



# **Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden lisääminen koulumatkaliikenteessä**

Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu

Ammattikorkeakoulututkinto  
Liikenneala, insinööri (AMK)  
Kevät 2025  
Timo Varshukov

Koulutus	Liikenneala	
Tekijä	Timo Varshukov	Vuosi 2025
Työn nimi	Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden lisääminen koulumatkaliikenteessä	
Ohjaaja	Anne-Maria Pesonen (HAMK), Jukka Niiranen (SYK)	

---

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun toimeksiannosta toteutettavan opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää koulun oppilaiden, opiskelijoiden sekä henkilökunnan kulkutapajakauma koulu- ja työmatkoilla sekä koulun ympäristön liikenneturvallisuus. Lisäksi opinnäytetyössä pyrittiin löytämään keinoja kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden lisäämiseksi koulumatkaliikenteessä.

Opinnäytetyön taustalla olivat koulun johdon havainnot erityisesti koulun alku- ja lopetusaikoihin ruuhkautuvista koulun lähikaduista sekä koulun paikoitusalueen parkkipaikkojen riittämättömyys koulupäivien aikana. Lisäksi opinnäytetyön taustalla olivat havainnot koulun ympäristön puutteellisista jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä sekä jalankulkijoiden liikkuminen yhteisillä alueilla henkilöautojen kanssa.

Opinnäytetyö toteutettiin kulkutapaosuuksia sekä koulumatkaturvallisuutta kartoittavalla Webropol-tutkimuksella, maastokäynnin havainnoilla sekä parannustoimenpiteiden osalta eri vastuuhenkilöiden haastatteluilla. Kyselyllä sekä maastokäynnillä muodostettiin kokonaiskuva koulussa asioivien liikkumisen nykytilasta sekä tarpeellisista kehityskohteista koulun ympäristössä. Saatua tietoa käytettiin parannustoimenpiteiden kartoittamiseksi ja toteuttamiseksi.

Tutkimuksesta ja maastokäynnistä ilmeni, että erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuudessa koulumatkoilla olisi parannettavaa. Parannuskohteet koskevat pääsääntöisesti jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuuria sekä sen kunnossapitoa. Parannuskohteita nousi esiin myös joukkoliikenteestä muun muassa matka-aikojen lyhentämisen osalta.

Opinnäytetyössä kerätyn tiedon pohjalta opinnäytetyön tilaajalle esitettiin lista toimenpiteistä opinnäytetyössä määritettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tilaaja pystyy työn pohjalta alkaa edistämään muutoksia yhteistyössä muiden osallisten sidosryhmien kanssa.

Avainsanat liikenneturvallisuus, kestävä liikkuminen, liikkumisselvitys, koulumatkaliikkuminen  
Sivut 40 sivua, 3 liitettä

DP Traffic and Transport Management  
Author Timo Varshukov Year 2025  
Subject Increasing the Amount of Sustainable Transport Modes in School Commute Traffic  
Supervisor Anne-Maria Pesonen (HAMK), Jukka Niiranen (SYK)

---

The objective of the thesis was to examine the distribution of modes of transport among students, pupils, and staff in Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu school during their commutes to school and work. A part of this thesis was also to research the traffic safety around the school area. Additionally, the thesis aimed to find ways to increase the share of sustainable modes of transport in school commute traffic. The thesis is commissioned by Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu.

The background of the thesis includes discussion on observations made by the school's management, particularly regarding the congestion of nearby streets during school start and end times. The other problem encouraging the research was insufficient number of parking spaces in the school parking area during school days. Furthermore, the background includes discussion on observations of inadequate pedestrian and cycling connections in the school environment and the movement of pedestrians in shared areas with motor vehicles.

The data was collected by carrying out a Webropol survey, to which pupils, students and school staff responded to, as well as by visiting the site. For each of the possible improvements, people who are responsible for their implementation were interviewed.

The survey and field visit provided a comprehensive overview of the current situation of the environment around the school. The collected information will be used to identify and implement improvement measures.

The survey and field visit revealed that there is need for improvement in the traffic safety especially in terms of pedestrians' and cyclists' safety. The improvement measures primarily concern the infrastructure for walking and cycling, as well as its maintenance. Some needs for improvements were also noticed in public transport, mostly in need of reducing travel times.

Based on the information gathered in the thesis, a list of actions is presented to the commissioner. The commissioner will be able to begin promoting changes in collaboration with other involved stakeholders.

Keywords Traffic safety, sustainable mobility, mobility survey, school commute mobility  
Pages 40 pages, 3 appendices

## Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Koulumatkaliikkuminen .....	1
2.1	Koulumatkaliikkuminen valtakunnallisesti .....	2
2.2	Koulumatkaliikkuminen Helsingin seudulla .....	2
3	Liikenneturvallisuus .....	3
3.1	Liikenneturvallisuus valtakunnallisesti .....	3
3.2	Liikenneturvallisuus Helsingissä .....	5
3.3	Liikenneturvallisuus Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä .....	6
4	Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu .....	6
5	Liikenne .....	7
5.1	Autoliikenne .....	8
5.1.1	Henkilöautoliikenne .....	8
5.1.2	Raskas liikenne .....	9
5.1.3	Paikoitusalueet .....	10
5.2	Joukkoliikenne .....	10
5.3	Jalankulku .....	12
5.4	Pyöräily .....	16
5.4.1	Oppilaiden ja opiskelijoiden polkupyöräsäilytys .....	18
5.4.2	Henkilökunnan polkupyöräsäilytys .....	18
6	Liikkumiskysely .....	19
6.1	Peruskoululaisten liikkuminen .....	19
6.1.1	Koulumatkan pituus .....	20
6.1.2	Kuljutapajakauma .....	22
6.1.3	Turvallisuudentunne .....	23
6.2	Lukiolaisten liikkuminen .....	23
6.2.1	Koulumatkan pituus .....	24
6.2.2	Kuljutapajakauma .....	25
6.2.3	Turvallisuudentunne .....	26
6.3	Henkilökunnan liikkuminen .....	26
6.3.1	Työmatkan pituus .....	26
6.3.2	Kuljutapajakauma .....	28
6.3.3	Turvallisuudentunne .....	29

7	Liikennemuotojen edut ja kehityskohteet .....	29
7.1	Liikenne .....	29
7.1.1	Autoliikenne .....	29
7.1.2	Joukkoliikenne.....	29
7.1.3	Jalankulku.....	30
7.1.4	Pyöräily .....	30
7.2	Turvallisuus .....	30
8	Toimenpide-ehdotukset .....	31
8.1	Infrastruktuuri .....	31
8.1.1	Autoliikenne .....	31
8.1.2	Joukkoliikenne.....	32
8.1.3	Jalankulku.....	33
8.1.4	Pyöräily .....	33
8.2	Uusi liikennesuunnitelma.....	34
9	Muutosten toteutusmahdollisuudet.....	35
9.1	Koulun alueen infrastruktuuri .....	35
9.2	Joukkoliikenne .....	35
9.3	Työsuhdematkalippu.....	36
10	Johtopäätökset.....	37
	Lähdeluettelo.....	39

## Kuvat

Kuva 1.	Koulumatkojen kulkutapaosuudet Helsingin seudulla (Hallikainen, 2021) .....	3
Kuva 2.	Saattoliikenteen oravanpyörä (Tiehallinto, 2008).....	5
Kuva 3.	Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun sijainti kartalla (Google Maps, 2025).....	7
Kuva 4.	Ajoreitit ja paikoitusalueet (Qgis).....	9
Kuva 5.	Joukkoliikenneyhteydet Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä (Remix).....	11
Kuva 6.	Jalankulku- ja pyöräilyreitit (Qgis).....	12
Kuva 7.	Itäinen sisäänajoväylä sekä jalankulkuväylä.....	13
Kuva 8.	Eteläinen sisäänajoväylä .....	14
Kuva 9.	Suojatie Isonnevantien yli.....	14
Kuva 10.	Yhteiskouluntieltä koulun piha-alueelle johtava portti.....	15
Kuva 11.	Reitti Yhteiskouluntieltä hiekkakentän läpi.....	16

Kuva 12. Pyöräilyreitit Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä (Helsingin karttapalvelu, n.d.-a).....	17
Kuva 13. Oppilaiden ja opiskelijoiden polkupyöräsäilytys .....	18
Kuva 14. Vastaajien jakaantuminen luokkatasoin, peruskoulu.....	19
Kuva 15 Vastaajamäärä luokkatasoin, peruskoulu .....	20
Kuva 16. Peruskoululaisten koulumatkan pituus (yhteen suuntaan) .....	20
Kuva 17. Peruskoululaisten koulumatkan kesto (yhteen suuntaan) .....	21
Kuva 18. Koulumatkan pituus vastaajittain, peruskoulu .....	21
Kuva 19. Koulumatkan kesto vastaajittain, peruskoulu .....	22
Kuva 20. Peruskoululaisten kulkutapajakauma.....	22
Kuva 21. Vastaajien jakaantuminen vuosikursseittain, lukio.....	23
Kuva 22. Vastaajamäärien jakaantuminen vuosikursseittain, lukio.....	23
Kuva 23. Lukiolaisten koulumatkan pituus (yhteen suuntaan).....	24
Kuva 24. Lukiolaisten koulumatkan kesto (yhteen suuntaan).....	24
Kuva 25. Lukiolaisten koulumatkan pituus vastaajamäärittäin.....	25
Kuva 26. Lukiolaisten koulumatkan kesto vastaajamäärittäin.....	25
Kuva 27. Lukiolaisten kulkutapajakauma.....	26
Kuva 28. Henkilökunnan työmatkan pituus (yhteen suuntaan).....	27
Kuva 29. Henkilökunnan työmatkan kesto (yhteen suuntaan).....	27
Kuva 30. Henkilökunnan työmatkan pituus vastaajittain.....	27
Kuva 31. Henkilökunnan työmatkan kesto vastaajittain.....	28
Kuva 32. Henkilökunnan kulkutapajakauma.....	28
Kuva 33. Uusi liikenteenohjaussuunnitelma .....	34

Liite 1. Tietosuojailmoitus

Liite 2. Tutkimuskysymykset

Liite 3. Aineistonhallintasuunnitelma

# 1 Johdanto

Työn pohjana on Helsingissä Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä kasvanut ajoneuvomäärä koulun alku- ja loppuaikoina sekä parkkipaikkojen riittävyys koulun paikoitusalueella. Opinnäytetyön tavoitteena on vastaavasti löytää toimenpiteitä yksityisautoilun vähentämiseksi Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä ja lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta koulumatkoista. Konkreettisenä opinnäytetyön lopputuloksena on tarkoituksena selvittää nykyinen oppilaiden, opiskelijoiden ja opettajien kulkutapaosuus koulumatkoista. Tulosten pohjalta on tarkoitus nostaa esiin eri toimenpiteitä sekä löytää yhteistyökumppaneita, joiden avulla yllä mainittuihin tavoitteisiin autoilun vähentämisessä päästäisiin.

Koulumatkaturvallisuuden selvittäminen on osa työtä, sillä suuret yksityisautojen suuret liikennemäärät koulun ympäristössä erityisesti koulun alku- ja loppuaikoina aiheuttavat oletetusti vaaratilanteita autojen jakaessa samaa tilaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa. Työn tavoitteena on myös parantaa erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden koettua liikenneturvallisuutta, mikä on linjauksessa Helsingin kaupungin pitkän tähtäimen strategian kanssa (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2022, s. 12).

Opinnäytetyön tutkimuskysymyksiä ovat, kuinka saada koulussa käyviä käyttämään enemmän kestäviä kulkumuotoja ja kuinka saada kestäviä kulkumuotoja käyttävien koulumatka turvallisemmaksi.

## 2 Koulumatkaliikkuminen

Jokaisella suomalaisella lapsella ja nuorella on velvollisuus käydä koulua siihen saakka, kunnes nuori täyttää 18 vuotta tai suorittaa sitä ennen joko lukio- tai ammattikoulututkinnon (Oppivelvollisuuslaki 1214/2020 §2). Koulunkäyntiin sisältyy aina myös tarve liikkua asuinpaikan ja koulun väliä. Koulumatkojen pituudet vaihtelevat tiheän kouluverkon sekä asumistiheyden kaupunkien satojen metrien koulumatkoista harvaan asuttujen alueiden kymmenien kilometrien pituisiin koulumatkoihin, jossa yksi koulu saattaa palvella koko kuntaa. Kappaleessa tarkastellaan suomalaisten lasten ja nuorten liikkumista yleisellä tasolla sekä alueellisesti Helsingin seudulla.

## 2.1 Koulumatkaliikkuminen valtakunnallisesti

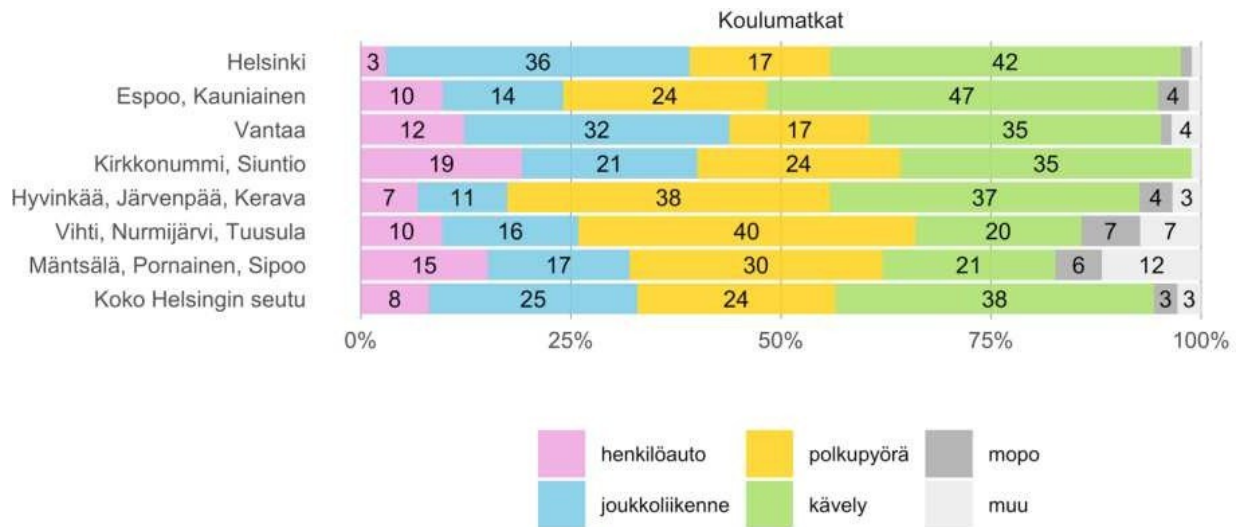
Valtakunnallisesti peruskoululaiset liikkuvat alle viiden kilometrin koulumatkoja pääsääntöisesti aktiivisesti, kun taas sitä pidemmällä matkoilla suositaan enemmän muita kulkutapoja. (Kokko & Martin, 2023, s. 78) Yläkoulua kohti mentäessä aktiiviset kulkutavat vähenevät, johon syynä on muun muassa mopoilun mahdollistuminen 15-vuotiaana. Valtakunnallisissa tuloksissa on kuitenkin huomioitava maantieteelliset erot suurten kaupunkien ja maaseudun välillä. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla mopoilevien oppilaiden osuus ei oletettavasti lisäännä suhteessa maaseudun kuntiin, sillä vaihtoehtoisia kulkumuotoja pidemmillekin koulumatkoille on tarjolla. Mopoilun trendi on myös kokonaisuutena ollut laskeva, mikä voidaan havaita esimerkiksi tarkastelemalla myönnettyjen AM120-luokan ajokorttien määrää vuosina 2014–2025 (Traficom, n.d.).

Lukiossa enää keskimäärin 38 % koulumatkoista liikutaan aktiivisesti. Aktiiviseen liikkumiseen vaikuttavat valtakunnallisesti muun muassa koulumatkojen piteneminen sekä ajokortin mahdollistuminen yhä useammalle opiskelijalle. Aktiivinen liikkuminen on suosittu ennen täysi-ikäistymistä sekä hyvien säiden aikaan syksyllä ja keväällä. (Kokko & Martin, 2021, s. 72)

## 2.2 Koulumatkaliikkuminen Helsingin seudulla

Helsingin seudulla lähes puolet kaikista lasten ja nuorten tekemistä matkoista on kodin ja koulun välisiä matkoja (Hallikainen, 2021, s. 45). Pääsääntöisesti koulumatkat kuljettiin kävellen, polkupyörällä tai joukkoliikenteellä. Kestävillä kulkutavoilla kuljetaan Helsingissä 95 prosenttia kaikista koulumatkoista osuuden jäädessä muissa kunnissa pienemmäksi. (Hallikainen, 2021, s. 47) Huomionarvoista on, että polkupyöräilyn osuus koulumatkoista Helsingissä on Vantaan ohella pienin kaikista Helsingin seudun kunnista. Koulumatkojen kulkutapaosuudet Helsingin seudulla ovat kuvattuna tarkemmin kuvassa 1.

Kuva 1. Koulumatkojen kulkutapaosuudet Helsingin seudulla (Hallikainen, 2021).



Kuten valtakunnallisestikin, myös Helsingin seudulla lasten ja nuorten liikkuminen muuttuu iän myötä koulumatkoilla. Koulumatkoja kuljetaan kävellen ja pyörällä pääsääntöisesti 14-vuotiaaksi asti, minkä jälkeen joukkoliikenne ja mopoilu muuttuvat suosituiksi 15–17-vuotiaiden lukiolaisten keskuudessa (Hallikainen, 2021, s. 48). Trendi noudattelee valtakunnallista linjaa. Perusteena kulkumuodon vaihtumiselle on mahdollisesti lukioikäisten vuorokautisen matkasuoritteiden merkittävä kasvu esimerkiksi 12–14-vuotiaisiin verrattuna (Hallikainen, 2021, s. 52). Matkasuoritteiden kasvu johtunee taas koulumatkojen pidentymisestä, sillä Helsingin ympäryskunnissa lukiot ovat useasti keskitettyjä kuntakeskuksiin ja Helsingissäkin lukioon pyrkivä voi valita lukionsa (pääsyräjojen rajoissa) varsin vapaasti esimerkiksi haluamallaan painotuksella asuinpaikastaan riippumatta.

### 3 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden osuus on merkittävässä roolissa koulu- ja työmatkoihin valittavassa kulkumuodossa. Kappale käsittelee liikenneturvallisuuden tilaa ja tavoitteita valtakunnallisella sekä alueellisella tasolla.

#### 3.1 Liikenneturvallisuus valtakunnallisesti

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032 todetaan:

Rautatieliikenteen turvallisuus on Suomessa hyvällä tasolla, samoin kauppamerenkulun ja kaupallisen ilmakuljetuksen turvallisuuden tila on hyvä. Sen sijaan tieliikenteen turvallisuudessa on parannettavaa. Tieliikenteen turvallisuustyö pohjautuu Suomessakin nollavisiioon, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kenenkään ei tarvitse loukkaantua vakavasti tai menehtyä tieliikenteessä.

Valtio on sitoutunut EU:ssa asetettuun liikenneturvallisuuden nollavisiioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitse menehtyä tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista. Kuolemien osalta tämä tarkoittaa alle sataa henkilöä vuodessa. (Valtioneuvosto, 2021)

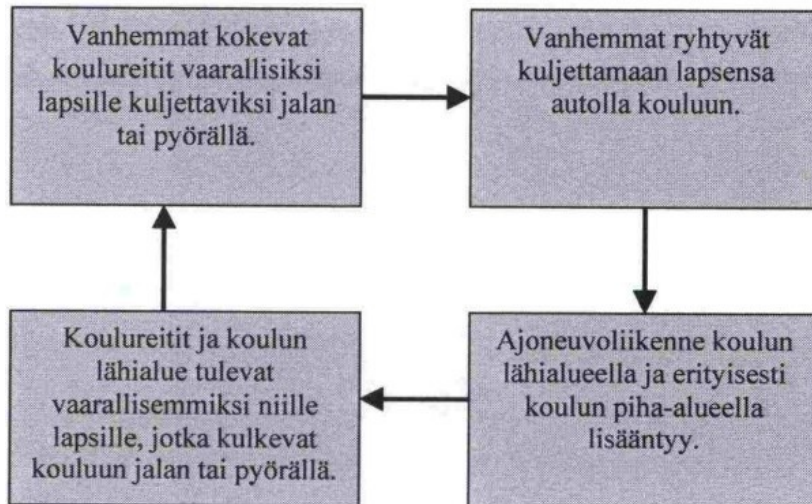
Käytännössä valtakunnallinen tieliikenneturvallisuus on suoraan sidoksissa koulumatkaturvallisuuteen, ja liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan tieliikenteen turvallisuudessa olevan parannettavaa.

Nollavisio huomioon ottaen liikenneturvallisuuden kehityksen suunta on hyvä, ja tilastojen pohjalta liikennekuolemien määrä on vähentynyt noin kymmenellä henkilöllä vuosittain. Vuoden 2024 tammi-marraskuun ennakkotietojen perusteella tieliikenteessä tapahtui 2 572 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa menehtyi yhteensä 159 henkilöä (Tilastokeskus, 2024).

Lasten, eli 0–14-vuotiaiden henkilövahinkojen määrä onnettomuuksissa on laskenut kolmanneksella viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuosina 2021–2023 tieliikenteessä menehtyi keskimäärin viisi lasta ja loukkaantui 260 lasta vuosittain. Koulumatkaliikkumisen osalta olennaista vuoden 2023 tilastoissa on, että 7–14-vuotiaiden koululaisten ryhmästä yli puolet tieliikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista oli liikkeellä jalan tai pyörällä. (Liikenneturva, n.d.) Tämä asettaa tarpeen erityisesti jalan ja pyörällä kouluun saapuvien lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden kehittämiseksi.

Koulumatkaliikenteen osalta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvattomuuden tunne liikenteessä aiheuttaa ns. oravanpyörän, jossa vanhemmat kuljettavat lapsiaan herkemmin kouluun omilla ajoneuvoillaan johtaen jalan ja pyörällä kouluun saapuvien entistä turvattomampaan koulureittiin. Saattoliikenteen oravanpyörä on kuvattuna kuvassa 2.

Kuva 2. Saattoliikenteen oravanpyörä (Tiehallinto, 2008).



Vanhempien saattoliikenteen on todettu olevan koulumatkojen liikenneturvallisuuden yksi keskeisimmistä ongelmista. Kouluissa on todettu olevan puutteellisia saattoliikennejärjestelyjä, jotka pakottavat vanhemmat ajamaan koulujen piha-alueille. Tämän lisäksi liikenteen vilkkaus koulujen alku- ja loppuaikoina yhdistettynä vanhempien vaihtelevaan ajokäyttäytymiseen aiheuttavat ongelmia turvallisuudessa. (Tiehallinto, 2008, ss. 30-31) Vaikka esimerkiksi autojen turvajärjestelmät ovat Tiehallinnon raportin julkaisun jälkeen kehittyneet 17 vuodessa, niin auton kuljettamisesta vastaa edelleen loppupeleissä ihminen eikä inhimillisen tekijän mahdollisuudelta voida edelleenkään välttyä onnettomuuksien mahdollistajana.

### 3.2 Liikenneturvallisuus Helsingissä

Helsingin oma liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma vuosille 2022–2026 noudattelee peruspiirteiltään valtakunnallista linjaa esimerkiksi nollavision osalta. Kehittämisohjelma määrittelee kaupungin visioksi liikennejärjestelmän osalta seuraavaa:

Helsingin liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi. (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2022, s. 9)

Myös Helsingissä tavoitteena on liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän puolittaminen vuodesta 2020 vuoteen 2030 mennessä. Nykytilanteessa vuosina 2015–2019 on tapahtunut 371 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta vuosittain, joissa on vuosittain kuollut kuusi henkilöä

ja loukkaantunut 443 henkilöä, joista 20 vakavasti. Helsingin vuodelle 2030 asettama tavoite tarkoittaa siis alle kolmea liikennekuolemaa sekä alle 222 loukkaantumista vuodessa. Euroopan Unionin tavoitteista poiketen Helsingin omat tavoitteet koskevat kaikkien loukkaantuneiden puolittamista eikä vain vakavien loukkaantumisten, joiden määrän tavoitellaan laskevan alle kymmeneen vuoteen 2030 mennessä. (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2022, s. 10)

Vuoden 2030 pitkän tähtäimen tavoitteeseen on erikseen kirjattu tavoite lasten ja nuorten, jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien vähentämisestä sekä edellä mainittujen liikkujaryhmien koettua liikenneturvallisuutta. Erillistä tavoitetta perustelee onnettomuusanalyysissä havaittu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvattomuuden korostuminen, mitä perustelee jalankulkijoiden muita liikkujaryhmiä korkeampi loukkaantumis- ja menehtymismäärä liikenteessä sekä pyöräilijöiden loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrän hitaampi laskeminen 2000-luvulla muiden liikkujaryhmien onnettomuuksien määrän laskiessa nopeammin. Tavoitetta perustelee myös 15–24-vuotiaiden korostuminen onnettomuuksien uhreissa asukasluokan suhteutettuna. (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2022, s. 12)

Vuoden 2030 tavoitetta on lähdetty Helsingissä tavoittelemaan liittymiä, risteys- ja kadunylityksiä parantamalla, liikennettä rauhoittamalla, työmaiden liikennejärjestelyjen turvallisuutta parantamalla sekä tiedolla johtamisella (Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy, 2022, s. 15).

### **3.3 Liikenneturvallisuus Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä**

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun välittömässä läheisyydessä on tapahtunut yksi Poliisin tieliikenneonnettomuustilastoon päätynyt onnettomuus vuonna 2019. Kyseessä on ollut koulun paikoitusalueella tapahtunut onnettomuus, josta ei aiheutunut henkilövahinkoja. (Poliisi, n.d.)

## **4 Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu**

Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu sijaitsee Helsingin Etelä-Haagassa Isonnevantiellä. Koulun sijainti kartalla on kuvattuna kuvassa 3. Koulukokonaisuuteen kuuluvat koulurakennuksen lisäksi uima- sekä liikuntahallirakennus, erillinen luokkahuoneita sekä lukiolaisten oleskelutilan sisältävä rivitalorakennus ja varastotiloja ja henkilökunnan polkupyöräsäilytyksen sisältävä roskakatos. Koulurakennusta, liikuntahallia sekä uimahallia vuokrataan koulu-aikojen ulkopuolella muun muassa liikunta- ja tanssiseuroille sekä erilaisiin tapahtumiin.

Kuva 3. Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun sijainti kartalla (Google Maps, 2025).



Koulurakennuksessa opiskelee päivittäin 709 perusopetuksen oppilasta luokilta 3.–9. ja 470 lukion opiskelijaa. Koulussa työskentelee 136 opettajaa sekä hallinnollisen henkilökunnan työntekijää, minkä lisäksi kilpailutetut ruoka- ja siivoushuollon palvelut työllistävät 15 henkilöä ulkopuolisista yrityksistä. (Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu, henkilökohtainen tiedonanto 9.1.2025) Perusopetuslain mukainen maksuton kuljetus on järjestetty 421 oppilaalle joukkoliikennelipun tarjoamisen muodossa (Perusopetuslaki 628/1998 §32).

Koulu on kielipainotteinen eikä sillä ole peruskoulussa virallista oppilaaksiottoaluetta, minkä vuoksi koululaisia saapuu kouluun eri puolilta pääkaupunkiseutua sekä myös kehyskunnista. Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun lukioon päästään peruskoulun päättötodistuksen keskiarvon perusteella ja IB-linjalle keskiarvon ja pääsykokeen yhdistelmällä. Tämän vuoksi myös opiskelijoiden koulumatkan alku- ja päätepisteet sijoittuvat maantieteellisesti laajalle alueelle pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa. Myös koulun henkilökunta saapuu töihin laajalta alueelta, kuten Kirkkonummelta, Tuusulasta ja Nurmijärveltä. (Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu, henkilökohtainen tiedonanto 3.2.2025)

## 5 Liikenne

Liikenteellisesti koulu sijoittuu Hämeenlinnanväylän (VT3) sekä Vihdintien (tie 120) väliin, ja se on kätevästi saavutettavissa eri ilmansuunnista. Pullonkaulan koululiikenteeseen muodostaa kaikkien

liikennemuotojen näkökulmista tarkasteltuna kapeahko Isonnevantien asuntokatu, jolla liikennemäärät kasvavat varsin korkeiksi liikenteen huipputunteina erityisesti koulun aloitusaikoina.

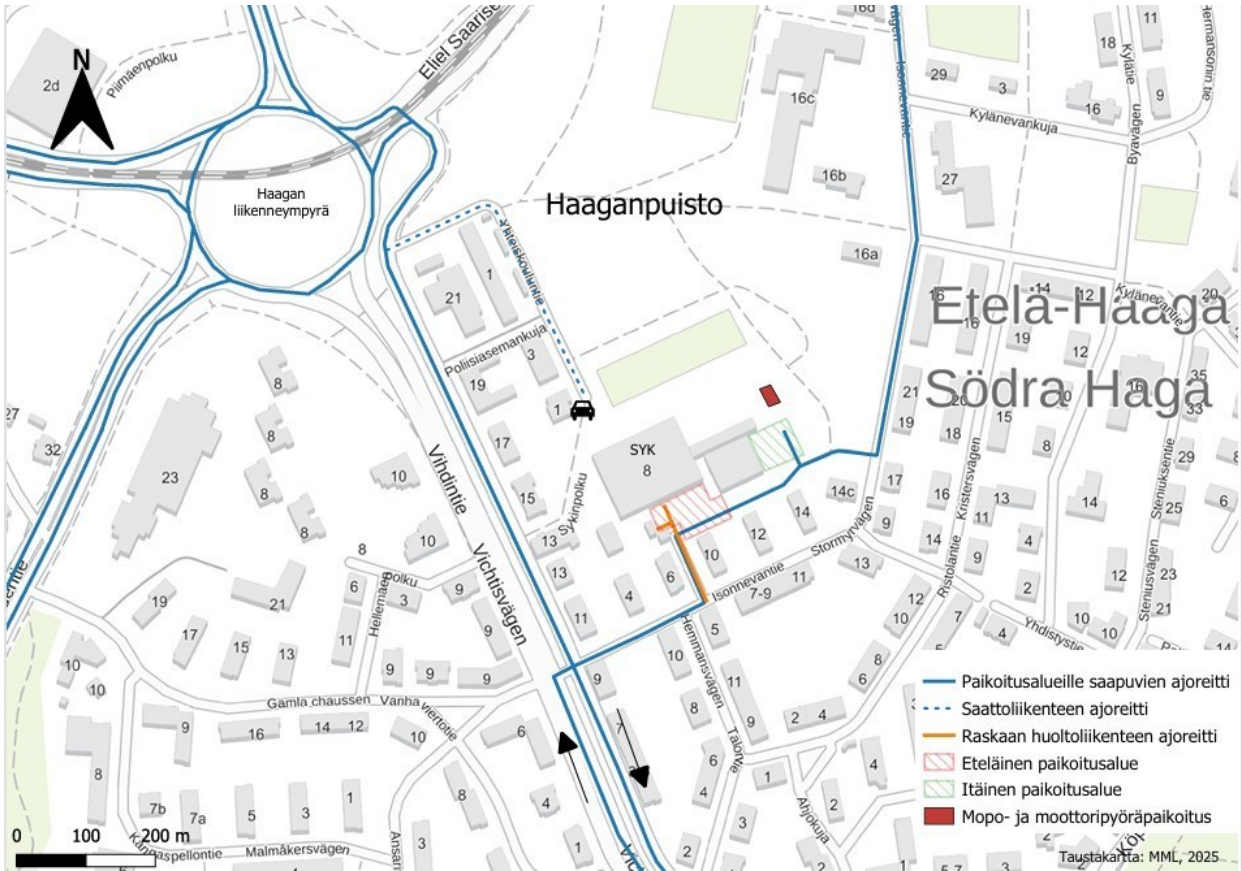
## **5.1 Autoliikenne**

Koululle suuntautuva autoliikenne koostuu koululle saapuvasta henkilökunnasta ja lukion opiskelijoista sekä oppilaita kouluun tuovien vanhempien saattoliikenteestä. Liikennettä on käytännössä kaikista ilmansuunnista niin Vihdintieltä, Pitäjänmäentieltä, Hämeenlinnanväylältä kuin Turunväylältäkin. Suurin osa liikennevirrasta kohdistuu lopussa Isonnevantielle, mutta jonkin verran saattoliikenteestä myös Yhteiskouluntielle. Autoliikenteen ajoreitit ovat kuvattuna kuvassa 4.

### **5.1.1 Henkilöautoliikenne**

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun lukiolaisten sekä henkilökunnan paikoitusalueet, koulurakennus sekä huoltorakennukset ovat saavutettavissa kahdesta suunnasta Isonnevantieltä. Lisäksi Yhteiskouluntielle on rakennettu koululaisten jättöpaikka sekä autojen kääntöpaikka koulun välittömään läheisyyteen. Koulun piha-alueelle on asennettu ajoneuvoliikenteen kieltävä merkki kellonaikarajoitteella 7–16. Paikoitusalueiden alkuihin on asennettu ajoneuvoliikenteen kieltomerkit kellonaikarajoitteella 8–15. Käytännössä ajokieltoa ei kuitenkaan ole resursseja valvoa. Kyltit sallivat huoltoliikenteen sekä henkilökunnan autolla ajamisen (ainoastaan itäisen sisäänajoväylän kautta) koulun piha-alueelle myös edellä mainittuina kellonaikoina.

Kuva 4. Ajoreitit ja paikoitusalueet (Qgis).



Koululle johtavan Isonnevantien vuorokautinen liikennemäärä on ollut viimeisimmän mittauksen (2004) mukaan 1100 ajoneuvoa (Helsingin kaupunki, n.d.). Suuri osa liikenteestä autoliikenteestä kohdistuu aamu- ja iltapäiväruuhkiin, jolloin vanhemmat tuovat lapsiaan kouluun ja tie saattaa ajoittain olla hyvinkin ruuhkautunut.

### 5.1.2 Raskas liikenne

Koulun alueen raskas liikenne muodostuu ruoka- sekä jätehuollon vaatimista raskaan kaluston kuljetuksista. Raskaan liikenteen operaattoreille on koulun toimesta esitetty toive liikennöinnistä koulun toiminta-aikojen ulkopuolella, mutta liikennettä oppilaiden liikkumisaikana ei pystytä sulkemaan kokonaan pois muun muassa jätehuollon monimutkaisten ajoreittisuunnitelmien vuoksi. Osa raskaasta liikenteestä muodostuu myös koululaisten retkillä tarvittavista tilausliikenteen linja-autoista, joiden liikenne alueella ajoittuu retkien aikataulujen mukaisesti.

Koulupäivien aikana liikkuaan raskaan kaluston ajoneuvot muodostavat koulun alueella turvallisuusriskin erityisesti pienemmille koululaisille johtuen raskaan kaluston ohjaamon heikommista näkymistä, kuolleista kulmista sekä osumatilanteissa kaluston henkilöautoja suuremmasta massasta.

### 5.1.3 Paikoitusalueet

Koulun henkilökunnalle ja opiskelijoille on käytössä 29 autopaikkaa koulun eteläisellä paikoitusalueella ja 30 autopaikkaa itäisellä paikoitusalueella. Paikoitusalueiden sijainnit ovat kuvattuna tarkemmin kuvassa 4. Eteläisen paikoitusalueen kuusi autopaikkaa on varustettu sähköautojen latauspistokkeilla ja yksi paikka on varattu liikuntarajoitteisten käyttöön. Itäisellä paikoitusalueella on varattu erillinen tila mopojen ja moottoripyörien paikoitukseen.

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun kiinteistöpäällikkö Rolf Gabrielssonin mukaan parkkipaikkojen käyttö on ilmaista koulun henkilökunnalle. Koulun järjestyssääntöjen perusteella opiskelijoilla ei ole lupaa pysäköidä autojaan koulun pihassa. (Henkilökohtainen tiedonanto, 10.2.2025)

## 5.2 Joukkoliikenne

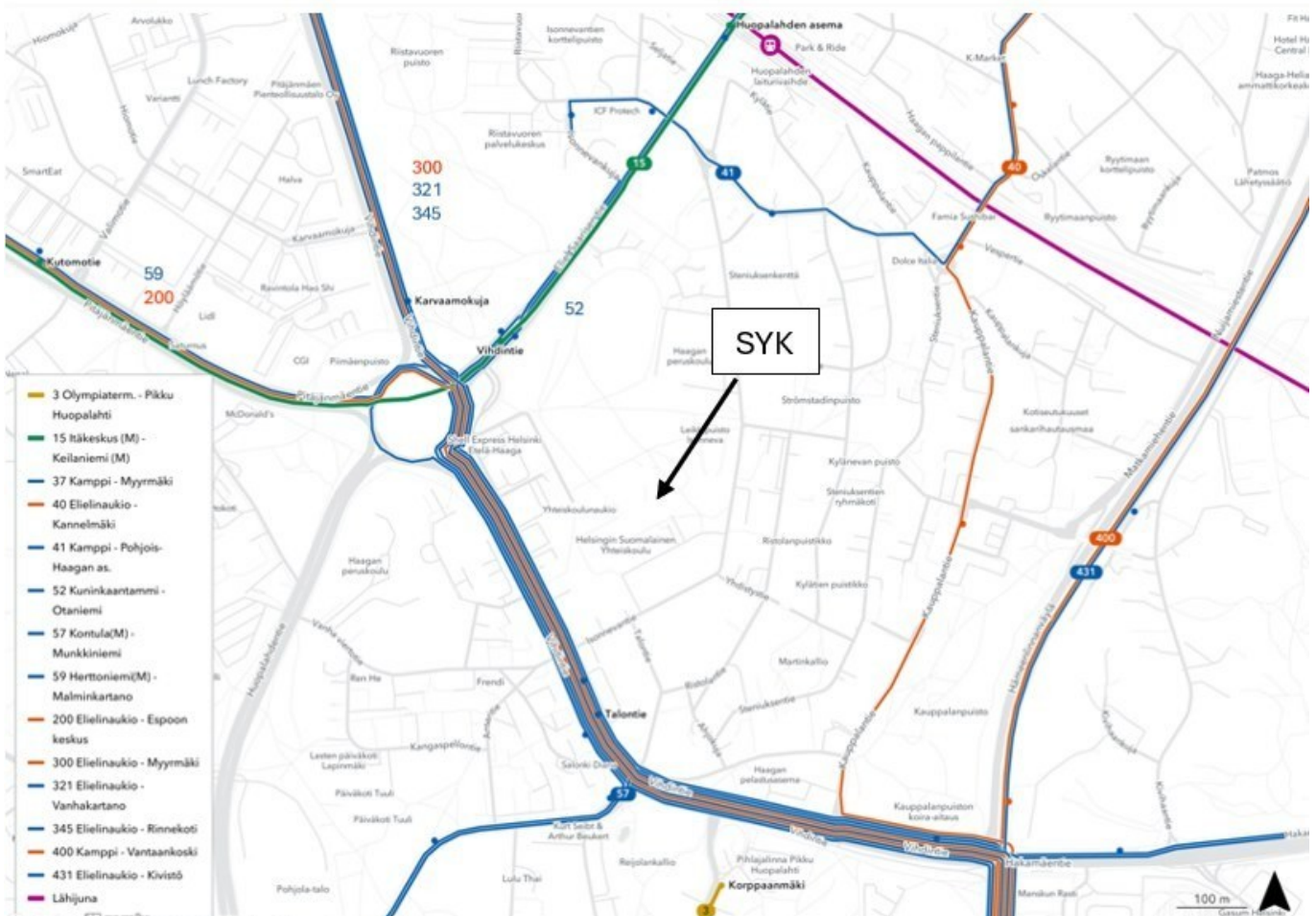
Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu sijaitsee useiden joukkoliikenteen pääsuuntien varrella. Linja-autoliikenteen pääsuuntia Helsingin keskustasta ovat koulun ympäristössä Turuntien (tie 110) sekä Vihdintien (tie 120) suunnat Vihdintien pysäkkien varresta sekä Hämeenlinnanväylän (VT3) suunta Hämeenlinnanväylän pysäkkien varresta. Lisäksi koulun ympäristön pysäkeiltä on laaja tarjonta Helsingin sisäisiä poikittaisia linja-autoyhteyksiä muun muassa Itä-Helsinkiin. Koulun ympäristön joukkoliikenneyhteydet ovat kuvattuna kuvassa 5.

Poikittainen pikaraitiotelinja 15 yhdistää koulun loppuihin Helsingin Seudun pääsuuntiin. Tämä tarkoittaa bussiliikenteen osalta liityntäyhteyksiä lännen suunnassa Länsiväylän (KT51) suunnan busseihin Tapiolassa ja lukuisiin Pohjois-Espoon ja Suur-Leppävaaran alueen busseihin Leppävaarassa. Idän suunnassa pikaraitiotie luo vaihtoyhteydet bussiliikenteessä Tuusulanväylän (KT45) linjoihin Maunulassa, Lahdenväylän (VT4/7) linjoihin Viikissä sekä Itä-Helsingin metron liityntälinjoihin Itäkeskuksessa. Raideliikenteen osalta linja 15 mahdollistaa vaihdot länsimetron Otaniemessä, Tapiolassa sekä Keilaniemessä ja itämetroon Itäkeskuksessa. Junaliikenteen osalta vaihtopaikkoja ovat linjalta 15 muun muassa Huopalahti ja Leppävaara rantaradan suuntaan ja Oulunkylä pääradan suuntaan.

Kantakaupungin raitiovaunuverkon linja 3 yhdistää koulun muuhun kantakaupungin raitiovaunuverkkoon Korppaanmäen kääntösilmukan päätepysäkiltä.

Raskaan raideliikenteen osalta koulua palvelee Huopalahden juna-asema, jolta on tiheästi liikennöivät junayhteydet muun muassa Espoon kaupunkiradalle ja rantaradalle aina Siuntioon asti sekä Kehäradalle. Lisäksi Pasilan asemalla on mahdollisuus vaihtaa junaa pääradan suunnan lähi- ja kaukoliikenneyhteyksiin.

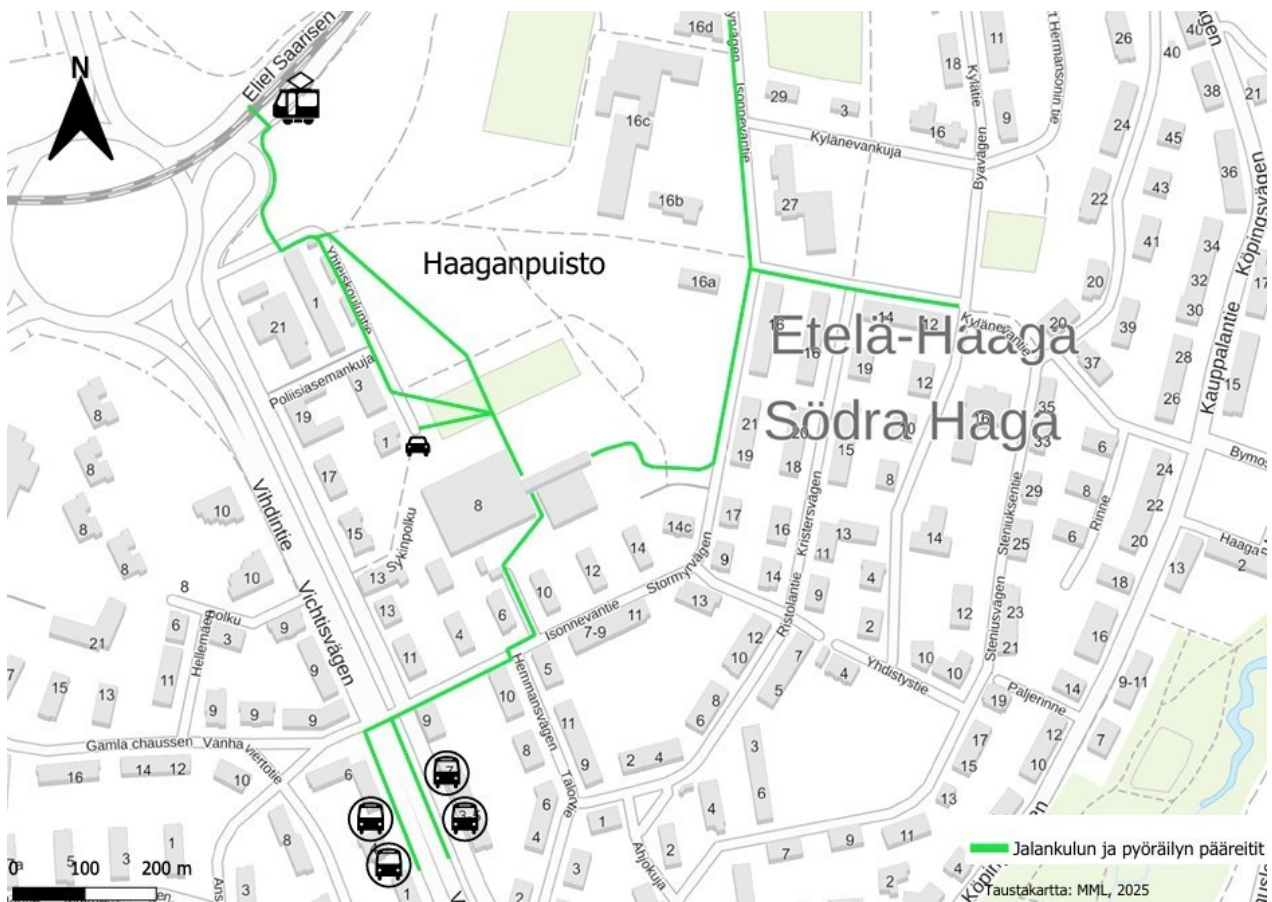
Kuva 5. Joukkoliikenneyhteydet Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä (Remix).



### 5.3 Jalankulku

Suurin osa koulun jalankululiikenteestä tapahtuu Isonnevantien molemmista suunnista Huopalahden juna-asemalta sekä Vihdintien (pysäkkitunnus Talontie) linja-autopysäkeiltä. Lisäksi merkittävän jalankulkuvirran muodostaa epävirallinen kulkureitti Haaganpuiston läpi pikaraitiotien pysäkeiltä (pysäkkitunnus Vihdintie) Eliel Saarisen tieltä. Pienempiä liikennevirtoja kulkee koululle Talontietä sekä Sykinpolkua pitkin. Jalankulun pääreitit ovat esitettynä kuvassa 6.

Kuva 6. Jalankulku- ja pyöräilyreitit (Qgis).



Koulun ympäristössä jalankulkualueet muodostuvat Isonnevantien ja Yhteiskouluntien varrelle rakennetuista jalkakäytävistä sekä epävirallisina polkuina viereisen Haaganpuiston läpi muodostuneesta oikoreitistä pikaraitiotie 15:n pysäkeille Eliel Saarisen tielle. Yhdenkään reitin varrella ei ole korotettuja suojateitä tai suojateiden heijastintolppia lisäämässä suojateiden havaittavuutta. Merkillä pantavaa on, ettei epävirallisilla poluilla ole talviaikaan talvikunnossapitoa, ja erityisesti liukkailla säillä riski esimerkiksi liukastumiselle on merkittävä. Epäviralliset polut eivät myöskään ole esteettömiä.

Isonnevantietä pohjoisesta saapuessa jalankulkijoille ja pyöräilijöille on rakennettu hiekkapäällysteinen yhdysväylä Isonnevantieltä koulun piha-alueella, mikä näkyy kuvassa 7. Jalankulku- ja pyöräilyväylällä ei ole talvikunnossapitoa. Lännestä Isonnevantietä saapuessa jalankulkijat jakavat saman tilan autoilijoiden kanssa edetessään koulun piha-alueelle. Tämä on esitetty kuvassa 8. Lisäksi mahdolliset väärin parkkeeratut autot Isonnevantien varressa muodostavat turvallisuusriskin erityisesti pienimpien luokkien tietä ylittäville oppilaille heikentyneen näkyvyyden muodossa, mikä näkyy kuvassa 9.

Kuva 7. Itäinen sisäänajoväylä sekä jalankulkuväylä.



Kuva 8. Eteläinen sisäänajovyöly.



Kuva 9. Suojatie Isonnevantien yli.



Yhteiskouluntietä saapuessa tien päädyn kääntöpaikalta on esteellinen jalankulkuyhteys koulun alueelle koulun piha-aitaan rakennetun aukon muodossa. Jalankulkuyhteys on esitetty kuvassa 10. Yhteys johtaa hiekkakentälle, joka ei ole virallista kulkuväylää eikä täten myöskään talvikunnossapidetty. Hiekkakenttä on kuvattu kuvassa 10. Erityisesti talviaikaan tämä muodostaa turvallisuusriskin esimerkiksi mahdollisten jalankulkijoiden liukastumisten muodossa. Nykytilanteessa epäviralliset reitit kulkevat Yhteiskouluntieltä parkkeerattujen autojen välistä hiekkakentälle, mikä muodostaa myös turvallisuusriskin. Turvallisuusriski johtuu parkkeerattujen autojen aiheuttamasta näköesteestä jalankulkijoiden ja autonkuljettajien välillä tien suuntaisesti.

Kuva 10. Yhteiskouluntieltä koulun piha-alueelle johtava portti.



Kuva 11. Reitti Yhteiskouluntieltä hiekkakentän läpi.



Koulun piha-alueella ei ole merkittäviä jalankulkureittejä, vaan jalankulkijat liikkuvat samalla alueella yhdessä muun liikenteen kanssa, mikä näkyy kuvassa 6. Tämä muodostaa merkittävän turvallisuusrisin, sillä alueella saattaa liikkua henkilöautoliikenteen lisäksi myös raskasta kalustoa esimerkiksi ruuantoimituksessa tai jätteidentyhennyksessä.

## 5.4 Pyöräily

Käytännössä kaikki pyöräiliikenne koululle tapahtuu Isonnevantien kautta, sillä muut reitit eivät ole soveltuvia pyöräilyyn. Yksittäiset kulkijat saapuvat polkupyörällä Yhteiskouluntien suunnalta pohjoisesta. Pyöräilijöiden reitit koulun ympäristössä ovat kuvattuna kuvassa 6.

Koulua lähin pyöräbaana kulkee Eliel Saarisen tietä yhdistäen Rantaradanbaanan sekä Munkkiniemenbaanan toisiinsa. Pyöräilyn pääreittejä kulkee koulun läheisyydessä Vihdintien varrella sekä mm. Matkamiehentiellä. Pyöräilyn pääreitit koulun lähialueilla ovat esitettynä kuvassa 12. Yksikään pyöräreitti ei kuitenkaan yllä yhdellekään koulun alueen porteista pakottaen pyöräilijät joko autoväylille (yli 12-vuotiaat) tai jalankulkuväylille (alle 12-vuotiaat) aiheuttaen mahdollisia vaaratilanteita eri

kulkumuotojen välillä. Yhteiskouluntien suunnasta saapuvilla ei ole yhtäkään pyöräilyyn soveltuvaa reittiä käytössään, vaan pyöräilijät joutuvat koulun alueelle päästäkseen joko kiertämään koko koulun alueen ympäri tai taluttaa pyörää satoja metrejä koulun alueen portista sisään sekä portaita alas. Helsingin Suomalainen Yhteiskoulu tarjoaa henkilökunnalleen työsuohdepyöräedun.

Kuva 12. Pyöräilyreitit Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun ympäristössä (Helsingin karttapalvelu, n.d.-a).



Koulua lähin kaupunkipyöräasema sijaitsee Vihdintien ja Lapinmäentien risteyksessä noin 400 metrin kävelymatkan päässä. Pyöräilevillä oppilailla, opiskelijoilla sekä henkilökunnalla on mahdollisuus suihkutilojen käyttöön ennen koulupäivää, joskaan oppilailla ja opiskelijoilla ei ole mahdollisuutta pyöräilyvaatteiden säilytykseen erillisissä lokeroissa koulupäivän aikana.

#### 5.4.1 Oppilaiden ja opiskelijoiden polkupyöräsäilytys

Koulun oppilaille ja opiskelijoille tarjotaan mahdollisuus säilyttää polkupyöriään koulupäivien aikana runkolukittavissa pyörätelineissä. Talviaikaan runkolukittavia pyörätelineitä on 130 pyörälle, joista osa näkyy kuvassa 13. Koulun varastossa olevat yksinkertaiset pyörätelineet mahdollistavat pyöräpaikkojen kolminkertaistamisen kesäkaudeksi, jolloin pyörällä kouluun saapuvien määrä kasvaa. Pyöräpaikat eivät ole katettuja altistaen telineisiin sijoitetut polkupyörät muun muassa luonnonilmiöille.

Kuva 13. Oppilaiden ja opiskelijoiden polkupyöräsäilytys.



#### 5.4.2 Henkilökunnan polkupyöräsäilytys

Koulun henkilökunnalle on varattu noin kolmekymmentä polkupyöräpaikkaa kahdesta erillisestä lukitusta säilytystilasta. Säilytystilat ovat katettuja, mutta eivät lämmitettyjä. Henkilökunnan pyöräpaikkojen määrää ei ole mahdollista kasvattaa kesäkaudeksi, mutta henkilökunnalla on mahdollisuus käyttää halutessaan oppilaiden ja opiskelijoiden polkupyöräpaikkoja.

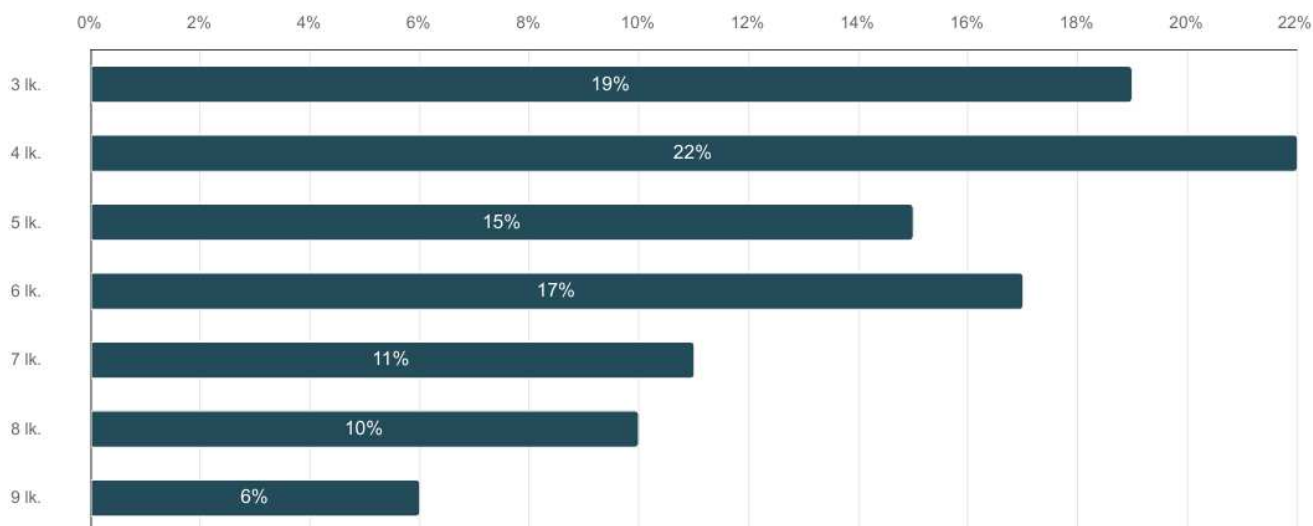
## 6 Liikkumiskysely

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun oppilaille, opiskelijoille sekä henkilökunnalle toteutettiin 2.12.2024 – 15.12.2024 välisenä aikana Webropol-kyselyalustalla liikkumiskysely, jossa pyydettiin vastauksia vastaajien koulumatkoihin käyttämästä kulkumuodosta, koulumatkan turvallisuudentunteesta sekä mahdollisista kehityskohteista koulumatkoissa. Kysely toimitettiin 1315 henkilölle ja siihen vastasi 272 henkilöä (vastausprosentti 20,7 %). Kyselyllä selvitettiin koulun oppilaiden, opiskelijoiden sekä henkilökunnan liikkumisosuudet kulkumuodoittain sekä koulu- ja työmatkan kehityskohteet. Kyselystä saatua tietoa on hyödynnetty raportin kehitystoimenpiteiden muodostamisessa.

### 6.1 Peruskoululaisten liikkuminen

Peruskoulun oppilaista vanhempineen liikkumiskyselyyn vastasi 127 henkilöä. Suurin osa vastauksista saatiin alaluokkien oppilailta, kun taas yläluokkien vastausmäärä jäi noin puoleen alaluokkien vastausmäärästä. Vastaajien tarkempi jakaantuminen luokkatasoinn on esitetty kuvassa 14 prosenttimäärittäin ja kuvassa 15 vastaajamäärittäin.

Kuva 14. Vastaajien jakaantuminen luokkatasoinn, peruskoulu.



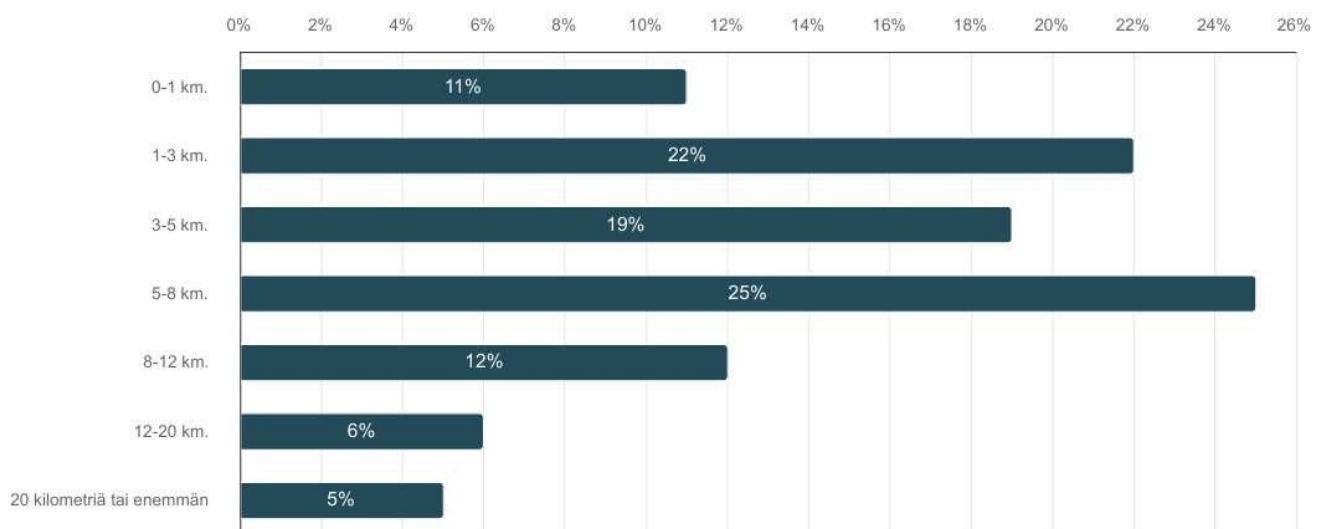
Kuva 15 Vastaajamäärä luokkatasoisittain, peruskoulu.

	n	Prosentti
3 lk.	24	18,9%
4 lk.	28	22,0%
5 lk.	19	15,0%
6 lk.	22	17,3%
7 lk.	14	11,0%
8 lk.	12	9,5%
9 lk.	8	6,3%

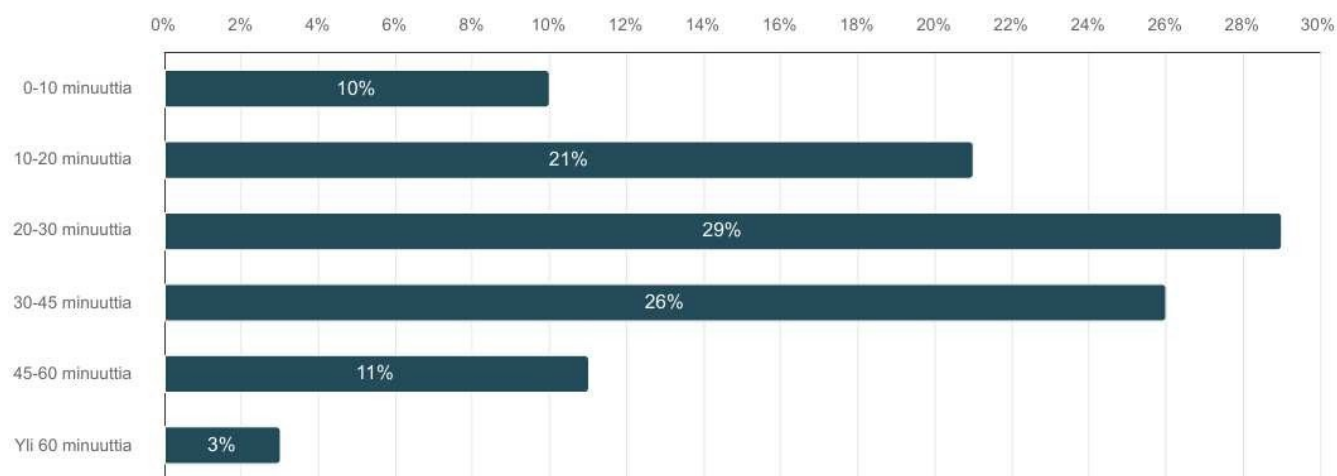
### 6.1.1 Koulumatkan pituus

Perusopetuksen oppilaiden vastausten perusteella suurimmalla osalla oppilaista koulumatkan pituus on alle 8 kilometriä. Tarkempi koulumatkojen pituuden jakaantuminen prosentuaalisesti on esitetty kuvassa 16. Koulumatka vie ajallisesti alle 45 minuuttia. Pidemmän koulumatkan pituuden ja matka-ajan merkitsi noin viidennes vastaajista. Koulumatkan kesto on esitetty prosentuaalisesti kuvassa 17. Tarkempi jaottelu vastaajamäärittäin on esitetty kuvassa 18 ja kuvassa 19.

Kuva 16. Peruskoululaisten koulumatkan pituus (yhteen suuntaan).



Kuva 17. Peruskoululaisten koulumatkan kesto (yhteen suuntaan).



Kuva 18. Koulumatkan pituus vastaajittain, peruskoulu.

	n	Prosentti
0-1 km.	14	11,0%
1-3 km.	28	22,1%
3-5 km.	24	18,9%
5-8 km.	32	25,2%
8-12 km.	15	11,8%
12-20 km.	8	6,3%
20 kilometriä tai enemmän	6	4,7%

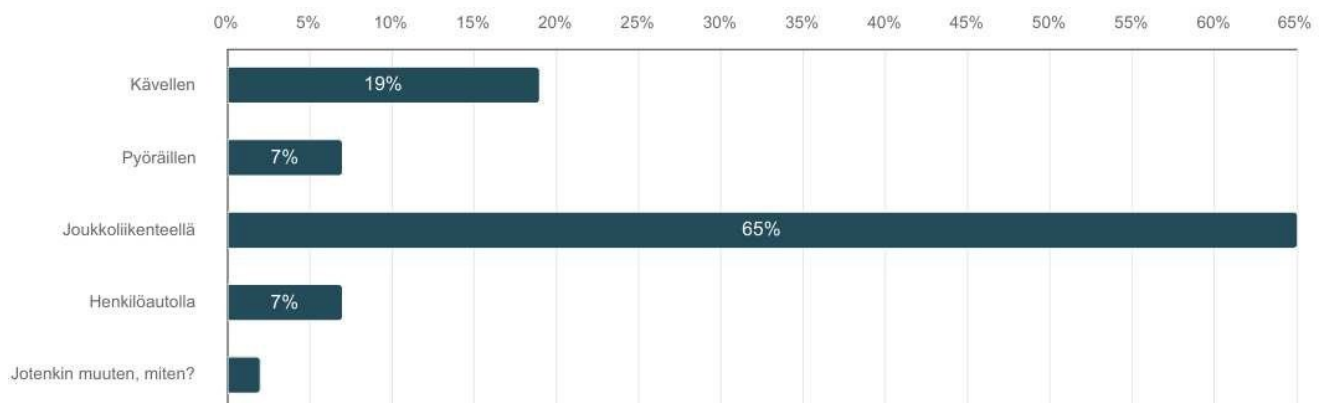
Kuva 19. Koulumatkan kesto vastaajittain, peruskoulu.

	n	Prosentti
0-10 minuuttia	12	9,4%
10-20 minuuttia	27	21,3%
20-30 minuuttia	37	29,1%
30-45 minuuttia	33	26,0%
45-60 minuuttia	14	11,0%
Yli 60 minuuttia	4	3,2%

### 6.1.2 Kulkutapajakauma

Peruskoululaisista valtaosa, 82 vastaajaa (64,6 %), kulkee koulumatkansa joukkoliikenteellä. Seuraavaksi suosituin kulkumuoto peruskoululaisten keskuudessa oli kävely, jonka merkitsi pääasialliseksi kulkumuodokseen koulumatkoilla 24 vastaajaa (18,9 %). Pyöräilyn ja henkilöautolla saapumisen (saattoliikenne) merkitsi kulkutavakseen yhdeksän vastaajaa (7,1 %) kustakin ryhmästä ja eri kulkutapojen yhdistämisen koulumatkoihinsa kolme vastaajaa (2,3 %). Kulkutapajakauma on esitetty kuvassa 20.

Kuva 20. Peruskoululaisten kulkutapajakauma.



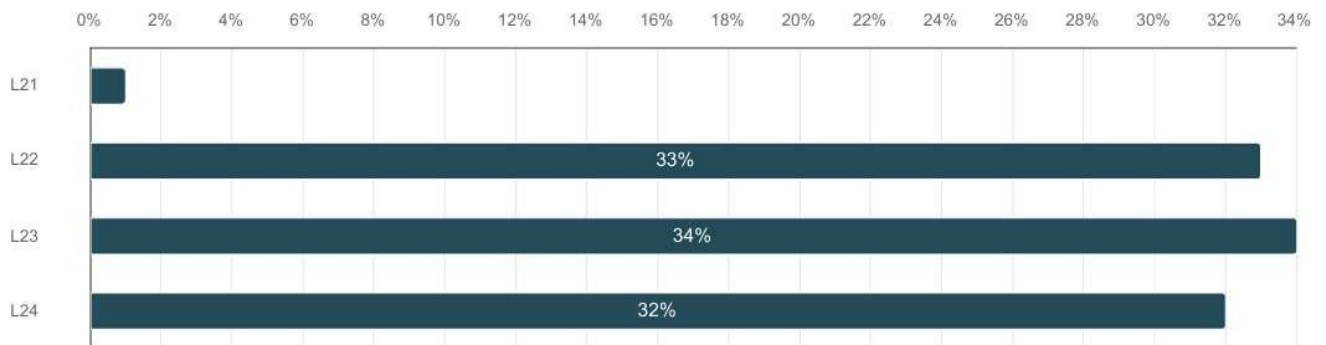
### 6.1.3 Turvallisuudentunne

Peruskoululaisista koulumatkansa koki turvalliseksi tai erittäin turvalliseksi 153 (81,9 %) vastaajaa. Vastaavasti turvattomaksi tai erittäin turvattomaksi matkan koki kolme vastaajaa (2,4 %). Loput vastaajista (20 kpl, 15,7 %) kokivat koulumatkan turvallisuuden neutraalina.

## 6.2 Lukiolaisten liikkuminen

Lukion opiskelijoista liikkumiskyselyyn vastasi 104 henkilöä. Vastaajien määrä jakaantui hyvin tasaisesti kolmen uusimman L22–L24-vuosikurssin kesken, kun neljännen vuoden L21-vuosikurssilta kyselyyn vastasi ainoastaan yksi henkilö. Vastaajien jakaantuminen vuosikursseittain on esitetty kuvassa 21. Vastaajien tarkempi jakaantuminen vuosikursseittain on esitetty kuvassa 22.

Kuva 21. Vastaajien jakaantuminen vuosikursseittain, lukio.



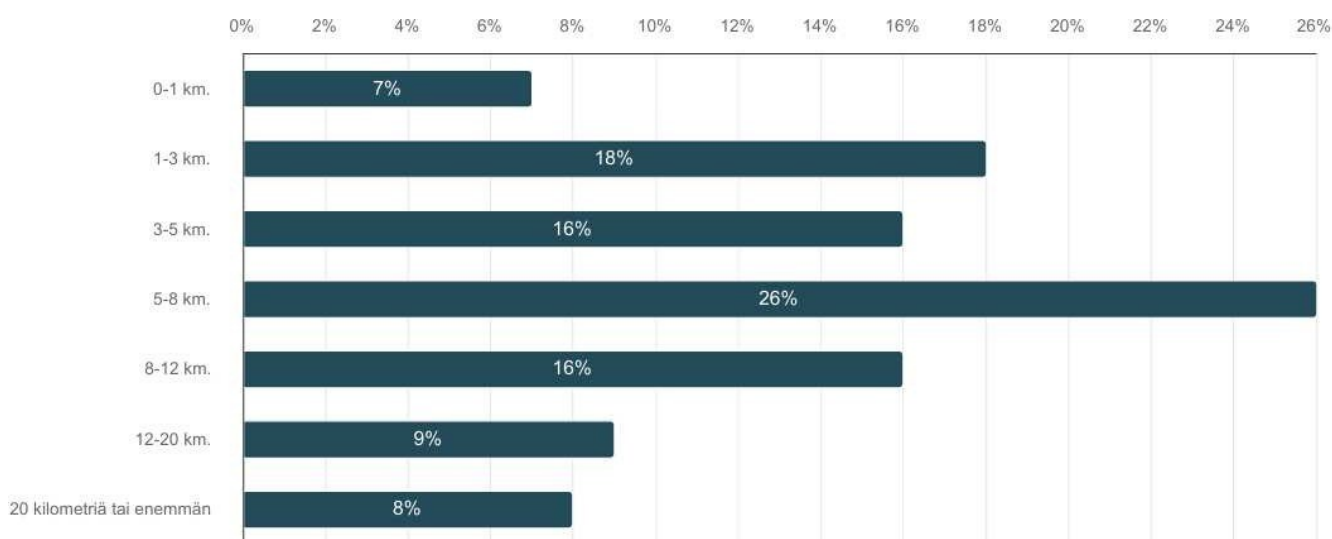
Kuva 22. Vastaajamäärien jakaantuminen vuosikursseittain, lukio.

	n	Prosentti
L21	1	1,0%
L22	35	33,6%
L23	35	33,7%
L24	33	31,7%

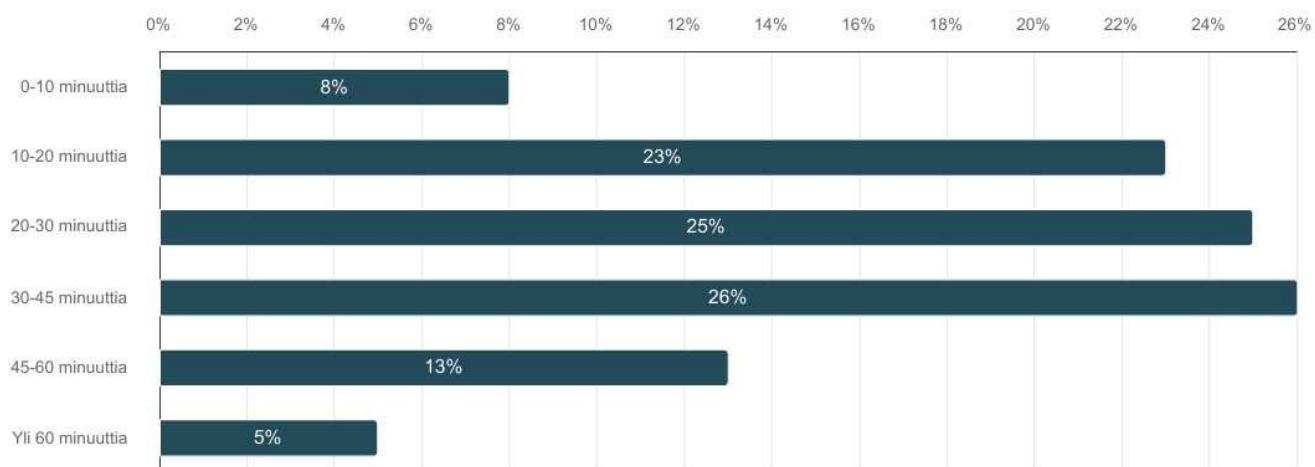
### 6.2.1 Koulumatkan pituus

Lukion opiskelijoiden vastausten perusteella suurimmalla osalla opiskelijoista koulumatkan pituus hieman pidempi kuin peruskoulun oppilailla, mutta kahdella kolmanneksella vastanneista edelleen alle 8 kilometriä. Lukiolaisten koulumatkan pituus on esitetty kuvassa 23. Myös ajallisesti koulumatkoihin käytetään peruskoululaisia enemmän aikaa, mikä selittynee koulumatkojen keskipituuden kasvamisella. Tämä ilmenee kuvassa 24. Tarkempi vastausten jakaantuminen on kuvattu kuvassa 25 ja kuvassa 26.

Kuva 23. Lukiolaisten koulumatkan pituus (yhteen suuntaan).



Kuva 24. Lukiolaisten koulumatkan kesto (yhteen suuntaan).



Kuva 25. Lukiolaisten koulumatkan pituus vastaajamäärittäin.

	n	Prosentti
0-1 km.	7	6,7%
1-3 km.	19	18,3%
3-5 km.	17	16,3%
5-8 km.	27	26,0%
8-12 km.	17	16,3%
12-20 km.	9	8,7%
20 kilometriä tai enemmän	8	7,7%

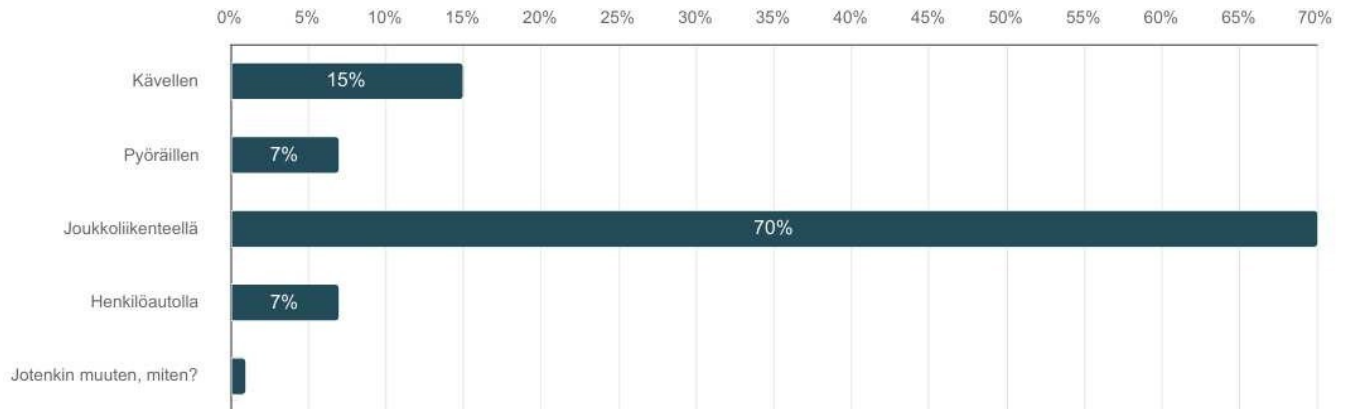
Kuva 26. Lukiolaisten koulumatkan kesto vastaajamäärittäin.

	n	Prosentti
0-10 minuuttia	8	7,7%
10-20 minuuttia	24	23,1%
20-30 minuuttia	26	25,0%
30-45 minuuttia	27	26,0%
45-60 minuuttia	14	13,4%
Yli 60 minuuttia	5	4,8%

### 6.2.2 Kuljutapajakauma

Myös lukiolaisista valtaosa, 73 vastaajaa (70,2 %), kulkee koulumatkansa joukkoliikenteellä. Seuraavaksi suosituin kulkumuoto lukiolaisten keskuudessa oli peruskoulun oppilaiden tapaan kävely, jonka merkitsi pääasialliseksi kulkumuodokseen koulumatkoilla 16 vastaajaa (15,4 %). Pyöräilyn ja henkilöautolla saapumisen (saattoliikenne, koulumatkaliikenne) merkitsi kulkutavakseen tässäkin vastaajaryhmässä yhtä monta, eli seitsemän vastaajaa (6,7 %) kustakin ryhmästä. Mopolla kouluun saapui yksi vastaajista (1,0 %). Lukiolaisten kuljutapajakauma on esitetty kuvassa 27.

Kuva 27. Lukiolaisten kulkutapajakauma.



### 6.2.3 Turvallisuudentunne

Lukiolaisista koulumatkansa koki turvalliseksi tai erittäin turvalliseksi 98 (94,2 %) vastaajaa.

Turvattomaksi koulumatkan koki ainoastaan yksi (1,0 %) vastaaja. Loput vastaajat (5 kpl, 4,8 %) kokivat koulumatkan turvallisuuden neutraalina.

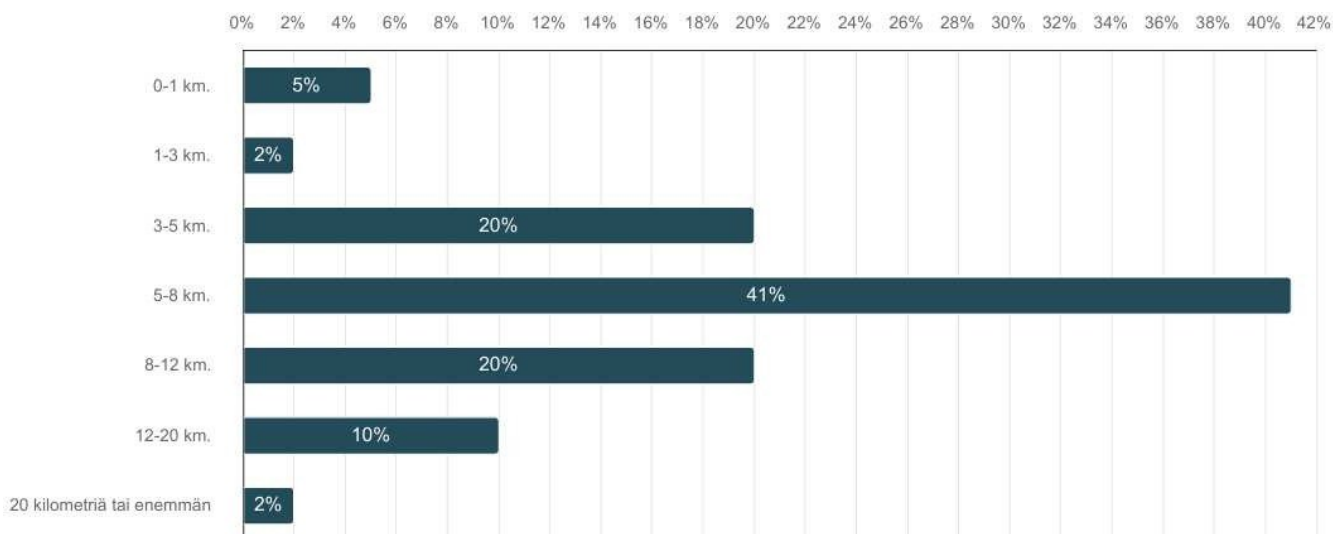
## 6.3 Henkilökunnan liikkuminen

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun henkilökunnasta kyselyyn vastasi 41 henkilöä.

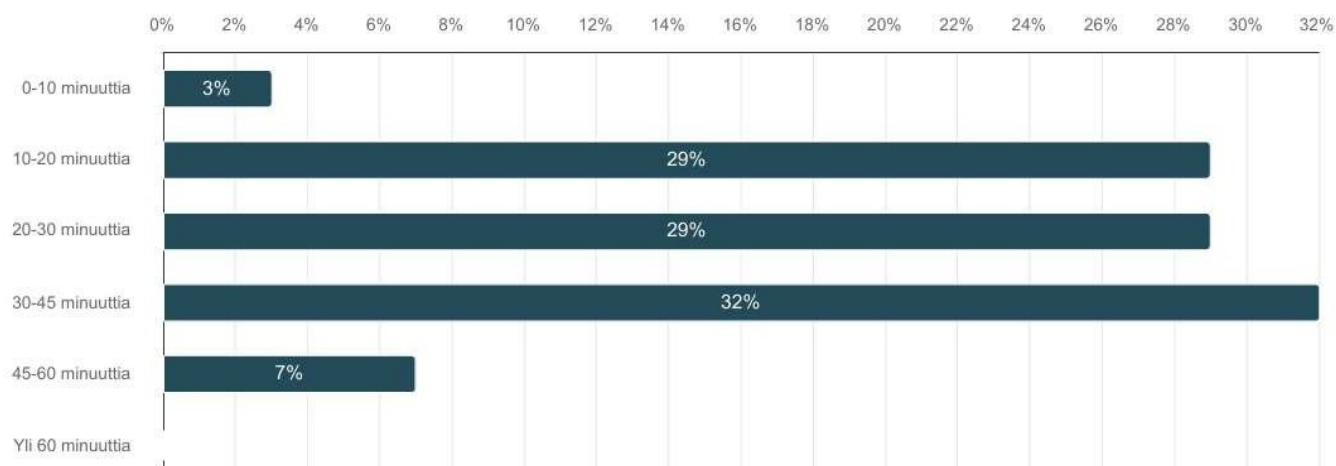
### 6.3.1 Työmatkan pituus

SYK:n henkilökunnan työmatkojen pituus oli keskimäärin kilometrimäärältään hieman pidempi kuin koulun oppilailla ja opiskelijoilla, joskin ajallisesti matka oli oppilaiden ja opiskelijoiden matkoja lyhyempi. Tämä nähdään kuvassa 28 ja kuvassa 29. Matkan pituuden ja käytetyn ajan suhde on perusteltavissa suuremmalla henkilöauton käyttöasteella pidemmillä matkoilla sekä lyhyempien matkojen pyöräilemisellä. Vastausten tarkempi jakaantuminen on esitetty kuvassa 30 ja kuvassa 31.

Kuva 28. Henkilökunnan työmatkan pituus (yhteen suuntaan).



Kuva 29. Henkilökunnan työmatkan kesto (yhteen suuntaan).



Kuva 30. Henkilökunnan työmatkan pituus vastaajittain.

	n	Prosentti
0-1 km.	2	4,9%
1-3 km.	1	2,4%
3-5 km.	8	19,5%
5-8 km.	17	41,5%
8-12 km.	8	19,5%
12-20 km.	4	9,8%
20 kilometriä tai enemmän	1	2,4%

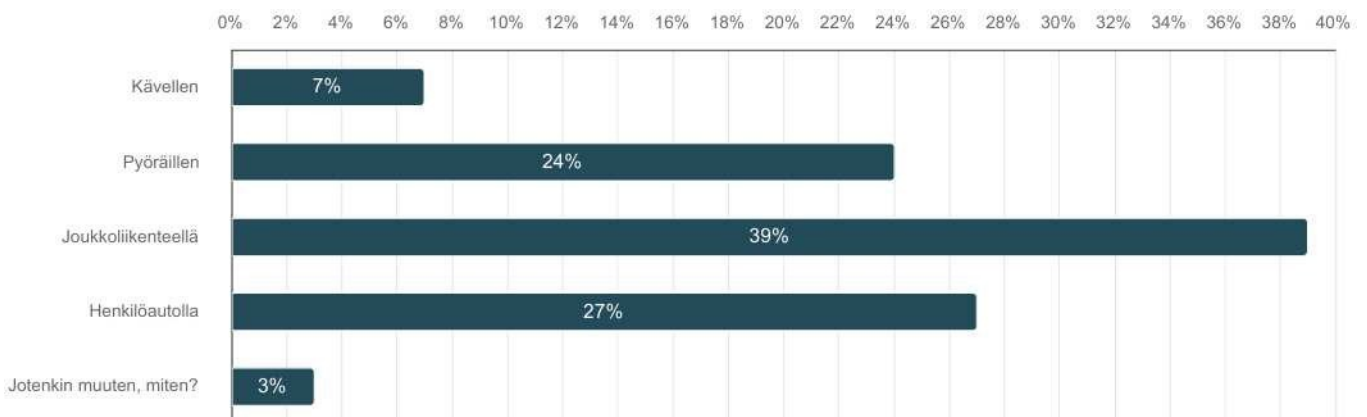
Kuva 31. Henkilökunnan työmatkan kesto vastaajittain.

	n	Prosentti
0-10 minuuttia	1	2,4%
10-20 minuuttia	12	29,3%
20-30 minuuttia	12	29,3%
30-45 minuuttia	13	31,7%
45-60 minuuttia	3	7,3%
Yli 60 minuuttia	0	0,0%

### 6.3.2 Kulkeutapajakauma

Henkilökunnastakin suurin osa, 16 vastaajaa (39,0 %), kulkee työmatkansa joukkoliikenteellä. Seuraavaksi suosituin kulkumuoto henkilökunnan kesken on omalla henkilöautolla töihin saapuminen, jonka ilmoitti pääasialliseksi kulkumuodokseen työmatkoillaan 11 vastaajaa (26,8 %). Pyöräilyn pääasialliseksi kulkutavakseen ilmoitti 10 vastaajaa (24,4 %) ja kävelyn kolme vastaajaa (7,3 %). Yksi vastaajista (2,5 %) ilmoitti saapuvansa työpaikalle kesäisin sähköskootterilla ja talvisin henkilöautolla. Henkilökunnan kulkutapajakauma on esitetty kuvassa 32.

Kuva 32. Henkilökunnan kulkutapajakauma.



### 6.3.3 Turvallisuudentunne

Henkilökunnasta koulumatkansa koki turvalliseksi tai erittäin turvalliseksi 34 (82,9 %) vastaajaa.

Turvattomaksi tai erittäin turvattomaksi koulumatkan koki kaksi (4,8 %) vastaajaa. Loput vastaajat (5 kpl, 12,2 %) kokivat koulumatkan turvallisuuden neutraalina.

## 7 Liikennemuotojen edut ja kehityskohteet

Kyselyn avoimissa vastauksissa vastaajat saivat mahdollisuuden vastata kysymyksiin siitä, mikä saa heidät valitsemaan vastaamansa kulkumuodon koulumatkaliikkumisessa sekä mitä koulumatkaliikkumisessa sekä koulumatkaturvallisuudessa voisi parantaa. Henkilöautoilijoita kysyttiin, pystyisikö koulumatkan kulkemaan jollain muulla kulkuvälineellä. Kehityskohteet on jaettu vastausten perusteella liikennemuodoittain.

### 7.1 Liikenne

Liikenteessä eniten kehitettävää löytyy vastausten perusteella joukkoliikenteestä ja pyöräilystä.

Jalankulkijat ja autoilijat eivät esittäneet kulkumuotoihinsa merkittäviä parannustoimenpide-ehdotuksia.

#### 7.1.1 Autoliikenne

Henkilöautolla kouluun saapuvien perusteena henkilöauton käytölle on lähes poikkeuksetta henkilöauton nopeus muihin liikennevälineisiin verrattuna erityisesti pidemmällä matkoilla. Yksittäisissä vastauksissa nousee esiin myös autoilun edullisuus muihin kulkumuotoihin verrattuna.

Joukkoliikenteen käyttö olisi lähes kaikilla mahdollista, mutta auto valitaan kulkuvälineeksi muun muassa puutteellisten poikittaisyhteyksien sekä täysien joukkoliikennevälineiden vuoksi. Useassa henkilöautoilun vastauksessa nousi esiin autolla vanhempien kyydillä koululle saapuminen aamuisin, kun iltapäivällä koululta poistutaan muilla kulkutavoilla, pääsääntöisesti joukkoliikenteellä.

#### 7.1.2 Joukkoliikenne

Vastaajat ovat valinneet joukkoliikenteen käytön koulumatkoihinsa pääsääntöisesti nopeuden ja helppouden vuoksi. Myös joukkoliikenteen ekologisuus sekä kavereiden kulkeminen joukkoliikenteellä saivat vastaajat valitsemaan joukkoliikenteen koulumatkoihinsa. Useimmat vastaajista pääsevät

kulkemaan yhdellä suoralla linjalla kotoa suoraan koululle. Positiivisia kommentteja joukkoliikenteen käytöstä sai myös liikenteen vuorotiheys sekä koulumatkoihin tarkoitettun matkalipun käyttömahdollisuus.

Parannettavaa löytyy vastaajien mielestä niillä reiteillä, joilla kulkuvälinettä joutuu vaihtamaan. Osassa vastauksista on nostettu esiin aiemmin koululle suoraan kulkeneita linjoja mm. Paloheinän alueelta, josta kulkiessa joutuu nykyään vaihtamaan kulkuvälinettä. Tämän on koettu kasvattavan matka-aikaa ja vähentävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

### **7.1.3 Jalankulku**

Jalan kouluun saapuvat valitsevat kävelyn käytännössä kokonaan lyhyen matkan vuoksi. Yksittäisissä vastauksissa nousi esiin muiden kulkuvälineiden, kuten pyöräilyn vaihtaminen kävelyyn kuluttavan helppouden vuoksi, vaikka ajallisesti matka pitenisikin hieman. Kehitysehdotuksia ei liikenteellisesti jalankulkijoilta noussut esiin.

### **7.1.4 Pyöräily**

Vastaajat valitsivat pyöräilyn koulu- ja työmatkoihinsa pääsääntöisesti hyötyliikunnan sekä kuluttavan nopeuden ansiosta. Vastauksissa nousi esiin myös pyöräilyn ympäristönäkökulma ja edullinen hinta. Henkilökunnan osalta positiivista palautetta saa myös henkilökunnan polkupyöräetu.

Koulu- ja työmatkojaan pyöräilevien vastauksissa parantamisehdotuksista nousevat esiin lukittavien pyöräpysäköintitilojen laajentaminen sekä katoksellisen pysäköintitilan rakentaminen myös oppilaiden ja opiskelijoiden polkupyörien käyttöön. Kehitettävää olisi myös vaihtovaatteiden säilytystilan takaamisesta koko henkilökunnalle.

## **7.2 Turvallisuus**

Vastausten perusteella koulumatkojen turvallisuutta voisi edistää muun muassa talvikunnossapitoa parantamalla ja autoliikennettä koulun ympäristössä sekä piha-alueella vähentämällä ja rajoittamalla. Useassa vastauksessa korostetaan teiden ylitysten turvallisuutta sekä liikennesääntöjen noudattamista autoilijoilta osana koulumatkan turvallisuuden parantamista. Tieinfrastruktuurin, kuten pyöräteiden lisäämisen ja valaistuksen parantamisen koetaan lisäävän koulumatkojen turvallisuutta.

Joukkoliikenteen turvallisuus ja ruuhka-aikojen korkeat täyttöasteet huolestuttavat peruskoululaisia sekä heidän vanhempiaan. Tähän esitetään parannusehdotuksena valvonnan lisäämistä joukkoliikennevälineissä koulumatka-aikoina tuomaan turvallisuudentunnetta. Useassa joukkoliikenteen käyttäjien vastauksessa mainitaan pyöräilyn mahdollisuus koulumatkoilla, mutta pyöräilyä ei koeta turvalliseksi joukkoliikenteen käyttöön verrattuna.

## **8 Toimenpide-ehdotukset**

Liikkumiskyselyn vastausten, tutkimustiedon sekä 6.1.2025 suoritettuna maastokäynnin perusteella on laadittu toimenpide-ehdotuslista, joka koostuu havaintojen pohjalta tehdyistä parannusehdotuksista sekä uudesta liikkumissuunnitelmasta Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun piha-alueelle. Osa muutosehdotuksista on mahdollista toteuttaa Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun omilla päätöksillä, kun taas osaan vaaditaan yhteistyötä eri sidosryhmien, kuten Helsingin kaupungin kanssa.

### **8.1 Infrastrukturi**

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun piha-alueen sekä lähialueiden infrastruktuurissa nousi esiin useita kehittämiskohteita liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi alueella. Toimenpide-ehdotukset infrastruktuurin suhteen on kuvattu seuraavissa kappaleissa kulkumuodoittain.

#### **8.1.1 Autoliikenne**

Henkilöautoliikennettä esitetään rajoitettavaksi koulun piha-alueella jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa risteävän liikenteen minimoimiseksi parantaen liikenneturvallisuutta. Uuden liikenteenohjaussuunnitelman pohjalta autoilu esitetään kiellettäväksi kokonaan Isonnevantieltä eteläisen sisääntuloväylän kautta paikoitusalueille ja siirrettävän kokonaisuudessa itäisen sisäänajoväylän kautta ajettavaksi. Muutoksella tavoitellaan myös paikoitusalueiden läpiajoliikenteen vähentämistä.

Kaikki vanhempien saattoliikenne esitetään siirrettäväksi Yhteiskouluntielle, jossa saattoliikenteelle on rakennettu kääntöpaikka eivätkä kulkutiet risteä jalankulkijoiden kanssa. Oppilaiden siirtyminen Yhteiskouluntieltä koululle tapahtuu rakennettavaa esteetöntä kulkuyhteyttä pitkin. Muutoksella tavoitellaan Isonnevantien sekä Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun pysäköintialueiden rauhoittamista. Koulun paikoitusalueiden osalta esitetään alueiden muuttamista luvanvaraisiksi tai maksullisiksi, sillä ilmainen pysäköintimahdollisuus koulun alueella tukee epäsuorasti autoilua. (Motiva Oy, 2018)

Pysäköintisääntöjen noudattamisen valvomiseksi esitetään yksityisen pysäköinninvalvontayhtiön kanssa tehtävää sopimusta alueen pysäköinninvalvonnasta. Koulun järjestyssääntöihin kirjatun oppilaiden ja opiskelijoiden pysäköintikiellon valvonta varmistaisi kyselytutkimuksen kulkutapaosuuksiin perustuen riittävän määrän autopaiikkoja kouluun henkilöautoilla saapuvalla henkilökunnalle. Pysäköintipaikkojen muuttaminen luvanvaraisiksi tai maksullisiksi olisi linjassa myös ympäröivän alueen tienvarsipysäköinnin kanssa. Pysäköinnin luvanvaraisuus tai maksullisuus vähentää todennäköisesti kannustetta saapua koululle omalla ajoneuvolla ja kannustaa muiden kulkumuotojen käyttöön.

Raskaan huoltoliikenteen liikennöintiä koulun alueella esitetään kiellettäväksi kokonaan arki-aamuisin koulujen aloitusaikana kello 8 –10:15 sekä iltapäivisin koulun lopetusaikoina kello 12:30 –16:30. Muutosta perustellaan raskaan kaluston merkittävästi henkilöautoja huonommilla näkymillä ohjaamosta. Linja-autoliikenteen saapuessa koulun paikoitusalueelle esitetään määritettäväksi koulun toimesta ”luotsia”, joka valvoisi linja-autojen liikkeitä ja estäisi mahdollisten jalankulkijoiden pääsyn linja-autojen liikennöintialueelle.

Autolla ajon estäviä tolppia ja käännettäviä puomeja esitetään sijoitettavaksi koulun alueelle eteläiselle sisäänajoväylälle (ajon kokonaan estävät tolpat), eteläiseltä pysäköintialueelta pääovien eteen johtavalle väylälle (kokonaan ajon estävät tolpat) sekä itäiseltä pysäköintialueelta koulun pääpihalle johtavalle väylälle (käännettävä puomi) ja eteläiseltä pysäköintialueelta koulun takapihalle johtavalle väylälle (käännettävä puomi). Ajonestoinfrastruktuurin sijoittelussa on tärkeää huomioida huolto- ja kunnossapitolikenteen mahdollisuus. Ajonestoinfrastruktuurin sijoittamisella edellä mainittuihin kohtiin pyritään estämään täysin ajoneuvoliikenne aluilta, joilla yksityisautoilla ei ole tarvetta ajaa.

### **8.1.2 Joukkoliikenne**

Joukkoliikenteessä esitetään tiiviimpää vuoropuhelua koulujen sekä alueellisen joukkoliikenneviranomaisen välillä ruuhkapiikkien tasoittamiseksi koulujen aloitusaikojen porrastamisen muodossa. Ruuhkaisiin vuoroihin esitetään myös matkustajamäärien tarkastelua sekä matkustajien ohjaamista vähemmän kuormitetuille reiteille esimerkiksi reittioppaan reittiehdotuksiin vaikuttamalla sekä joukkoliikenneviranomaisen viestinnällä suositelluista koulumatkayhteyksistä koulujen kautta. Tarvittaessa vuoroja ja kalustoa on lisättävä riittävän kuljetuskapasiteetin varmistamiseksi. Toimenpiteellä tavoitellaan joukkoliikenteen turvallisuuden lisäämistä erityisesti nuorimpien koululaisten osalta, jotka nykytilanteessa saattavat liikennevälineissä jäädä aikuisten ihmisten jalkoihin kuormittuneilla vuoroilla.

Turvallisuudentunnetta lisäävänä tekijänä esitetään myös valvonnan ja vartioinnin lisäämistä erityisesti kulkuvälineissä, joissa kuljettaja ei ole matkan aikana helposti tavoitettavissa (metro, raitiovaunu, lähijuna). Toimenpiteellä tavoitellaan kulkuneuvojen rauhoittamista, sillä liikkumiskyselyssä esitettiin huoli suurempien teini-ikäisten nuorisoryhmien pelottavuudesta nuoremmille koululaisille.

Työnantajana Helsingin Suomalaiselle Yhteiskoululle esitetään otettavaksi käyttöön työsuhdematkalippu. Työsuhdematkalippu tekee työntekijöille joukkoliikenteen käytöstä houkuttelevampaa ja kustannusten valossa kannustaa jättämään auton kotiin tai peräti luopumaan kokonaan autosta.

### **8.1.3 Jalankulku**

Jalankulun tärkeimpinä kehityskohteina pidetään erillisten jalankulkuväylien rakentamista ja talvikunnossapitoa Eliel Saarisen tien suunnasta saapuessa sekä autoliikenteen ja jalankulkijoiden reittien erottamista Isonnevantien suunnasta saapuessa. Suunnitelma on kuvattu tarkemmin uudessa liikenteenohjaussuunnitelmassa kuvassa 33.

Yhteiskouluntieltä esitetään rakennettavaksi esteetön ja talvikunnossapidetty jalankulkuväylä autojen kääntöpaikalta koulun asfaltoidulle piha-alueelle. Kääntöpaikan aidan aukkoa esitetään suurennettavaksi esteettömyysvaatimusten täyttämiseksi. (sujuva.info, n.d.) Toimenpiteellä tavoitellaan turvallista ja virallista kulkureittiä pikaraitiotie 15:n varrelta Helsingin Suomalaiselle Yhteiskoululle ja kaatumisonnettomuuksien vähentymistä.

Isonnevantien suunnasta esitetään eteläisen sisäänajoväylän muuttamista jalankulkualueeksi, jolloin autot eivät enää jakaisi samaa tilaa suurten jalankulkumassojen kanssa Vihdintien suunnasta saapuessa. Lisäksi Isonnevantien Talontien risteyksen suojatielle esitetään korotusta sekä huomioloppia suojatien havaittavuuden parantamiseksi.

Isonnevantietä pohjoisesta saapuville jalankulkijoille esitetään talvikunnossapidon aloittamista Isonnevantieltä itäiselle paikoitusalueelle johtavalla hiekkatiellä, mikä mahdollistaisi jalankulun turvallisesti omalla alueellaan myös Isonnevantietä pohjoisesta koululle saapuessa.

### **8.1.4 Pyöräily**

Pyöräilyn osalta esitetään pyöräpaikkojen määrän mitoittamista Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiseksi, mikä tarkoittaa yhtä runkolukittavaa pyöräpaikkaa 2–3 oppilasta kohden sekä yhtä pyöräpaikkaa kolmea henkilökuntaan kuuluvaa kohden erillisessä lukitussa tilassa. Oppilaiden

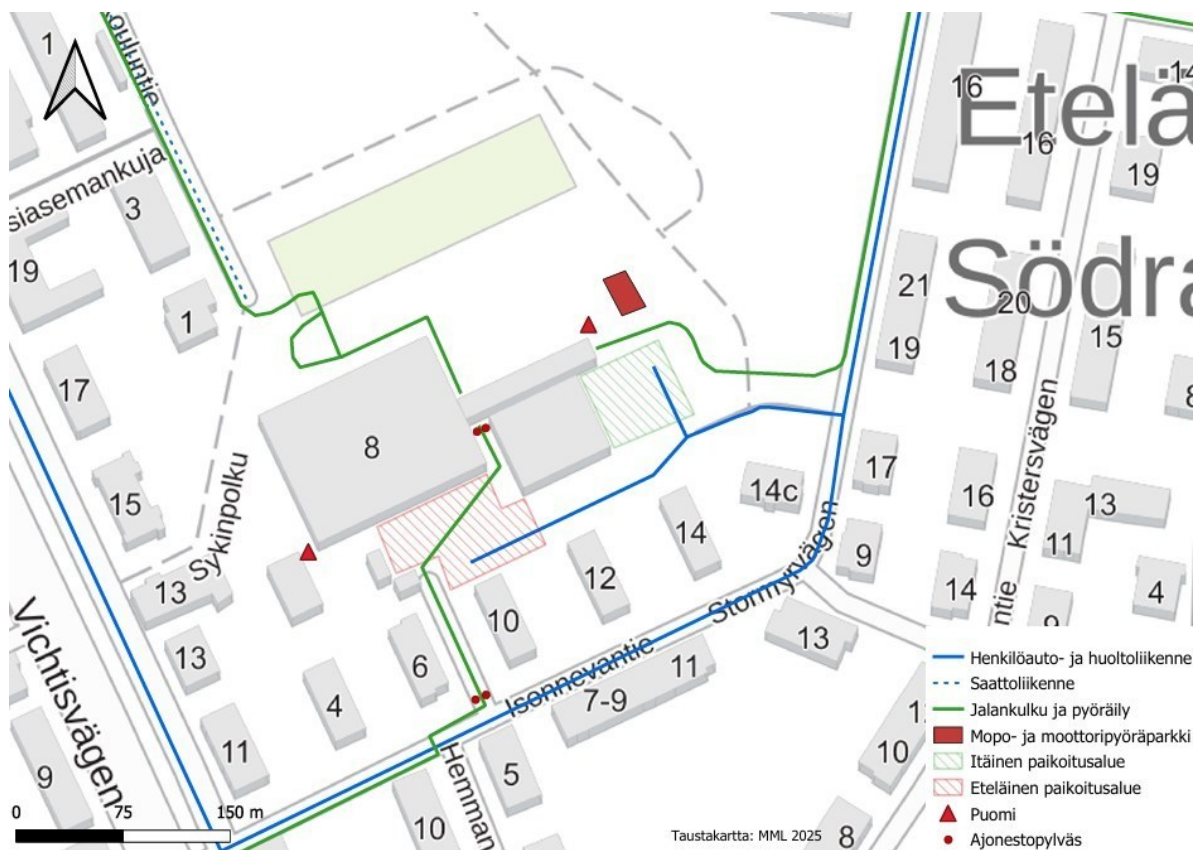
ja opiskelijoiden pyöräpaikoista osan tulisi olla katettuja. (Helsingin kaupunki, n.d.-b) Muutoksen tarve on suunnitteluohjeen lisäksi tunnistettavissa myös koululaisille sekä henkilökunnalle suunnatun kyselyn vastauksista.

Pyöräilyä Yhteiskouluntien suunnasta esitetään mahdollistettavaksi virallisen jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen yhteydessä, jonka leveydessä olisi huomioitava myös turvallisen pyöräilyn mahdollisuus.

## 8.2 Uusi liikennesuunnitelma

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun uusi liikennesuunnitelma (kuva 33) on laadittu edellä havaittujen kehityskohteiden perusteella. Suunnitelma on suuntaa antava, jos siinä esitetyt toimenpiteet on mahdollista toteuttaa yksi kerrallaan resurssien ja mahdollisuuksien salliessa.

Kuva 33. Uusi liikenteenohjaussuunnitelma.



## 9 Muutosten toteutusmahdollisuudet

Liikkumisselvityksessä havaittujen kehityskohtien toteuttamisen mahdollisuuksista on haastateltu koulualueen infrastruktuurin osalta Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun vararehtori Jukka Niirasta. Joukkoliikenteessä havaituista kehityskohteista on haastateltu sähköpostitse HSL:n joukkoliikennesuunnittelija Mari Linnaa. Työsuhdematkalipun toteuttamisesta ja sen vaikutuksista liikkumiseen on haastateltu sähköpostitse HSL:n asiakasvastaava Suvi Lahtea sekä growth hacker Mirva Ilmoniemeä.

### 9.1 Koulualueen infrastruktuuri

Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun osalta edellisissä kappaleissa esitetyt toimenpiteet ovat resurssien osalta mahdollisia toteuttaa. Ensimmäisenä toimenpidelistalle nousevat paikoitusalueiden sekä koulun piha-alueen turvallisuuden parantaminen autoliikennettä rajoittamalla ja ohjaamalla.

Paikoitusalueen uusissa liikennejärjestelyissä on huomioitava raskaan liikenteen kääntömahdollisuus sekä raskaiden postilähetysten tuonti virka-aikoina, jolloin koululla on henkilökuntaa ottamassa lähetyksiä vastaan. Ennen liikennejärjestelyiden rakentamista on kuultava Helsingin pelastuslaitosta ajoesteiden vaikutuksesta pelastusreitteihin ja niiden toimintaan.

Opinnäytetyön pohjalta Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun edustajat pyrkivät avaamaan keskustelun Helsingin kaupungin kanssa Yhteiskouluntien kääntöpaikan laajentamisesta linja-autoille sopivaksi. Tämä mahdollistaa tilausliikenteen linja-autojen ohjaamisen pois koulun paikoitusalueelta. Linja-autojen ohjaaminen Yhteiskouluntien kääntöpaikalle edellyttää myös esteettömän kulkuyhteyden rakentamista kääntöpaikalle koulun piha-alueelta. Keskustelua pyritään käymään myös turvallisempien suojatiejärjestelyjen rakentamisesta Isonnevantielle kasvaneiden liikennemäärien vuoksi. (Henkilökohtainen tiedonanto, 3.2.2025)

### 9.2 Joukkoliikenne

Helsingissä, kuten muissakin HSL-alueen jäsenkunnissa koulumatkayhteyksien toimivuus varmistetaan osana reitti- ja aikataulusuunnittelua. Helsingissä joukkoliikennetarjontaa on paljon, vuorovälit tiheät ja linjasto kattava, minkä vuoksi erillisiä koululaislinjoja tai erillistä aikataulusovitusta ei juurikaan tehdä. Tämä on myös perusteena sille, ettei koulujen aloitusaikojen porrastamiselle nähdä Helsingissä tarvetta. Vaihdolliset yhteydet ovat tiheiden vuorovälien ansiosta sujuvia. Poikkeustapauksissa, kuten koulun

joutuessa väistötiloihin liikennettä voidaan kohdennetusti lisätä palvelemaan oppilaiden siirtymistä koulun alkuperäisestä sijainnista väistötiloihin.

Muissa HSL:n jäsenkunnissa koulumatkat huomioidaan voimakkaammin aikataulusuunnittelussa joukkoliikenteen vuorotarjonnan ollessa Helsinkiä harvempaa. Muissa jäsenkunnissa esimerkiksi bussiliikenteen linjoille on luotu erillisiä koulumatkayhteyksiä palvelevia variantteja. Muun muassa Pohjois-Espoossa liikennöi myös erillisiä koululaislinjoja, joiden reitit on suunniteltu alueen kouluja ja oppilaiden koulumatkat tarpeita ajatellen. Harvemmin asutuilla alueilla, joilla tarjontaa on vähemmän, koulumatkayhteydet määrittävät hyvin monen linjan aikataulusuunnittelua ohittaen linjojen tahdistukset esimerkiksi vaihtoyhteyksissä muihin liikennevälineisiin. Harvemmin asutuilla alueilla koulujen aloitusaikojen porrastamiselle saattaa olla enemmän tarvetta Helsinkiä harvemman vuorotiheyden vuoksi, ja osalla alueista HSL onkin käynyt asiasta keskustelua koulujen rehtoreiden kanssa.

HSL käy kuntien koulutoimien kanssa vuoropuhelua, jossa se saa tarvitsemaansa tietoa muun muassa oppilaiden matkatarpeista reittisuunnittelun tueksi. Vuoropuhelua käydään enimmäkseen Helsinkiä matalamman joukkoliikenteen palvelutason kuntien kanssa, mutta Helsingissäkin vuoropuhelu suoraan koulujen kanssa korostuu esimerkiksi edellä mainituissa väistökouluilanteissa. Tällöin liikkuminen muuttuu väliaikaisesti olennaisesti normaalitilaan verrattuna, ja joukkoliikenteen on tärkeää mahdollistaa oppilaiden muuttunut liikkumistarve. Vuoropuhelua koulujen kanssa käydään myös esimerkiksi koulujen järjestäessä erilaisia retkiä, joissa on suunniteltu käytettävän joukkoliikennettä siirtymisiin. Tällöin HSL pystyy tarvittaessa varaamaan riittävän kuljetuskapasiteetin siirtymisiin.

Turvallisuudentunteen parantamiseen HSL:llä on jatkuvasti käytössään järjestyksenvalvoja. Linja-autoissa kuljettaja voi tarvittaessa järjestyksenvalvojat paikalle, kun taas muissa joukkoliikennevälineissä matkustaja voi itse ilmoittaa järjestyshäiriöistä ja tarpeesta järjestyksenvalvontaan HSL:n turvavalvomon kautta. Turvavalvomon puhelinnumero löytyy joukkoliikennevälineiden sisältä. Henkeen ja terveyteen liittyvissä asioissa voi aina soittaa hätänumeroon. (Henkilökohtainen tiedonanto, 31.1.2025)

### **9.3 Työsuhdematkalippu**

Työsuhdematkalippu on työnantajan työntekijöilleen hankkima henkilökohtainen matkalippu kodin ja työpaikan välisille matkoille. Lippua on kuitenkin mahdollista käyttää myös vapaa-ajan matkoihin lipun voimassaoloalueella, ja se on työntekijälle verovapaata tuloa aina 3400 euroon asti vuodessa. Edun tullessa palkan päälle se on työntekijälle täysin veroton.

Työnantajan näkökulmasta työsuhdematkalippu voidaan hankkia useammalla eri tavalla. Työnantaja voi esimerkiksi hankkia matkalipun itse tai sopia palveluntarjoajan kanssa lipun laskuttamisesta kokonaan tai osaksi työnantajalta. Etu katsotaan saaduksi, kun työntekijä saa matkalipun. Toinen vaihtoehto on, että työnantaja antaa työntekijälle digitaalisen työmatkasetelin tai -kortin tai lataa työsuhdematkalipun käyttöoikeutta mobiilisovellukseen työntekijän käyttäjätilille. Tällöin työntekijä hankkii matkalipun itse, ja etu katsotaan saaduksi työntekijän ostaessa matkalipun. Edun tullessa työntekijän palkan päälle työnantaja voi vähentää työsuhdematkalipusta syntyvät kulut verotuksessaan. Työsuhdematkalippu on myös mahdollista sisällyttää osaksi työntekijän palkkaa, jolloin siitä tulee veronalaista tuloa, eikä työnantajakaan pysty vähentämään syntyneitä kuluja verotuksessaan.

Työsuhdematkalipun vaikutusta päivittäiseen liikkumiseen on tutkittu HSL:n toimesta.

Työsuhdematkalipun käyttäjäkyselyyn vastasi 389 henkilöä 12 eri yrityksestä. Kyselyn tulosten perusteella ennen työsuhdematkalipun käyttöönottoa joukkoliikennettä käytti työmatkoihinsa 61 % vastaajista ja autoa 11 %. Työsuhdematkalipun käyttöönoton jälkeen joukkoliikenteen suosio kasvoi, ja nykyisellään 72 % vastaajista käyttää työmatkoihinsa joukkoliikennettä ja ainoastaan 6 % autoilee. (Henkilökohtainen tiedonanto, 24.1.2025)

## 10 Johtopäätökset

Koulussa suoritettun liikkumiskyselyn perusteella merkittävä osa oppilaista, opiskelijoista sekä henkilökunnasta kulkee nykyhetkelläkin kestäville kulkutavoilla. Kuitenkin osa liikkumisesta tapahtuu edelleen henkilöautoilla, vaikka lähes kaikilla olisi mahdollisuus kulkea koulumatkat kestävästi.

Henkilöautolla kulkemiseen vaikuttaa pääsääntöisesti kulkumuodon helppous sekä nykyisellään ilmainen paikoitusmahdollisuus koulun paikoitusalueella kaikille, joille paikkoja määrällisesti riittää. Autoilun vähentämiseksi on opinnäytetyössä esitetty toimenpiteitä kestävien kulkumuotojen tukemiseksi ja autoilun edellytysten rajoittamiseksi.

Osana opinnäytetyötä kartoitettiin kohteita, joissa olisi liikenneturvallisuuden näkökulmasta parannettavaa koulun ympäristössä. Lopputuloksena oli useiden kohteiden lista, joihin esitetään parannuksia voimassa olevien suunnitteluohjeiden ja sääntöjen perusteella. Havaittujen kehityskohteiden korjaaminen edistää kestävien kulkutapojen käyttöä osana koulumatkaliikennettä sekä parantaa liikenneturvallisuutta.

Kestävien kulkutapojen lisäämiseksi on parannustoimenpiteissä esitetty lista kestäviä kulkutapoja tukevista toimenpiteistä, kuten infrastruktuurin parantamisesta sekä työsuhdematkalipun käyttöönotosta. Edellä mainittujen toimenpiteiden toteuttamisesta on keskusteltu asioista päättävien henkilöiden kanssa todeten osaan esitetyistä kohteista olevan korjausedellytykset nopeallakin aikataululla osan kehityskohteista jäädessä usean eri sidosryhmän kanssa keskusteltavaksi.

Tilaaajan näkökulmasta työtä pystyy hyödyntämään koulun alueen ja -ympäristön liikenneturvallisuuden parantamisessa niin lyhyellä kuin pitkälläkin tähtäimellä. Osan töistä koulu pystyy toteuttamaan itsenäisesti, kun taas osaan vaaditaan eri sidosryhmien osallistumista. Työn ansiosta tilaaja on saanut kyselytutkimustietoa koulurakennuksessa opiskelevien ja työskentelevien kulkutapaosuuksista. Tilaaja pystyy jatkossa hyödyntämään kulkutapaosuustietoa esimerkiksi tulevien hankkeiden suunnittelussa ja niiden toteutuksen priorisoinnissa sekä sidosryhmäyhteistyössä. (Henkilökohtainen tiedonanto, 7.4.2025)

## Lähdeluettelo

- Hallikainen, F. (2021). *Helsingin seudun lasten ja nuorten liikkumistavat arkipäivän matkoilla*. Diplomityö, Aalto-yliopisto. <https://aaltodoc.aalto.fi/server/api/core/bitstreams/cfd64658-2b3b-4c65-9a3f-3cce60c87b6c/content>
- Helsingin kaupunki ja Ramboll Finland Oy. (2022). *Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022-2026*. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-03-22.pdf>
- Helsingin kaupunki. (n.d. -a). *Helsingin karttapalvelu*. <https://kartta.hel.fi/>
- Helsingin kaupunki. (n.d. -b). *Pyöräpysäköintitarpeen määrittely*. <https://pyoraliikenne.hel.fi/pyorapysakointi/pyorapysakointitarpeen-maarittely/>
- Kokko, S.; & Martin, L. (2021). *Nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa*. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/wp-content/uploads/2021/05/Nuorten-liikuntakayttaytyminen-Suomessa-LIITU-tutkimuksen-tuloksia-2020.pdf>
- Kokko, S.; & Martin, L. (2023). *Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa*. Opetus- ja kulttuuriministeriö. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/wp-content/uploads/2023/03/Lasten-ja-nuorten-liikuntakayttaytyminen-Suomessa-2022-2.pdf>
- Liikenneturva. (n.d.). *Lasten henkilövahingot tieliikenteessä*. <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/lasten-henkilovahingot-tieliikenteessa/#6ea790b3>
- Motiva Oy. (2018). *Pysäköinti työpaikalla*. [https://www.motiva.fi/files/15089/Pysakointi\\_tyopaikalla\\_Tyopaikan\\_pysakointikaytannot.pdf](https://www.motiva.fi/files/15089/Pysakointi_tyopaikalla_Tyopaikan_pysakointikaytannot.pdf)
- Opetus- ja kulttuuriministeriö. (2021). *Nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa*. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/wp-content/uploads/2021/05/Nuorten-liikuntakayttaytyminen-Suomessa-LIITU-tutkimuksen-tuloksia-2020.pdf>
- Poliisi. (n.d.). *Tieliikenneonnettomuustilasto 2019 - 2023*. <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onnettomuustilasto/poliisi/>
- sujuva.info. (n.d.). *Kulkuväylät ulkotilassa*. [https://www.sujuva.info/kulkuvaylat\\_ulkotilassa/](https://www.sujuva.info/kulkuvaylat_ulkotilassa/)
- Tiehallinto. (2008). *Uudenmaan tiepiirin koulujen liikenneturvallisuusselvitys*. Helsinki. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/138223/3327tie.pdf>
- Tilastokeskus. (19.12.2024). *Tieliikenneonnettomuustilasto*. <https://stat.fi/julkaisu/clm0jqdin41fl0autmzs4a3jv>
- Traficom. (n.d.). *Toimitetut ajokortit koontiluokittain vuosina 2014-2025*. [https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_Ajokortit/020\\_ajok\\_tau\\_102.px/table/tableViewLayout2/?loadedQueryId=5af97701-1499-43da-9ce9-551b8f3eebff](https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/020_ajok_tau_102.px/table/tableViewLayout2/?loadedQueryId=5af97701-1499-43da-9ce9-551b8f3eebff)
- Valtioneuvosto. (21.08.1998). *Perusopetuslaki 628/1998*. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980628>

Valtioneuvosto. (30.12.2020). *Oppivelvollisuuslaki 1214/2020*.

<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2020/20201214>

Valtioneuvosto. (2021). *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021 - 2032*. Helsinki.

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163389/VN\\_2021\\_75.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163389/VN_2021_75.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

## Tietosuojailmoitus: Kestävä kehitys ja vastuullisuus ammattikorkeakouluopinnoissa

14.10.2024

### 1. Henkilötietojen käsittelyn tarkoitus

Tämän tietosuojailmoituksen tarkoituksena on antaa EU:n yleisen tietosuoja-asetukset edellyttämät tiedot Timo Varshukovin opinnäytetyön tutkimuksessa käsiteltävistä henkilötiedoista, mistä henkilötiedot ovat peräisin ja miten niitä käytetään tutkimuksessa.

Opinnäytetyön tutkimuksen aiheena on Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun oppilaiden, opiskelijoiden sekä henkilöstön koulu- ja työmatkaliikkumisen kulkutapaosuuksien selvittäminen sekä kestävä liikenteen kulkutapaosuuden lisääminen saatujen tulosten pohjalta. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun toiminnan kehittämisessä.

Tutkimuksessa kerätään kyselytutkimusaineisto Webropol-kyselyllä. Tutkimusaineisto tuhoetaan vuosi opinnäytetyön julkaisemisen jälkeen. Opinnäytetyötä ohjaa Anne-Maria Pesonen (<https://www.hamk.fi/yhteys/anne-maria-pesonen/>).

Tutkimuksen kesto: 19.9.2024–31.1.2025

Kyseessä on kertatutkimus.

### 2. Yhteyshenkilö tutkimusta koskevissa asioissa

Timo Varshukov

Sähköpostiosoite: [timo21013@student.hamk.fi](mailto:timo21013@student.hamk.fi)

### 3. Tutkimuksen suorittajat

Timo Varshukov

### 4. Käsittelyn oikeusperuste

Henkilötietojen käsittelyperusteena on suostumus.

### 5. Henkilötietosisältö ja säilytysajat

Tutkimuksessa kerätään seuraavat tiedot:

- Vastaaajan rooli (oppilas, opiskelija, henkilökunta)
- Vastaaajan luokka-aste / vuosikurssi
- Vastaaajan koulu- / työmatkan kulkumuoto sekä matkan pituus
- Matkan turvallisuudentunteen kokeminen ja siihen liittyvät parannusehdotukset
- Vastaaajan kokemukset ja näkemykset (kyselyn avovastaukset)

Tutkimuksessa ei lähtökohtaisesti kerätä arkaluonteisia henkilötietoja. Tutkimuksessa ei kerätä suoria eikä vahvoja epäsuoria yksittäisiä henkilötietoja, eikä niitä yhdistetä muihin tietoihin muista lähteistä. Kyselyn avovastaukset voivat kuitenkin sisältää henkilötietoja, joiden kautta henkilöt saattavat olla tunnistettavissa. Aineistonkeruun jälkeen aineistoista poistetaan mahdolliset suorat ja vahvat epäsuorat tunnisteet, esimerkiksi viittaukset henkilöiden nimiin.

Opinnäytetyön tekijä säilyttää tutkimusaineiston vuoden ajan opinnäytetyön hyväksymispäivästä, jotta opinnäytetyön tulokset voidaan tarvittaessa varmistaa, ja hävittää tämän jälkeen aineiston.

### 6. Rekisteröidyt

Rekisteröityinä ovat:

- Tutkimukseen osallistuvat Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun oppilaat, opiskelijat sekä henkilökunta.

### **7. Rekisterin tietolähteet**

Henkilötiedot saadaan opinnäytetyön tutkimukseen osallistuvilta opiskelijoilta.

### **8. Henkilötietojen vastaanottajat**

Henkilötietoja ei luovuteta ulkopuolisille. Henkilötietojen vastaanottajia ovat:

- Kyselyaineiston keräämisen palvelun toteuttaa Webropol Oy.
- Aineiston tallennuspaikkana on HAMK Oy:n verkkolevy.

### **9. Rekisterin suojauksen periaatteet**

Henkilötietoihin sovelletaan seuraavia suojatoimia:

- A) Manuaaliset aineistot: Tutkimuksessa ei ole manuaalisia aineistoja.
- B) Sähköiset aineistot: Kyselyaineiston tiedot kerätään Webropolilla. Sähköisen aineiston keräämisen palveluihin tutkimuksen tekijällä on henkilökohtaiset käyttäjätunnukset. Muu mahdollisesti tarvittava käsittely tehdään HAMKin tietojen luokitteluohjeen mukaisilla välineillä. Kerätty aineisto anonymisoidaan ennen analysointia, mikäli mahdollista. Muussa tapauksessa tutkittaviin viittaavat suorat ja vahvat epäsuorat henkilötiedot poistetaan.

### **10. Rekisterinpitäjä**

Timo Varshukov

Sähköpostiosoite: [timo21013@student.hamk.fi](mailto:timo21013@student.hamk.fi)

### **11. Automaattinen päätöksenteko**

Rekisterissä ei tehdä automaattista päätöksentekoa.

### **12. Tietojen siirto EU:n tai ETA:n ulkopuolelle**

Tietoja ei siirretä EU:n tai ETA:n ulkopuolelle.

### **13. Rekisteröidyn oikeudet ja niiden rajoittaminen**

EU:n yleinen tietosuoja-asetus (2016/679) antaa rekisteröidylle seuraavat oikeudet:

#### **-Oikeus peruuttaa suostumus**

Rekisteröidyllä on milloin tahansa oikeus peruuttaa suostumuksensa. Suostumuksen peruuttaminen ei vaikuta ennen suostumuksen peruuttamista suoritetun käsittelyn lainmukaisuuteen. (Artikla 7.)

#### **-Oikeus saada pääsy tietoihinsa**

Rekisteröidyllä on oikeus saada rekisterinpitäjältä vahvistus siitä, käsitellään häntä koskevia henkilö-tietoja. Rekisteröidyllä on oikeus saada pääsy tietoihinsa. Tarkastusoikeudesta voidaan periä maksu tai siitä voidaan kieltäytyä, jos pyynnöt ovat ilmeisen perusteettomia tai kohtuuttomia, erityisesti jos niitä esitetään toistuvasti. (Artikla 12 ja artikla 15.)

**-Oikeus tietojen oikaisemiseen**

Rekisteröidyllä on oikeus vaatia rekisterissä olevan virheellisen tiedon oikaisemista (artikla 16). Korjaamispyyntö tehdään kirjallisesti. Joissain tietojärjestelmissä henkilö pystyy myös itse korjaamaan omat tietonsa.

**-Oikeus tietojen poistamiseen**

Rekisteröidyllä on oikeus vaatia henkilötietojensa poistamista, jos yksi seuraavista toteutuu (artikla 17):

- Henkilötietoja ei enää tarvita niihin tarkoituksiin, joita varten ne kerättiin tai joita varten niitä muutoin käsiteltiin
- Rekisteröity peruuttaa suostumuksen, eikä käsittelyyn ole muuta laillista perustetta
- Rekisteröity vastustaa käsittelyä eikä käsittelyyn ole olemassa perusteltua syytä (artikla 21)
- Henkilötietoja on käsitelty lainvastaisesti
- Henkilötiedot on poistettava unionin oikeuteen tai jäsenvaltion lainsäädäntöön perustuvan rekisterinpitäjään sovellettavan lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi;

Rekisteröidyllä kuitenkin ei ole oikeutta tietojen poistamiseen tutkimuksissa, mikäli tietojen poistaminen todennäköisesti estää kyseisen käsittelyn tai vaikeuttaa sitä suuresti.

**-Oikeus käsittelyn rajoittamiseen**

Rekisteröidyllä on oikeus käsittelyn rajoittamiseen, jos yksi seuraavista toteutuu (artikla 18):

- Rekisteröity kiistää henkilötietojen paikkansapitävyyden, jolloin käsittelyä rajoitetaan ajaksi, jonka kuluessa rekisterinpitäjä voi varmistaa niiden paikkansapitävyyden
- Käsittely on lainvastaista ja rekisteröity vastustaa henkilötietojen poistamista ja vaatii sen sijaan niiden käytön rajoittamista
- Rekisterinpitäjä ei enää tarvitse kyseisiä henkilötietoja käsittelyn tarkoituksiin, mutta rekisteröity tarvitsee niitä oikeudellisen vaateen laatimiseksi, esittämiseksi tai puolustamiseksi
- Rekisteröity on vastustanut henkilötietojen käsittelyä artikla 21 kohdan nojalla odottaessa sen todentamista, syrjäyttävätkö rekisterinpitäjän oikeudet perusteet rekisteröidyn perusteet.

**-Oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen**

Rekisteröidyllä on oikeus saada koneluettavassa muodossa häntä koskevat henkilötiedot, jotka hän on rekisterinpitäjälle toimittanut, mikäli käsittely perustuu suostumukseen ja käsittely tapahtuu automaattisesti. (Artikla 20.)

**-Pyyntö näiden oikeuksien käyttämiseen osoitetaan:**

Timo Varshukov

Sähköpostiosoite: [timo21013@student.hamk.fi](mailto:timo21013@student.hamk.fi)

**-Oikeus tehdä valitus**

Rekisteröidyllä on oikeus tehdä valitus tietosuojavaltuutetun toimistolle. Lisätietoja <https://tietosuojafi/>.

Tutkimuskysymykset:

Valitse koulutusasteesi.

Valitse luokka-asteesi.

Valitse vuosikurssisi.

Kuinka pitkä koulumatkasi on? Voit käyttää esimerkiksi Google Mapsin reittityökalua mittaamiseen, mikäli et ole varma.

Kuinka kauan koulumatkasi kestää yhteen suuntaan?

Miten pääasiallisesti kuljet koulumatkasi?

Miten liikut koulumatkasi?

Mitkä tekijät saavat sinut pyörilemään koulumatkasi? Mitä voisi parantaa?

Mitkä tekijät saavat sinut valitsemaan auton koulumatkoihisi? Pystyisitkö kulkemaan matkasi jollain muulla kulkumuodolla?

Mitkä tekijät saavat sinut valitsemaan joukkoliikenteen käyttämisen koulumatkoihisi? Mitä voisi parantaa?

Mitkä tekijät saavat sinut kävelemään koulumatkasi? Mitä voisi parantaa?

Koetko koulumatkasi turvalliseksi?

Miten koulumatkasi turvallisuutta voisi mielestäsi parantaa?

# Opinnäytetyön aineistohallintasuunnitelma

**Opinnäytetyön nimi: Kestävän liikenteen kulkutapaosuuden lisääminen koulumatkaliikenteessä**

**Opinnäytetyön tekijä: Timo Varshukov**

## 1 Opinnäytetyön aineiston kuvaus

Opinnäytetyön materiaalin pohjana toimii Webropol-palvelussa toteutettu kyselytutkimus, jonka tarkoituksena on selvittää Helsingin Suomalaisen Yhteiskoulun oppilaiden, opiskelijoiden sekä henkilökunnan koulu- ja työmatkaliikkumista. Kysely toteutetaan anonyymisti Webropol-palvelun kautta, ja siinä kerätään oppilaiden ja opiskelijoiden osalta ainoastaan luokka-aste tai vuosikurssi sekä koulumatkan pituus ja kulkutapa. Henkilökunnan osalta kyselyssä kerätään ainoastaan työmatkan pituus ja kulkutapa.

## 2 Aineiston tallennus ja säilytys

Kyselytutkimuksen aineisto siirretään kyselyajan päätyttyä Webropol-sivustolta HAMK:n pilvipalveluun, johon on pääsy ainoastaan opinnäytetyön tekijällä. Opinnäytetyön tekijän lisäksi aineistoa käsittelee mahdollisesti myös opinnäytetyön ohjaaja. Aineistosta tallennetaan erilliseen kansioon varmuuskopiot tekijän salasanasuojatulle tietokoneelle, joita säilytetään erillään analysoitavista tiedostoista. Varmuuskopioista pystyy varmentamaan opinnäytetyön tulokset 12 kuukauden ajan opinnäytetyön valmistumisesta, jonka jälkeen tiedostot tuhoetaan.

## 3 Henkilötietojen ja arkaluonteisten tietojen käsittely

Opinnäytetyön kyselytutkimuksessa ei kerätä henkilötietoja.

## 4 Aineiston omistajuus

Opinnäytetyön aineiston ja tulokset omistaa opinnäytetyön tekijä.

## **5 Aineiston jatkokäyttö työn valmistumisen jälkeen**

Opinnäytetyön tutkimusaineistoa ei jatkokäytetä. Opinnäytetyön tekijä säilyttää aineiston tietoturvalisesti vuoden ajan opinnäytetyön hyväksymispäivästä, jotta opinnäytetyön tulokset voidaan tarvittaessa varmistaa ja hävittää tämän jälkeen aineiston tietoturvalisesti.