Lägesbild för en smart aktiv skolväg

Version 1.2: Uppdateringar som gjorts efter infomötet finns med, kartlänkarna har korrigerats
19.5.2026

VAASA.

Innehåll

Vad är lägesbild för en smart aktiv skolväg? ... 3

Grunder för bedömning och prioritering av investeringar inom gång- och cykeltrafiken ... 4

Skolornas potential för smarta aktiva skolresor ... 5

Skolrutter ... 6

Användningsfall och exempel för informationsbaserat ledarskap ... 10

Observationer om trafiken för att lämna och hämta, säkerheten och cykelparkering ... 14

Läget för att lämna och hämta och cykelparkering ... 15

Riskställen för skolrutterna ... 17

Kombination med säkerhetsgenomgången 2025 ... 17

Skolspecifika situationskort ... 18

Avslutningsvis ... 19

Bilagor ... 19

1 Omfattande tabeller ... 19

2 Ruttkartor ... 19

3 Skolspecifika kort ... 19

Vasas projekt Lägesbild för smart aktiv skolväg

Genomfördes: 12/2025 - 4/2026
Beställare: Vasa stad, Kommuntekniken
Beställarens projektchef: Samuli Huusko
Genomförare: Matti Pesu, Making Sense
Styrgrupp: Samuli Huusko, Emma Widd, Jarmo Peltomaki, Johanna Olsson, Jyri Mursula, Keijo Saarenmaa, Marianne West, Mika Ketonen, Seppo Kallio, Hanna-Mari Joutsen, Siri Gröndahl, Hanna Pekkala.

Vad är Lägesbild för en smart aktiv skolväg?

Det har stor betydelse hur eleverna tar sig till och från skolan. Att gå eller cykla under skolvägen ger många fördelar och hjälper eleverna att nå upp till motionsrekommendationerna.

Läs mera om fördelarna med smarta skolresor

Med tanke på en aktiv skolväg fördelar sig ansvaret för att främja gång- och cykeltrafik i stadsorganisationen på flera aktörer:

- Kommuntekniken utvecklar förhållandena för gång och cykling speciellt genom att trafiknäten och underhållet av dem förbättras,
- Hussektorn svarar för ärenden som gäller fastigheter och byggnader (ofta till exempel lösningar för cykelparkering)
- Bildningssektorns uppgift är att utveckla skolornas verksamhet och verksamhetsmodeller.

Lägesbilden för en smart aktiv skolväg är ett verktyg för informationsbaserat ledarskap för utvecklande av gång- och cykelförhållandena för eleverna inom stadens alla sektorer.

Lägesbilden sammanställer

- information som omfattar hela Vasa stad om längden på elevernas skolväg, antalet elever längs skolrutterna och farliga ställen och konstruktioner som stöder en ökning av gåendet och cyklingen,
- potentialen för en smart aktiv skolväg, som i framtiden fungerar som hjälp vid bedömningen och prioriteringen av olika investeringar och åtgärder,
- färdiga observationer och åtgärdsförslag för förbättrande av smidigheten och säkerheten vid resor till och från skolan som görs till fots eller med cykel.

Styrkan med lägesbilden ligger i information som möjliggör en noggrann och jämförbar granskning som omfattar hela staden. Med hjälp av den kan en jämförelse göras av den verkliga effekten av observerade förbättringar, anskaffningar och investeringar.

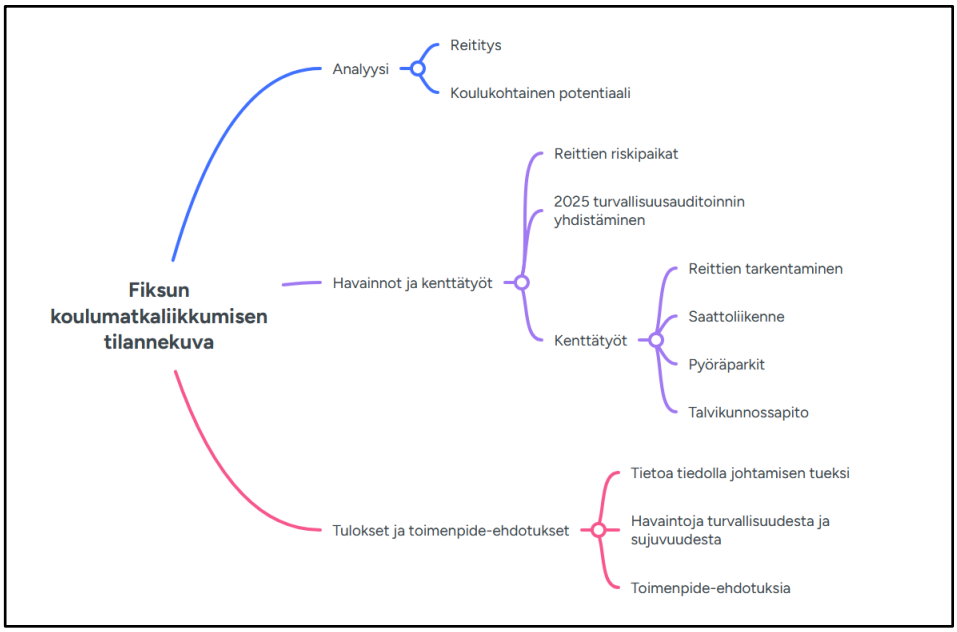


Bild: Innehållet i projektet Lägesbild för smarta aktiva skolresor

Grunder för bedömning och prioritering av investeringar inom gång- och cykeltrafik

Behovslistorna för utvecklande av en aktiv skolväg och trafikförhållandena kan vara långa. Det finns många objekt som ska utvecklas och förbättras och samtidigt är det eurobelopp som finns tillgängligt och personalresurserna begränsade. Potentialen och ruttgranskningen för en smart aktiv skolväg erbjuder ett sätt att gallra i och prioritera de här behoven och identifiera de åtgärder vilkas effekt är störst.

Exempel:

Skola	**Skolans potential**	**Placering av investeringen eller förbättringen**	**Slutsats**
Skola a	Lång skolväg i en utmanande trafikmiljö Av den här anledningen en låg potential för att öka andelen smart fysisk aktivitet.	Investeringen gäller inte en viktig skolrutt.	**Investeringens effekt liten.**
Skola b	Kort skolväg i en trygg trafikmiljö. Stor potential att öka andelen smart fysisk aktivitet.	Investeringen gäller en viktig skolrutt.	**Investeringens effekt stor.**

Skolornas potential för smarta aktiva skolresor

Potentialtabellen för smarta aktiva skolresor i Vasas skolor som producerats inom projektet är ett verktyg, med vars hjälp vi kan prioritera behov och bedöma vid vilka skolor det är möjligt att öka de smarta aktiva skolresorna. I följande tabell har en kortfattad beskrivning av skolornas potential presenterats. Du hittar en mer omfattande potentialtabell i bilaga 1 till den här rapporten.

Tabell: Potential för en smart aktiv skolväg i skolorna i Vasa, kortfattad tabell.

	Skolresornas längd och elevantal					Trafikmiljö	Potential	Potential verbalt
	Elever sammanlagt	<3 km		<5 km				
	antal	antal	%	antal	%			
Borgaregatans skola	464	122	26 %	227	49 %	Livlig	Medelstor	Skolresorna är i genomsnitt mycket långa och trafikmiljön livlig. Det finns emellertid få riskställen, dvs. inom en trygg aktiv skolväg är ~150-230 elever.
Gerby skola	305	288	94 %	304	100 %	Lugn	Mycket stor, superstar!	Skola med mycket stor potential! Korta skolresor och en lugn trafikmiljö.
Haga skola	138	83	60 %	98	71 %	Livlig	Medelstor	Liten skola med medellånga skolresor, på rutterna några riskställen.
Hietalahden koulu	193	160	83 %	178	92 %	Livlig	Stor	Skola med stor potential. 160 elever inom en smart aktiv skolväg, på rutterna finns bara ett riskställe.
Huutoniemen koulu	336	319	95 %	335	100 %	Lugn	Mycket stor, superstar!	Skola med mycket stor potential! Många elever med kort väg och en lugn trafikmiljö.
Isolahden koulu	338	270	80 %	302	89 %	Lugn	Stor	Skola med stor potential. Många elever med måttligt långa resor i en lugn trafikmiljö.
Keskuskoulu	356	161	45 %	260	73 %	Utmanande	Liten	Långa skolresor i en utmanande trafikmiljö.
Länsimetsän koulu	319	271	85 %	294	92 %	Livlig	Stor	Skola med stor potential. Trafikmiljön livlig, men bara ett betydande riskställe på skolrutten.
Merenkurkun koulu	407	150	37 %	295	72 %	Utmanande	Liten	Långa skolresor i en utmanande trafikmiljö.
Merikaarron koulu	92	67	73 %	86	93 %	Livlig	Medelstor	Medellånga skolresor i en livlig trafikmiljö. Cykelvägar på de mest betydande rutterna.
Nummen koulu	238	220	92 %	231	97 %	Lugn	Mycket stor, superstar!	Skola med mycket stor potential! Många elever med kort väg i en lugn trafikmiljö.
Onkilahden yhtenäiskoulu	771	459	59 %	651	84 %	Utmanande	Medelstor	Långa skolresor i en utmanande trafikmiljö.
Savilahden yhtenäiskoulu	278	106	38 %	166	60 %	Livlig	Medelstor	Långa skolresor i en livlig trafikmiljö.
Sundom skola	178	152	85 %	174	98 %	Lugn	Stor	Skola med stor potential. Största delen av skolans elever har kort väg i en trafikmiljö på landsbygden, där det finns ett bra cykelnätverk.
Suvilahden koulu	310	182	59 %	253	82 %	Utmanande	Medelstor	Långa skolresor, men ett stort elevantal i en utmanande trafikmiljö, skolans närområde lugnt.
Tervajoen koulu	52	36	69 %	48	92 %	Livlig	Medelstor	En liten skola och livlig trafikmiljö, cykelvägar för de mest betydande skolrutterna
Vaasan lyseon lukio	874	150	17 %	455	52 %	Utmanande	Liten	Långa skolresor i en utmanande trafikmiljö.
Variskan yhtenäiskoulu	646	463	72 %	602	93 %	Livlig	Stor	Stor skola med ett stort antal elever inom en smart aktiv skolväg även om skolresorna i genomsnitt är långa. Trafikmiljön är ställvis utmanande, men mest lugn. Riskställena kan tydligt identifieras.
Vasa gymnasium	198	32	16 %	71	36 %	Utmanande	Liten	Långa skolresor i en utmanande trafikmiljö.
Vasa övningsskola	530	280	53 %	446	84 %	Utmanande	Medelstor	Långa skolresor i en utmanande trafikmiljö.
Vikinga skola	245	237	97 %	244	100 %	Lugn	Mycket stor, superstar!	Skola med mycket stor potential! I praktiken alla elever inom en smart aktiv skolväg och trafikmiljön lugn! Saker kan förbättras inom trafiken för att lämna och hämta.
Hela Vasa	7268	###	###	###	###			

Åtgärdsförslag för utnyttjande av potentialen för en smart aktiv skolväg
Potentialtabellen ska göras tillgänglig för stadens olika sektorer och avdelningar i lämpliga informationstjänster och spridas aktivt för kännedom till olika aktörer. Tabellerna erbjuder hjälp i olika beslutssituationer, om vilka exempel har sammanställts i kapitlet *Användningsfall och exempel för informationbaserat ledarskap.*

Skolor med stor potential: Största delen av eleverna har en realistisk möjlighet att ta sig till och från skolan till fots eller med cykel. Det här lönar det sig att eftersträva med omfattande åtgärder och uppmuntran. Servicenivån för hela ruttnätet, skolans närområde och cykelpakering (säkerhet + smidighet) är viktig!

Skolor med mindre potential: Säkerheten i närområdet när det gäller trafik för att lämna och hämta är en kritisk förbättring! Det förekommer mycket trafik för att lämna och hämta och på skolans närområde är alla elever fotgängare, som är utsatta för de risker som den trafiken orsakar.

Skolrutter

Vid sidan om potentialen för ökande av smarta aktiva skolresor är ett annat viktigt verktyg för ledningen skolrutternas placering och deras elevantal. Även om skolruttsnätet täcker en stor del av Vasas gatunätverk, avslöjar ruttgranskningen de viktigaste skolrutterna och möjliggör planering av åtgärder för elevrutterna. Rutter med över 200 elever kan klassificeras som huvudstråk för skolvägstrafik, de här har märkts ut på bilden nedan med orange färg.

Tekniskt genomförande av ruttvalet
Skolrutterna och deras elevantal räknades med ett automatiskt ruttval genom att rutten mellan varje elevs hem och skolan modellerades. De här elevvisa rutterna summerades så att de blev skolspecifika ruttnät som omfattar hela staden.

Ruttvalet baserade sig på OpenStreetmap-materialet och där användes följande antaganden/parametrar:

- Ruttvalet är bara riktgivande och motsvarar inte exakt det officiella ruttvalet, på vilket t.ex. bedömningen och planeringen av skolskjutsar baserar sig.
- Ruttvalet gjordes genom att cykling användes som färdsätt.
- Skolvägar på över 6 km lämnades bort från analyserna och ruttvalen.
- För de rutter som ritats in för ruttvalen och på kartorna lämnades 50 m från de inledande delarna bort för att det inte ska vara möjligt att dra slutsatser om en enskild elevs hem av ruttmaterialet.
- Ruttvalet gjordes till en punkt som beskriver skolans läge, vilken fanns vid skolbyggnaden eller skolans gårdsområde. Ruttvalet gjordes alltså inte noggrant fram till en punkt såsom skolans entré eller skolområdets port och vid ruttvalet beaktades inte situationer där skolan finns i flera olika byggnader. Rutterna i skolornas närområden och rutternas anslutning till skolans gård preciserades manuellt efter en fältgranskning.

- Speciellt på rutplaneområdet kan även en liten ändring i ruttvalsobjektet (t.ex. från skolbyggnadens mittpunkt till någon speciell ytterdörr eller skolgårdens port) flytta rutten till andra sidan av kvarteret, eftersom det kan finnas flera alternativa, nästan lika långa rutter. På förortsområdena och landsbygden är ruttvalets noggrannhet i allmänhet mycket god.
- Det är alltid möjligt att eleverna av någon orsak tar en längre rutt eller gör val under skolvägen som inte kan beaktas vid ett automatiskt ruttval.
- **I ruttvalet och de elevantal som märkts ut för rutterna finns alla elever med. I praktiken är det bara en del av eleverna som går eller cyklar till skolan. Antalet elever som går och cyklar, dvs. rutternas verkliga elevantal kan uppskattas genom att det elevantal som märkts ut för rutterna multipliceras med koefficienten 0,66**. Utifrån en enkät om färdsätten till skolorna, vilken genomfördes hösten 2024, är den sammanräknade andelen som går, cyklar eller använder sparkcykel som färdsätt 66 % (gående 19 %, cykling 45 %, elsparkcykel 2 %).
- För fyra skolors del (båda gymnasierna, Onkilahti och Övningsskolan) har i det elevmaterial som använts som utgångsmaterial inte preciserats olika verksamhetsställen/skolbyggnader som ligger långt från varandra och som eleverna har som mål för skolvägen. I de här fallen gick alla elevers rutt till ett och samma verksamhetsställe. Det här medförde för dessa skolor inexakthet i ruttvalet.

Ruttvalet skapade på förortsområdena och landsbygden en mycket noggrann och tillförlitlig uppskattning av de kortaste skolrutterna som eleverna använder. På centrums rutplaneområde kan det finnas flera nästan likvärdiga ruttalternativ och då kan de rutter som eleverna använder på många ställen gå på olika sidor av kvarteret. Naturligtvis kan också elevernas ruttval variera, t.ex. genvägar, gemensam skolväg med vänner eller andra faktorer som påverkar ruttvalet. Därför lönar det sig på centrumområdet att förhålla sig till ruttvalet som en riktgivande bästa uppskattning av skolruttens placering och ruttgranskningen kan generaliseras som en s.k. ruttkorridor, på vilken det elevantal som beskrivits för rutterna fördelar sig.

Exempel på de nätverk som producerats under projektet har presenterats i följande bild. Ruttnätverken har presenterats närmare i bilagorna 2 och 3. **Det egentliga ruttnätverksmaterialet kan du granska** i **karttjänsten**.

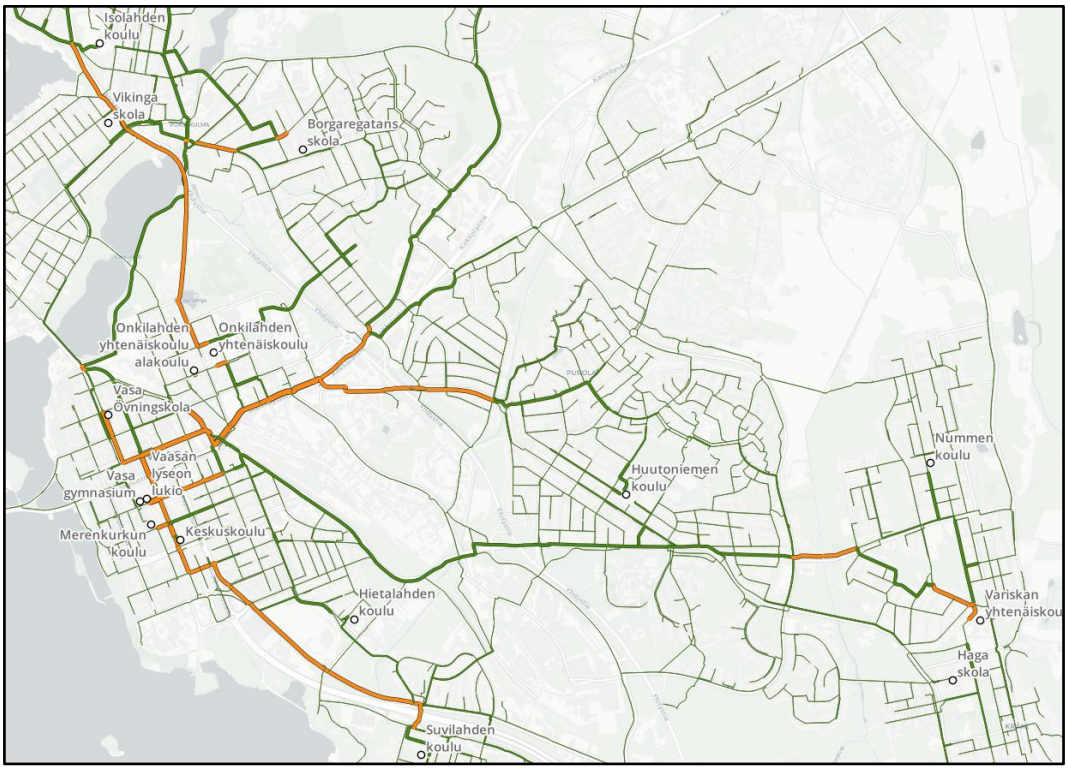


Bild: Exempelbild på Vasas skolruttsnätverk De orange rutterna är skolrutter för över 200 elever.

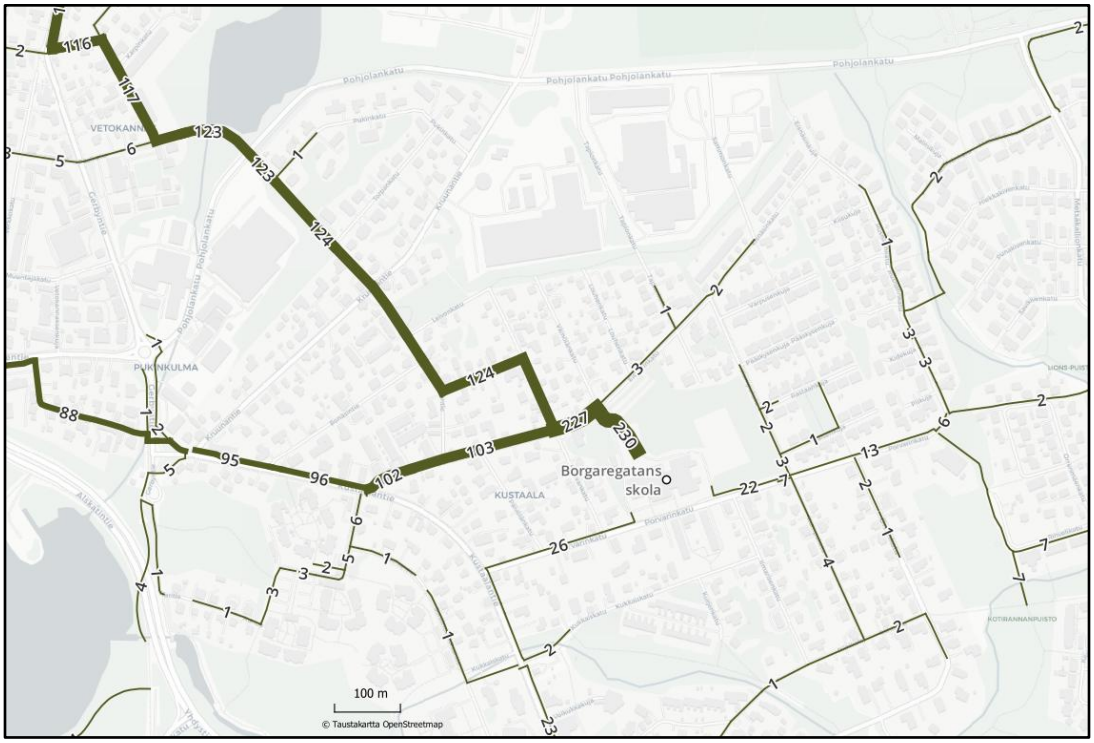


Bild: Exempelbild på en enskild skolas ruttnät, Borgaregatans skola. På skolrutterna har elevantalet för respektive rutt märkts ut.

Åtgärdsförslag för skolrutterna
Ruttnätet ska göras tillgängligt för stadens olika sektorer och avdelningar via lämpliga informationstjänster (bl.a. karttjänsten) och spridas aktivt för kännedom till olika aktörer. Ruttnätverken erbjuder hjälp i olika beslutsprocesser, om vilka exempel har samlats i kapitlet *Användningsfall och exempel för informationsbaserat ledarskap* i den här rapporten.

Användningsfall och exempel för informationsbaserat ledarskap

De ovan nämnda materialen kan utnyttjas omfattande inom stadens olika sektorer. I det här kapitlet ges exempel på hur den information som producerats vid analysen kan utnyttjas i beslutsfattandet inom stadens olika sektorer. Exemplen åskådliggör i vilka situationer skolruttsmaterial, elevströmmar och potentialen för aktiva skolresor för respektive skola stöder ett informationsbaserat ledarskap.

Behov	Hur hjälper materialet vid beslutsfattandet
Förbättrande av säkerheten på skolrutterna	En analys av elevströmmarna visar de gator och korsningar, där det rör sig mycket skolelever och där säkerhetsåtgärderna inverkar mest.
Inriktning på främjandet av cykling och gående	Potentialen för aktiva skolresor skolspecifikt berättar i vilka skolor det är mest realistiskt att öka andelen fysisk aktivitet under skolresorna.
Dimensionering av cykelparkeringar	Avståndsindelningen av eleverna gör det möjligt att dimensionera cykelparkeringen enligt den verkliga cyklingspotentialen.
Hantering av trafiken för att lämna och hämta	Ruttvalet och elevströmmarna hjälper till vid identifierandet av de ställen där trafiken för att lämna och hämta korsar skolvägarna.
Prioritering av vinterunderhållet	Ruttdata möjliggör att de viktigaste skolvägarnas vinterunderhåll kan prioriteras.
Utvecklande av cykelvägnätet	Elevströmmarna visar var cykel- och fotgängarinfrastrukturen stöder den största mängden resor till och från skolorna.
Kommunikation	Den information som beskrivs i materialet och nyckeltal som härletts ur dem kan användas vid motiveringskommunikation för projekt och utvecklande.

Mer detaljerade användningsfall för ledarskap

Sektor	Uppgift eller ledningsfall	Information som används	Slutsats
Allmän	**Allmän motivering och social acceptans för investeringar för smarta aktiva skolresor.**	Potential för smart fysisk aktivitet	Potentialtabellen ger nyckeltal, vilka hjälper till vid kommunikationen (t.ex. ”*Investeringar i smarta aktiva skolresor inverkar i Vasa positivt på över 5 000 elever*!”)
Allmän	**Gemensam skolvägskarta**	Ruttnät på stadsnivån eller ruttnät enligt skola	Skolvägskartan fungerar som en gemensam databas i kommunikationen och vid planeringen och beslutsfattande inom olika sektorer.
Bildningssektorn	**Inriktning vid främjande av aktiva skolresor**	Potential för smart fysisk aktivitet	Projekt och kampanjer för främjande av aktiva skolresor kan inriktas på skolor med stor potential, där största delen av eleverna bor på gång- eller cykelavstånd.
Bildningssektorn	**Strategisk uppföljning av aktiva skolresor**	Elevantal, potential för smart fysisk aktivitet, uppföljning av färdsättet med kalkyler och enkäter.	Staden kan sätta en strategisk mätare för en aktiv skolväg och följa upp hur den utvecklas.
Bildningssektorn	**Granskning av skolskjutsarna**	Skolvägens längd, elevrutter enligt skola, klassificering av trafikmiljön.	Skjutsarna kan riktas på sådana situationer, där avståndet och trafikmiljön gör det svårt med aktiva skolresor.
Bildningssektorn	**Granskning av skolnätet**	Potential för smart fysisk aktivitet, skolvägens längd, klassificering av trafikmiljön	I beslut om skolnätet kan aktiva skolvägar också beaktas och värderas och möjligheten vid olika skolor att skapa det i elevernas vardag.
Bildningssektorn	**Främjande av en fysiskt aktiv livsstil**	Potentialen för smart fysisk aktivitet, elevrutter, farliga ställen	Skolvägen är en viktig del av det främjande av en fysiskt aktiv livsstil som är en förpliktelse enligt lagen om grundläggande

Sektor	Uppgift eller ledningsfall	Information som används	Slutsats
			utbildning. Informationen möjliggör en mer detaljerad planering av ett skolspecifikt åtgärdsprogram.
Skolor	**Hantering av trafiken för att lämna och hämta** (tillsammans med Hussektorn och Kommuntekniken)	Elevströmmarna på skolans närområde, placeringen av platser för trafiken för att lämna och hämta	Trafiken för att lämna och hämta kan styras i en annan riktning än de huvudsakliga gång- och cykelrutterna.
Skolor	**Inriktning av kampanjer för fysisk aktivitet**	Potential för smart fysisk aktivitet	Kampanjer riktas på elever, för vilka det är realistiskt att de går eller cyklar till och från skolan.
Skolor	**Skolans utvecklingsplan för en aktiv skolresa**	Rutter enligt skola, riskställen	Skolan kan utveckla en egen verksamhetsplan utifrån data.
Skolor	**Kommunikation till föräldrarna**	Potential för en smart aktiv skolresa, skolspecifika rutter och restider till fots och med cykel	Skolorna kan faktabaserat motivera föräldrarna till att understöda att deras barn går eller cyklar till skolan.
Skolor	**Smart till skolan-platser för trafiken för att lämna och hämta**	Rutter enligt skola	Skolorna kan sätta s.k. smart till skolan-platser för att lämna och hämta på lämpliga och säkra platser invid rutterna.
Hussektorn	**Dimensionering av cykelparkeringar**	Antalet elever på cyklingsavstånd, skolspecifik potential för aktiva skolresor	Mängden cykelparkering och ramlåsning kan dimensioneras enligt det verkliga behovet.
Hussektorn	**Funktionell planering av skolgårdar och byggnadernas entréer samt cykelparkeringar**	Skolrutterna i skolans närområde, ankomstriktningar	Entréer, färdleder och cykelparkering placeras i elevernas huvudsakliga ankomstriktningar.
Hussektorn	**Prioritering av investeringar i cykelparkeringar**	Skolspecifik cyklingspotential och elevantal	Investeringar i cykelparkeringar inriktas på skolor, där största delen av eleverna bor så att de har kort skolväg.
Hussektorn	**Förbättrande av säkerheten på skolgårdarna**	Elevströmmarna och placering av trafiken för att lämna och hämta	Gång, cykling och trafiken för att lämna och hämta avskiljs från

Sektor	Uppgift eller ledningsfall	Information som används	Slutsats
			skolans närområde för att förbättra säkerheten.
Hussektorn	**Inriktande av vinterunderhållet på skolgårdarna till de viktigaste ankomstriktningarna**	Elevströmmarna och cykelparkeringens placering	Vinterunderhåll kan garanteras vid de viktigaste objekten.
Kommuntekniken	**Övergångsställen prioriteras**	Elevrutterna och elevernas antal på ruttgatorna och i korsningarna	Övergångsställen och andra säkerhetsåtgärder prioriteras för rutter där det rör sig mycket elever.
Kommuntekniken	**Prioritering av vinterunderhållet**	Elevrutter	Skolvägar, där det rör sig mycket elever, kan sättas i den högsta prioritetsklassen för underhåll.
Kommuntekniken	**Inriktande av investeringar för cykelvägar**	Skolvägar och potential för en aktiv skolresa enligt skola	Cykelvägsinvesteringar inriktas på rutter som har stor potential för en aktiv skolväg.
Kommuntekniken	**Granskning av fartbegränsningarna**	Skolrutter	Fartbegränsningarna kan justeras på gator där det rör sig mycket skolelever.
Kommuntekniken	**Inriktande av trafiksäkerhetsåtgärder**	Skolrutter, riskställen och fältobservationer	Farthinder, övergångsställen och andra trafiksäkerhetsåtgärder inriktas på identifierade riskställen.
Kommuntekniken	**Identifiering av stadens viktigaste skolrutter**	Skolrutter på stadsnivå	Staden kan identifiera de viktigaste skolrutterna och beakta dem på en allmän nivå vid planeringen av trafiknätet.
Kommuntekniken	**Pilotförsök med äventyrsskolrutter vid lämpliga objekt**	Skolrutter och potentialen för fysisk aktivitet enligt skola, andra uppgifter som beskriver markanvändningen	Staden kan identifiera var en s.k. äventyrsrutt är möjlig och genomföra ett pilotprojekt. Tilläggsinformation om idén här och här .

Observationer om trafiken för att lämna och hämta, säkerheten och cykelparkering

Utöver information som producerats som stöd för informationsbaserat ledarskap gjordes följande utredningar i projektet för lägesbilden för en smart aktiv skolväg i Vasa:

- läget för att lämna och hämta och cykelparkering,
- skolrutternas riskställen samt
- kombinerande av resultat från trafiksäkerhetsgenomgången för cykelvägnätet som genomfördes 2025 med skolvägsmaterialet.

De observationer som gjorts i utredningarna möjliggör planering av direkta förbättringsåtgärder.

Läget för att lämna och hämta och cykelparkering

Arrangemangen för att lämna och hämta och cykelparkeringen undersöktes genom att man besökte alla skolor på plats. Observationerna har sammanställts i tabellen nedan, en mer omfattande tabell hittar du i bilaga 1. Du ser observationerna också som lägesdata i karttjänsten.

Tabell: Kortfattad tabell över åtgärder för trafiken för att lämna och hämta och cykelparkeringen.

	Elever sammanlagt antal	Potential	Åtgärdspoäng och -förslag	
			0 = sakerna i skick	
Borgaregatans skola	464	Medelstor	2	Lugnande av trafiken på det ställe där mopedtrafiken och skolrutten korsar varandra. Möjlighet till ramlåsning vid cykelparkeringen.
Gerby skola	305	Mycket stor, SUPERSTAR!	1	Möjlighet till ramlåsning vid cykelparkeringen, säkerställande av vinterunderhållet för rutten som leder till parkeringen.
Haga skola	138	Medelstor	2	Undersökning av om skolrutten och trafiken för att lämna och hämta korsar varandra, möjligheten till ramlåsning, ordnande av vinterunderhållet för skolrutten som leder till cykelparkeringen.
Hietalahden koulu	193	Stor	2	Undersökning av om skolrutten och trafiken korsar varandra, möjliggörande av ramlåsning.
Huutoniemen koulu	336	Mycket stor, SUPERSTAR!	2	Säkerställande av säkerheten på skolrutten och gårdens parkeringstrafik, möljiggörande av ramlåsning under tak.
Isolahden koulu	338	Stor	-	Vid behov en finslipning av planerna.
Keskuskoulu	356	Liten	1	Möjliggörande av ramlåsning.
Länsimetsän koulu	319	Stor	1	Möjliggörande av ramlåsning.
Merenkurkun koulu	407	Liten	0	
Merikaarron koulu	92	Medelstor	1	Möjliggörande av ramlåsning.
Nummen koulu	238	Mycket stor, SUPERSTAR!	2	Säkerställande av säkerheten vid arrangemangen för att lämna och hämta, på grund av trängsel är det en stor risk! Möjliggörande av ramlåsning.
Onkilahden yhtenäiskou	771	Medelstor	1	Yhtenäiskoulu: justering av begränsningarna för motorfordonstrafik. Åk 1-6: Förbättrande av vinterunderhållet för passagen till cykelparkeringen
Savilahden yhtenäiskou	278	Medelstor	0	
Sundom skola	178	Stor	1	Möjliggörande av ramlåsning, förbättrande av underhållet av skolrutten.
Suvilahden koulu	310	Medelstor	2	Medvetenhet om en riskfylld kombination av skolväg och parkering som sker på en smal gata, ökande av ramlåsning under tak.
Tervajoen koulu	52	Medelstor	2	Flyttning av cykelparkeringen eller avfallsåtervinningsstället så att elevtrafiken och trafiken till återvinningsstället inte korsar varandra. Möjliggörande av ramlåsning.
Vaasan lyseon lukio	874	Liten	2	Strukturell avskiljning till gården på Vasaesplanaden 8. Cykelparkering skilt från mopedparkeringen. Ökande av ramlåsningen.
Variskan yhtenäiskoulu	646	Stor	1	Möjliggörande av ramlåsning.
Vasa gymnasium	198	Liten	1	Möjliggörande av ramlåsning.
Vasa övningsskola	530	Medelstor	1	Klarläggande av arrangangen med trafiken för att lämna och hämta på parkeringsområdet.
Vikinga skola	245	Mycket stor, SUPERSTAR!	2	Klarläggande av arrangangen med trafiken för att lämna och hämta invid Idrottsgatan, ökande av ramlåsning.
Totalt	7268			

På skolområdenas närområden kartlades bl.a. saker anslutna till trafiken för att lämna och hämta, cykelparkering och vinterunderhåll. Det gjordes sammanlagt 125 observationer som har räknats upp i bilagorna 1 och 3 och kan ses i karttjänsten. De mest väsentliga observationerna som påverkar säkerheten var

- korsande rutter mellan trafiken för att lämna och hämta och servicetrafiken och de mest betydande skolvägarna.
- behovet att backa vid avlämning och hämtning

De mest typiska observationerna anslutna till cykelparkering var att ramlåsning och vinterunderhåll saknades.

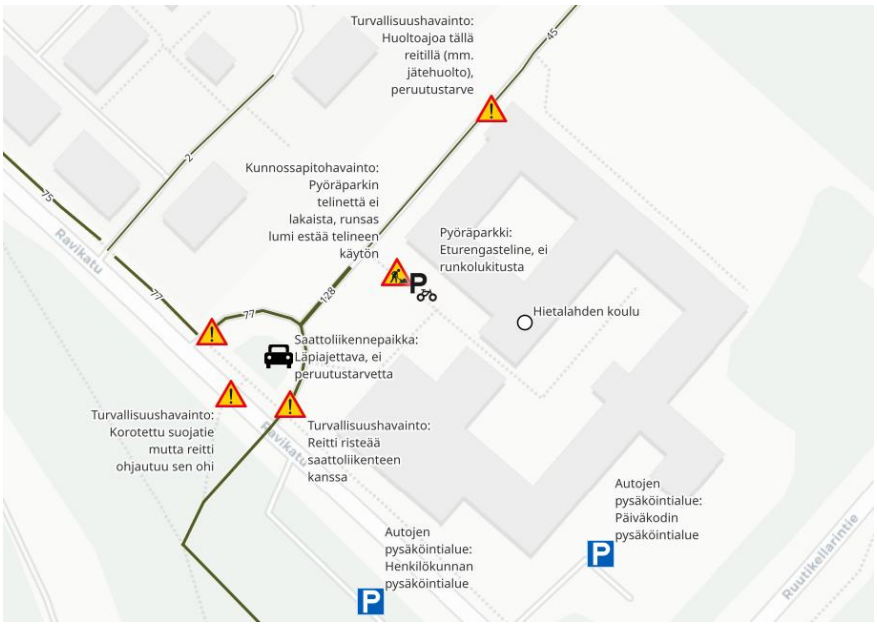


Bild Exempel på kartläggning av skolornas närområde, Hietalahden koulu.

Åtgärdsförslag för trafiken för att lämna och hämta och cykelparkering
Genomgång av observationer enligt skola med hjälp av rapportens bilagor 1, 2 och 3 samt karttjänsten. Bedömning, planering och tidtabell för förbättringsåtgärderna.

Riskställen på skolrutterna

I samband med ruttvalen identifierades 44 riskställen på skolrutterna. Största delen av riskställena identifierades automatiskt med följande kriterier: En skolrutt för över 10 elever korsar en huvudgata (riksväg, stamväg eller regionväg utanför tätort), på stället är fartbegränsningen över 40 km/h och det finns inte rondell, trafikljus, överfart eller underfart på platsen. Den automatiska granskningen kompletterades med en visuell granskning på sådana ställen där det utöver huvudgator finns orsak att utöka granskningen också till förbindelsevägar och matargator.

Elevruttens klass	Elevantal på riskstället	Antalet riskställen
Huvudrutt	300-400	2
Huvudrutt	200-300	6
Områdesrutt	100-200	10
Skolrutt	50-100	11
Skolrutt	0-50	15

Omfattande tabell för riskställen finns i bilaga 1 och du kan granska materialet i karttjänsten N.

Åtgärdsförslag för riskställen
Bedömning av riskställen med hjälp av bilaga 1 till rapporten och karttjänsten. Bedömning, planering och tidtabell för förbättringsåtgärderna.

Kombination med säkerhetsgenomgången 2025

Resultaten av säkerhetsgenomgången av cykel- och gångvägarna som genomförts år 2025 i Vasa kombinerades med skolvägsanalysen och ur materialet gallrades det fram alla observationer som gjorts på elevernas rutter. Observationer som gjorts på elevrutterna är 130 och de har räknats upp mer detaljerat i bilaga 1. Observationer kan granskas också i karttjänsten N.

Elevruttens klass	Elevantal på observationsställe vid genomgången	Antalet observations-platser
Huvudrutt	700-800	1
Huvudrutt	400–700	11
Huvudrutt	200–400	19
Skolrutt/Områdesrutt	50–200	52
Skolrutt	0–50	47

Åtgärdsförslag i säkerhetsgenomgången 2025
Genomgång av de observationer som gjorts på skolvägarna i bilaga 1 och med hjälp av karttjänsten.

Bedömning, planering och tidtabell för förbättringsåtgärderna.

Skolspecifika situationskort

Den skolspecifika lägesbilden och observationerna har sammanställts i skolornas situationskort som finns som bilaga till den här rapporten. Korten finns i rapportens bilaga 3.

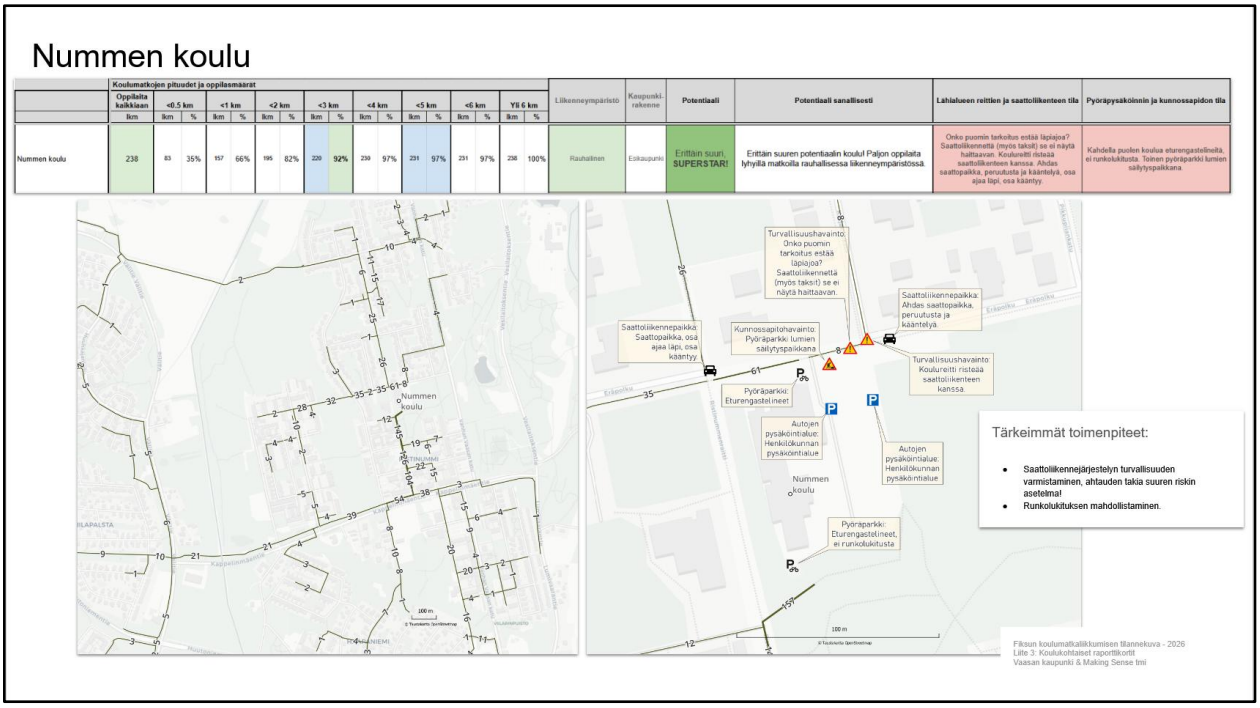


Bild: Exempel på ett skolspecifikt situationskort, Nummen koulu.

Med korten presenteras

- ett skolspecifikt sampel av potentialtabellen som beskriver skolresornas avståndsfördelning, klassificeringen av trafikmiljön, potentialen för smarta skolresor
- beskrivning av situationen för rutterna och trafiken för avlämning och upphämtning.
- beskrivning av situationen för cykelparkring och vinterunderhåll
- kartbild över skolrutterna och deras elevantal
- kartbild över skolans närområde med observationer
- lista över de viktigaste åtgärdsförslagen.

Skolornas åtgärdsförslag
Studie av den egna skolans situationskort. Bedömning och främjande av åtgärdsförslagen
Utnyttjande av den producerade informationen speciellt inom de utvecklingsåtgärder som ansluter sig till främjande av en fysiskt aktiv livsstil.

Avslutningsvis

En ökning av skolresorna med cykel eller gående är en tväradministrativ utmaning som ger stora fördelar. Vasa stad har antagit den här utmaningen och handlar målmedvetet för att öka den fysiska aktiviteten för eleverna under skolvägen. Genom det här och många tidigare projekt har man producerat en stor mängd information, som bidrar till att man kan ta itu med de viktigaste åtgärderna.

Den potential för smart fysisk aktivitet skolvis som producerats under det här projektet samt skolruttsmaterialet ger en bra grund för bedömning och prioritering av olika utvecklingsåtgärder för flera år framåt.

Dessutom möjliggör observationerna som gäller avlämnings- och upphämtningsarrangemang, cykelparkering och riskställen för rutterna som producerats under projektet samt resultaten av säkerhetsgenomgången 2025 en omedelbar reaktion och förbättrande av de saker som bedömts vara de allvarligaste bristerna.

Bilagor

1 Omfattande tabeller

2 Ruttkartor

3 Skolspecifika kort