

ANVISNING FÖR SKOLRESEPLAN I HUVUDSTADSREGIONEN



KALLE TOISKALLIO
MICHELLE WOOD



mw consulting

Motiva



Liikenne- ja
viestintäministeriö



**HSL
HRT**

Innehåll

Inledning.....	3
Skolreseplanens huvudfaser.....	5
1. Av skolan identifierade trafik- och färdproblem.....	5
2. Rektorns stöd och val av ansvariga personer	5
3. Skolans kartläggning av resor till och från skolan	6
3.1 Insamling av skolans basdata	6
3.1.1 Basdata om resemöjligheter	7
3.2 Val av färsätt och subjektiva erfarenheter	7
4. Precisering av skolreseplanens mål och huvudelement	8
5. Handlingsplan för att nå målen i skolreseplanen.....	8
6. Marknadsföring av skolreseplanen.....	9
7. Utformning och godkännande av skolreseplanen	10
8. Genomförande av skolreseplanen	10
9. Uppföljning och fortsatt utveckling av skolreseplanen.....	11
Stöd för planeringen och samordning.....	12
Länkar.....	13

Anmärkningar:

1. För de skolor som gör upp en skolreseplan finns också *Arbetsunderlag för skolreseplan*, som är avsedd att användas parallellt med denna anvisning. *Arbetsunderlaget* är indelat i nio faser på samma sätt som denna anvisning.
2. Pärmbild: Teckningar i skolans korridor av elever i klass 3 c i Granhultsskolan i Grankulla.

Inledning

Genom de val som gäller sättet att dagligen röra sig kan man 1) dämpa klimatförändringen och främja en hållbar utveckling, 2) sköta sin personliga hälsa och 3) förbättra trafiksäkerheten. Motortrafiken producerar en femtedel av Finlands utsläpp av växthusgaser. För skolelever rekommenderas 1 -2 timmar motion per dag i form av idrott, lek, friluftsliv och vardagsmotion. Trafiksäkerheten blir bättre, när bilkörningen i skolans närhet minskar och eleverna lär sig att röra sig självständigt i trafiken. Bland annat dessa tre mål strävar trafiksystemplanerna efter att nå med så kallad *mobilitetsstyrning*. När de kloka dagliga resvanor som den strävar efter ökar, blir inte så mycket park och skog under nya stora bilvägar. Också trivsamt i staden blir bättre.

Ett sätt som sporrar till kloka resvanor är skolornas *skolreseplan*. Med dess hjälp kan man granska de dagliga resvanorna och ändra dem i en mer hållbar riktning. Med hjälp av skolreseplanen undersöks och ökas bl.a. andelen människor som går, cyklar eller använder kollektivtrafiken. Skolreseplanen stöder också de allmänna målen i trafikfostran: även barnens föräldrar lär sig vilka effekter det har när barnen rör sig självständigt.

Mobilitetsstyrningen i allmänhet och skolreseplanen i synnerhet uppmuntrar till att i de dagliga resorna använda flera färdssätt, t.o.m. under samma resa. Mobilitetsstyrningen i sig är inte emot bilism. Privatbilismen är en bra lösning i undantagssituationer eller när det finns flera passagerare eller mycket bagage.

Skolreseplanen förbättrar skolans ställning och gör den bättre känd i den egna kommunen. Planen gagnar också utvecklingen av samarbetet mellan stadens, regionens och statens trafikplanering och skolförvaltningen.

Det allmänna syftet med skolreseplanen är att

- öka medvetenheten om hållbar utveckling i skolan och engagemanget i mer hållbara tillvägagångssätt
- aktivera lärarna, eleverna och föräldrarna till samarbete mellan hem och skola i fråga om val av färdssätt
- komplettera skolans andra planer för exempelvis hållbar utveckling
- öka vardagsmotionen, vilket främjar hälsan och energin
- öka andelen människor som går, cyklar eller åker kollektivt

Skolreseplanen gagnar skolan genom bl.a.

- färre trafikstockningar nära skolan
- aktivare och friskare elever, föräldrar och lärare som förbinder sig till mer hållbara färdssätt
- i sin vardagsmotion självständigare elever
- tryggare gång- och cykelvägar
- närmare relationer till samhället kring skolan och kommunens trafikplanerare

Mobilitetsstyrning och organisationers trafikplaner som praktiska arbetsredskap är ett nytt fenomen i Finland. Därför är det viktigt att kommunens och regionens trafik- och skolmyndigheter kan använda skolornas erfarenheter av skolreseplaner som grund och styrredskap för kommande trafikplaner. Det är således skäl för skolan att vara i kontakt med kommunens skolförvaltning och eventuellt HRT eller någon annan regional förvaltning redan i början av arbetet med skolreseplanen, genast när tema och tidsschema för planen preciserats. Skolan gör klokt i att visa åtminstone utkastet till skolreseplanen för den myndighet som är närmast anknuten till planens tema. Då får planen den betydelse den förtjänar också utanför skolan.

Denna anvisning presenterar huvudprinciperna för utarbetande av en skolreseplan och dess olika delområden indelade i nio, huvudsakligen på varandra följande, faser. Författarna av anvisningen har inspirerats av engelska (School Travel Plan) och svenska (Skolreseplan) anvisningar för skolreseplaner och i synnerhet av erfarenheter från huvudstadsregionens elva pilotskolor.¹ Samtidigt har skolornas egna skolreseplansarbeten inletts på våren och hösten 2011 under handledning av Kalle Toiskallio.

Skolorna kan naturligtvis göra upp planen och genomföra den enligt sina egna behov och resurser. Skolorna kan också utarbeta skolreseplanen i samråd med andra skolor. Det är således rekommendabelt att läsa den här anvisningen kreativt och använda dess idéer så att de lämpar sig uttryckligen för den egna skolans behov. Anvisningen och arbetsunderlaget är avsedda för huvudstadsregionens grundskolor, men de kan tillämpas också i andra stadsregioner och gymnasier. Skolan bör också omsorgsfullt överväga vilka realistiska möjligheter det finns för att skolans mål ska nås och vilka de faktiska personresurserna är under hela arbetets gång. På så sätt kan arbetet med skolreseplanen leva i skolans vardag – i planeringen, genomförandet och de fortsatta åtgärderna.

Parallellt med anvisningen är det bra att använda dokumentet *Arbetsunderlag för skolreseplan*. Det följer samma struktur som anvisningen.

¹ Esbo: Etelä-Tapiolan lukio, Jousenkaaren koulu, Keinumäen koulu. Vanda: Jokirannan koulu, Rajatorpan koulu och Uomarinteen koulu. Helsingfors: Käpylän peruskoulu. Grankulla: Hagelstamska skolan, Granhultskolan, Mäntymäen koulu och Kasavuoren koulu.

Skolreseplanens huvudfaser (9 st.)

1. Av skolan identifierade trafik- och färdproblem

I fas ett dryftas skolans mål för skolreseplanen. Skolans trafikomgivning och trafikförhållanden granskas. Finns det i skolan någon brist som försvårar skolans vardag, problem i närheten av skolan eller i fråga om skolans egna arrangemang, utrustning, kutymer eller praxis som hänför sig till trafiken? Ofta har något sådant problem existerat och också känts till redan länge. I den här fasen undersöks eller mäts problemet ännu inte noggrannare. Man analyserar inte heller orsakerna till problemet, dess följder eller möjligheterna att lösa det. Det är ändå skäl att vara medveten om ur vems synvinkel problemet betraktas: lärarnas, elevernas eller exempelvis föräldrarnas. I en del skolor kan det största problem som lyfts fram vara att det inte finns tillräckligt med parkeringsplatser för lärarna. Skolreseplanens främsta syfte är inte att få mer plats för bilismen. Exempelvis i samband med en sanering av skolan kan det ändå vara bra att fundera på övergripande trafikarrangemang där man anger en lämplig plats för olika trafikformer och får på så sätt bättre möjligheter att styra helheten.

Typiska problem är trafikarrangemangen i näromgivningen eller på skolgården (parkering, avlämnings- och hämtningstrafik, servicetrafik), för litet utrustning som stöder cykling, snedvriden färdattsfördelning (för mycket bilism) och för litet vardagsmotion i allmänhet.

2. Rektorns stöd och val av ansvariga personer

Det praktiska genomförandet av skolreseplanen förutsätter att en eller två ansvariga personer utsetts för projektet. Projektet behöver också stöd av skolans ledning för att de behövliga resurserna ska kunna säkerställas (fastställande av den arbetstid som lärarna använder för projektet och eventuella vikariearrangemang för lärarna). Även eventuellt samarbete med aktörer utanför skolan är klarare om det finns en utsedd kontaktperson för skolreseplanen. I allmänhet är det en lärare i miljöfostran, samhällslära, trafikfostran eller gymnastik som svarar för arbetet med skolreseplanen. Det viktigaste är ändå att den ansvariga läraren är personligen intresserad av frågan. Rektorns roll är i allmänhet att ge bakgrundsstöd. Elevkåren, miljöteamet eller arbetsgruppen för hållbar utveckling och ibland också skolans direktion är naturliga organ när det gäller att utarbeta en skolreseplan eller att styra genomförandet.

Det är bra om också elever och föräldrar hör till den projektgrupp som utarbetar skolreseplanen. Om arbetet förutsätter stark utomstående delaktighet, kan arbetsgruppen givetvis ha en representant för en sådan samarbetspartner, såsom kommunens trafikplanerare eller exempelvis köpmannen i en närliggande butik.

I samband med organiseringen är det klokt att kontrollera om man i skolreseplanen kan utnyttja skolans andra pågående projekt eller om de kan gagna skolreseplanen. Kan skolreseplanen vara ett projekt som kompletterar dem, är en fortsättning på dem, är

parallell eller rentav ersätter dem. Delar som behövs i skolreseplanen kan också ha genomförts i något annat projekt, vilket underlättar utarbetandet och genomförandet av planen. Exempelvis en plan för hållbar utveckling kan kompletteras med skolreseplanen.

3. Skolans kartläggning av resor till och från skolan

Det grundläggande elementet i skolreseplanen är en kartläggning av skolresorna. Den kan innehålla t.ex. två huvuddelar: 1) insamling av basdata om skolans trafikförhållanden, 2) insamling av ny information om hur människorna rör sig till och från skolan. Det är viktigt att kartläggningen görs separat från eventuella kampanjer eller andra åtgärder. Kartläggningen bör således göras i god tid före eller efter kampanjen. På det sättet kan åtgärdernas inverkan på normalläget eller "före"-läget urskiljas.

3.1 Insamling av skolans basdata

Till en början är det skäl att göra upp en grundläggande beskrivning av skolan, den trafik som hänför sig till skolan, trafikförhållandena och utrustningen. En del av uppgifterna betjänar skolan, en del kommunens och regionens skol- och trafikförvaltning. Rektorn skulle lätt kunna samla uppgifterna, men det är bättre att ge eleverna enkla räkneuppgifter: hur många bil- och cykelplatser, duschar och klädskåp finns det i skolan och på skolgården. På detta sätt sprids medvetenheten om skolreseplanen i allmänhet och den egna skolans trafikutrustning i synnerhet bättre i skolan.

Den grundläggande beskrivningen av skolan kan omfatta exempelvis följande uppgifter: årskurserna 1-6/årskurserna 7-9/specialskola, skolans storlek (kvadratmeter, antal våningar (eventuellt kvadratmeter våningsyta) antalet elever och anställda), utomstående användning, läge och miljö, inom synhåll varande utbyggnads-, ändrings- och reparationsarbeten.

I de grundläggande uppgifterna är det bra att nämna också hur trafiken tas upp i skolans läroplan eller i andra projekt. Pågår det andra projekt som anknyter till trafiken eller skolresor, t.ex. Grön Flagga eller certifikat för hållbar utveckling, Terve koulu (en frisk skola) eller projektet Främjande av motion i skolan?

I kartläggningen av resor till och från skolan utreds antalet människor som färdas till och från skolan och vad dessa människor tycker. I kartläggningen fäst särskild vikt vid att definiera noggrannare, påvisa och mäta de grundläggande problem som identifierats i början av planeringsarbetet. Tack vare preciseringarna kan man i slutet av arbetet med skolreseplanen identifiera de ändringar som skett, dvs. skolreseplanens effekter.

Kartläggningen kan lyfta fram fenomen som tidigare inte identifierats eller ansetts viktiga. Därför bör man under hela skolreseplansarbetet vara beredd att omarbete föremålet för arbetet, om resultaten av kartläggningen ger anledning till det.

3.1.1 Basdata om resemöjligheter

Å ena sidan beskrivs de resemöjligheter och randvillkor som trafikmiljön erbjuder skolan, såsom rutter, tillgång på kollektivtrafik och parkering och å andra sidan skolans egen utrustning och regler, såsom duschar eller cyklingsförbud för elever i årskurs 1 – 6.

Uppgifterna om resemöjligheter är i stor utsträckning sådana som lärarna känner till och lätt kan kontrolleras, uppgifter av typen ja/nej, regler eller uppgifter om färdstätt eller antal. Det är bra om man samlar uppgifter tillsammans med eleverna så att eleverna kan tänka igenom sina egna resemöjligheter och val.

3.2 Val av färdstätt och subjektiva erfarenheter

För eleverna är kartläggningen av resor till och från skolan oftast den synligaste delen av skolreseplanen. Därför rekommenderas det att insamlingen av uppgifter och analysen görs i tätt samarbete med eleverna och andra intressentgrupper. Det enklaste sättet är att läraren ber eleverna berätta hur de kom till skolan på morgonen: "handen upp de som kom i dag till skolan med bilskjuts/med cykel/till fots/med kollektivtrafik..." Läraren samlar uppgifterna och skickar dem till den grupp som bereder skolreseplanen. Motsvarande förfrågan kan upprepas samma veckodag t.ex. i slutet av augusti, januari och april, naturligtvis beroende på vad som behövs för arbetet med skolreseplanen. Man borde sträva efter att vädret den veckodag som väljs representerar årstidens typiska väderlek. Om förfrågan upprepas, viket är rekommendabelt, är det bäst att genomföra den dagar med liknande väder, för att insamlingsdagarna skulle vara så jämförbara som möjligt. Om det råkar vara störtregn eller andra exceptionella väderförhållanden den dag förfrågan görs, bör detta nämnas i resultaten. På så sätt kan det beaktas exempelvis när resultaten från förhösten och senvåren jämförs.

Elevgruppen kan också iaktta den konkreta trafiken: hur många bilar och cyklar kom till skolans parkeringsplats exempelvis på måndag morgon kl. 07:45 - 10:00. Eller hur många barn som skjutsades ensamma till skolan i en personbil? Elevgruppen kan också under en dag fråga alla lärare: "hur kom du till skolan i dag?" Det är viktigt att resekartläggningens beräkningar och datainsamling är neutrala utan moraliskt fördömande eller påtryckning av individer.

Det är rekommendabelt att varje skolklass på något sätt deltar i insamlingen av uppgifter för kartläggningen av resor till och från skolan, analysen eller presentationen av resultaten.

Varje elev kan också skriva fritt om trafikfrågor, t.ex. om platser nära skolan där det är roligt eller där trafiken är skrämmande.

Delar av kartläggningen av resor och även hela skolreseplanen kan också integreras, naturligtvis med beaktande av årskursen, i undervisningen i t.ex. geografi (samhällets utrymmes användning), matematik (beräkning av observationer, samling av observationerna till statistik), miljö- och samhällslära (trafikplanering och mobilitetsstyrning i praktiken), modersmål (essä, specialtermer och allmänspråk, skriftlig presentation av

resultaten), datateknik (statistik, webbkommunikation om ämnet) och teckning (fotografering och videoinspelning, presentation av resultaten och grafisk planering av undersökningsmaterial och undersökningsredskap). Bra metoder att göra upp skolreseplanen är att använda kartor och göra temakartor samt bekanta sig med samhällsplanering och planläggning av områden. En elevgrupp kan ha som uppgift att sammanställa och presentera resultaten av reseundersökningen.

Det är viktigt att varje elevs eller personalens representants svar grundar sig uttryckligen på den aktuella dagens faktiska val av färdssätt, dvs. man ska inte fråga efter exempelvis ett typiskt eller det vanligaste valet av färdssätt.

Skolan ska på förhand begära tillstånd av föräldrarna till att samla uppgifter, trots att en enskild elevs svar inte kan urskiljas i resultaten.

4. Precisering av skolreseplanens mål och huvudelement

Skolreseplanens huvudelement, fokus och mål preciseras utgående från den ursprungliga problemformuleringen och resultaten av resekartläggningen. Huvudelementen ger planen dess externa betoning: talar man vardagligt om den som exempelvis "cyklingsplan" eller "plan för att minska morgonrallyt". Fokus preciserar objektet inom huvudelementet: cykeltak eller t.ex. trafikarrangemang som styr trafiken bort från skolgården.

Målen bör definieras så att det klart kan påvisas hur de nås, inte nås eller överskrids. Exempelvis i stället för måldefinitionen "ökning av cykelåkningen i skolan" bör målet hellre anges som "30 % av eleverna i årskurs 7-9 och 20 % av lärarna cyklar till skolan i augusti-september och mars-maj år x." I stället för, "minskning av morgonrallyt" bör målet snarare ha formen "avlämnings- och hämtningstrafiken minskar med 10 % under nästa läsår".

Man bör också ha realistiska möjligheter att nå målen. Utveckling ska hellre sökas med små och säkra steg än med osäkra tigersprång. Realismen ökar också skolreseplanens trovärdighet som arbetsätt.

När skolreseplanens teman preciserats är det skäl att på nytt kontrollera beröringspunkterna med skolans eventuella övriga planer eller projekt.

Det här kapitlet berättar också tydligt för kommunens skol- och trafikmyndigheter vilka huvudelement just den här skolreseplanen har.

5. Handlingsplan för att nå målen i skolreseplanen

Det här är den avgörande delen för att skolreseplanen ska lyckas. Den är en plan inom planen. Handlingsplanen kräver engagemang och bakgrundsarbete. I skolreseplanen har man kunnat bokföra många slags mål och önskemål, men senast när handlingsplanen görs upp ska de konkretiseras. När handlingsplanen görs upp ska man omsorgsfullt begrunda vad som på riktigt är möjligt att genomföra och vad som inte är det. I den här

delen antecknas det man verkligen kommer att göra för att nå målen. Det är skäl att i plantexten entydigt anteckna vad som görs, vem som gör det och vilken tidsplanen är. Diffusa formuleringar, såsom "vidareutvecklas" eller "under år 2012" bör undvikas i planen. Man bör också ange när någon deluppgift utförs, minst med en månads och helst med en dags noggrannhet. I början av projektet är det viktigt att komma överens om tidsplanen för projektet, dvs. datum för påbörjande, mellanetapp och slutförande. Tidsplanerna kan naturligtvis justeras när projektet framskrider.

Om det behövs finansiering, andra resurser eller hjälp av utomstående för att man ska nå målen, ska detta definieras i den här fasen: hur mycket och hurdan hjälp. Det är bra att komma ihåg att all hjälp inte nödvändigtvis kostar. Idrottsföreningar eller andra föreningar kan främja sina egna intressen genom att samarbeta med skolan. Även flera regionala och kommunala planeringsorganisationer behöver åsikter av instanser inom sitt område. Den lokala skolans trafikkommentarer, i synnerhet om de är i form av en skolreseplan, har säkert betydelse.

Ett resultat av skolreseplanen kan vara att skolan blir bättre känd hos t.ex. den kommunala trafikplaneringen eller skolförvaltningen.

Inom huvudstadsregionen har den kommunala skolförvaltningen och Helsingforsregionens trafik förbundet sig till att stöda skolornas skolreseplaner.

6. Marknadsföring av skolreseplanen

Som processer går mobilitetsstyrningen och skolreseplanen i stor utsträckning ut på marknadsföring, interaktion, information och annan attitydpåverkan. Skolreseplanen är till stor del upplysning, inte bara presentation av planen eller genomförande av denna.

Ur marknadsföringsperspektiv är det bra att vara medveten om huruvida skolan behöver främst interaktion mellan olika intressentgrupper eller snarare information till vissa målgrupper. Om temat för planen är något konkret infrastrukturprojekt inom trafiken, såsom cykeltak, nya trafikljus eller en förhöjd plattform vid övergångsställe, kan marknadsföringen riktas till de sakkunniga som planerar projektet, beslutsfattande politiker och förtroendemän och de som genomför projektet (planerande och genomförande myndigheter).

Om planen gäller mer färdstättet på skol- och arbetsresorna, är det naturligtvis eleverna, föräldrarna och lärarna som är föremål för marknadsföringen. Oberoende av planens tema bör de viktigaste intressentgrupperna, såsom lärare, elever, övrig personal och elevernas föräldrar och kommunens skolförvaltning, hållas à jour om vad skolan inom ramen för sin plan gjort, gör och kommer att göra.

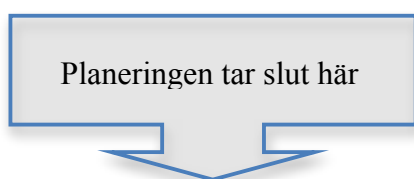
Skolan kan också ha intresse av att särskilja sig från andra skolor eller över huvud taget visa sig medveten om trafik- och miljöfrågor, även om resurserna inte räcker till för att delta i stora nationella program, såsom Grön Flagg eller Främjande av motion i skolan. Det är bra att senast i detta sammanhang beakta dylika, skolans mer allmänna intressen.

I marknadsföringsstrategin planeras ovan nämnda målgruppspecifika prioriteringar,

tidsplanerna för eventuella kampanjer eller åtminstone information i förhållande till skolornas och intressegruppernas årliga verksamhet.

7. Utformning och godkännande av skolreseplanen

När skolan har samlat planens ovan beskrivna delområden till ett utkast till skolreseplan, är det rekommendabelt att behandla den med representanter för kommunens skolförvaltning och HRT. Efter dessa diskussioner färdigställs skolreseplanen. Skolans, kommunens, HRT:s och andra till skolreseplanens tema lämpliga instansers underskrifter är ett bra sätt att offentligt och högtidligt bestyrka godkännandet av skolreseplanen. Underskrifterna är också ett symboliskt sätt att få kommunens och regionens myndigheter att förbinda sig till den aktuella skolans skolreseplan.



I den här fasen blir det klart om planen leder till någon konkret förändring eller om den främst väcker diskussion.



8. Genomförande av skolreseplanen

För att man ska kunna hålla fast vid de konkreta tidsplanerna, ansvarsfördelningen i arbetsgruppen och planens innehåll krävs det att ledarskapet, uppföljningen och övervakningen är tydlig. Det är skäl att reservera tillräckligt med tid för genomförandet i planen. En naturlig tidsperiod för hela processen med skolreseplanen i skolorna är ofta ett läsår. Då är det bra att reservera ett halvt år eller mer för genomförandet. Konkret byggarbete eller sanering inklusive planering kan ta flera läsår.

Utöver denna anvisning är det bra att använda arbetsunderlaget för skolreseplanen som stöd för arbetet med planen.

En del av åtgärderna realiserar redan innan skolreseplanen blivit färdig. Den första

kartläggningen av resor till och från skolan kan och bör göras i början av hela processen före de åtgärder med vilka man strävar efter att ändra verksamheten. Likaså är det möjligt att synergier med skolans andra projekt eller kampanjer ibland kan producera åtgärder vilka genomförs som av sig själv eller vid sidan av annan verksamhet. I vissa fall genomför samma lärare olika projekt. Skolreseplanen kan utarbetas exempelvis som en del av planen för hållbar utveckling, vilket betyder att båda utarbetas åtminstone delvis av samma arbetsgrupp. Genomförandet av skolreseplanen kan således delvis vara uppföljning och samordning av element som också i övrigt genomförs.

Kärnan i genomförandefasen är ändå att de konkreta målen nås: cykeltaket planeras och byggs i verkligheten, "morgonrallyt" minskas på riktigt eller man deltar faktiskt i att utveckla trafikarrangemangen i näromgivningen.

9. Uppföljning och fortsatt utveckling av skolreseplanen

Det kan vara ganska lätt att göra upp en enskild skolreseplan, i synnerhet om den görs som en del av skolans övriga utvecklingsprojekt. Om det finns ett konkret trafikproblem kan ändringen kännas tillräcklig. En skylt med genomfartsförbud på skolvägen kan ha stor inverkan. Avsikten är ändå att skolreseplanen fortsätter att vara aktuell som ett kontinuerligt uppdaterat dokument. När den första processen för skolreseplanen följs upp och målen preciseras eller nya mål sätts upp utgående från de nådda resultaten blir planen ett dokument som förnyas. På detta sätt kan skolreseplanen bli en naturlig del av den årliga eller den på längre sikt planerade utvecklingen av skolan.

Skolreseplanerna är en rätt ny verksamhetsform i Finland och även i övriga världen, och därför behöver den kommunala, regionala och ibland också nationella kontaktmyndigheten (Kommunikationsministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket) få information om vilka slags skolor som gör skolreseplaner och vilka slags behov de har. Även om personalen, förhållandena eller arbetsformerna i skolan skulle förändras, är det möjligt att uppdatera skolreseplanen så att den motsvarar de förändrade förhållandena. Som stöd för uppdateringen är det viktigt att bokföra de tidigare utgångspunkterna för skolreseplanen trots att de kan vara flera år gamla. I synnerhet om skolans rektor eller miljöteamet byts, stöder skolreseplanen övergångsskedets riktlinjer och nya aktörer.

Den för den stora allmänheten synliga mobilitetsstyrningen är till stor del marknadsföring och annan kommunikation. Skolreseplanens *effekt* på den organisations eller den fastighets (såsom skolan) nivå som alstrar mobilitet grundar sig likväl på kontinuitet. Även om målet har varit att vidta bara en konkret åtgärd, t.ex. att bygga ett cykeltak, kräver de förändringar i funktionssätten som denna orsakat uppföljning för att man ska få fram åtgärdernas effekter. Ett cykeltak kan vid sidan om att främja cykelåkning ha en stor betydelse för den övriga användningen av gårdsområdet. En kartläggning av den övriga användningen berättar mer ingående vilken inverkan taket har. Av de vanligaste effekterna är kontinuiteten i förändringen av färdhetsfördelningen särskilt känslig. Om arbetet med skolreseplanen inte fortsätter, kan exempelvis morgonrallyt återgå i sina gamla fåror.

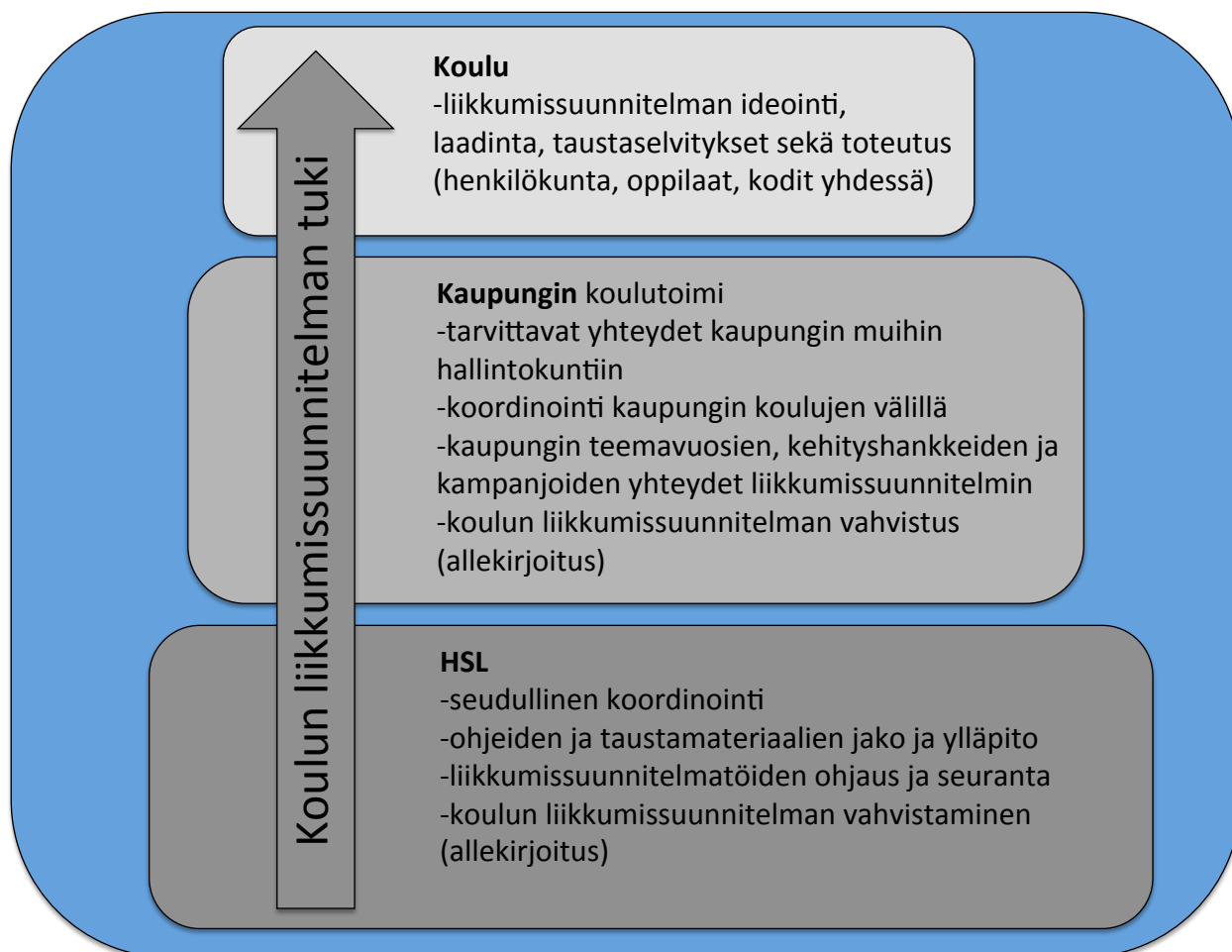
Det enklaste sättet att fortsätta utnyttjandet av skolans skolreseplan och dess inverkan är

att regelbundet upprepa skolresekundersökningen.

Stöd för planeringen och samordning

De skolor i huvudstadsregionen som gör upp en skolresepian kan få stöd för sitt arbete av Helsingforsregionens trafik (HRT), som samordnar arbetsplatsernas och skolornas skolresepianer i samarbete med den egna stadens skolförvaltning. I praktiken kan stöd fås för styrning av arbetet med skolresepianen, bakgrundsmaterial, modeller och kontakter med andra skolor som utarbetar eller uppdaterar en skolresepian. Stödet kan också vara hjälp med att tänka efter hur det uttryckligen i er skola är klokt att integrera skolresepianen i den dagliga undervisningen och skolans andra projekt.

Bl.a. denna anvisning och det arbetsunderlag som anknyter till den och annat material om ämnet (se också länkarna i slutet av den här anvisningen) finns på HRT:s webbsidor.



Länkar

(länkarna kontrollerades 22.11.2011)

Allmän beskrivning av skolreseplanering i en webbordbok som upprätthålls av allmänheten (på engelska)

http://en.wikipedia.org/wiki/Travel_plan

Skolornas anvisningar för skolreseplaner i Stockholmsregionen

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

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

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

Transport for Londons anvisningar för skolreseplaner: "A New Way to Plan" (ca 20 serier av diapositiv)

http://www.lscp.org.uk/newwaytoplan/newsevents_past.html#PE11

Anvisning för skolreseplan för Londonregionens skolor

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

Engelsk förening ACT TravelWise, som samordnar Englands nationella nätverk av mobilitetsstyrning

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

Om beröringspunkter mellan planen för hållbar utveckling och mobilitetsstyrning

www.edu.fi/teemat/keke > Teemoja ja tehtäviä > Vaihtoehtoja liikkumiseen

Motivas webbsidor om mobilitetsstyrning

http://www.motiva.fi/liikenne/liikennejarjestelma_ja_liikkumisen_ohjaus/liikkumisen_ohjaus

Svensk (Region Gävleborg, Landstinget Gävleborg) två minuter lång informationsvideofilm om en skoldagen för en skolflicka som cyklar och en som får bilskjuts

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

Fyysisen aktiivisuuden suositus kouluikäisille (7–18-vuotiaille) (Undervisningsministeriet och Nuori Suomi ry 2008)

http://www.nuorisuomi.fi/fyysisen_aktiivisuuden_suosituksset

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

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

http://www.nuorisuomi.fi/liikuntaa_koulupaivaan

Miljöministeriets webbplats om trafikens miljöperspektiv:

<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=377005&lan=fi&clan=sv>

Helsingforsregionens trafiks mobilitetsstyrning

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