonvälittäjinä tai toimenpiteiden kanssatoteuttajina.
Oppilashuolto	Oppilashuollolle tuodaan ajankohtaista tietoa lasten arkiliikkumisesta ja liikenneturvallisuudesta. Oppilashuollolla on tärkeä rooli lasten kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin edistämiseksi.
Poliisi ja pelastustoimi	Poliisi ja pelastustoimi ovat kiinteä osa alueiden turvallisuutta valvonnan ja ympäristön muutosten toimikelpoisuuden näkökulmista.
Liikenneturva	Tiedon vaihto, liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden toteutus ja viestintä
Fiksusti kouluun -ohjelma	Tiedon vaihto ja kehittäminen kansallisella tasolla yhteistyössä kuntien kanssa

6.2. Toimenpiteiden rahoitussuunnitelma ja toimeenpanovalmius

Tavoitteena on, että henkilötyövuodet ja matalakustanteiset toimenpiteet, kuten vuosittaiset kampanjat ja muut viestinnälliset toimenpiteet sekä pienimuotoiset infrastruktuurin parannustoimenpiteet sisällytetään osaksi Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden strategisen ohjauksen liikkumispalvelujen budjettia ja muiden palvelukokonaisuuksien budjetteja (taulukko 7). Suurempaa investointia ja suunnittelua vaativille toimenpiteille sekä innovatiivisille toimenpiteille haetaan ulkoista rahoitusta, mutta niiden edellytyksenä on vaadittavien henkilötyövuosien, kuten liikennesuunnittelun ja infrapalvelujen työajan sisällyttäminen kaupungin omaan talousarvioon. Teeman henkilötyövuosien sitoutumassa ainoastaan projektirahoitukseen pitkäjänteinen työ on haastavaa ja kaupungille arvokasta tietopääomaa menetetään. Suuremmat kehittämistoimenpiteet, joille haetaan ulkoista rahoitusta, on listattu taulukkoon 8. Rahoituksen hakemisen päävastuu on liikkumispalveluilla, mutta rahoitustarpeet viedään myös muiden säännöllisesti ulkoista rahoitusta hakevien tahojen tietoon, kuten kehittämispalveluille.

Taulukko 7. Taulukossa esitetään kunkin toimenpidekokonaisuuden tavoiteltu resurssi, jotka ovat edellytys tavoitteiden saavuttamiseksi.

Toimenpide	Resurssi 2026	Resurssi 2027	Resurssi 2028	Resurssi 2029
Toimenpiteiden suunnittelu ja koordinaatio, Liikkumispalvelut	1 htv	1 htv	1 htv	1 htv
Liikennesuunnittelu	0,5 htv	0,5 htv	0,5 htv	0,5 htv
Viestinnälliset toimenpiteet	0,1 htv	0,1 htv	0,1 htv	0,1 htv
Pyöräilytoimenpiteisiin liittyvät os-	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €
topalvelut ja materiaalit,	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €
pyörävarausjärjestelmän toiminta				
Kampanjoiden ja muun materiaalin suunnittelu ja toteutus	2000 €	2000 €	2500 €	3000 €
Ympäristön toimenpiteet liikennesuunnittelu ja infrapalvelut (maalaukset, valaistus, ketterät kokeilut, mittarointi)		80 000 €	80 000 €	80 000 €
Liikennesuunnittelu ja infrapalvelut				

Taulukko 8. Taulukossa esitellään toimenpiteet temaattisesti, joihin haetaan ulkoista rahoitusta. Rahoituksen hakemisen päävastuu on liikkumispalveluilla.

Toimenpide	Rahoituslähde
Pyöräilytaitojen kehittäminen	Suomi liikkeelle -ohjelma, Traficom myöntänyt rahoituksen vuodelle 2026
Pyörien saatavuus lapsille, talvipyöräily	Erasmus+, Horisontti (käyttäytymisen muutokseen tähtäävät pilotit)
Turvalliset ja houkuttelevat kouluympäristöt	LIFE ohjelma, ERDF, kansalliset liikenneturvallisuuden
Suunnitteluprosessit, data ja opastaminen	Kansalliset innovaatiohaut, Interreg, Horisontti (GovTech), digitaalisen inklusion haut

6.3. Seuranta ja raportointi

Ohjelman lopullinen tavoitevuosi on 2030, joka on merkittävä tavoite kaupungin ilmasto- ja kestävä liikumisen tavoitteiden kannalta. Vuonna 2029 vaihtuu myös meneillään oleva valtuustokausi ja pormestariohjelma 2025—2029 toimenpiteet tulevat päätökseen.

Seuranta on jaettu neljään alaluokkaan toimenpidekokonaisuuksien mukaan. Ne sisältävät sekä tuotos- että tulosindikaattoreita (kuva 9). Kolmen ensimmäisen tulosindikaattorin tavoitetaso määritellään keväällä 2026, kun niiden lähtötasot on saatu yhdistettyä ja analysoitua. Myös haettavaan resurssiin tehdään tarkennuksia toimenpiteiden edetessä.

- 1. Koululaisten kulkumuotojakauma.** Tieto koululaisten koulumatkoista saadaan poikkipohjaisesta perusopetuksen harrastuskyselystä, joka toteutettiin ensimmäisen kerran syksyllä 2025. Koulumatkoihin liittyvät tulokset toistetaan syksyllä 2027 ja 2029.
- 2. Koulumatkoilla tapahtuvat liikenneonnettomuudet.** Koulumatkoilla tapahtuvien liikenneonnettomuuksien määrästä saadaan tieto joka toinen vuosi teetetävästä kansallisesta kouluterveyskyselystä, jonka tuottamisesta ja analysoinnista vastaa Terveystieteiden tutkimuskeskus ja hyvinvoinnin laitos.
- 3. Aikuisten asenteet lasten aktiivisiin koulumatkoihin ja turvallisuuden tunne lasten koulureiteillä vanhemmilta kysyttynä.**
Tämä tieto kerätään ensimmäisen kerran perusopetuksen oppilaiden vanhemmille suunnattavassa laajassa hyvinvointikyselyssä keväällä 2026. Tavoitetaso määritellään tämän jälkeen ja kysely toistetaan keväällä 2030
- 4. Aktiivisiin ja turvallisiin koulumatkoihin käytettävä resurssi.**
Toimenpidesuunnitelma asettaa tavoiteltavat resurssit toimenpiteittäin, johon sisältyy kaupungin oma budjetointi ja ulkoinen rahoitus. Viimeinen indikaattori kertoo yhdessä kolmen ensimmäisen tulosindikaattorin kanssa, onko osoitetulla resurssilla saavutettu tavoitteet.

Kuva 9. Schoolhoods-ohjelman seurantakehys, mukaan lukien tuotoksen indikaattorit.



6.4. Yhteisvaikuttavan suunnitelman riskien hallinta

Suunnitelma tavoittelee toimenpiteiden horisontaalista integraatiota sisältäessään digitaalisia, fyysisiä ja käyttäytymiseen liittyviä toimenpiteitä, mikä osoittaa teeman poikkihallinnollisen lähestymistavan tarpeen. Kaupungin organisaatiossa on kuusi palvelualueita ja niissä yhteensä 31 yksikköä, joissa työskentelee lähes 7000 (vuonna 2023) työntekijää. Tämä on haaste horisontaalisten ja integroitujen toimien toteuttamiselle. Oleellisten sidosryhmien tunnistaminen organisaatiossa on ratkaisevan tärkeää, jotta mahdollisia synergiaetuja ja resursseja ei valu hukkaan. Esimerkiksi uusien koulujen rakentamisen tai vanhojen koulujen kunnostamisen paineessa kestävän liikkuvuuden kysymyksiä ei välttämättä ole aina osattu ottaa riittävästi huomioon nykyisen ja osittain piilevän liikkumiskulttuurin ja kaupungin kestävän liikkumisen tavoitteiden valossa. Lasten sijoittaminen uuteen kouluympäristöön tarkoittaa myös lapsille ja perheille uuteen liikenneympäristöön tutustumista. Mikäli samalla koulumatka pidentyy, voidaan se nähdä kynnyskysymyksenä aktiivisille matkoille. Tämä tarkoittaa, että vastapainoksi voidaan tarvita paljon erilaisia taitoihin ja asenteisiin liittyviä tukitoimia, jotta yhden ongelman ratkaisu ei saa aikaan uusia ongelmia. Lisäksi organisaation sisällä kestävän liikkumisen tavoitteiden tietoisuustaso vaihtelee ongelmien ja niihin liittyvien toimenpiteiden lisäksi, koska kaikilla palvelualueilla on omat lakisääteiset velvollisuudet ja temaattiset painopisteensä. Jos tavoitteet halutaan saavuttaa, tulee se vaatimaan tulevilta vuosilta vahvaa johtajuutta, systemaattista koordinaatiota ja riittävää resursointia.

Taulukko 9. Suunnitelman yhteisvaikuttavan lähestymistavan eri osa-alueet ja niiden itsearviointi.

	Yhteisvaikuttavan lähestymistavan alateema	Suunnitelman itsearviointi asteikolla 1—5	Huomiot itsearvioinnista
1	Sidosryhmien osallistuminen suunnitteluun	3/5	Sidosryhmiä on osallistettu työhön vaihteittain ja kohdentaen, jolloin sitoutuminen yhteistyöhön on parempaa.
2	Suunnitelma on linjassa olemassa olevien strategioiden ja ohjelmien kanssa	5/5	Suunnitelman toimenpiteet on johdonmukaisesti suunniteltu monien ohjelmien ja strategioiden mukaisesti.
3	Suunnitelma tukee kestävää kehitystä	4/5	Suunnitelma on kestävän kehityksen periaatteiden mukainen erityisesti ekologisuuden ja sosiaalisuuden näkökulmista.
4	Suunnitelma on aikaan sidottu	4/5	Aikataulutusta tullaan tarkentamaan muun muassa uuden saatavan tiedon mukaan.
5	Sidosryhmien osallistuminen täytäntöönpanoon	3/5	Suurin osa toimenpiteistä on suunnattu suunnitelman toteuttajataholle. Muiden toimenpiteiden omistajuuksia tarkennetaan aikataulutuksen tarkentuessa.
(6)	Suunnitelma on monialainen	5/5	Suunnitelma ottaa huomioon monia ihmisen käyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä ja niiden toteuttajatahoja.
(7)	Suunnitelma on alueellisesti yhtenäinen	4/5	Suunnitelma tarkentuu alueellisesti hankkeen viimeisinä kuukausina saatujen tietojen pohjalta.
(8)	Suunnitelma on skaalautuva	3/5	Suunnitelmassa on paljon helposti skaalattavia toimenpiteitä, mutta osa toimenpiteistä vaatii tarkempaa alueellisten tietojen huomioon ottamista.
(9)	Suunnitelma on eri hallintotasot yhdistävä	4/5	Suunnitelmassa on huomioitu päättävät, strategiset, suunnittelevat ja toteuttavat tasot.
(10)	Eri rahoituslähteiden hyödyntäminen	4/5	Hankkeita hakevat henkilöt ovat tietoisia toimenpiteistä, ja osaavat ottaa huomioon eri rahoituslähteet.