



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO  
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

ANNA KORPINEN  
HARRASTUSMATKOJEN KULKUTAPAVALINNAT  
Diplomityö

Tarkastaja: professori  
Jorma Mäntynen  
Tarkastaja ja aihe hyväksytty  
Tuotantotalouden ja rakentamisen  
tiedekuntaneuvoston kokouksessa  
3. huhtikuuta 2013

## TIIVISTELMÄ

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Rakennustekniikan koulutusohjelma

**KORPINEN, ANNA:** Harrastusmatkojen kulkutapavalinnat

Diplomityö, 121 sivua, 31 liitesivua

Lokakuu 2013

Pääaine: Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät

Tarkastaja: professori Jorma Mäntynen

Avainsanat: Harrastusmatkat, kulkutapavalinta, liikkumisen ohjaus

Suomalaisten tekemistä vapaa-ajanmatkoista noin kolmannes on liikunta- ja harrastusdonnaisia. Tämän työn keskeinen tutkimusalue on lasten ja nuorten vapaa-ajan harrastusmatkat, jotka muodostavat merkittävän osan alle 18-vuotiaiden suomalaisten vapaa-ajan matkoista. Liikennetutkimusten mukaan lasten ja nuorten kyyditseminen henkilöautolla harrastuksiin on yleistynyt trendi, joka on ristiriidassa liikkumisen ohjauksen ja valtion liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. Liikkumisen ohjaustyö tukee valtionhallinnon asettamia liikenteen kehitystavoitteita tavoitellen kulkutapamuutosta kohti kestävämpiä kulkutapoja. Lisäksi suomalaislasten ja -nuorten arvioidaan olevan huonokuntoisempia kuin aiemmin, vaikka heistä valtaosa harrastaa liikuntaa.

Tutkimuksessa tuotetaan tietoa lasten ja nuorten vapaa-ajan harrastusmatkustamisen nykytilasta, kulkutapavalinnoista ja niihin vaikuttavista tekijöistä harrastustoiminnan parissa. Tutkimuksessa harrastustoiminnan kenttää on tarkasteltu Tampereen kaupunkiseudulla lasten ja nuorten keskuudessa Suomen seuraharrastetuimman urheilulajin jalkapallon harrastusmatkojen liikkumistottumusten kautta. Harrastusmatkustamisen toimintakentän kuvaus on muodostettu jalkapalloilijoille suunnatun liikkumiskyselyn, asiantuntijahaastatteluiden ja kirjallisuusselvityksen pohjalta. Lisäksi tutkimuksessa arvioidaan harrastusmatkojen kulkutavan valintaan vaikuttamisen mahdollisuuksia urheiluseurojen ja kuntien näkökulmasta tutkimuksen aikana kehitettyjen ja testattujen liikkumisen ohjauksen keinojen kautta.

Harrastusmatkustamisen liikkumisen ohjausta suunniteltaessa on sen ominaispiirteiden tuntemus tärkeässä roolissa. Harrastusmatkojen luonne vaihtelee voimakkaasti jo yhden lajin piirissä harrastusmuodosta ja harrastajan iästä riippuen. Harrastusmatkaliikkumisen kannalta merkittävimmät erot eri harrastusmuotojen välillä ovat harjoituskertojen määrä ja harjoituspaikkojen sijainti. Lisäksi harrastusmatkojen kulkutapavalinnan taustalla vaikuttavat muun muassa harrastajan ikä, liikkumistottumukset, asenteet, matkojen pituus ja matkan teon ajankohta. Tämän tiedon pohjalta tutkimuksen aikana muodostettiin päätelmiä ja jatkotoimenpide-ehdotuksia harrastusmatkustamisen kulkutapavalintaan vaikuttamiselle. Kehittämisehdotuksissa on huomioitu valtakunnalliselle ja seututasolle asetetut kestävien kulkutapojen lisäämistavoitteet.

## ABSTRACT

TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Master's Degree Programme in Civil Engineering

KORPINEN, ANNA: Travel Choice Behaviour in Sports Activities Trips

Master of Science Thesis, 121 pages, 31 Appendix pages

October 2013

Major: Transportation Systems

Examiner: Professor Jorma Mäntynen

Keywords: Sports activities trips, travel choice behaviour, mobility management

One third of Finnish free time trips are related to sports activities. The focus of this thesis is sports activities trips made by Finnish children and young people under eighteen years old whose sports activities trips are a major part of trips made by the age class. Traffic studies show that parents chauffeuring their children by car to sports activities is a growing trend which is in contradiction with goals of mobility management and national transport policy. Mobility management work supports national goals which are set for traffic development by pursuing more sustainable travel choice behaviour. In addition, Finnish children and young people are estimated to be in poorer physical condition than before, even though majority of them take an interest in sports.

This thesis produces information about current state of children's and young people's free time sports activities trips, travel choice behaviour and factors that influence on sports activities trips. Field of sports activities have been examined in this thesis through travel choice behaviour in Tampere regions football related trips. The description of the field of sports activities is created based on a directed travel survey for football players, expert interviews and literature review. The opportunities to influence travel choice behaviour of sports activities trips is estimated from the athletic club and municipal point of view. Mobility management actions that have been developed and tested during this study are used in estimation.

When mobility management actions are planned for sports activities trips it is important to recognize the characteristics of the field. Characteristics of sports activities trips can vary greatly even in a single sport, depending on the form of the sport and player's age. The most significant differences relative to travel choice behaviour between the various forms of sports activities are the number of training sessions and training location. In the background also player's age, travel choice habits, attitudes, trip length and travel time have an influence on the travel choice behaviour. Based on this information there are formed conclusions and suggestions for influencing travel choice behaviour in free time sports activities trips. Described development proposals have been compiled in respect of sustainable transport policies and goals at national and regional level.

## ALKUSANAT

Tämä diplomityö on tehty osana Sito Oy:n toteuttamaa vuoden mittaista Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat -nimistä liikkumisen ohjauksen hanketta vuosina 2012–2013. Hanke sai tukea valtakunnallisesta Liikenneviraston, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön ja KKI-ohjelman rahoittamasta liikkumisen ohjauksen ohjelmasta 2012–2013. Ohjelman ohella Tampereen kaupungin Sivistys- ja elämänlaatu palvelut, Kaupunkiympäristön kehittäminen sekä ECO<sub>2</sub>-hanke ovat olleet rahoittamassa ja ohjaamassa hanketta. Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat -hankkeen puitteissa on julkaistu suppeampi hankeraportti Motiva Oy:n Internet-sivuilla kesällä 2013.

Haluan kiittää professori Jorma Mäntystä joustavasta ja asiantuntevasta ohjauksesta sekä kannustavista kommentteista diplomityön aikana. Kiitos myös työnantajalleni Sito Oy:lle, joka mahdollisti diplomityön teon joustavasti työn ohessa. Erityiskiitokset kuuluvat Sito Oy:n projektipäällikkö Heljä Aarnikolle, jonka tuki ja kannustus aina työn alusta sen viime metreille on ollut valtava. Ilman Heljää tämä diplomityö ei olisi toteutunut. Kiitokset kuuluvat myös Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat -hankkeen rahoittajille ja ohjausryhmän jäsenille, kummiseura Ilvekselle sekä haastatteluihin osallistuneille asiantuntijoille rakentavasta ja innostuneesta ilmapiiristä harrastusmatkustamisen kehittämisen ideoinnissa. Lopuksi haluan vielä kiittää perhettäni, ystäviäni ja erityisesti avopuolisoani Juhaa tuesta ja kannustuksesta opinnoissani ja diplomityön teon aikana. Ilman heitä diplomi-insinöörin tutkinnon loppuunsaattaminen olisi ollut huomattavasti haastavampaa.

Tampereella 22.9.2013

Anna Korpinen



# SISÄLLYS

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Johdanto .....  | 1  |
| 1.1   | Tutkimuksen tausta .....  | 1  |
| 1.2   | Tavoitteet, tutkimusongelmat ja rajaukset .....                     | 2  |
| 1.3   | Tutkimuksen sisältö ja tutkimusmenetelmät .....                     | 3  |
| 2     | Kestävien kulkutapojen edistämisen lähtökohdat .....                | 5  |
| 2.1   | Kestävien kulkutapojen edistämisen tavoitteet .....                 | 5  |
| 2.2   | Kestävien kulkutapojen hyödyt .....                                 | 9  |
| 2.2.1 | Vaikutus liikennejärjestelmään .....                                | 9  |
| 2.2.2 | Vaikutukset ympäristöön .....                                       | 11 |
| 2.2.3 | Taloudelliset vaikutukset ja tasa-arvo .....                        | 13 |
| 2.2.4 | Liikkuminen ja terveysvaikutukset .....                             | 15 |
| 2.3   | Kulkutapavalinnan muutosprosessi .....                              | 18 |
| 2.3.1 | Suunnitellun käyttäytymisen teoria .....                            | 20 |
| 2.3.2 | Portaittainen muutosprosessi .....                                  | 22 |
| 2.3.3 | MaxSem-prosessikuvaus .....   | 23 |
| 2.4   | Yhdyskuntarakenteen merkitys matkatuotokselle .....                 | 27 |
| 2.4.1 | Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet .....                                | 27 |
| 2.4.2 | Tampereen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne .....                    | 31 |
| 2.4.3 | Liikkumistottumukset eri vyöhykkeillä .....                         | 34 |
| 3     | Liikkumisen ohjaus .....  | 37 |
| 3.1   | Liikkumisen ohjaustyö Suomessa .....                                | 37 |
| 3.2   | Liikkumisvalintoihin vaikuttaminen .....                            | 38 |
| 3.2.1 | Päämäärän muodostaminen .....                                       | 38 |
| 3.2.2 | Todellisen aikomuksen synty .....                                   | 42 |
| 3.2.3 | Käyttöönoton aikomus .....  | 47 |
| 3.3   | Vaikutusten arviointi .....   | 49 |
| 4     | Harrastusmatkustamisen nykytila .....                               | 52 |
| 4.1   | Suomalaisten matkustaminen .....                                    | 52 |
| 4.1.1 | Suomalaisten matkustamisen yleiskuva .....                          | 52 |
| 4.1.2 | Vapaa-ajan matkustaminen .....                                      | 54 |
| 4.1.3 | Lasten ja nuorten kyyditseminen .....                               | 56 |
| 4.2   | Jalkapallo harrastuksena .....                                      | 58 |
| 4.3   | Jalkapallon harrastusmatkustaminen Tampereen kaupunkiseudulla ..... | 61 |
| 4.3.1 | Harjoitusmäärät .....   | 61 |
| 4.3.2 | Harrastusmatkat ikäkausijoukkueissa .....                           | 62 |
| 4.3.3 | Kulkeminen harjoitukseen kaupunginosatoiminnassa .....              | 64 |
| 4.3.4 | Peli- ja turnausmatkojen kulkutavat .....                           | 65 |
| 4.3.5 | Kestävien kulkutapojen käytön esteet .....                          | 65 |
| 4.3.6 | Vastaajien omat näkemykset .....                                    | 67 |

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 4.4   | Harjoitusolosuhteet .....  | 68  |
| 4.4.1 | Kenttien saavutettavuus .....  | 68  |
| 4.4.2 | Harjoitusvuorojen jako .....   | 73  |
| 4.5   | Toimenpiteiden vaikuttavuus harrastustoiminnassa .....                           | 75  |
| 4.6   | Kuluttavan muutospotentiaali .....   | 77  |
| 5     | Kuluttapavalintaan vaikuttaminen.....  | 80  |
| 5.1   | Toimintaympäristöön soveltuvat liikkumisen ohjauksen toimenpiteet .....          | 80  |
| 5.2   | Seuratason kokeilut .....  | 82  |
| 5.2.1 | Internet-kysely .....  | 82  |
| 5.2.2 | Valtakunnalliset teemaviikot .....   | 83  |
| 5.2.3 | Harrastusmatkojen pelisäännöt.....   | 84  |
| 5.2.4 | Turnaustapahtumien liikkumisen ohjaus .....                                      | 85  |
| 5.3   | Joukkue-tason kokeilut.....  | 88  |
| 5.3.1 | Kuluttavan seuranta .....  | 89  |
| 5.3.2 | Kimppakyytien edistäminen .....  | 90  |
| 5.3.3 | Pyöräilyyn kannustaminen treenibussilla .....                                    | 92  |
| 5.3.4 | Joukkoliikennekokeilu.....   | 94  |
| 5.3.5 | Harjoitusvuorojen organisointi .....   | 95  |
| 6     | Tulosten tarkastelu .....  | 96  |
| 6.1   | Toimenpiteiden vaikutusten arviointi .....                                       | 96  |
| 6.2   | Tutkimuksen tulosten monistettavuus.....   | 99  |
| 6.3   | Tulosten luotettavuus .....  | 100 |
| 7     | Päätelmät ja ehdotukset jatkotoimenpiteiksi.....                                 | 103 |
| 7.1   | Päätelmät.....   | 103 |
| 7.2   | Jatkotoimenpide-ehdotukset.....  | 105 |
| 7.3   | Johtopäätökset.....  | 111 |
|       | Lähteet.....   | 114 |
|       | Liite 1. Liikkumiskyselyn kysymyslomake .....                                    | 122 |
|       | Liite 2. Yleisimmät harrastusmatkojen kuluttavat kaupunginosittain.....          | 130 |
|       | Liite 3. Tampereen nurmikenttien ja alle 18-vuotiaan väestön sijoittuminen.....  | 131 |
|       | Liite 4. Tampereen nurmikenttien sijainti yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä ..... | 132 |
|       | Liite 5. Kokeilutoimenpiteiden toimenpidekortit.....                             | 133 |
|       | Liite 6. Toimenpiteiden vaikutusten arviointitaulukot.....                       | 147 |

## TERMIT JA NIIDEN MÄÄRITELMÄT

|                     |  |
|---------------------|--|
| Aluetehokkuus       | Aluetehokkuudella tarkoitetaan rakennetun pinta-alan ja maapinta-alan välistä suhdetta (rakennettu pinta-ala / maapinta-ala). (LVM 2011b)  |
| Kaupunkiseutu       | Fyysisesti ja toiminnallisesti yhtenäistä aluetta, joka voi ulottua usean kunnan alueelle kutsutaan kaupunkiseuduksi. Kaupunkiseutuun kuuluu keskuskaupungista lähtevä yhtenäinen taajama-asutus, sen lähetyvillä olevat muut taajamat sekä näitä välittömästi ympäröivä haja-asutus. Esimerkiksi Tampereen kaupunkiseutuun kuuluvia kuntia ovat Tampere, Nokia, Ylöjärvi, Kangasala, Lempäälä, Pirkkala, Orivesi ja Vesilahti. (SYKE 2013b) |
| Kestävä kulutus     | Kestäviä kulutusmuotoja ovat ympäristön kannalta edulliset ja yksityisautoilua vähentävät kulutusmuodot. Tässä tutkimuksessa kestäväillä kulutusmuodoilla tarkoitetaan jalankulkua, pyöräilyä, joukkoliikennettä ja auton yhteiskäyttöä.   |
| Liikkumisen ohjaus  | Liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan viisaan liikkumisen edistämistä mm. neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palveluiden koordinoinnilla ja kehittämisellä. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on vähentää yksityisautoilua. (Motiva 2013)  |
| Onnettomuusaste     | Liikenneonnettomuuden onnettomuusasteella tarkoitetaan sen todennäköisyyttä, eli onnettomuuksien lukumäärä vuotuista liikennesuoritetta tai väestömäärää kohti (esimerkiksi onn. / milj. ajoneuvo-km tai onn. / henkilö).  |
| Vaikuttavuus        | Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuudella tarkoitetaan tavoiteltavia ja haluttuja muutoksia kohderyhmän liikkumistottumuksissa. Vaikuttavuus kuvaa aikaansaattua muutosta.   |
| YKR-ruututietokanta | Suomen ympäristökeskuksen luoma Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä on valtakunnallinen tietojärjestelmä (paikkatietoaineisto), joka perustuu Väestörekisterikeskuksen ja Tilastokeskuksen tuottamiin aineistoihin. YKR-aineisto sisältää muun muassa väestöön ja maankäyttöön liittyviä tilastollisia muuttujia. (Ympäristöhallinto 2013)   |

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen tausta

Suomalaisten vapaa-ajan matkustamista on toistaiseksi tutkittu melko vähän, ja erityisesti lasten ja nuorten vapaa-ajan liikkuminen tunnetaan vielä heikosti. Vapaa-ajan matkojen määrään ja suuntautumiseen vaikuttavat toisaalta yksilölliset ajankäyttötottumukset ja elämäntavat sekä toisaalta kotitalouden muiden jäsenten ajankäyttöpreferenssit (Kalenoja et al. 2009). Valtakunnan tasolla on asetettu tavoitteita kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden lisäämiseksi, ja nämä tavoitteet koskettavat myös vapaa-ajalla tehtyjä matkoja. Liikkumisen ohjaustyö tukee osaltaan valtionhallinnon asettamia liikenteen kehitystavoitteita tavoitellen kulkutapamuutosta kohti kestävämpiä kulkutapoja. Liikkumisen ohjauksella tavoitellaan erilaisin kannustamisen, mahdollistamisen ja markkinoinnin keinoin kävelyn, pyöräily, joukkoliikenteen ja muiden ympäristön kannalta kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuksien lisäämistä henkilöautoilun kustannuksella. Liikkumisen ohjaus on melko nuori liikennetekniikan tieteenala, mutta se vaikuttaa laaja-alaisesti liikennesuunnittelun taustalla. Näin ollen vapaa-ajan matkojen ohella myös liikkumisen ohjauksen aihepiirissä riittää paljon tutkittavaa.

Tämän tutkimuksen keskeinen tutkimusalue on lasten ja nuorten vapaa-ajan harrastusmatkat, jotka muodostavat merkittävän osan alle 18-vuotiaiden vapaa-ajan matkoista. Liikennetutkimusten mukaan lasten ja nuorten kyyditseminen henkilöautolla harrastuksiin on yleistynyt trendi, joka on ristiriidassa liikkumisen ohjauksen ja valtion liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa (Kalenoja et al. 2009). Vaikka suomalaislapsista ja nuorista valtaosa harrastaa liikuntaa, heidän arvioidaan olevan huonokuntoisempia kuin aiemmin (Nuori Suomi 2010a).

Arjen liikkuminen autoistuu, mikä ilmenee lähes kaikissa ikäryhmissä jalankulun ja pyöräilyn vähenemisenä. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2010–2011 mukaan myös lasten ja nuorten ikäluokkien pyöräily ja jalankulku on vähentynyt. Mopon ja mopoauton käyttö on vähentänyt erityisesti 15–17-vuotiaiden nuorten jalankulkua ja pyöräilyä. (Liikennevirasto 2012b; s. 56) Ilmiö on huolestuttava, koska lapsena ja nuorena omaksutaan aikuisiällä vaikuttavat liikkumistottumukset. Viimeaikaisen tutkimustiedon mukaan on osoitettu, että liikkumaton elämäntapa ja sitä kautta myös terveyden riskitekijät siirtyvät aikuisikään voimakkaammin kuin aktiivinen elämäntapa. (Valtion liikuntaneuvosto 2012, s. 6)

Lasten tekemistä harrastus- ja huvimatkoista merkittävä osa kuljetaan matkustajana henkilöautossa. Helsingin seudulla 7–11-vuotiaiden osalta jopa 65 % näistä matkoista liikutaan kyyditettävänä. Vierailumatkat, joihin kuuluvat matkat kavereiden luo, tehdään pääosin kävellen ja pyöräillen. Hieman vanhemmilla lapsilla, 12–14-vuotiailla,

noin viidesosa harrastus- ja huvimatkoista tehdään joukkoliikenteellä (Kalenoja et al. 2009, ss. 45–46).

Vapaa-ajan liikuntaharrastaminen kasvaa, mutta päivittäinen fyysinen aktiivisuus vähenee. Arjen liikkumisen vähetessä ollaan tilanteessa, jossa eivät edes kaikki järjestetyn liikunnan parissa harrastavat lapset ja nuoret liiku suositusten mukaista määrää. Lisäksi järjestetyn liikunnan parissa harrastavista noin 40–50 % lopettaa harrastamisen kokonaan 15–19-vuotiaana. (Valtion liikuntaneuvosto 2012, s. 6) Päivittäinen fyysisen aktiivisuuden perussuositus 7–18-vuotiaille on liikkua 1–2 tuntia päivässä monipuolisella tavalla. (Nuori Suomi 2008, s. 17) Kohtuullisen pituiset, alle viiden kilometrin pituiset harrastusmatkat, olisi yleensä mahdollista liikkua jalan tai polkupyörällä auton kyädissä istumisen sijaan. Myös joukkoliikenteen käytön lisäämistä harrastusmatkoilla voidaan edistää kannustamalla lapsia ja nuoria sen kokeiluun sekä lisäämällä eri tahojen (koulujen, harrastustoimijoiden ja kuntien) yhteistyötä sen käytön mahdollistamisessa. Usein kyse on totutun tavan muuttamisesta, asenteiden rikkomisesta tai vanhemman rohkeudesta kannustaa lasta itsenäiseen liikkumiseen.

## 1.2 Tavoitteet, tutkimusongelmat ja rajaukset

Tutkimuksessa tuotetaan tietoa lasten ja nuorten vapaa-ajan harrastusmatkustamisen nykytilasta, kulkutapavalinnoista ja niihin vaikuttavista tekijöistä harrastustoiminnan parissa. Lisäksi arvioidaan harrastusmatkojen kulkutavan valintaan vaikuttamisen mahdollisuuksia urheiluseurojen ja kuntien näkökulmasta muun muassa tutkimuksen aikana kehitettyjen ja testattujen keinojen kautta. Tutkimuksella pyritään löytämään vastaus seuraavaan kysymysmuodossa esitettyyn päätutkimusongelmaan:

*”Mitkä tekijät vaikuttavat lasten ja nuorten harrastusmatkojen kulkutapavalintaan, ja millä keinoilla matkojen kulkutapaan voidaan vaikuttaa?”*

Asetetun pääongelman kysymykseen vastataan tutkimuksessa seuraavien alaongelmien kautta:

- *Miksi matkojen kulkutapavalintaan pitää pyrkiä vaikuttamaan?*
- *Mikä on vapaa-ajan matkojen ja harrastusmatkojen rooli liikenteen matkatuotoksen kannalta?*
- *Mitä haasteita harrastustoiminnan toimintaympäristöllä on matkojen kulkutapavalintaan vaikuttamisessa?*
- *Millaiset mahdollisuudet on lisätä kestäviä kulkutapoja lasten ja nuorten tekemillä harrastusmatkoilla?*
- *Millä liikkumisen ohjauksen keinoilla harrastusmatkojen kulkutapavalinnan muutos voidaan saada aikaan, ja miten käyttäytymismuutos syntyy?*
- *Mitkä ovat näistä harrastusmatkojen vaikuttamisen keinoista tehokkaimpia/vaikuttavimpia?*

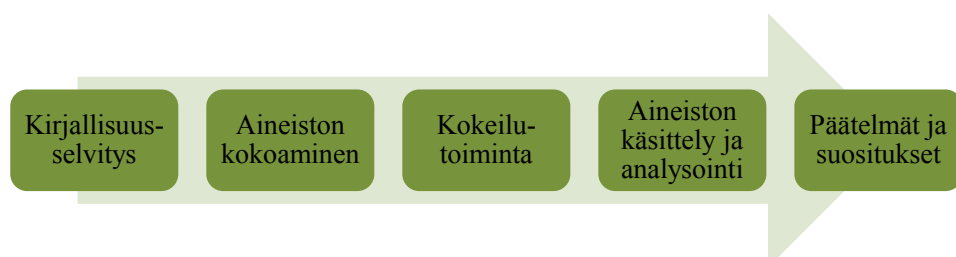
Tutkimuksen kohderyhmä on Tampereen kaupunkiseudulla asuvat Ilveksen alle 18-vuotiaat jalkapalloharrastajat. Tutkimuksessa tarkastellaan kohderyhmän tekemien harrastusmatkojen ominaispiirteitä ja arvioidaan ryhmän parissa tehtyjen liikkumisen ohjauksen toimenpidekokeilujen toimivuutta harrastusmatkojen liikkumisen ohjauksessa. Vaikka kohderyhmänä ovat yhden lajin harrastajat, on jalkapalloa harrastavia lapsia ja nuoria niin seudullisesti kuin valtakunnallisestikin huomattava määrä. Tutkimuksen kohderyhmärajauksesta huolimatta, saatavia tuloksia voidaan soveltaa myös muiden harrastustoiminnan tyyppien synnyttämien matkatuotosten arviointiin ja niihin vaikuttamiseen.

Tampereella jalkapallo on yksi suosituimmista lajeista, joka liikuttaa lapsia ja nuoria vapaa-ajalla. Jalkapallon junioripelaajia on Tampereen seudulla arviolta kymmenisentuhatta, joista yksin Ilveksessä pelaa noin 3 600 lasta ja nuorta. Tutkimukseen valittu kohderyhmä, jalkapalloon liittyvät harrastusmatkat, edustaa siten merkittävää määrää Tampereen kaupunkiseudun ja valtakunnan tason jalkapalloilevien lasten ja nuorten harrastusmatkoista. Laajennettuna tuloksia valtakunnalliselle tasolle, jalkapallon harrastusmatkat edustavat edelleen huomattavaa osaa suomalaislasten ja -nuorten tekemistä urheiluharrastusten tuottamista matkoista ja ylipäätään koko lasten ja nuorten harrastustoiminnan kentän tuottamista matkoista.

Työn tuloksena saadaan tietoa harrastustoiminnan matkustustottumuksiin vaikuttavista tekijöistä ja niiden keskinäisistä suhteista. Tutkimustuloksena luodaan lisäksi suosituksia toimenpiteistä, joilla harrastustoiminnan, joukkueurheilun ja erityisesti jalkapallon harrastusmatkojen kulkutapavalintaan voidaan vaikuttaa tehokkaasti. Työssä arvioidaan tuloksena ehdotettavien liikkumisen ohjauksen toimenpidekokonaisuuksien vaikuttavuutta ja muutospotentiaalia kohderyhmässä.

### 1.3 Tutkimuksen sisältö ja tutkimusmenetelmät

Tämä tutkimus voidaan tyypitellä lähtökohtia kartoittavaksi kokeelliseksi tutkimukseksi, jonka myötä pyritään avaamaan lasten ja nuorten harrastustoiminnan kenttään liittyvää matkustamisen tarvetta. Käytetyt tutkimusmenetelmät ovat pääosin kvalitatiivisen (laadullisen) tutkimuksen menetelmiä. Tutkimus koostuu kirjallisuusselvityksestä, tutkimusaineiston kokoamisesta, toteutetusta kokeilutoiminnasta, tutkimusaineiston analysoinnista sekä päätelmistä ja suosituksista kuvan 1.1 mukaisesti.



*Kuva 1.1 Prosessikaavio työn kulusta*

Kirjallisuuskatsauksessa kuvataan liikkumisen ohjaustyölle ja kestävien kulkutapojen käytön edistämiseksi asetettuja tavoitteita. Selvityksessä avataan tavoitteiden taustalla vaikuttavia Suomen liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteiden sekä kestävien kulkutapojen kulkutapaosuuden kasvun myötä syntyviä vaikutuksia ja hyötyjä yhteiskunnalle. Osiossa hahmotetaan myös kestävien kulkutapojen käyttöönoton myötä yksilötasolla tapahtuvaa kulkutapavalinnan muutosprosessia ja kuvataan muutosta edesauttavia liikkumisen ohjauksen keinoja. Lisäksi nostetaan esille yhdyskuntarakenteen vaikutus matkatuotoksen synnyssä ja kestävien kulkutapojen käytön mahdollistamisessa.

Aineiston kokoamisvaiheen tavoitteena oli hahmottaa lasten ja nuorten jalkapallon harrastustoiminnan toimintaympäristön ominaispiirteitä sekä harrastusmatkojen kulkutapavalintaan vaikuttavia tekijöitä. Tutkimuksen aikana kerättiin tietoa jalkapallon harrastustoiminnan toimintaympäristöstä yhteisöanalyysin kaltaisella menetelmällä. Yhteisöanalyysillä kerätään, kuvataan ja analysoidaan yhteisön, eli jalkapallon harrastajien, liikkumistottumuksia ja niihin vaikuttavia tekijöitä (Hirsijärvi et al. 1996). Tiedonkeruun merkittävimpinä tutkimusmenetelminä käytettiin kyselyä ja haastatteluja. Harkinanvaraisella otannalla toteutetun ja Ilveksen junioripelaaajille ja heidän vanhemmilleen kohdennetun Internet-kyselyn ohella, jalkapalloilun olosuhteista ja harjoitustoiminnan nykyisestä organisoitumisesta saatiin tietoa asiantuntijoiden kanssa toteutetuilla puoli-strukturoiduilla haastatteluilla (teemahaastattelu). Haastateltavia tahoja olivat Ilveksen valmennusjohto ja joukkueiden valmentajat sekä Palloliiton ja Hämeen Liikunnan ja Urheilun (nyk. VALO ry.) edustajat. Lisäksi haastateltavana tahona oli Tampereen kaupungin liikuntapalveluista ja palveluverkon kehittämisestä vastaava taho. Kyselyllä ja haastatteluilla kerättyjä tietoja jalkapallon toimintaympäristöstä ja sen matkoista täydennettiin kirjallisuusselvityksellä.

Kokeilutoiminta, jonka aikana testattiin kestävästä liikkumisesta edistäviä työkaluja harrastustoiminnan matkoilla, suunniteltiin ja toteutettiin kirjallisuus- ja toimintaympäristöselvityksen pohjalta. Kokeilutoiminnan kautta saatiin tarkempi käsitys lasten ja nuorten harrastusmatkojen ominaispiirteistä sekä kestävien kulkutapojen käytön kannustamiseen soveltuvista keinoista harrastusmatkoilla. Kokeilutoiminnan yhteydessä käytettyjä tutkimusmenetelmiä olivat kulkutavan seurantatietojen kerääminen ja analysointi, kokeiluista saadun palautteen analysointi sekä erilaiset havainnointimenetelmät. Käytetyistä havainnointimenetelmistä tyypillisimpiä olivat pysäköintitutkimus, kulkutapavalintaa koskeva silmämääräinen havainnointi eri ryhmissä sekä haastattelut ja keskustelut kokeilutoimintaan osallistuneiden parissa.

Tutkimusaineiston analyysivaiheessa syvennettiin aineistopohjaista sisällön analyysiä päätelmien ja suositusten muodostamiseksi. Tutkimuksesta ja kokeilutoiminnan analyysistä on tunnistettavissa useita laadullisen tutkimuksen ominaispiirteitä, kuten tarkoituksenmukainen kohderyhmän valinta, aineiston monitahoinen ja yksityiskohtainen tarkastelu hypoteesien testaamisen sijaan sekä ihmiskeskeinen tutkimusaineiston keruu. (Hirsijärvi et al. 1996, s. 160) Analyysin yhteydessä arvioitiin kokeilutoiminnan yhteydessä toteutettujen liikkumisen ohjauksen keinojen tehokkuutta ja vaikuttavuutta.

## 2 KESTÄVIEN KULKUTAPOJEN EDISTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Kestävien kulkutapojen edistämisen tavoitteet

Euroopassa on pyrkimys kehittää tulevaisuuden liikennejärjestelmästä nykyistä kilpailukykyisempi, resurssitehokkaampi ja kestävämpi. Euroopan unionin ilmasto- ja energia-alan politiikan tavoitteiden mukaisesti, unionin kestävä kehityksen strategiassa yhdeksi tavoitekokonaisuudeksi on nostettu kestävä liikenteen edistäminen. Strategian pohjalta liikenteen valkoisessa kirjassa on Euroopan liikennealalle asetettu seuraava pitkän aikavälin päästövähennystavoite:

Euroopan unionin alueella liikenteen käyttämän energian päästöt vähenevät 60 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä.

Tavoite tarkoittaa vuoden 2008 päästötasoon nähden 30 % vähennystä. Välitavoitteeksi on kirjattu kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 20 %:lla vuoteen 2030 mennessä vuoden 2008 tasoon nähden. Tavoiteasetannan taustalla on pyrkimys siirtyä tulevaisuudessa nykyistä kestävämpiin liikennemuotoihin ja päästä eroon liikenteen öljyriippuvuudesta. Valkoisessa kirjassa kaupunkiliikenne ja sen kehitys on nostettu yhdeksi pääkohdista ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. Kaupunkiliikenteen osuus onkin merkittävä Euroopan tasolla, sillä se tuottaa lähes neljäsosan liikenteen hiilidioksidipäästöistä. Kaupunkiliikenteessä erityisesti joukkoliikenteen, pyöräilyn sekä kävelyn tarjonta ja mahdollisuudet on määritetty kehityskohteiksi Euroopassa. Lisäksi maankäytön suunnittelulla nähdään olevan tärkeä rooli liikenteen kysyntään vaikuttamisessa. (Euroopan komissio 2011, ss. 3–9; Valtioneuvosto 2012, s. 9)

Euroopan unionin päästövähennystavoitteiden pohjalta liikenteen tulevaisuuden tavoitetilaa on edistetty Suomessa kansallisella tasolla. Suomen liikennepolitiikkaa ohjaa voimakkaasti ilmastonmuutoksen tuomat haasteet kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi, joita on linjattu muun muassa Suomen Ilmasto- ja energiastrategiassa. Toisaalta vähennykset tulisi saavuttaa siten, että kyetään turvaamaan liikennejärjestelmän ja logistiikan kilpailukyky sekä arjen matkaketjujen sujuvuus myös tulevaisuudessa. Suomalaisen liikenteen visio on asetettu EU:n ilmastotavoitteiden välitavoitevuoteen 2030. Visio pitää sisällään muun muassa sujuvien ja turvallisten matkaketjujen edistämisen eri toimintojen saavutettavuutta parantamalla sekä ekologisesti kestävämmän liikennejärjestelmän luomisen maankäytön kehittämisen kautta. Liikennepolitiikan yhtenä keskeisenä linjauksena väylä- ja liikennepalvelujen lisäämisen rinnalla on kysyntään vaikuttami-



nen. Kysyntään vaikuttaminen voidaan toteuttaa tehokkaasti maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen ohella esimerkiksi liikenteen kysynnän ohjauksella sekä ihmisten arvostuksiin ja toimintatapoihin vaikuttamisella. (LVM 2007a, ss. 12–14, 29)

Liikennepolitiikan toimenpiteistä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn aseman vahvistaminen tukee sekä liikenteen ympäristötavoitteiden toteutumista että arjen matkojen toimivuutta. Valtakunnallisten toimintalinjausten laatimisen tarve kestävien kulkutapojen edistämiseksi tuotiin esiin muun muassa hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008. Tämän pohjalta seuraavana vuonna julkaistussa Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa (2009–2020) asetettiin selkeät tavoitteet kestävien kulkutapojen käytön lisäämiseksi. Yhtenä ylätasoa tavoitteena ohjelmassa on linjattu kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvun ohjaaminen jatkossa ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin. Tavoitteen taustalla on tieto siitä, että liikenne aiheuttaa noin 20 % Suomen kasvihuonepäästöistä, ja kestäviin kulkutapoihin siirtyminen on yksi tehokkaista keinoista edistää asetettujen ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamista. Ilmastopoliittisen ohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi on esitetty kymmenen kasvihuonepäästöjen vähentämiseen tähtävää painopistealuetta ministeriön hallinnonalalta. Painopistealuemäärittelyn kautta pyritään saavuttamaan vuonna 2008 pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa asetettu liikenteen 15 %:n päästövähennystavoite vuoteen 2020 mennessä. Painopisteistä seuraavat neljä edistävät suoraviivaisesti kestävien kulkutapojen roolia liikennejärjestelmässä:

Liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittaminen

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisääminen olosuhteita parantamalla

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisääminen tarjonnan kehittämisellä

Liikkumisen ohjaus kestävästä liikkumismahdollisuudesta tiedottamiseen

Yhdyskuntarakenteella on merkittävä rooli liikenteen suoritteiden sekä kestävien kulkutapojen edistämismahdollisuuksien kannalta. Liikenteen ja maankäytön suunnittelun aiempaa tiiviimpi yhteensovittaminen ja sitä kautta tehtävä yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ovat toimivia keinoja liikenteen kysyntään vaikuttamisessa. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisäämisessä ensisijaista on niiden olosuhteiden parantaminen. Tämä kehitystyö keskittyy pääosin taajamien keskusta-alueille, missä välimatkat ovat kohtuullisia ja käyttäjämäärät suuria. Joukkoliikenteen kohdalla tavoitteeksi on asetettu kilpailukyky henkilöautoon nähden, jonka merkitys korostuu erityisesti kaupunkiseuduilla, joilla asuu suuri osa suomalaisista. Kasvavilla suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kilpailukykyä edistämistavoite pyritään saavuttamaan laajalaisella kehitystyöllä, kuten kattavuuden, palvelutason ja houkuttelevuuden parantamisella. Kehitystoimenpiteillä pyritään lyhyiden henkilöautomatkojen vähentämiseen kestäviä kulkutapoja lisäämällä. (LVM 2007a, s. 34; LVM 2008, s. 58; LVM 2009, ss. 7–8, 28–30)

Suomessa on laajalti tehty alueellisen tason kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, mutta valtakunnallisen toimintalinjan puuttuminen kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisäämiseksi on hidastanut kulkutapojen osuuden kasvukehitystä. Lisäksi vuotta 2009 edeltäviä kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmia ei ole virallisesti hyväksytty, eikä niiden toimeenpanoa ole seurattu. (Liikennevirasto 2012a, ss. 8–9) Hallituksen vuoden 2008 liikennepoliittisen selonteon jälkeen valtionhallinto on määrätietoisesti pyrkinyt edistämään kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamista, ja vuonna 2011 valmistunut Kataisen hallituskauden 2011–2015 hallitusohjelma vauhditti edelleen tavoitteiden saavuttamista, kun kasvihuonepäästöjen vähentämisestä tehtiin yksi liikennepoliittinen pää-tavoite. Ohjelmassaan hallitus linjasi, että liikenteen päästöjen vähentäminen tapahtuu muun muassa joukkoliikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä tukemalla. Hallitusohjelmassa nostettiin jälleen merkittävään rooliin liikennesuunnittelun ja yhdyskuntarakenteen välinen yhteys korostamalla pyrkimystä suunnitelmalliseen yhdyskuntarakenteen eteenpäinviemiseen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen käynnistettiin hallitusohjelman mukaisesti pyörä- ja kävelytieverkoston määrätietoisella kehittämisellä Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian 2020 toimenpiteiden kautta. (Valtioneuvosto 2011, 48–49 s.) Vuonna 2011 Liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa strategiassa 2020 on asetettu strategiset linjaukset tavoitteena olevan vision toteuttamiseksi:

- *20 % enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja:* Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulutapaosuus nousee vuoden 2005 tasosta 32 %:sta 35–38 %:iin vuoteen 2020 mennessä. Kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 300 miljoonaa matkaa enemmän kuin vuonna 2005. Samalla henkilöautomatkojen määrä vähenee.
- *Lisää arvostusta ja motivointia:* Tavoitteena on konkretisoida kävelyn ja pyöräilyn olemassa olevaa arvostusta yhä enemmän käytäntöön. Tavoite näkyy yksittäisten ihmisten kulkutapavalinnoissa sekä yhdyskunnan kulkutapavalintoja ohjaavissa toimissa, suunnitelmissa, säännöksissä ja julkisessa rahoituksessa.
- *Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö:* Kävelyn ja pyöräilyn kasvu mahdollistetaan eheällä yhdyskuntarakenteella, jossa matkat ovat lyhyitä, liikkumisympäristö on houkutteleva ja jossa liikkuminen on miellyttävää, sujuvaa, turvallista ja esteetöntä.
- *Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja lainsäädäntömuutoksia sekä riittävää seurantaa:* Valtion ja kuntien vastuu kävelyn ja pyöräilyn edistämässä korostuu. Johdonmukainen panostus ja yhteistyö maankäytön suunnittelussa, liikennejärjestelmän kehittämisessä ja liikkumisvalintoja ohjaavien keinojen käytössä on tärkeää. Kävely ja pyöräily priorisoidaan liikennepolitiikassa perusliikkumismuodoiksi ja niiden edistämiseen suunnataan rahoitusta ja seurannan resursseja. (LVM 2011a, ss. 7–9)

Kävelyn ja pyöräilyn strategian rinnalle on laadittu kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma (2012), jonka tavoitevuosi on edellisen kanssa yhtenäinen 2020. Nämä suunnitelmat muodostavat yhdessä kuvattuja valtakunnallisia kävelyn ja pyöräilyn tavoitteita toteuttavan kokonaisuuden (Liikennevirasto 2012a, s. 9).

Valtiollisen liikennepolitiikan tavoitteiden jalkauttaminen alueellisella tasolla on olennainen osa toimenpiteille asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Tämän tutkimuksen tarkastelualueen Tampereen kaupunkiseudun keskuskaupungin Tampereen kaupunkistrategian (2020) kaikki kaupunkirakennetta ja ympäristöä koskevat painopistetavoitteet ovat linjassa valtakunnallisten ympäristötavoitteiden kanssa. Kaupungin kaupunkirakenteen ja ympäristön kehitystavoitteita ovat muun muassa kaupunkirakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen, joukkoliikenteen toimiminen sujuvimpana kulkutapavaihtoehtona sekä elinympäristöjen laadukkuus ja monimuotoisuus. (Tampereen kaupunki 2009, ss. 22–23) Kaupunkistrategian pohjalta tavoitteita on täydennetty tarkemmin Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategiassa ja Tampereen kaupungin ympäristöpolitiikan toimintalinjassa, joissa kaupunkiseudun ympäristöpolitiikan tavoitetilä on määritetty eurooppalaiseen välitavoitevuoteen 2030. Tampereen kaupunkiseudun liikenteen visioksi on määritetty seuraavat tavoitekokonaisuudet:

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet ainakin 20 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on 25 % vuonna 2030

Liikenteen ja maankäytön ratkaisut on sovitettu yhteen

Jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuus on 25 % vuonna 2030

Kaupunkirakenteen ja liikenteen yhteiseksi tavoitetiläksi on Tampereella asetettu ehyt ja tiivis kaupunkirakenne sekä kattava, monimuotoinen ja tehokas joukkoliikenne. Lisäksi tavoitellaan jalankulun ja pyöräilyn lisäämistä parantamalla niiden olosuhteita aina Euroopan huipputasolle. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa (2012) on kuvattu tarkemmin jalankululle ja pyöräilylle asetettua 25 % kulkutapaosuuden kasvutavoitetta niiden toteutumiseksi vaadittavia toimenpiteitä. Kulkutapojen kasvun tavoite koostuu kolmesta strategisesta tavoitteesta, jotka ovat asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen, maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen yhdyskuntarakenteessa sekä infrastruktuurin parantaminen. Kaupunkiseudun ilmastostrategiassa liikenteen tavoitetilään tähtäävät tarkemmat tavoitteet on asetettu välitavoitevuoteen 2020 ja sen toimenpiteet vuoteen 2016 asti. Ilmastostrategian toimenpiteet keskittyvät edellisten tavoin pääosin kaupunkirakenteen eheyttämiseen ja kestävien kulkutapojen edistämiseen. (Tampereen kaupunkiseutu 2010b, s. 18; Tampereen kaupunkiseutu 2012, s. 5; Tampereen kaupunki 2012a, ss. 6–7)

Kestävien kulkutapojen edistämisen kautta tapahtuva ympäristötavoitteiden saavuttaminen on hidas prosessi. Valtionhallinto on kuitenkin todennut toimet välttämättömmiksi ja osoittanut tukensa tavoitteisiin tähtääville toimille. Esimerkiksi Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle 2012 on linjattu liikennepolitiikan tavoitteita pitkällä aikavälillä. Selonteossa toistuvat edellä mainitut tavoitteet kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien edistämisestä ja yhdyskuntarakenteen ja

liikenteen yhteensovittamisesta sekä rahoituksen uudenlaisesta suuntaamisesta asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi (LVM 2012, ss. 33–50). Tämä kertoo valtionhallinnon tahtotilasta ja pyrkimyksestä kestävämpään ja resurssitehokkaampaan liikennejärjestelmään tulevaisuudessa. Liikennesektorin tehtävä onkin nyt etsiä ja toteuttaa tehokkaita keinoja valtakunnallisten sekä alueellisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

## **2.2 Kestävien kulkutapojen hyödyt**

Kestäviin kulkutapoihin siirtymisellä saadaan aikaan positiivisia vaikutuksia yhteiskunnalle. Näitä ovat esimerkiksi liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden parantaminen sekä ympäristön riskien ja sen tulevaisuuden ongelmien ehkäiseminen. Toisaalta kestävien kulkutapojen lisäys lähtee yksilöstä, jonka kannalta muutos näkyy edellisten lisäksi positiivisesti myös muilla tavoin. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisääminen liikkumisessa vähentää esimerkiksi liikkumiseen kuluvia kustannuksia ja edistää yksilön terveyttä. Lisäksi kestävien kulkutapojen käyttö on tasa-arvoisesti mahdollista kaikille. Seuraavissa kappaleissa on kuvattu tarkemmin näitä kestäviin kulkutapoihin siirtymisen vaikutuksia sekä yhteiskunnan että yksilön kannalta.

### **2.2.1 Vaikutus liikennejärjestelmään**

Liikennejärjestelmälle kestävien kulkutapojen vaikutuksesta kohdistuvat positiiviset vaikutukset ovat tiiviisti yhteydessä maankäytön suunnitteluun. Suunnitelmallinen maankäyttö ja yhdyskuntarakenne yhdessä liikennesuunnittelun kanssa voivat mahdollistaa ja turvata kestävien kulkutapojen tarjonnan tulevaisuudessa. Liikennejärjestelmän ja maankäytön tarkoituksenmukaisella kehittämisellä on mahdollista vaikuttaa esimerkiksi kaupunkiseutujen toimintojen saavutettavuuteen, matkojen ja kuljetusten suuntautumiseen ja kulkumuodon valintaan (LVM 2007a, s. 18). Liikenteen päästöjä kyetään vähentämään kun eri toiminnot ja palvelut sijoitetaan liikkumistarvetta vähentävällä sekä kestäviä kulkutapoja edistävällä tavalla. Tavoitteena on henkilöautomatkojen määrän vähentämisen ohella niiden pituuden minimoiminen. Siksi kestävien kulkutapojen kautta liikennejärjestelmälle syntyvät positiiviset vaikutukset lähtevät ensisijaisesti maankäytön suunnittelun kautta tapahtuvasta liikkumistarpeen ohjauksesta.

Suomalaisten tekemistä matkoista vajaa kolmasosa tehdään jalan tai pyörällä. 60 % matkoista tehdään puolestaan henkilöautolla sen kuljettajana tai matkustajana. Liikennepolitiittisten tavoitteiden mukainen viidenneksen kasvu jalankulku- ja pyörämatkojen määrässä tarkoittaisi yli 10 % nykyistä vähemmän henkilöautomatkoja, jos tämä siirtymä tapahtuisi kokonaisuudessaan henkilöautomatkoista. (Liikennevirasto 2012b, s. 19) Kuvatus kaltainen muutos merkitsisi huomattavaa vaikutusta ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen ja liikennejärjestelmän toimivuuteen erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla. Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta kulkutapamuutoksella on erityisen suuri ruuhkia vähentävä vaikutus varsinkin jos vähenemä voidaan saavuttaa liikenteen huipputunnin matkaluvusta. Huipputunnin liikenteen muutoksen saavuttaminen vaatisi liik-

kujien kulkutapamuutosta erityisesti työ- ja koulumatkoilla, aamun tai illan liikenteen huipputunnin ollessa yleisesti liikenneverkon mitoittava tekijä.

Kestävästä kulkutavoista joukkoliikenne on nimensä mukaisesti tehokas tapa vähentää tiellä liikkuvien yksiköiden määrää. Joukkoliikenteen edistämisen kannalta on kuitenkin tärkeää sen matkaketjujen toimivuus ja kilpailukyky muihin kulkutapoihin nähden. Toimivan joukkoliikenteen järjestäminen vaatii tuekseen tiivistä yhdyskuntarakennetta, jotta asiakaspohja saadaan riittävän vahvaksi. Jalankulku ja pyöräily ovat joukkoliikenteen liityntäliikennemuotoja, ja niiden mahdollisuudet vaikuttavat luonnollisesti joukkoliikenteen kysyntään matkaketjujen pääkulkutapana. Kulkutapamuutoksen suosiessa joukkoliikennettä, vaikuttaa se näin ollen positiivisesti myös jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuteen. Arjen matkojen laatu ja sujuvuus syntyvät liikenneturvallisuudesta ja hyvästä liikkumisympäristöstä (LVM 2007a, s. 34). Kävelyn ja pyöräilyn edistämässä on tärkeää niiden olosuhteiden edistäminen. Olosuhteita parantamalla luodaan turvallisempi liikkumisympäristö ja vähennetään onnettomuuksia. Myös liukastumis- ja kaatumistapaturmia voidaan ehkäistä ympäristön kehittämällä. (Liikennevirasto 2012a, s. 13)

Kestäviin kulkutapoihin siirtymisellä on tutkitusti vaikutuksia liikennejärjestelmän turvallisuuteen. Esimerkiksi Helsingissä joukkoliikenteen on todettu olevan onnettomuusasteeltaan ylivoimaisesti turvallisin kaupunkiliikenteen kulkutapa. Sen kuolemanonnettomuusaste oli vuonna 2008 noin kolme kertaa pienempi henkilöautoon nähden ja 10 kertaa pienempi kuin kävellen tai pyörällä liikuttaessa. Kävely ja pyöräily on puolestaan Helsingissä todettu kestävästä kulkutavoista turvattommiksi, kävelyn kuolemanonnettomuusasteen ollessa joukkoliikenteeseen nähden 13-kertainen ja pyöräilyn lähes 40-kertainen. Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden keskeisimmät ongelmat kohdistuvat taajamiin ja suojatien ylityksiin. Noin 60 % jalankulun ja pyöräilyn kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on tapahtunut taajamassa ja niiden uhreista lähes kaikki jäävät auton alle. Suomessa autoilijat väistävät huonosti tietä ylittävää jalankulkijaa ja pyöräilijää. Tämä johtuu osin pyöräilyn vaikeasti hahmotettavista väistämissäännoista, joita ei tunneta ja osata noudattaa autoilijoiden eikä pyöräilijöiden parissa. Toisaalta asiaan vaikuttaa Suomen vähäinen pyöräilykulttuuri esimerkiksi Keski-Euroopan pyöräilymaihin verrattuna. Esimerkiksi Amsterdamissa ja Kööpenhaminassa noin kolmannes työmatkalaisista käyttää työmatkojensa kulkuvälineenä polkupyörää. Alankomaissa on tutkittu, että pyöräilyn ja henkilöautoilun kuolemanonnettomuusasteissa ei ole suurta eroa. Siellä pyöräilyn turvallisuus syntyy sen volyyymista. Henkilöauton kuljettajat, jotka ovat tottuneet pyöräilijöihin liikenteessä ja toisinaan liikkuvat itsekin pyörällä, osaavat myös varoa jalankulkijoita ja pyöräilijöitä paremmin. Suomessa autoliikenteen nopeudet taajama-alueilla ovat tyyppillisesti korkeita, sillä liikenneympäristö tukee huonosti sääntöjen noudattamista. Jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuus on kuitenkin merkittävästi parantunut, sillä molemmilla kulkutavoilla kuolleiden määrä on puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Jalankulun ja pyöräilyn turvattomuus liikenteessä syntyy kuvastusti henkilöautoliikenteen vaikutuksesta. Niiden käytön lisääntyminen henkilöautoilun kustannuksella muuttaa liikennekulttuuria ja parantaa samalla

koko liikennejärjestelmän turvallisuustilannetta. (Korpinen 2012, s. 25; Liikenneturva 2013; Liikennevirasto 2012a, s. 18; Rabl & de Nazelle 2011)

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu liikennejärjestelmässä on kuitenkin tavoiteltava asia edellä kuvatusta kulkutapojen turvattomuudesta huolimatta. Merkittävänä perusteena tälle on tieto siitä, että kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta heikentävä vaikutus muun liikenteen turvallisuuteen on huomattavasti henkilöauto- tai moottori-pyöräliikennettä pienempi. Myös joukkoliikenteen negatiiviset vaikutukset muiden tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen ovat pieniä henkilöautoliikenteeseen nähden. (Korpinen 2012, s. 25) Kestäviä kulkutapoja edistämällä ja henkilöautoliikenteen osuuden laskulla voidaan näin ollen tehdä liikennejärjestelmästä nykyistä turvallisempi. Lisäksi kestävien kulkutapojen käytön kasvulla voi olla sitä entisestään edistäviä vaikutuksia esimerkiksi tienkäyttäjien asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Pyöräilijämäärien kasvun onkin Euroopassa todettu laajalti vähentävän henkilöautojen ja pyöräilijöiden välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä (Liikennevirasto 2012a, s. 13).

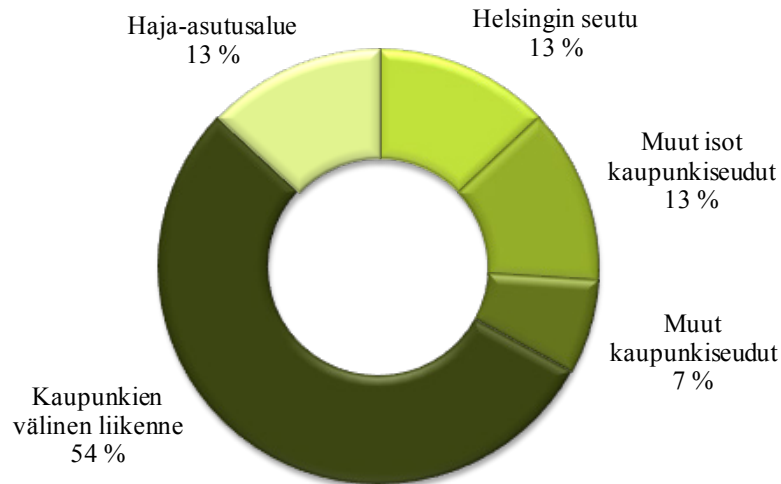
## 2.2.2 Vaikutukset ympäristöön

Ajoneuvoliikenteellä on lukuisia ympäristöön kohdistuvia haittoja, joista merkittävimpiä ovat pakokaasupäästöt ja pienhiukkasten heikentämä ilmanlaatu sekä liikenteen melu ja tärinä (Kalenoja & Kallberg 2005, s. 9–10). Lisäksi liikenne vaikuttaa usein negatiivisesti ihmisten elinympäristöjen laatuun, asuinympäristöjen viihtyisyyteen ja kaupunkikuvaan. Liikenteen ympäristövaikutukset nähdään useimmin ongelmana suurimilla kaupunkiseuduilla, mutta paikoin myös pienemmissä kunnissa on havaittavissa liikenteestä johtuvia ympäristöongelmia (Liikennevirasto 2012a, s. 12). Valtakunnalliset ympäristötavoitteet koskettavat koko Suomea ja kaikkia sen kuntia ja kaupunkeja niiden koosta riippumatta. Näin ollen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet tukevat myös paikallisten ympäristöhaittojen vähentämistä.

Suomessa energiankulutuksesta johtuvat hiilidioksidipäästöt syntyvät valtaosin asumisesta ja liikenteestä (Luukkonen 2012, s. 25). Liikenteen osuus Suomen kasvihuonepäästöistä on viidennes, ja vuonna 2010 kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt olivat 13,6 miljoonaa tonnia. Hiilidioksiditonneista valtaosa (90 %) aiheutuu tieliikenteestä, jonka osuudesta henkilöautoliikenne tuottaa yli puolet (60 %). (LVM 2007a, s. 22; LVM 2012, s. 11; Kumpulainen & Raivio 2008, s. 12) Kuvassa 2.1 on esitetty henkilöliikenteen hiilidioksidipäästöjen jakautuminen eri alueilla syntyvän liikenteen mukaan.

Hiilidioksidipäästöjen syntyminen on suoraa kytköksissä liikenteen kysyntään. Yhdyskuntarakenteen hajaantumisen myötä haja-asutusalueiden henkilöauton käyttötarve on lisääntynyt, ja niillä syntyvien hiilidioksidipäästöjen osuus on pitkien etäisyyksien vuoksi yhtä suuri kuin esimerkiksi Helsingin seudulla. (Luukkonen 2012, s. 25). Osuus on merkittävä kun huomioidaan Helsingin seudun huomattavasti suurempi väestö- ja matkamäärä. Yhdyskuntarakenteen suurimmat ilmastovaikutukset ovatkin välillisiä vaikutuksia, jotka syntyvät eri toimintojen keskinäisen sijoittumisen vaikutuksesta, sijainnin määrittellessä voimakkaasti liikkumistarpeen ja -mahdollisuudet eri kulkutavoilla (LVM 2011b, s. 8). Liikenteen ympäristövaikutukset kytkeytyvät näin ollen voimak-

kaasti yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitteluun. Suunnitelmallisella maankäytön eheyttämällä ja toimintojen oikealla sijoittelulla sekä hyvällä saavutettavuudella voidaan vaikuttaa liikenteen kysynnän ja kulkutapavalinnan kautta myös päästöihin. Lyhyet etäisyydet ja sujuvat reitit kannustavat kävelyyn ja pyöräilyyn lähialueille suuntautuvilla matkoilla.



**Kuva 2.1** Hiilidioksidipäästöjen jakautuminen sijainnin mukaan Suomen tieliikenteen henkilöliikenteessä (Kumpulainen & Raivio 2008, s. 13)

Henkilöliikenteellä on kuitenkin energiankulutuksesta syntyvää päästöosuuttaan suuremmat vaikutukset ilmanlaatuun ja ihmisten terveyteen. Kasvihuonepäästöistä puhuttaessa tarkoitetaan usein perustellusti hiilidioksidipäästöjä, joiden osuus on 97 % liikenteen kasvihuonepäästöistä. Pieni osuus liikenteen energiankulutuksen päästöistä on pienhiukkaspäästöjä. Näiden lisäksi liikenne aiheuttaa muilla tavoin merkittäviä pienhiukkaspäästöjä. Suuret liikennemäärät synnyttävät hiekoituksen ja päällysteiden kulumista, josta ilmaan syntyy korkeita pienhiukkaspitoisuuksia (LVM 2007a, s. 22). Päästöjä syntyy luonnollisesti eniten ihmisten ja liikenteen keskittymissä eli taajamien keskustoissa. Pienhiukkaspäästöillä on hiilidioksidipäästöjen tapaan terveysvaikutuksia, jotka keskittyvän sydän- ja hengityselinoireisiin. (Kupiainen 2008)

Suurista liikennemääristä aiheutuu liikennemelua, joka on merkittävä ongelma erityisesti kaupunkiseuduilla ja pääväylien varsilla. Jatkuva liikennemelu hankaloittaa elämää monin tavoin ja saattaa myös vahingoittaa terveyttä. Se voi altistaa esimerkiksi kuulovaurioille, aiheuttaa unihäiriöitä, kohottaa verenpainetta ja altistaa sydän- ja verisuonisairauksille (Heinonen-Guzejev & Vuorinen 2009, s. 14–18). Liikenteen melualueilla asuu arvioilta noin 800 000 suomalaista. Valtiotasolla on asetettu tavoitteeksi liikennemelulle altistuvien määrän vähentäminen noin 20 % vuoteen 2020 mennessä. Liikenteen kysyntään ja eri kulkutapojen tarjontaan vaikuttamisella voidaan ehkäistä liikenteen päästöjen ja melun väestölle aiheuttamia riskejä. Myös kehittyvällä ajoneuvo-tekniikalla ja tutkimustyöllä sekä veropolitiikalla ja muilla taloudellisen ohjauksen keinoilla on osansa liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöjen aiheuttamien haittojen vähentämisessä. Samoilla keinoilla voidaan torjua myös liikenteen negatiivisia vaikutuksia

(kuten tiesuola ja torjunta-aineet) vesialueiden ja maaperän laatuun. (LVM 2007a, s. 22–36; LVM 2011a, s. 9)

Kestävien kulkutapojen käytön lisääntymisellä on näiden perinteisesti ympäristöhaittoiksi miellettyjen vaikutusten lisäksi vaikutuksia asuin- ja elinympäristön viihtyisyyteen ja laatuun. Hyvä ja laadukas asuinympäristö on osa kuntien tarjoamaa asumisen palvelutasoa ja asukkaiden hyvinvointia. (Liikennevirasto 2012a, s. 13) Liikenteen ruuhkat ja kasvava tilantarve vaikuttavat melun ja päästöjen ohella voimakkaasti kaupunkikuvaan ja taajamien viihtyisyyteen niitä heikentävästi. Ajoneuvoliikenteen ohjaaminen kaupunkikeskustojen ulkopuolelle ja taajamien rauhoittaminen ovat tärkeitä toimia, joilla voidaan mahdollistaa kestävien kulkutapojen osuuden lisääminen kulkutapa- valinnoissa. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan lisätä luontevammin viihtyisässä ympäristössä ja kohtuullisen pituisilla matkoilla. Lähiliikunta- ja harrastepaikkoina toimivien kevyen liikenteen väylien laatuun kiinnitetään enemmän huomioita, kestävien kulkutapojen volyymien kasvaessa (Liikennevirasto 2012a, s. 13). Huomionarvoisia tekijöitä lähiympäristön viihtyisyyden kannalta ovat myös laadukkaat oheispalvelut, kuten pyöräpysäköintipaikat ja liityntäpysäköintimahdollisuudet, virkistysreittien varren istumapaikat tai lenkkipolun varrelle rakennetut kuntopisteet (Kalenoja et al. 2009, s. 79). Ajoneuvoliikenteen aiheuttama turvattomuus on niin ikään asuinympäristön laatua heikentävä tekijä. Turvattomuudesta kärsivät tyypillisimmin lapset, vanhukset ja liikuntarajoitteiset. Ajoneuvoliikenteen osuuden lasku parantaa ympäristön koettua turvallisuutta asukkaiden keskuudessa.

Kävely ja pyöräily ovat saasteettomia ja meluttomia kulkutapoja, eikä niillä ole kasvihuonepäästöjä tai uusiutumattomien energialähteiden käyttötarvetta (Liikennevirasto 2012a, s. 12). Suomessa henkilöautomatkoista lähes kolmannes on pituudeltaan alle kolme kilometriä ja lähes puolet alle 5 kilometriä. (Liikennevirasto 2012b, s. 35). Näistä lyhyistä henkilöautomatkoista osa olisi mahdollista korvata kävelyllä tai pyöräilyllä luontevasti. Kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 20 %:lla vähentää hiilidioksidipäästöjä 0,12 miljoonaa tonnia vuodessa, jos kulkutapamuutos tapahtuisi henkilöautosta kävelyyn ja pyöräilyyn (LVM 2009, s. 30). Pidemmällä matkoilla joukkoliikenteen käyttö edistää ympäristötavoitteiden saavuttamista.

### **2.2.3 Taloudelliset vaikutukset ja tasa-arvo**

Valtakunnallisissa liikennepoliittisissa linjauksissa on asetettu tavoitteeksi, että kaikilla liikennejärjestelmän käyttäjillä on mahdollisuus omaehtoiseen, esteettömiin ja toimiviin arjen matkoihin. Liikennejärjestelmästä tulee saada sosiaalisesti kestävä, jolloin sen hyödyt ja haitat kohdistuvat mahdollisimman tasapuolisesti kaikille väestöryhmille. Lisäksi selvästi johonkin tiettyyn väestöryhmään kohdistuvia kohtuuttomia haittoja tulee poistaa. On luonnollista, että samantasoista palvelutasoa on mahdotonta järjestää kaikille, mutta kohtuullinen palvelutaso sen sijaan on mahdollista saavuttaa myös haja-asutusalueilla. Liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyyskeskeinen osa on liikenneväylien esteettömyys. Esteettömät liikkumismahdollisuudet mahdollistavat liikennepalvelujen käytön, informaation saatavuuden sekä matkanteon turvallisuuden ja luotetta-



vuuden. (LVM 2007a, s. 14) Liikkuminen on hyvin ikä- ja sukupuolisidonnaista. Ikäihmisten liikkuminen on selvästi muita väestöryhmiä vähäisempää. Jopa lapset ja nuoret liikkuvat enemmän ja yhtä paljon kuin työikäiset, joskin heidän matkansa ovat pituudeltaan lyhyempiä. (Liikennevirasto 2012b, s. 56) Laadukkaalla liikkumisympäristöllä toimivien ja esteettömien ratkaisujen kautta helpotetaan liikkujaryhmästä riippumatta kaikkien ihmisten liikkumista.

Helsingissä on tutkittu yhteiskuntataloudellisen menetelmän avulla, että pyöräilyn hyöty-kustannussuhde on kahdeksan, mikä tarkoittaa moninkertaista vaikuttavuutta tavanomaisiin liikennehankkeisiin verrattuna. Tutkimustuloksen suhdeluku kuvaa, että yhden euron pyöräilyyn kohdennettu panostus antaa kahdeksan euron hyödyt yhteiskunnalle. Hyödyt syntyvät pääosin terveysvaikutuksista ja aikasäästöistä. Jokainen pyöräilty kilometri tuottaa tutkimuksen mukaan yhteiskunnalle noin 0,30–1,30 euroa investointitasosta riippuen. Autoilu puolestaan aiheuttaa yhteiskunnalle pyöräilyn hyötyihin nähden lähes kaksinkertaisen määrän kustannuksia kilometriä kohden. (Helsingin kaupunki 2013, s. 8, 15–26) Vastaavasti kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimintalinjassa asetettu tavoite kulkutapojen lisäämisestä 20 %:lla vuoteen 2020 mennessä tuo mukanaan taloudellisia hyötyjä yhteiskunnalle. Liikunnan ja kansanterveyden edistämistätiöön (LIKES) arvion mukaan tavoite toisi toteutuessaan mukanaan keskimäärin 371 miljoonan euron vuosittaiset säästöt vuodesta 2010 alkavalla 13 vuoden laskentajaksolla. Hyödyt syntyvät kävelyn ja pyöräilyn lisääntymien myötä syntyvistä terveysvaikutuksista. (LIKES 2013, s. 49) Tutkimusten pohjalta voidaan sanoa, että kävelyyn ja pyöräilyyn siirtyminen edistää monin tavoin yhteiskunnan terveyttä ja on edullinen kulkumuoto. Lihasvoimin tapahtuvana liikkumisena kävelyllä ja pyöräilyllä on molemmilla positiivisia vaikutuksia kansanterveyteen ja edelleen yhteiskunnalle.

Vaikka kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja, liikennejärjestelmän tulee soveltua mahdollisimman monelle iästä ja toimintakyvystä riippumatta. Siksi kaikki eivät lähtökohtaisesti voi siirtyä kävelyyn tai pyöräilyyn. Iäkkäiden liikkumiseen vaikuttavat usein erilaiset liikkumisen esteet. Liikenneviraston valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2012b, s. 56) mukaan 20 %:lla 65–74-vuotiaista suomalaisista on jokin liikkumista haittaava este, ja 75 vuotta täyttäneillä osuus on jo 53 %. Iän myötä jalan- kulkun ja pyöräilyyn liittyvät rajoitteet tulevat yhä merkittävämmiksi. Liikkumisen esteiden ja väestön ikääntymisen vuoksi muiden laadukkaiden liikennepalvelujen saavutettavuus ja luotettavuus korostuu tulevaisuudessa. Esimerkiksi joukkoliikennepalveluiden laatu koostuu houkuttelevasta vuorovälistä, helppokäyttöisyydestä, mukavuudesta, aikataulu- ja reittitietojen saatavuudesta ja matkaketjujen toimivuudesta. Nämä tekijät nousevat tärkeiksi näkökulmiksi vanhenevan väestön kulkutapamuutoksen mahdollistamisessa. (Euroopan komissio 2011, s. 13)

Yksilön käyttäytymistä ohjaavat paljolti liikkumismahdollisuuksien ohella taloudelliset näkökohdat. Kulkutapojen käytön kustannukset vaikuttavat niiden valintaa ja käytön mahdollisuuksiin. Tässä suhteessa kaikkia suomalaisia on vaikea asettaa samantarvoiseen asemaan. Kaikilla ei ole mahdollisuutta omistaa omaa autoa, mutta se ei saisi olla liikkumisen este. Siksi on tärkeää varmistaa korkealaatuisten, hinnaltaan kohtuullis-

ten joukkoliikenteen palvelujen saatavuus mahdollisimman laajoilla alueilla. (LVM 2007a, s. 34) Asumisen ja liikkumisen valinnoissa voimakkaimmin vaikuttavia tekijöitä ovat energian hinta ja verotus. Hajautuneet yhdyskuntarakenteet kuluttavat runsaasti energiaa, sillä ne tukeutuvat voimakkaasti henkilöauton käyttöön (Luukkonen 2012, s. 25). Uusiutumattomien energialähteiden ja veropolitiikan myötä polttoaineiden hintojen nousu on jo osaltaan vaikuttanut liikkumiseen. Henkilöautolla liikkumista voidaan rajoittaa vain kaikkein tarpeellisimpiin matkoihin, ja vaihtoehtoisten kulkutapojen saatavuus korostuu arjen matkoilla. Polttoaineiden hinnannousu tukee ympäristönäkökulmaa ja sen tavoitteita sekä vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtymistä (LVM 2007a, s. 31).

Liikkumistarve seutukunnissa yli kuntarajojen on yleistynyt, mikä osaltaan lisää henkilöautoriippuvuutta. Rasitetta syntyy niin yksityishenkilölle kuin yhdyskunnallekin, ja liikenteen suunnittelussa tulisi huomioida enemmän maantieteelliset aluerajat ylittävä liikenne. (Luukkonen 2012, s. 25) Esimerkiksi kaupunkien joukkoliikennepalvelut rajoittuvat usein tiukasti kuntarajoihin. Joukkoliikenteen käyttöön siirtymistä on hidastanut osaltaan myös työvoimapolitiittisia tavoitteita tukeva työmatkavähennys sekä käytön määrästä riippumaton autoedun verotus. Nämä veropolitiikan keinot kannustavat osaltaan pitkiin henkilöautolla tehtäviin työmatkoihin ja tukevat auton käyttöä myös muussa liikkumisessa. (LVM 2007a, s. 18) Älyliikenteen avulla on tulevaisuudessa mahdollista toteuttaa käyttöä paremmin vastaava autoliikenteen hinnoittelu. Käyttöä ohjaavassa hinnoittelussa maksuperusteina ovat auton käytön määrä, paikka, ajankohta ja auton ominaisuudet. Uudella hinnoittelulla on mahdollista vaikuttaa tehokkaasti kulkutavan valintaan ja auton käytön määrään. Kysyntään vaikuttamalla käyttöperusteisen hinnoittelun kautta voidaan tehokkaasti vaikuttaa liikenteen ruuhkiin ja ympäristöhaittojen syntymiseen erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla. Hinnoittelulla voidaan myös kannustaa vähäpäästöisten autojen hankintaan. (LVM 2007a, s. 31)

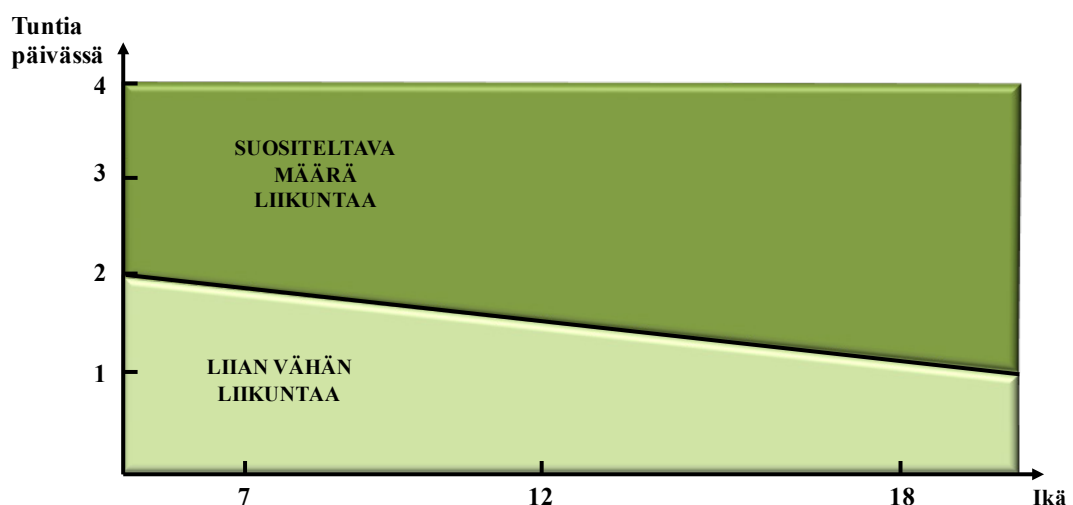
#### **2.2.4 Liikkuminen ja terveysvaikutukset**

Liikunnan hyvinvointia ja terveyttä edistävät sekä toisaalta liikkumattomuuden ja runsaan istumisen terveydelle aiheuttamat ongelmat ja sairaudet tunnetaan hyvin, ja niitä on tutkittu lukuisissa tutkimushankkeissa (Rabl & de Nazelle 2011). Erityisesti liikkumattomuuden negatiivisten vaikutusten on todettu lisääntyneen viime aikoina ja rasittavan kansanterveyttä. World Health Organization (WHO) on tutkinut, että liikunnan puute on maailman laajuisesti neljänneksi yleisin elintapasairauksien aiheuttama kuolleisuuden riskitekijä ja samanaikaisesti se nostaa pitkäaikaissairauksiin, kuten sydän- ja verisuonitauteihin ja syöpään, sairastumisen riskiä. Korkea veranpaine, verensokeri ja tupakointi ovat liikkumattomuutta suurempia kuolleisuuden taustalla vaikuttavia riskitekijöitä. (WHO 2009, s. 9–10) Suomessa riittämättömän säännöllisen liikunnan on tutkittu aiheuttavan vuosittain noin 300–400 miljoonan euron kustannukset yhdyskunnalle muun muassa sairauspoissaolojen sekä suorien terveydenhuolto- ja sosiaalimenojen lisäksi välillisesti vaikuttavien työn tuottavuusongelmien kautta (Fagerholm et al. 2007, s. 4).

Liikunnan puute on Suomessa merkittävä kansanterveydellinen ongelma. Liikkumattomuuden aiheuttamien yhdyskuntavaikutusten vuoksi fyysisen aktiivisuuden lisää-

minen kaikissa väestöryhmissä koko elämänkaaren mittaisena elämäntapana on nostettu yhdeksi terveyspolitiikan tavoitteeksi. Pyrkimyksenä on erityisesti liikkujien määrän ja osallisuuden lisääminen. (mm. STM 2008, s. 10–13; Valtioneuvosto 2011, s. 37) Tavoitteen toteutumista seurataan säännöllisillä tutkimuksilla ja edistetään valtakunnallisilla fyysisen aktiivisuuden suosituksilla, joita on laadittu eri ikäryhmien tarpeiden mukaan. (Hasu et al. 2011, s. 4) Fyysisen aktiivisuuden suositus on kansanterveydellisestä näkökulmasta laadittu terveystiikunnan minimisuositus (Nuori Suomi 2008a, s. 6). Muun muassa kävelyn ja pyöräilyn lisääminen arjen matkoilla on luonteva tapa lisätä liikuntaa ja vähentää liikkumattomuuden aiheuttamia terveysriskejä.

Fyysisen aktiivisuuden suositusten toteutumisessa on suuria väestöryhmäkohtaisia eroja. Suomessa työikäisten (15–64-vuotiaat) liikunnan harrastaminen vapaa-ajalla on viime vuosikymmenten aikana lisääntynyt, mutta viikoittaisen kestävyysliikunnan minimisuosituksen saavuttaa edelleen vain noin puolet. Lihaskunnan harjoittamisen osalta tilanne on työikäisillä kestävyysliikuntaakin huonompi, sillä suositeltuun lihaskunnan harjoittelumäärään yltää vain vajaa viidesosa 15–64-vuotiaista. Nämä tutkimustulokset kertovat aikuisväestön fyysisen aktiivisuuden vähentymisestä työssä ja arjessa. Aikuisilla viikoittainen kestävyysliikunnan suositus on 2 tuntia 30 minuuttia reippaasti tai vaihtoehtoisesti 1 tuntia 15 minuuttia rasittavasti liikkuen. Lisäksi tulee harjoittaa 2 kertaa viikossa lihaskuntaa ja liikehallintaa. (Hasu et al. 2011, ss. 16–18, 30, 36) Noin miljoona suomalaista aikuista liikkuu terveyden kannalta riittävästi (Fagerholm et al. 2007, s. 88). Aikuisten liikkumattomuus voi esimerkkinä vaikuttaa myös lasten ja nuorten liikunnan harrastamisen määrään. Lapsilla ja nuorilla fyysisen aktiivisuuden suositus on aikuisia huomattavasti korkeampi. Nuori Suomi ry:n kouluikäisten fyysisen aktiivisuuden suositusta voidaan pitää yleissuosituksena terveystiikunnan minimistä, ja se soveltuu noudatettavaksi kaikille lapsille ja nuorille, mahdollisesta urheiluharrastuksesta riippumatta. Kuvassa 2.2 on esitetty koululaisille suositeltavan päivittäisen liikunta-ajan minimimäärä. Suosituksen mukaisesti kaikkien 7–18-vuotiaiden tulee iästä riippuen liikkua vähintään 1–2 tuntia päivässä. Liikunnan on oltava monipuolista ja sen rasittavuudessa on huomioitava liikkujan ikä. (Nuori Suomi 2008a, s. 6, 11, 17),



**Kuva 2.2** Kouluikäisten suositeltu päivittäinen liikunta-aika (Nuori Suomi 2008, s. 17)

Nuorten terveystapatutkimuksen tuloksista käy ilmi, että Suomessa vain vajaa puolet 12–14-vuotiaista liikkuu suositusten mukaan riittävästi, eli vapaa-ajalla vähintään viisi kertaa viikossa. 16–18-vuotiaista enää kolmannes liikkuu suositusten mukaisesti. Vapaa-ajan liikuntaharrastuksen ja muun fyysisen aktiivisuuden onkin todettu vähenevän merkittävästi murrosiässä, ja lasku on ollut Suomessa muita vastaavan elintason ja länsimaisen elintavan omaavia maita voimakkaampi. (Laakso et al. 2008, Hasu et al. 2011, ss. 20–28 mukaan) Murrosiässä tapahtuvaa liikkumismuutosta tukevia tuloksia on saatu myös muista tutkimuksista. WHO:n koululaistutkimuksen (2008) mukaan Suomessa 11-vuotiaista lähes puolet (tytöistä 37 % ja pojista 48 %) liikkuu suosituksen mukaisesti päivittäin vähintään tunnin ajan. Tutkimuksen maavertailussa 11-vuotiaiden ikäluokan suomalaislapset liikkuvat kolmanneksi eniten Euroopassa. 15-vuotiaista enää vain noin kymmenesosa (9 % tytöistä ja 15 % pojista) liikkuu yli tunnin päivässä, pudottaen maavertailussa Suomen sijoitusta 27 sijaa. Ero ylä- ja alakouluikäisten liikkumisessa on näin ollen merkittävä. (WHO 2008, ss. 105–107)

Kansallisen liikuntatutkimuksen (2011) mukaan lähes kaikki (92 %) suomalaiset lapset ja nuoret harrastavat urheilua tai liikuntaa. Liikunnan harrastaminen on pysynyt keskimäärin samalla tasolla kun tulosta verrataan vuonna 2005 tehtyyn vastaavan tutkimuksen tuloksiin. 12-vuotiaita nuorempien liikuntaharrastuksen on jopa todettu hieman lisääntyneen viime vuosina (Laakso et al. 2008, Hasu et al. 2011 mukaan). Liikuntaa harrastavien osuus on lisäksi lisääntynyt pitkällä aikavälillä, sillä vuonna 1995 osuus oli 76 %. Positiivisesta muutoksesta huolimatta lasten ja nuorten on arvioitu olevan nykyisin huonokuntoisempia kuin ennen. (Nuori Suomi 2010a, s. 6) Muutos selittyy arjen fyysinen aktiivisuuden vähentymisellä, kun liikunnan painopiste on siirtynyt päivittäisestä pihalla leikkimisestä ja pelaamisesta sekä hyötyliikunnasta enemmän lajiharjoitteluun. Lasten ja nuorten liikkumattomuus vapaa-ajalla onkin todellinen ongelma, jota ei ole kyetty korjaamaan arjen perusliikunnan ja liikunnan monipuolisuuden merkitystä korostavalla liikkumissuosituksella. (Nuori Suomi 2008a, s. 11, 43–44)

Myös urheilevien lasten ja nuorten kohdalla suositusten täyttyminen voi olla haasteellista. Suositusten mukaiset arjen perusliikunnan ja monipuolisuuden näkökohdat saattavat jäädä liian vähälle huomiolle, mikäli lapsi keskittyy liian innokkaasti vain oman liikuntalajin harrastamiseen. Nuoremmilla ikäryhmillä (7–12-vuotiaat) on useiden lajien piirissä hyvin yleistä pitää ohjattuja harjoituksia 1–2 kertaa viikossa. Tällöin fyysisen aktiivisuuden kannalta on syytä kiinnittää huomiota siihen, miten lapsi liikkuu harjoitusten ulkopuolella. Jos harjoitusten ulkopuolella fyysistä aktiivisuutta ei tule lainkaan, niin urheilevakin lapsi liikkuu varmasti alle terveystä edistävän liikunnan minimirajan. (Nuori Suomi 2008a, s. 11, 43–44) Nuori Suomen mukaan (2008b) Alle 11-vuotiaista urheiluseuran jäsenistä vain noin puolet liikkuu terveystensä kannalta riittävästi ja vanhemmissa ikäluokissa liikunnan määrä laskee tasaisesti. Yläkouluikäisten liikunnan vähäisyys johtuu erityisesti säännöllisen urheiluseuran harjoitusten ulkopuolisen vapaa-ajan liikunnan puutteesta. (Nuori Suomi 2008b, ss. 32–33)

Urheiluseurat tiedostavat ongelman, ja kannustavat jäseniään omatoimiseen harjoitteluun. Vapaa-ajalla liikkumiseen kannustaminen vaihtelee kuitenkin paljon seurakoh-

taisesti. Osa seuroista kannustaa jäseniään hyödyntämään myös harrastusmatkat kestävyyskunnan parantamiseksi. Käytännössä tämä tarkoittaa jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien lisäämistä harjoitusmatkoilla. Kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen lisääminen edistää kestävyyskuntoa ja auttaa liikkumistavoitteiden saavuttamisessa. Suurelle osalle lihasvoimin tehtävien matkojen yhdistäminen arkirutiineihin onkin helppo keino turvata terveyden kannalta riittävä liikunta. Esimerkiksi työ-, koulu- ja harrastusmatkoilla on usein luontevaa lisätä omatoimista kävelyä tai pyöräilyä. Kävelen lenkkeily on jo nykyisellään suomalaisten suosituin liikuntamuoto (Nuori Suomi 2010b, s. 16). Kävelyn ohella pyöräilyn lisääminen vähentää tehokkaasti ihmisten elimistölle kohdistuvia liikenteen päästöistä aiheutuvia haittoja. Vuoden 2011 hallitusohjelmassa on niin ikään linjattu arkiliikunnan mahdollisuuksien parantamisen tärkeyttä ja laajoja käyttäjäryhmiä palvelevien liikuntapaikkojen esteettömyyden lisäämistä (Valtioneuvosto 2011, s. 37). Omatoiminen liikkuminen edesauttaa erityisesti ikääntyvän väestön eneneväkaisen laitoshoidon ja kuntoutuksen tarvetta (Liikennevirasto 2012a, s. 12).

### 2.3 Kulkutapavalinnan muutosprosessi

Henkilöliikenteen toimintaympäristöön ja kysyntään on arvioitu vaikuttavan yhdyskuntarakenteen, erilaisten taloudelliset näkökohtien ja liikenteen tarjonnan ohella yhteiskunnan ohjaus, ympäristönäkökulmat sekä väestö liikkumistottumuksineen (kuva 2.3).



**Kuva 2.3** Henkilöliikenteen kysyntään vaikuttavat tekijät. (Luukkonen et al. 2012, 21)

Kuvatut muutostekijät on nähty tärkeimmiksi muutostekijöiksi kulkutapojen kysynnän muutoksen kannalta Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035 -selvityksessä. Erityisen tärkeiksi muutostekijöiksi on nostettu talouskehitys, alue- ja yhdyskuntarakenne sekä väestörakenne ja väestön kulutus- ja ajankäyttötottumukset. Liikkumisen kustannukset, liikenteen tarjonta sekä yhteiskunnan ohjaus on puolestaan nähty matkustuskysyntään välillisesti heijastuvina tekijöinä. (Luukkonen et al. 2012, 21) On huomattava, että liikenteen kysyntään vaikuttavat muutostekijät kuitenkin vaihtelevat eri kulkutavoilla.

Kulkutavasta riippumatta maankäytöllä ja yhdyskuntarakenteella on todettu olevan merkittävä rooli matkustuskysynnän kannalta. Niiden lisäksi tärkeimpiä matkustuskysyntään vaikuttavia tekijöitä ovat useimmilla kulkutavoilla talouskehitys ja kulkutavan tarjonta. Esimerkiksi jalankulun ja pyöräilyn kysyntään on arvioitu vaikuttavan eniten maankäyttö ja sen kehittyminen ja toiseksi eniten jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet. Joukkoliikenteen paikallisliikenteen kysynnässä tärkeimmiksi vaikuttaviksi tekijöiksi on puolestaan nostettu yhdyskuntarakenne ja tarjonta. Vaikka yhdyskuntarakenne on merkittävässä roolissa matkustuskysyntään vaikuttamisessa, on huomattava, että Luukkonen et al. (2012, ss. 21–22) mukaan asiantuntijat eivät kuitenkaan ole nähneet sitä tärkeimpänä tekijänä henkilöliikenteen kokonaiskysynnän kannalta tulevaisuudessa. Kokonaiskysynnän muutosten kannalta tärkeimmäksi tekijäksi on arvioitu liikkumistottumusten muutos ennen yhdyskuntarakenteen merkitystä. Liikkumistottumusten muutos tapahtuu kulkutapavalinnan muutoksen kautta, ja sen taustalla on arvioitu olevan muun muassa talouden kehittyminen sekä väestön ominaisuudet. Myös energian saanti ja sen hinta sekä väestön ikääntyminen vaikuttavat voimakkaasti liikenteen kokonaiskysyntään. (Luukkonen et al. 2012, ss. 21–22) Poliittisen tahtotilan kautta tapahtuva yhteiskunnan ohjaus on lisäksi yksi merkittävimpiä kokonaiskysyntään vaikuttavia tekijöitä. Yhteiskunnallisen ohjauksen kautta voidaan parantaa eri kulkutapojen houkuttelevuutta ja sitä kautta saada aikaan haluttu kulkutapamuutos. Matkaketjun toimivuus vaikuttaa niin ikään merkittävästi kulkutavan valintaan. Toisaalta myös matkan pituus ja tarkoitus ovat tärkeässä roolissa matkan kulkutapaa valittaessa. Erityisesti poliittinen tahtotila vaikuttaa voimakkaasti yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon muutosten taustalla. (Luukkonen et al. 2012, ss. 21–23)

Jotta väestön liikkumistottumuksiin ja kulkutavan valintaan kyettäisiin vaikuttamaan onnistuneesti, on tärkeää tuntea liikenteen kysyntään vaikuttavien tekijöiden lisäksi käyttäytymismuutoksen taustalla etenevä prosessi. Liikenteen kysynnän muutos lähtee yksilön tekemästä matkan kulkutapaa koskevasta valinnasta, ja siksi kulkutapavalintaan vaikuttaminen on erityisen tärkeä osa kysynnän muutosta. Käyttäytymismuutoksen ja kulkutavan valintaprosessin teorian tuntemus mahdollistaa paremmat valmiudet kulkutapavalintaan vaikuttamisen toimenpiteiden suunnittelulle ja niiden toteutumisen arvioinnille. Kulloinkin sopivat, tilanteen vaatimat ja kestäviin kulkutapoihin kannustavat toimenpiteet voidaan valita tehokkaammin, kun on tiedossa kulkutapamuutosprosessin eri vaiheiden kynnyskysymykset ja niiden ratkaisemiseen sopivat työkalut. Liikennepsykologisessa tutkimuksessa syntyneet teoriat ovat perinteisesti pyrkineet selittämään

liikenteen turvallisuuteen liittyviä tekijöitä, eivätkä siksi kuvaa suoraa kulkutapavalintaan liittyvää muutosta (Häkkinen & Luoma 1990, s. 27). Tästä syystä on syntynyt tarve selittää ja kuvata liikkumistottumusten muutosprosessia tarkemmin psykologisiin perusteorioihin ja liikennepsykologiaan pohjautuvilla, mutta lähtökohtaisesti kulkutapamuutoksen syntyyn keskittyvillä teorioilla.

Kestävien kulkutapojen edistäminen ja niiden kulkutapaosuuden lisääminen vaatii yksilötasolla syntyvän käyttäytymisen muutosprosessin, jonka aikana irtaudutaan totuista matkustustottumuksista ja opetellaan mieltämään uusi kulkutapa normaaliksi arjen matkojen liikkumistavaksi. Käyttäytymismuutokset ovat hitaita prosesseja ja niiden on arvioitu tapahtuvan eri tasoilla vaihteittain. Kulkutapavalinnan muutosprosessia on arvioitu eri tahoilla ja osin toisistaan poikkeavillakin näkemyksillä. Yhteistä muutosteorioille on kuitenkin niiden vaihteittain etenevä prosessikuvaus, jonka aikana liikkujan tietoisuus kulkutapavalinnastaan ja erilaisista liikkumismahdollisuuksista kasvaa ja valmius kokeilla uusia kulkutapoja lisääntyy. Käyttäytymismuutosprosessia on kulkutapavalinnan kannalta määritetty useissa tutkimushankkeissa, joiden malleista tässä kappaleessa kuvataan kolme. Kuvattavat mallit ovat Euroopan unionin rahoittamien ADONIS- ja INPHORMM-tutkimushankkeiden puitteissa 1990-luvun lopulla ja MAX-hankkeessa 2000-luvulla esitetyt kuvaukset kulkutapavalinnan muutosprosessista. Kulkutapamuutosta kuvaavat mallit perustuvat psykologian teoreettisiin malleihin käyttäytymismuutoksesta, joita on sovellettu kuvaamaan kulkutapavalinnan muutosta.

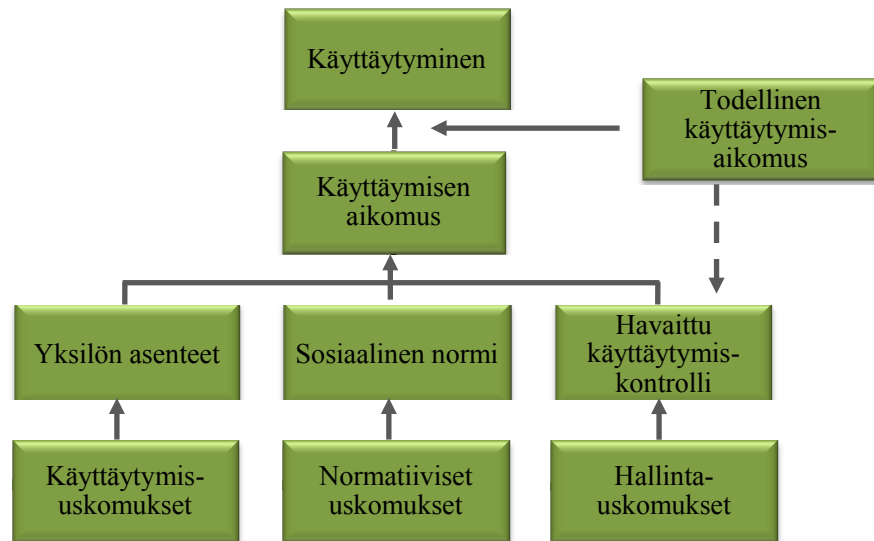
### 2.3.1 Suunnitellun käyttäytymisen teoria

Vuonna 1997 kulkutapavalinnan muutosta kuvattiin ADONIS-tutkimushankkeessa (Analysis and Development of New Insight into Substitution of Short car trips by cycling and walking). Hankkeessa hyödynnettiin Icek Ajzenin vuonna 1985 kehittämää suunnitellun käyttäytymisen teoriaa (Theory of Planned Behaviour, TPB) kulkutapavalinnan muutoksen kuvaamiseen. Teoria on yksi sosiaalipsykologian merkittävimmistä käyttäytymisteorioista, ja soveltuu yksinkertaisen rakenteensa vuoksi hyvin sovellettavaksi esimerkiksi kulkutapavalinnan muutoksen kuvauksessa. Teorian perustana ovat kuvan 2.4 mukaiset kolme eri muutokseen vaikuttavaa uskomustekijää; käyttäytymisuskomukset, normatiiviset uskomukset ja hallintauskomukset.

Suunnitellun käyttäytymisen teoria keskittyy voimakkaasti muutoksen taustalla vaikuttaviin tekijöihin, joita ovat:

- *Käyttäytymisuskomukset (Behavioural Beliefs)* vaikuttavat asenteisiin, sillä ne ovat yksilön uskomuksia käyttäytymisen todennäköisistä seurauksista. Uskomukset voivat koskea esimerkiksi vapautta, terveyttä, fyysistä kuntoa, kustannuksia tai arjen mukavuutta. Uskomuksista muodostuu yksilön asenteet tiettyä toimintaa tai esimerkiksi tietyn kulkutavan käyttöä kohtaan.
- *Normatiiviset uskomukset (Normative Beliefs)* tarkoittavat toisten ihmisten, esimerkiksi perheen tai ystävien, normatiivisia odotuksia. Ne ovat yksilön käsitys siitä, millainen käytös on sosiaalisesti hyväksyttävää. Normatiiviset uskomukset muodostavat yksilön sosiaalisen normin, joka säätelee hänen käyttäytymistään.

- *Hallintauskomukset (Control Beliefs)* tarkoittavat yksilön uskomuksia tekijöistä, jotka voivat edistää tai estää hänen käyttäytymistään jollain tavalla. Uskomukset syntyvät perinteisesti käytännön kokemusten tai niin sanotun toisen käden tiedon kautta. Hallintauskomuksia ovat esimerkiksi sään, kellonajan, kiireen tai liikennemäärän vaikutukset yksilön kulkutapavalintaan. Ne luovat perustan havaitun käyttäytymisen kontrollikäsitteille, eli yksilön käsitykselle siitä, mitä hän kykenee parhaimmillaan tekemään. (Ajzen, I. 1985, A Theory of Planned Behaviour, PORTAL-project 2003, s. 27 mukaan; MAX-project 2007, s. 51–53)



**Kuva 2.4** Suunnitellun käyttäytymisen teorian mukainen käyttäytymismuutosprosessi (Ajzen, I. 1985, A Theory of Planned Behaviour PORTAL-project 2003, s. 27 mukaan)

Edellä kuvatut uskomukset synnyttävät yhdessä yksilön käyttäytymismuutoksen aikomuksen. Mitä suotuisampia uskomukset ovat muutoksen kannalta, sitä todennäköisemmin yksilö on valmis tekemään käyttäytymismuutoksen ja tässä tapauksessa kokeilemaan uutta kulkutapaa. Käyttäytymisaikomus pitää sisällän myös motivaatiotekijöitä, jotka edesauttavat yksilön käyttäytymismuutosta. Mitä vahvempi aikomus liikkujalla on muuttaa käyttäytymistään, sitä todennäköisempää on, että aikomusta seuraa toiminta. Suunnitellun käyttäytymisen teoriassa on keskeistä yksilön aikomus käyttäytyä jatkossa nykyisistä tottumuksistaan poikkeavalla tavalla, mikä toteutuu toimintana vain jos aikomus on aidosti yksilön oma päätös. (Ajzen, I. 1985, A Theory of Planned Behaviour, PORTAL-project 2003, ss. 26–27 mukaan; MAX-project 2007, ss. 51–53)

On kuitenkin huomattu, että havaittu käyttäytymiskontrolli ei aina vastaa todellista käyttäytymisaikomusta, sillä sen rinnalla vaikuttavat erilaiset tekijät, kuten aika, raha ja yksilön omat taidot. Nämä tekijät yhdessä muodostavat todellisen käyttäytymisaikomuksen, joka vaikuttaa käyttäytymismuutoksen syntyyn. Yksilön itsensä kokema varmuus tai epävarmuus kyvystään käyttäytyä aiotun kulkutapamuutoksen mukaisesti saattaa olennaisesti määrätä, päättääkö hän alun perin ryhtyä toteuttamaan muutosta ja onnistuuko hän siinä. Epävarman ihmisen kokemaan käyttäytymiskontrolliin saattaa vaikuttaa hänen käsityksensä omista henkilökohtaisista resursseistaan, kuten kyvyistä, itse-



varmuudesta sekä onnistumisen edellyttämästä ajasta ja rahasta. Tarvittavien mahdollisuuksien, resurssien ja aikomusten ollessa suotuisia, liikkujan todennäköisyys kokeilla uusia kulkutapoja asenteidensa mukaisella tavalla on hyvin suuri. Liikkujan käytettävissä olevat mahdollisuudet ja resurssit määräävät voimakkaasti kulkutapamuutosta edistävän käyttäytymisen todennäköisyyttä. (MAX-project 2007, ss. 51–53)

### 2.3.2 Portaittainen muutosprosessi

Kulkutapavalinnan muutosprosessin toinen merkittävä kuvaus on vuonna 1999 valmistuneen INPHORMM-hankkeen (INformation and Publicity Helping the Objective of Reducing Motorised Mobility) puitteissa kehitetty prosessikuvaus, joka etenee vaiheittain kuvan 2.5 mukaisina portaina. Prosessin vaiheet ovat tietoisuus, hyväksyntä, asenteet, toiminta ja ylläpito. Tämä kulkutapavalinnan muutosprosessi on nimetty Stage of Change -malliksi, joka pohjautuu alunperin vuonna 1983 Prochaskan ja DiClementen kehittämään transteoreettiseen muutosvaihemalliin (The Transtheoretical Model, TTM). EU:n INPHORMM-hankkeessa mallia sovellettiin erilaisten tiedotus- ja julkisuuskampanjoiden vaikutusten arviointiin. Sillä arvioitiin kampanjoiden vaikutuksia kohderyhmien asenteisiin, matkustuskäyttäytymiseen ja tietoisuuteen pyöräilyyn, kävelyyn ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksista yksityisautoilun sijaan. (TTKK 2002, s. 27; PORTAL-project 2003, s. 27; Prochaska, J. O., & DiClemente, C. C. 1983, MAX-project 2007, s. 56 mukaan)



**Kuva 2.5** Käyttäytymismuutoksen vaatimat vaiheet (INPHORMM-project, ”Stage of Change” model, PORTAL-project 2003, s. 27 mukaan)

Mallin kulkutapavalinnan käyttäytymismuutosprosessi alkaa tutkimushankkeen mukaan liikkujan henkilökohtaisesti tapahtuvasta lähiympäristön liikenteen tiedostamisesta (*Pre-Contemplation*). Hän alkaa syystä tai toisesta kiinnittää aiempaa enemmän huomiota liikenteen vaikutuksiin ja haittoihin. Tietoisuuden heräämisen voivat saada aikaan esimerkiksi kasvavista liikennemääristä johtuva päivittäinen ruuhkatilanne työmatkalla, aihepiirin ympärille toteutetut tiedotuskampanjat tai asuinympäristölle kohdistuvat ympäristöhaitat ja alueen viihtyisyyden heikkeneminen. Tietoisuudesta liikkuja siirtyy hyväksyntään (*Contemplation*), jossa hän on tietoisuuden kasvun kautta ymmärtänyt, että tehokas keino vaikuttaa liikenteen kasvuun ja oman ympäristön hyvinvointiin on toteuttaa liikkumistapoja koskeva muutos. Liikkuja päättää tehdä jollain aikavälillä muutoksen liikkumistottumuksissaan. Ratkaisu todennäköisesti auttaa myös arjen matkojen sujuvuuteen ja vähentää niiden kustannuksia. Hyväksynnän jälkeen seuraa vaihe, jota on kuvattu asenteiden käsitteellä (*Preparation*). Asenteilla tarkoitetaan liikkujan suhtautumista eri kulkutapoihin sekä näkemyksiä ja olettamuksia niiden käytöstä. Asenteisiin vaikuttavat muun muassa kulkutapojen imago, sosiaalinen hyväksyttävyys ja turvatto-

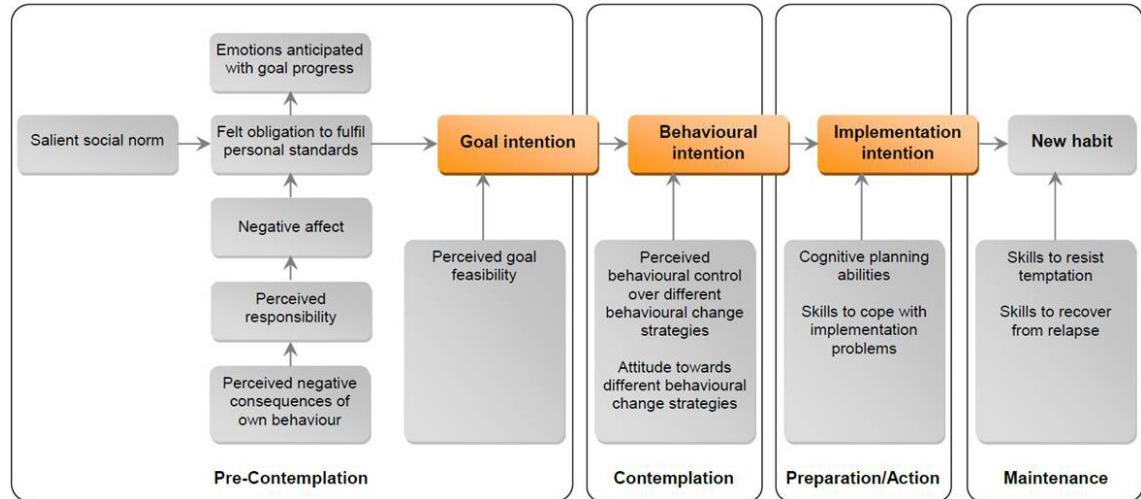
muus sekä edellä kuvatut käyttäytymisuskomukset, normatiiviset uskomukset ja hallintauskomukset. Liikkuja pohtii myös, mitä kulkutapoja hän olisi valmis käyttämään eri vuodenaikoina. Hän punnitsee eri liikkumisvaihtoehtoja ja hänelle muodostuu vähitellen ajatus siitä, mitä kulkutapaa olisi valmis kokeilemaan siirtyessään seuraavaan vaiheeseen toimintatasolle (*Action*). Toimintaan liittyy kulkutapakokeilun lisäksi uuden liikkumistavan hyväksyminen osaksi arjen liikkumista, jolloin siitä tulee vähitellen luonnollinen osa liikkumista. Uuden kulkutavan käytön myötä henkilöauton kysyntä liikkujan arjessa vähenee. Viimeinen vaihe kulkutapamuutoksen prosessissa on uuden käyttöönotetun kulkutavan käytön ylläpito (*Maintenance*). Liikkujan on tärkeä muistuttaa itseään aika ajoin tekemästään kulkutapavalinnasta ja siihen johtaneista syistä, jotta paluuta vanhoihin henkilöautoriippuvaisiin liikkumistapoihin ei tapahtuisi. (INPHORMM-project, PORTAL-project 2003, ss. 27–28 mukaan)

On huomattava, että portaittain tapahtuvan muutosprosessin vaiheiden järjestys ei aina ole sama ja vaiheita voi myös jäädä kokonaan välistä. Tasolta toiselle etenemiseen vaadittu ajattelutavan ja toiminnan muutos ei myöskään ole aina vakio, vaan toiset vaiheet voivat vaatia enemmän ponnisteluja kuin toiset. Liikkujan yksilölliset erot vaikuttavat paljon siihen, miten haastaviksi ja työläiksi vaiheiden väliset erot koetaan. Myös kulkutapamuutosta toteuttavan liikkujan matkustustottumusten lähtötilantilanteella on merkitys muutosprosessin etenemisen kannalta. Kun käyttäytymismuutos mielletään tapahtuvan vaiheittain, ymmärretään, että viisaaseen liikkumisvalintaan tähtäävillä toimenpiteillä voi olla vaikutusta, vaikka varsinainen käyttäytymismuutos olisikin jäänyt saavuttamatta tarkastellulla ajanhetkellä. Kulkutapavalintaan vaikuttavilla toimilla pyritään lisäämään liikkujan tietoisuutta ja osaamista kestävien kulkutapojen käytöstä. Lisäksi pyritään vaikuttamaan kulkutapavalinnan taustalla voimakkaasti vaikuttaviin asenteisiin. (Liikennevirasto 2012c, s. 9)

### 2.3.3 MaxSem-prosessikuvaus

Viimeisimpänä kulkutapavalinnan muutoksen syntyprosessi on määritetty vuonna 2010 Euroopan komission rahoittamassa ja seitsemän EU-maan kulkutapavalinnan muutostietoihin perustuvassa liikkumisen ohjauksen MAX-tutkimushankkeessa. Prosessikuvaus on saanut nimekseen MaxSem (Max Self Regulation Model). MaxSem on teoreettinen kehikko käyttäytymismuutosprosessin sekä yksilön liikkumistottumuksen muutosvalmiuden kuvaamiseen. Kuvassa 2.6 on esitetty MaxSem-prosessi prosessikaavion muodossa, mutta sen vaiheet voitaisiin yhtä hyvin ajatella etenevän portaittaisen muutosprosessin kaltaisesti.

Mallin mukaisesti yksilö etenee muutosprosessissa vaihe vaiheelta kohti kulkutapavalinnan muutosta. Vaiheiden edetessä liikkujan valmius kohti muutoksen syntyä kasvaa. Prosessi perustuu pääosin edellä kuvattuihin Theory of Planned Behaviour ja Stage of Change -malleihin. Liikennevirasto on nimennyt prosessi vaiheet suomeksi seuraavasti: suunnittelun esiaste (*Pre-Contemplation Stage*), suunnittelu (*Contemplation Stage*), valmistautuminen/toiminta (*Preparation / Testing Stage*) sekä toiminnan ylläpito (*Maintenance Stage*). (Liikennevirasto 2012c, s. 32–33, MAX-project 2009, s. 38)



**Kuva 2.6** MaxSem-prosessikaavio käyttäytymismuutosprosessiin ja sen kriittiset etene- misen kynnykset (Carreno et al. 2010, s. 9)

Henkilöautosta osin tai kokonaan kestäviin kulkutapoihin siirtyminen on hidas yksilöllisesti tapahtuva muutosprosessi, jonka on esitetty etenevän MaxSem-prosessikaavion mukaisesti. Keskeisiä prosessin vaiheita ovat liikkujan kriittinen oman matkustuskäyttäytymisen itsearviointi sekä mielipiteiden ja muutoshalukkuuden muodostuminen. MaxSem luokittelee liikkujat muutosvalmiuden mukaan neljään vaiheeseen (portaalle). Kulkutapavalintaan vaikuttamisen toimenpiteiden tarkoitus on laukaista ja muuttaa liikkumiseen liittyviä asenteita ja käsityksiä sekä kannustaa harkitsemaan eri- laisten kulkutapojen kokeilemistä. Nämä toimenpiteet auttavat liikkujaa siirtymään aina seuraavaan vaiheeseen ja seuraavalle portaalle. Kokeilun kautta liikkujan on mahdollista omaksua uusia ajatusmalleja ja muuttaa matkustustottumuksiaan kohti kestäviä liikku- mistapoja. MaxSem-prosessin mukaisessa kulkutapavalinnan muutosprosessissa olevien henkilöiden jako eri tasoille on seuraava:

- *Ensimmäinen vaihe, suunnittelun esiaste (Pre-Contemplation):* Tässä vaiheessa oleva liikkuja tekee suurimman osan matkoistaan henkilöautolla ja on varsin tyytyväinen nykyisiin liikkumistottumuksiinsa. Hän ei koe tarpeelliseksi muuttaa liikkumistapojaan tai hänestä ajatus kulkutavan muuttamisesta tuntuu mahdot- tomalta joko subjektiivisista tai objektiivisista syistä.
- *Toinen vaihe, suunnittelu:* Vaiheessa oleva liikkuja tekee niin ikään suurimman osan matkoistaan henkilöautolla, mutta ei ole yhtä tyytyväinen kulkutapavalin- taansa kuin ensimmäisen vaiheen (suunnittelun esiaste) liikkuja. Hän haluaisi vähentää henkilöauton käyttöä tekemillään matkoilla ja siirtyä käyttämään myös muita kulkutapoja. Ongelmana on kuitenkin, että hän ei tiedä, mitä kulkutapaa haluaisi lisätä tai häneltä puuttuu rohkeutta tai uskallusta kokeilla muutoksen to- teutusta. Lisäksi hän empii kokeilulle sopivia tapoja ja ajankohtaa.
- *Kolmas vaihe, valmistautuminen/toiminta:* Liikkuja liikkuu suurimman osan matkoistaan henkilöautolla, mutta hän on tehnyt päätöksen kulkutapamuutokses- ta osalla tai kaikilla tekemistään matkoista. Lisäksi hän tietää, minkä kulkutavan

käyttöä haluaa lisätä. Hän on varma tekemästään kulkutapapäätöksestä ja hänellä on uskallusta toteuttaa muutos. Hän on saattanut jo kokeillakin vaihtoehtoista kulkutapaa muutamilla matkoillaan.

- *Neljäs vaihe, toiminnan ylläpito:* Liikkuja on ottanut yhden tai useampia kestäviä kulkutapoja käyttöön ja tekee nyt suurimman osan matkoistaan jollain henkilöautoa kestävämmällä kulkutavalla (esimerkiksi joukkoliikenne, polkupyörä tai kävely). Hän saattaa omistaa henkilöauton, mutta syystä tai toisesta ei käytä sitä lainkaan tai kulkee autolla harvoin ja epäsäännöllisesti. Neljännessä vaiheessa oleva liikkuja voi olla myös henkilö, joka ei omista henkilöautoa lainkaan tai hänellä ei ole autoa käytettävissään.

Prosessikaavion vaiheet poikkeavat toisistaan ja etenevät loogisessa järjestyksessä kohti kuvausta kulkutapavalinnan muutokseen valmiista liikkujasta. Järjestelmällisestä etenemisprosessista huolimatta on mahdollista, että toisinaan jotkin vaiheet saattavat jäädä välistä (esimerkiksi henkilö siirtyy suunnittelun esiasteelta suoraan valmistautumis-/toimintavaiheeseen tai jopa toiminnan ylläpitoon). Kaavion värilliset vaiheet ovat kuitenkin kynnyspisteitä, joiden läpikäynti on kriittistä liikkujan muutosprosessin onnistumisen kannalta. Kynnyspisteet kuvaavat muutosta, jolla liikkuja siirtyy vaiheesta toiseen ajattelutavan muutosten kautta. (MAX-project 2009, ss. 38–40)

Ensimmäisestä vaiheesta (suunnittelun esiaste) toiseen vaiheeseen (suunnittelu) siirryttäessä kynnyskysymys on päämäärän muodostaminen. Päämäärän muodostamisessa on keskeistä, että liikkujan on koettava nykyinen henkilöauton käyttönsä ongelmallisen suureksi, ja hänellä on oltava halua vähentää auton käyttöä. Tämän asenteen muodostumiseen on tunnistettu vaikuttavan useat eri tekijät ja rakenteet, joiden merkitys asenteen muodostumisessa on yksilöllistä ja paljolti kiinni liikkujan henkilökohtaisista ominaisuuksista. Asenteisiin vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa yleisesti mielletyt käsitteet henkilöautoilun ympäristö- ja terveyshaitoista, olemassa olevat asenteet eri kulkutapojen käyttöä kohtaan ja eri kulkutapojen käytön mahdollisuudet omilla matkoilla. (MAX-project 2009, ss. 39–40; Carreno et al. 2010, s. 7)

Kun liikkuja on saavuttanut suunnitteluvaiheen, hänen tulee muodostaa mielikuva itselleen sopivimmasta vaihtoehtoisesta kulkutavasta henkilöauton käytön vähentämiseksi. Kulkutavan tulee tuntua luontevalta ja sitä kohtaan on suhtauduttava positiivisesti. Kynnyskysymys kolmannelle tasolle (valmistautuminen/toiminta) siirtymisessä on todellisen aikomuksen syntyminen käyttäytymismuutoksen toteutuksesta. Kolmas kynnyskysymys kulkutapamuutokseen on neljänteen vaiheeseen (toiminnan ylläpito) siirtymisen aikomus käyttöönottaa valittu kulkutapa ja toteuttaa aiottu muutos. Liikkujan tulee tehdä lopullinen suunnitelma valitsemansa henkilöautomatkoja korvaavan kulkutavan käyttöönotosta ja kokeilla sitä käytännössä. MaxSem-prosessin neljäs vaihe on toiminnan ylläpito, joka mittaa uuden käyttäytymismallin vakiintumista liikkujan arjessa. (MAX-project 2009, ss. 39–40; Carreno et al. 2010, s. 7)

MAX-projektin yhteydessä on kehitetty työkalu kulkutapamuutosprosessin mukaisen liikkujien muutosvalmiuden ja nykyisen vaiheen selvittämiseen objektiivisesti. Työkalu on yhdestä kysymyksestä ja kuudesta väittämästä koostuva kokonaisuus (tau-

lukko 2.1). Kysymyksellä selvitetään liikkujan nykytilan mukaista henkilöauton käytön astetta ja aikomuksia sen käytölle jatkossa. Työkalun kysymykseen saadun vastuksen perusteella liikkuja voidaan sijoittaa jollekin prosessin neljästä vaiheesta. Väittämät voidaan muotoilla sen mukaan, missä yhteydessä työkalua käytetään ja mikä on muutoksen tavoitteena oleva matkaryhmä (esimerkiksi kaikki matkat, työ ja koulumatkat tai harrastusmatkat). (Carreno et al. 2010, ss. 7–8)

**Taulukko 2.1** MaxSem: Liikkujan muutosvalmiuden tilan selvittämisen kysymys ja väittämät. (Carreno et al 2010, s. 8)

|  |  |
|--|--|
| Kysymys:<br><b><i>Mikä seuraavista väittämistä kuvaa parhaiten suhtautumistasi nykyiseen henkilöauton käyttöösi päivittäisillä matkoilla* ja mahdollisia suunnitelmiasi vähentää autolla tekemiäsi matkoja?</i></b>  |  |
| Valitse seuraavista väittämistä nykyistä tilannettasi parhaiten kuvaava vaihtoehto.  |  |
| <i>Tällä hetkellä käytän henkilöautoa suurimmalla osalla matkoistani. Olen tyytyväinen nykyiseen auton käyttööni, enkä näe mitään tarvetta vähentää sitä.</i>  | <b>Vaihe 1:<br/>Suunnittelun<br/>esiaste</b>       |
| <i>Tällä hetkellä käytän henkilöautoa suurimmalla osalla matkoistani. Haluaisin kuitenkin vähentää auton käyttöä tekemilläni matkoilla, mutta se tuntuu tällä hetkellä syystä tai toisesta mahdottomalta.</i>  |  |
| <i>Tällä hetkellä käytän henkilöautoa suurimmalla osalla matkoistani. Harkitsen parhaillaan muuttavani joillakin tai kaikilla matkoillani käyttämäni kulkutapaa, mutta olen epävarma siitä, miten voisin sen käytännössä toteuttaa.</i>  | <b>Vaihe 2:<br/>Suunnittelu</b>                    |
| <i>Tällä hetkellä käytän henkilöautoa suurimmalla osalla matkoistani, mutta tavoitteenani on vähentää auton käyttöä nykyisestä. Tiedän jo, millä matkoilla aion tehdä kulkutapamuutoksen ja millä kulkutavalla aion korvata nykyisen henkilöauton käyttöni. En kuitenkaan ole vielä toteuttanut aikomustani.</i> | <b>Vaihe 3:<br/>Valmistautuminen/<br/>toiminta</b> |
| <i>Koska olen tietoinen henkilöauton käyttöön liittyvistä ongelmista, pyrin jo nykyisin korvaamaan henkilöauton käyttöä muilla kulkutavoilla niin paljon kuin mahdollista. Aion tulevaisuudessa jatkaa vähäistä auton käyttöäni tai yritän vähentää sitä entisestään.</i>  | <b>Vaihe 4:<br/>Toiminnan ylläpito</b>             |
| <i>Koska en omista henkilöautoa / minulla ei ole mahdollisuutta käyttää autoa, henkilöauton käytön vähentäminen ei ole minulle tällä hetkellä ajankohtaista.</i>   |  |

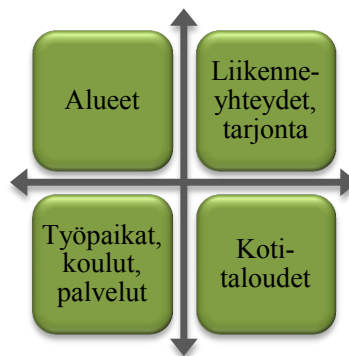
\* mahdollinen tarkennus tarkasteltavasta matkatyypistä

MaxSem auttaa ennen kaikkea kulkutapavalinnan prosessin ymmärtämisessä, jossa liikkujan muutosvalmiuden lähtötilanteen selvittäminen on luonnollisesti olennaista toimivien kulkutapavalintaan vaikuttavien keinojen määrittämiseksi. Liikkujan kulkutapavalinnan muutosprosessin vaiheen määrittäminen ja hänen sijoittaminen jollekin prosessin neljästä tasosta on lähtökohta, josta liikkumistottumuksiin vaikuttaminen voidaan aloittaa. Toisaalta tasomääritysten avulla voidaan myös seurata kulkutapakokeiluihin kannustavien toimien onnistumista ja arvioida niiden tehokkuutta. Arviointi voidaan tehdä yksinkertaisesti vertaamalla liikkujan tasoa lähtötilanteessa ja kokeiluun kannustavien toimenpiteiden jälkeen. Tasot toimivat hyvin vertailussa, sillä ne ottavat huomioon sekä käyttäytymisessä että asenteissa tapahtuneet muutokset. (MAX-project 2009, s. 40) Hankkeissa, joissa MaxSem -konsepti on ollut käytössä, on informaatio räätälöity vastaamaan henkilöiden käyttäytymismuutoksen vaihetta ennen toimenpiteitä, ja sen

kautta on havaittu tapahtuvan merkittäviä siirtymiä vaiheesta toiseen. (Liikennevirasto 2012c, s. 35)

## 2.4 Yhdyskuntarakenteen merkitys matkatuotokselle

Matkojen kehitys on suorassa yhteydessä yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehityksen kanssa, sillä matkojen lähtö- ja määräpaikkojen sijainnit suhteessa toisiinsa vaikuttavat matkojen pituuteen ja liikenteen kysyntään. Puhuttaessa kaupungin eri toimintojen sijoittumisesta suhteessa toisiinsa voidaan käyttää palveluverkon käsitettä. Asuinalueiden, liikkumisvyöhykkeiden ja palveluverkon keskinäinen sijainti eli saavutettavuus on yksi tapa arvioida yhdyskuntarakenteen toimivuutta. Kuvassa 2.7 on hahmotettu saavutettavuuteen vaikuttavia tekijöitä.



**Kuva 2.7** Saavutettavuuteen vaikuttavat tekijät (LVM 2006, s. 14)

Saavutettavuus voidaan liittää joko aluerakenteeseen tai alueiden toimijoihin ja palveluihin. Toisaalta yksilönäkökulmasta kysyntälähtökohtaisesti tarkasteltuna saavutettavuus voidaan mieltää mahdollisuutena ja helppoutena päästä haluamaansa paikkaan, tai yleisemmin saavuttaa haluttu hyödyke tai palvelu kaupunkiseudun sisällä. Alueen näkökulmasta tarjontalähtöisesti tarkasteltuna saavutettavuus voidaan puolestaan ymmärtää paikkaan tai alueeseen liittyvän liikennejärjestelmän ominaisuutena. (LVM 2006, s. 14)

### 2.4.1 Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet

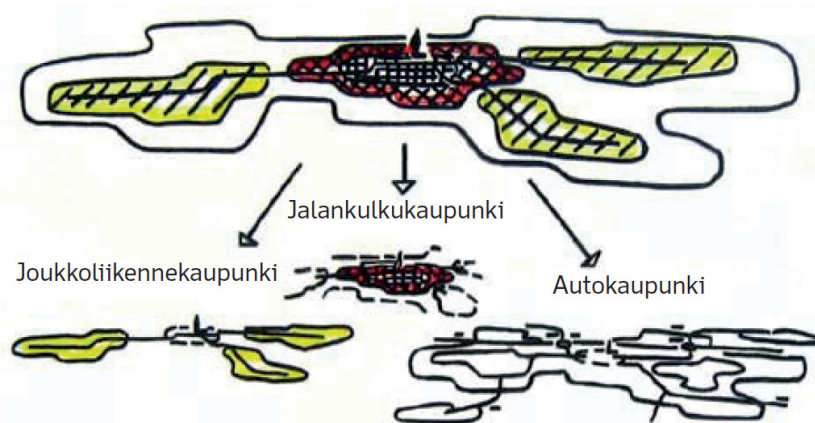
Maankäytön ja yhdyskuntarakenteen toimivuutta voidaan tarkastella useista eri näkökulmista. Yksi kiinteä osa maankäyttöä on liikenne, ja liikenteen ominaispiirteiden ja sen tuotoksen ymmärtäminen vaatii taustalle ymmärryksen yhdyskuntarakenteesta. Perinteisesti yhteiskuntarakenteessa tapahtuvia alueellisia muutoksia on kuvattu hallinnollisten aluejakojen avulla, kuten kuntajakoon perustuen. Tämä tarkastelutapa ei kuitenkaan ole riittävän tarkka kuntarajojen sisällä tapahtuvien yhdyskuntarakenteen muutosten seurannan ja esimerkiksi alueiden liikenteen kysynnän kuvaamisen kannalta. Yhdyskuntarakenteen pitää sisällään merkittävästi toisistaan poikkeavia aluekokonaisuuksia, jotka eivät rajoitu hallinnollisiin rajoihin. Nämä alueelliset erot mahdollistavat väestölle eri tasoisia liikkumismahdollisuuksia, vaikuttaen alueilla eri kulkutapojen kysyntään ja liikkumistottumuksiin. Eri tyyppisten yhdyskuntarakenteen alueiden kuvaamiselle on

näin ollen syntynyt tarve, jota on lähestytty vyöhykeajattelun kautta. Vyöhykkeiden muodostaman kokonaisuuden rakenne on merkittävä matkatuotoksiin vaikuttava tekijä. Yhdyskuntarakenteen vyöhykeajattelu on myös eräs tapa kuvata eri alueiden saavutettavuutta. Vyöhykkeiden määritelmässä on huomioitu kulkutapojen mahdollisuuksiin ja tarjontaan liittyvän tiedon ohella alueiden väestötiedot, toiminnot ja palvelutarjonta. Palveluiden ja muiden toimintojen, kuten työpaikkojen ja koulujen sijoittuminen yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeille vaikuttaa liikkumismahdollisuuksien ohella merkittävästi matkojen pituuteen, matkatuotokseen ja kulkutapojen kysyntään. Vyöhyketarkastelujen avulla on mahdollista yhdistää yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä, asukkaita ja matkustustottumuksia kuvaavia tietoja, ja hyödyntää niitä liikenteen ja maankäytön suunnittelussa. Lisäksi vyöhykemalli tuottaa tietoa liikkumistarpeiden vaihtelusta erilaisilla yhdyskunnan osa-alueilla. Vyöhykkeet kuvaavat eri alueiden yhdyskuntarakenteen ominaispiirteitä ja liikkumistottumuksia hyvin, ja siksi mallilla nähdään olevan lukuisia mahdollisuuksia tulevaisuuden maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun apuvälineenä. Mallilla voidaan hyödyntää esimerkiksi eri toimintojen sijoittelussa yhdyskuntarakenteen sisällä. Matkatuotoksiltaan suurten toimintojen, kuten työpaikkakeskittymien ja kaupan suuryksiköiden sijainti on mahdollista määrittää ensisijaisesti joukkoliikenne- ja jalankulkuvyöhykkeille, joissa joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn palvelutaso on hyvä. Toisaalta paljon tavaraliikennettä synnyttävät toiminnot, kuten tukkukaupan toiminnot ja varastot, on syytä sijoittaa autovyöhykkeille. Vyöhykekohtaiset kulkutapatiedot mahdollistavat maankäytön ja liikenteen suunnittelussa myös erilaisten vaihtoehtojen sijoituspaikkojen vertailun ja niiden synnyttämien matkatuotosten arvioinnin. (Kalenoja et al. 2008, s. 20; Kalenoja et al. 2009, s. 73; Ristimäki et al. 2003, s. 8, 187–188)

Vyöhykeajattelun perustana oleva nykyinen maankäyttö ja sen syntyyn johtaneiden tekijöiden ymmärtäminen on tärkeä osa mallia Kososen mukaan (2007, s. 9) voidaan yleistäen todeta, että 1980-luvulla Suomessa siirryttiin autokaupungin aikakauteen, sillä nopea autoistuminen muutti suomalaisten kaupunkien rakennetta. 1980-lukua edeltänyt kaupunkien maankäytön suunnittelu oli varautunut autoistumiseen jo ennen sen toteutumista, ja samalla maankäytön suunnittelussa oli jätetty vähemmälle huomiolla muiden kulkutapojen vaihtoehdot ja mahdollisuudet. Näin ollen maankäytön suunnittelua oli huomaamatta viety suuntaan, joka rajoitti myöhemmin esimerkiksi joukkoliikennekaupunkien syntyä Suomeen. (Kosonen 2007, s. 9) Autoistumisen myötä tapahtunut kaupunkirakenteen hajaantuminen ja pinta-alan kasvu aiheutti välimatkojen ja matkojen pituuden kasvun kaupunkiseuduilla, eivätkä kaupungin kaikki alueet olleet enää saavutettavissa kävelen tai polkupyörällä. Näin ollen henkilöautojen rinnalle syntyi tarve tehokkaalle joukkoliikennetarjonnalle liikennejärjestelmän toimivuuden parantamiseksi. Samalla havaittiin tarve yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle. (Kosonen 2007, s. 9; Ristimäki et al. 2003, s. 187)

Vyöhykkeisyyttä on tutkittu Suomessa toteutetuissa kaupunkiseutujen rakennetta selvittäneissä tutkimuksissa 1990-luvulta lähtien. Niin sanottu Kososen vyöhykemalli kuvaa yhdyskuntarakenteen kehityksen myötä syntyneitä aluevyöhykkeitä (kuva 2.8).

Tässä mallissa kansainvälisiä vyöhykemalleja sovellettiin vuonna 1993 ensimmäisenä Suomessa, ja sen avulla jaettiin Kuopion kaupungin asuinrakenne rakennemallivaihtoehtoissa jalankulkukaupungin, autoistuneen jalankulkukaupungin, joukkoliikennekaupungin ja autokaupungin vyöhykkeisiin. Tämän jälkeen vyöhykemalliajattelua on käytetty Suomessa laajalti, sillä sen rakenteen on todettu soveltuvan hyvin eri kaupunkiseuduille niiden koosta riippumatta. Lisäksi se soveltuu hyvin monikeskuksisen kaupunkiseudun kuvaamiseen. Kososen (2007) mukaan kaupungin tai kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne voidaan jakaa sisä- ja ulkokaupunkeihin sekä niitä ympäröivään kaupunkiseutuun. Jakoa voidaan edelleen tarkentaa liikenteellisestä näkökulmasta jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupungin käsitteillä, jotka liittyvät kiinteästi toisiinsa, mutta samanaikaisesti kullakin on omat selvästi toisista eroavat ominaispiirteensä. Mallin seurantatyön pohjalta on todettu, että nämä kaupunkirakenteen vyöhykejärjestelmät ovat itsenäisiä ja kokonaisvaltaisia, mutta samalla rinnakkaisia ja vaikuttavat toinen toisensa kehitykseen. (Kosonen 2007, ss. 49–50; LVM 2011b, s. 10, 91)



**Kuva 2.8** Kaupunkirakenteen peruskäsitteet, vyöhykeajattelu. (Kosonen 2007, s. 50)

Kuopion määritelmien ohella 1990 ja 2000-luvuilla aluevyöhykkeiltä on tutkittu muun muassa Suomen ympäristökeskuksessa (SYKE). SYKE:n tutkimushankkeissa on jaoteltu erikokoisia suomalaisia kaupunkiseutuja jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunkivyöhykkeisiin. Vuonna 2007 käynnistyi SYKE:n vetämä Urban Zone -hankekokonaisuus, jonka puitteissa kaupunkirakenteen vyöhykkeisyyden ajattelua on viety eteenpäin. Hankkeen puitteissa on määritetty eri vyöhykkeiden kriteerit tarkemmin suomalaiseen yhdyskuntarakenteeseen sopiviksi ja tutkittu väestön liikkumistottumuksia erilaisilla yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä. Vyöhykkeiden määrittämisessä tärkeä lähtökohta on Tilastokeskuksen tietokannat, joihin ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurantaajärjestelmän (YKR) ruututiedot perustuvat. Toinen tärkeä lähtökohta on liikennejärjestelmien tarjonnan huomioiminen yhdyskuntarakenteen luokituksessa. (LVM 2011b, ss. 9–11)

Urban Zonen ja sitä edeltäneiden tutkimusten vyöhykeajattelun mukaisesti kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne rakentuu keskustan jalankulkuvyöhykkeen ympärille. Sisäkaupunki koostuu jalankulkukaupungin kaltaisesta alueesta, joka rajautuu noin 1–5 kilometrin säteelle kaupungin kaupallisesta ydinkeskustasta. Jalankulkukaupungin alue



jaettavissa kahteen vyöhykkeeseen, jotka ovat keskusta-alue ja keskustan reunavyöhyke (esikaupunkialueet). Näistä ensimmäinen, keskusta-alue, sisältää liikekeskustan ja sitä ympäröivän alueen kaupunkiseudun koosta riippuen noin 1–2 kilometrin säteellä (usein kaupungin ruutukaava-alue). Pääkaupunkiseudun metropolialueella vyöhyke on 2 kilometriä ja sen ulkopuolisilla kaupunkiseuduilla yhden kilometrin suuruinen. Toinen jalankulkaupungin vyöhykkeistä on keskusta-alueita ympäröivien vanhojen esikaupunkialueiden kehä, keskustan reunavyöhyke, joka ulottuu noin yhdestä kolmeen kilometriä levyisenä vyöhykkeenä keskusta-alueen ympärille. Tältä jalankulun reunavyöhykkeeltä on hyvät jalankulku- ja pyöräily-yhteydet keskustaan. Reunavyöhykkeen leveys määräytyy kaupungin koon mukaan, ollen pääkaupunkiseudulla suurimmillaan kolme kilometriä ja metropolialueen ulkopuolella noin 1,5 kilometriä. Kaupunkiseudun alakeskuskissa on omat jalankulkuvyöhykkeensä. Osa esikaupunkialueiden jalankulkuvyöhykkeistä voi olla samanaikaisesti joukkoliikennekaupungin vyöhykkeillä. Näillä reunavyöhykkeen alueilla on kävelyn ja pyöräilyn rinnalla kulkutapavaihtoehtona hyvät joukkoliikenneyhteydet. Jalankulkuvyöhykkeen yhdyskuntarakenteen ominaispiirteitä ovat suuri aluetehokkuus, asukas-, asutokunta- ja työpaikkatiheys sekä erittäin hyvä palvelutarjonta (SYKE 2013b). Vyöhykkeellä kävelyn kulkutapaosuus on selvästi muita vyöhykkeitä korkeampi. Pyöräilyn vaihtelu eri vyöhykkeillä on kävelyä pienempää, ja sen osuuteen vaikuttaa ennen kaikkea kaupunkiseudun koko. Pyöräilyn osuuden on kuitenkin todettu olevan korkein jalankulkuvyöhykkeellä pääkaupunkiseudun ulkopuolisilla kaupunki-seuduilla. Myös jalankulun reunavyöhykkeellä esikaupunkialueilla pyöräilyn osuus on suhteellisen korkea muihin yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisiin nähden. (Kosonen 2007, ss. 49–50; Liikennevirasto 2012a, ss. 16–17; LVM 2011b, ss. 13–15, 91)

Jalankulkuvyöhykkeiden ulkopuolinen ulkokaupunkialue jakautuu kahteen selvästi toisistaan poikkeavaan vyöhykkeeseen; joukkoliikennekaupungin ja autokaupungin vyöhykkeisiin. Joukkoliikennekaupungin vyöhykkeeseen kuuluvat kerrostalolähiöiden alueet, joita yhdistävät joukkoliikenteen linjat. Vyöhykkeen korkean aluetehokkuuden ja melko korkean asukas- ja työpaikkatiheyden lisäksi alueella on hyvä palvelutarjonta. Vyöhykkeeseen kuuluu myös muu joukkoliikenneverkoston läheisyydessä oleva maankäyttö. Yhteisenä lähtökohtana joukkoliikennekaupungin alueilla on riittävän hyvä paikallisliikenteen palvelutaso, jotta siihen voidaan kohtuullisen vaivattomasti tukeutua. Toinen tunnusmerkki on paikallisliikenteen selkeä oma rooli alueen asukkaiden ja työpaikkojen toiminnan kannalta. Kuopiossa yhdyskuntarakenteen vyöhykemallia luotaessa joukkoliikennekaupungin vyöhykkeeseen sisällytettiin alueet, jotka olivat noin 250 metrin säteellä bussipysäkeistä, ja joilla vuoroväli oli enintään 10–15 minuuttia. Näitä etäisyys- ja vuorovälimäärittäjiä muuttamalla, voidaan joukkoliikennevyöhykettä varioida eri kaupunkiseuduille sopivaksi. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueilla joukkoliikennevyöhyke on jaettu kolmeen vyöhykkeeseen vuorovälin ja pysäkkien saavutettavuuden perusteella; intensiiviseen joukkoliikennevyöhykkeeseen, joukkoliikennevyöhykkeeseen sekä pääkaupunkiseudun ulkopuolisten taajamien hyvään joukkoliikennevyöhykkeeseen. Intensiivisellä vyöhykkeellä linjojen vuoroväli on enintään 5 minuuttia ja joukkoliikennevyöhykkeellä 15 minuuttia. Molemmilla vyöhykkeillä linja-

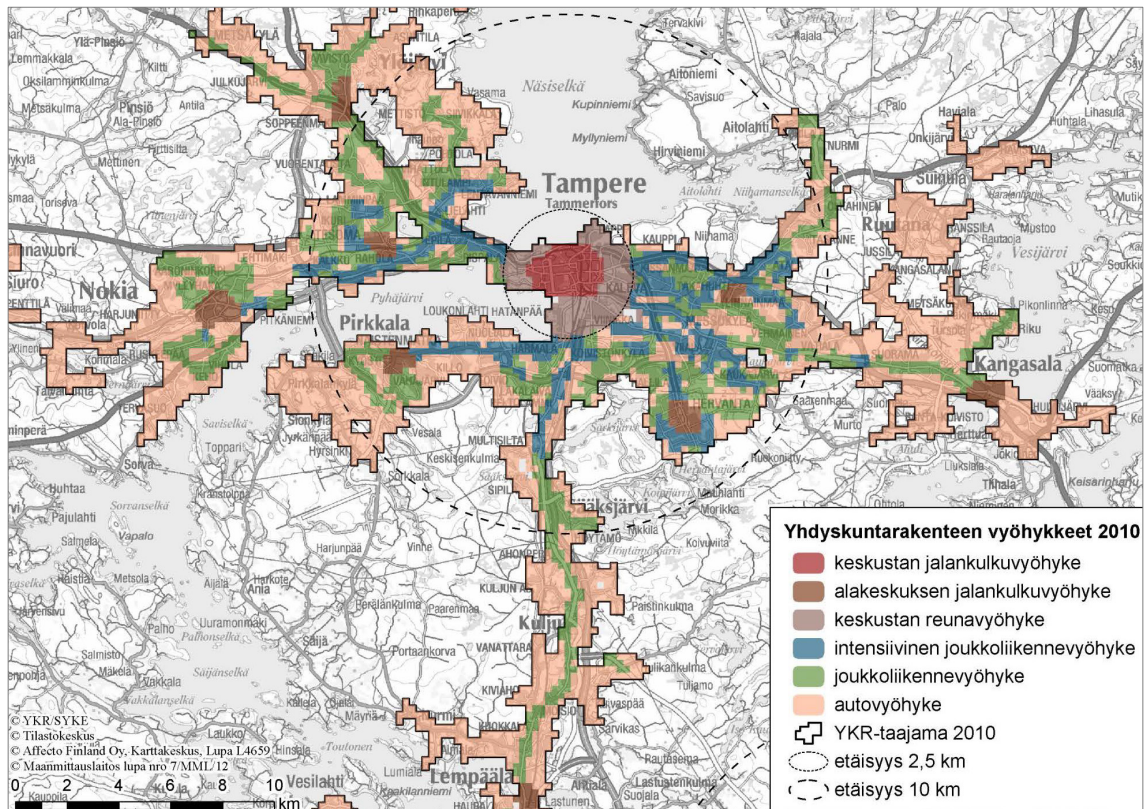
auto- tai raitiovaununpysäkki on saavutettavissa enimmillään 250 metrin etäisyydellä ja metro- ja junaliikenteen pysäkit 400 metrin etäisyydellä. Pääkaupunkiseudun ulkopuolisten taajamien vyöhykkeen vuoroväli on puolestaan enintään 30 minuuttia ja etäisyys pysäkillä 250 metriä. Jalankulkukaupunki ja joukkoliikennekaupunki täydentävät toisiinsa, sillä niiden muodostama vyöhyke tarjoaa liikkumismahdollisuudet sekä autollisille että autottomille kuntalaisille. Tällä alueella toteutuu myös tasa-arvoisuuden periaate, sillä liikkumismahdollisuudet eivät riipu iästä tai varallisuudesta. (Kosonen 2007, ss. 49–51; LVM 2011b, s. 15; SYKE 2013b)

Toisin kuin jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeillä, joiden alueella voi tulla toimeen yhdellä autolla tai ilman autoa, autokaupunki on järjestelmänä selvästi aiemmista poikkeava. Autokaupungin alueella liikkuminen tapahtuu pääasiassa henkilöautolla, ja usein asutokunnat tarvitsevat enemmän kuin yhden auton. Tämä aiheuttaa epätasa-arvoisuutta ja syrjii useita väestöryhmiä. (Kosonen 2007, s. 49, 51). Autovyöhykkeen kaltaisen yhdyskuntarakenteen ominaispiirteinä voidaan pitää pientä aluetehokkuutta, asukas- ja asutokuntatiheyttä sekä huonoa palvelutarjontaa. Lisäksi vyöhykkeellä on keskimääräistä suurempi asutokuntakoko ja lapsiperheiden osuus. (SYKE 2013a) Kuopion mallissa autokaupungin vyöhyke koostuu asemakaava-alueista, joilla on täysi kunnallistekniikka, ja jotka ulottuvat noin 5–15 kilometrin etäisyydelle keskustasta. Osa vyöhykkeestä kuuluu myös jalankulku- tai joukkoliikennekaupungin vyöhykkeisiin, mutta toisaalta autokaupunkiin kuuluu myös alueita, joilla liikkuminen on täysin autoriippuvaista. (Kosonen 2007, s. 51). Urban Zonessa kaikki jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeiden ulkopuoliset alueet kuuluvat autovyöhykkeeseen, sillä vyöhykejako koskee ainoastaan YKR-aluejaon mukaisia taajama-alueita. Autovyöhykkeellä on jonkin verran joukkoliikennetarjontaa, mutta joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä hyvä kuin joukkoliikennevyöhykkeellä. Autovyöhykkeellä asuvien matkasuorite on lähellä haja-asutusalueen kylissä asuvien suoritetta. Suorite on näin ollen huomattavasti jalankulkuvyöhykkeellä asuvia suurempi. Tämä kuvaa hyvin suoritteen kasvua, mitä kauempana taajamien keskustoista ollaan. Urban Zonen mukaan kaikki YKR-taajamien ulkopuoliset alueet lukeutuvat omalle vyöhykkeelleen, jotka sijoittuvat edellä kuvattujen sisä- ja ulkokaupunkien ulkopuolelle. Ulointa vyöhykettä nimitetään Kuopion mallissa kaupunkia ympäröiväksi kaupunkiseuduksi, ja siihen lukeutuvat kaupungin ulkopuolinen maaseutumainen asutus, lieveasutus ja pienet taajamat noin 50 kilometrin etäisyydellä kaupungista. Urban Zonen mukainen nimitys tälle alueelle on kehysalue. Kehysalueella vyöhykkeellä lähes kaikki asutus on autoriippuvaista. Tätä ympäröi lisäksi haja-asutusalue (Kuopin malli) tai maaseutumainen reuna-alue (UZ). (Kosonen 2007, s. 51; LVM 2011b, s. 15; Liikennevirasto 2012b, s. 84)

#### **2.4.2 Tampereen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne**

Urban Zonen mukainen yhdyskuntarakenteen vyöhykejako Tampereen kaupunkiseudulla on esitetty kuvan 2.9 kartassa. Jako perustuu Tilastokeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän (YKR) tietoihin vuodelta 2010. Tampereella keskustan jalankulkuvyöhykkeen säde on yhden kilometrin, ja sen reuna-

vyöhyke on 1,0–2,5 kilometrin etäisyydellä kaupunkikeskustasta. Tätä sisemmän ydinalueen 2,5 kilometrin säteistä vyöhykettä on kartassa havainnollistettu katkoviivalla. Jalankulkuvyöhykkeiden on nähtävissä kattavan täysin Tampereen keskusta-alueen. Lisäksi kaupunkiseudun alakeskuksilla, kuten ympäryskuntien keskustoissa ja Tampereen Hervannassa, Tesomalla ja Linnainmaalla, on omat jalankulkuvyöhykkeensä palvelutoimintojen keskittymissä. Alakeskukset ovat tärkeitä työpaikkojen, kaupan toimintojen ja asumisen keskittymiä ja joukkoliikenteen solmupisteitä, joiden liikkumisprofiilit muistuttavat monella tapaa keskuskaupungin jalankulkuvyöhykkeen profiileja. Alakeskusten jalankulkuvyöhykkeiden ominaispiirre on lisäksi autottomien asukkaiden korkea osuus ympäröiviin vyöhykkeisiin nähden. (LVM 2011b, s. 91; SYKE 2013a)



**Kuva 2.9** Urban Zonen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Tampereen kaupunkiseudulla (2010) (SYKE 2013a)

Jalankulkuvyöhykkeiden ulkopuolella on vyöhykemallin mukaisesti joukkoliikennevyöhykkeet. Näistä sisempi on intensiivinen joukkoliikennevyöhyke, joka on Tampereella määritetty kattavan YKR-ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli on enintään 15 minuuttia ja kävelyetäisyys pysäkille enintään 250 metriä. Intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen ja ulomman ydinalueen ulkorajaa on kuvattu kartassa 10 kilometrin säteisellä ympyrällä. Rajan sisäpuolelle jää valtaosa Tampereen ja merkittävä osa kaupunkiseudun YKR-taajamasta. Ulommalla joukkoliikennevyöhykkeellä kriteerinä on puolestaan enintään 30 minuutin vuoroväli ja 250 metrin kävelyetäisyys pysäkille. Joukkoliikenteen vyöhykkeet kattavat hyvin Tampereen keskustasta aluekeskuksiin suuntautuvat väylät sekä niiden väliset yhteydet. Kaupunkiseudun joukkoliikennevyöhykkeiden peit-

tävyyden voidaan todeta olevan laaja ja tarjonnan kattava. Kaupunkiseudun YKR-taajamien alueet, jotka eivät lukeudu jalankulku- tai joukkoliikennevyöhykkeisiin ovat autovyöhykettä. Huomattava osa Tampereen ympäryskuntien taajama-alueista lukeutuu näille vyöhykkeille ja ympäryskuntien voidaan arvioida tukeutuvan merkittävästi auto-liikenteeseen. (SYKE 2013a)

Viimeisen 20 vuoden aikana Tampereen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne on kokenut huomattavia muutoksia. Tampereen seutu on kasvukeskus, jonka väestömäärä on kasvanut vuosina 1990–2012 noin 80 000 asukkaalla (Tilastokeskus 2013a) Väestönkasvu asettaa paineita yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi ja eri liikennemuotojen tarjonnalle. Vuoden 1990 jälkeen seudulle kaavoitetuista ja rakentuneista uusista alueista pinta-alaltaan tarkasteltuna suuri osa on rakentunut vyöhykekartan 10 kilometrin kehän (ulomman ydinalueen) ulkopuolelle. Nämä alueet lukeutuvat vyöhykejaossa autovyöhykkeiksi, joita on rakentunut huomattavasti myös ulomman ydinalueen sisälle. Toisaalta joukkoliikennevyöhykkeiden alue on myös kehittynyt ja tiivistynyt. Kestävien kulkutapojen kohdalla niiden volyyymi ja tarjonta kulkevat käsi kädessä, sillä kulkutapojen enenevä käyttö mahdollistaa paremman tarjonnan. Tampereella joukkoliikenteen paikallisliikenteen matkustajamäärät nousivat vuosina 2011–2012 noin 5,5 %:lla. Vuoden 2005 nähden kasvua on puolestaan tapahtunut 25 %. Matkustajamäärien kasvu on Tampereella mahdollistettu eheyttämällä yhdyskuntarakennetta. Samalla matkustajamäärien kasvun kautta on kyetty tarjoamaan parempaa joukkoliikennetarjontaa tiiviimmille maankäytön alueille, mikä on osaltaan lisännyt matkustajamääriä. (Aamulehti 2013; SYKE 2013a)

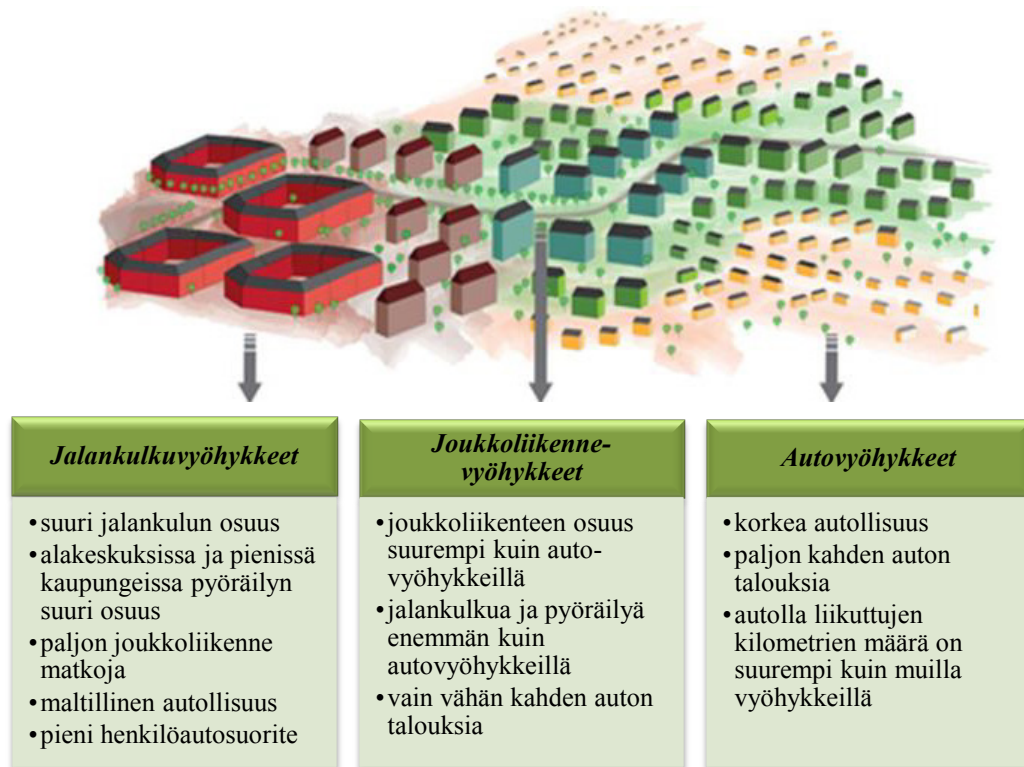
Yhdyskuntarakenteen kehityksen suuntalinja on viime vuosina ollut yhdyskuntarakenteen hajautuneisuuden tiivistyminen kasvukeskuksissa, mikä on toteutunut myös Tampereella kaupungin EHYT-hankkeen tavoitteiden mukaisesti. Tiivistymisestä huolimatta on kuitenkin onnistuttu säilyttämään tasapaino siten, että eri vyöhykkeillä asuvan väestön suhde on säilynyt ennallaan. Seudun ulompi ydinalue on eheytyneet valtakunnallisen suuntalinjan mukaisesti. Tämä näkyy esimerkiksi Tampereen aluetehokkuuden kasvussa, vaikka tehokkuus jääkin vielä Turku ja Helsinkiä pienemmäksi. Myös asukastiheys on kasvanut autovyöhykettä lukuun ottamatta kaikilla aluevyöhykkeillä. Autovyöhykkeellä asukastiheys on laskenut hieman. (Tampereen kaupunki. 2012a, s. 11)

Tampereen kaupunkiseudulla on vahvasti joukkoliikennekaupungin rakenne, jonka autokaupungin rooli sisemmän ydinalueen ulkopuolella korostuu huomattavana. Näillä alueilla auto-orientoituneisuus näkyy korkeana henkilöauton kulkutapaosuutena. Tampereen asukkaiden kulkutapajakaumasta henkilöauton osuus on kuitenkin lähes puolet (45 %) (Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 20). Tampereen yhdyskuntarakenteen voidaan sanoa muuttuneen 1900-luvun jalankulku- ja auto-orientoituneesta 2000-luvun autoistuneeksi joukkoliikennekaupungiksi. Sisempi ydinalue, eli keskusta-alue, on edelleen kiistattomasti jalankulku- ja auto-orientoituneen aluetta. Lisäksi kaupunkiseudulla on vahva aluekeskusrakenne.

### 2.4.3 Liikkumistottumukset eri vyöhykkeillä

Yhdyskuntarakenteen vyöhykeajattelu tarkastelee liikkumistarpeita alueiden ominaispiirteiden näkökulmasta. Kaupungistuminen ja aluerakenteen kehitys ovat muuttaneet liikenteen kysyntää alueellisesti ja saanut aikaan merkittävän kasvun kaupunkiseutujen liikenteen kysynnässä. Liikenteen kysyntä kuitenkin vaihtelee vyöhykkeittäin, ja eri vyöhykkeillä on tunnistettavissa selvästi muista eroavia liikkumistottumuksia, joita yhdyskuntarakenne ja maankäyttö määrittelevät voimakkaasti. Eroja on nähtävissä esimerkiksi henkilöautosuoritteissa, kulkutapajakaumissa ja matkaluvuissa. Pääsääntöisesti autovyöhykkeillä matkaluvut ovat pienempiä kuin muilla vyöhyketyypeillä. Vyöhykkeiden matkalukujen erot eivät kuitenkaan ole yhtä merkittäviä kuin kulkutapojen käytön ja niiden päivittäisen suoritteiden erot. Keskimäärin lyhyimmät matkat tehdään tiheään asutuilla toiminnoiltaan sekoittuneilla maankäytön alueilla, kaupunkimaisessa ympäristössä, kun taas pisimmät matkat syntyvät haja-asutusalueella (Kalenoja et al. 2009, s. 73). Liikkumistarve onkin suurin harvaan asutuilla alueilla ja suurien kaupunkiseutujen lievealueilla, sillä näillä alueilla on vähän palveluita. Päivittäinen henkilöautosuorite on esimerkiksi pääkaupunkiseudun autovyöhykkeellä asuvilla noin kolmanneksen suurempi kuin joukkoliikennevyöhykkeellä asuvilla ja yli 70 % suurempi kuin intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä asuvilla. Lisäksi autovyöhykkeellä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on alle viidennes, kun se jalankulkuvyöhykkeellä ja intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä on kolmannes. Kaikista vyöhyketyypeistä pisimmät henkilöautosuoritteet syntyvät taajamassa ulkokaupungin autovyöhykkeillä sekä taajaman ulkopuolisella autovyöhykkeellä. Taajaman sisä- ja ulkopuolisten autovyöhykkeiden asukkailla keskimääräinen matkasuorite on noin 1,5-kertainen keskustan kerrostalovaltaisten alueiden asukkaiden suoritteeseen nähden. Huomattavaa on myös haja-asutusalueen kylissä asuvien matkasuorite, joka on pienempi kuin autovyöhykkeillä asuvien liikennesuorite. Tämä johtuu niin ikään pientalovaltaisten autovyöhykkeiden heikosta palvelutasosta. (Liikennevirasto 2012b, s. 14, 81; Luukkonen et al. 2012, s. 24; LVM 2011b, s. 91)

Ympäristö, joka suosii joukkoliikenteen ohella myös jalan ja pyörällä tehtyjä matkoja on joukkoliikenteen kannalta edullinen. Tämä johtuu siitä, että tyypillisesti alueet, joilla joukkoliikenteen osuus on suuri myös jalan ja pyörällä tehtyjen matkojen osuus kasvaa korkeaksi. (LVM 2011b, s. 91) Taustalla on jalankulun ja pyöräilyn roolit joukkoliikenteen liityntäliikennemuotoina sekä joukkoliikennevyöhykkeiden ominaisuudet, kuten vyöhykkeen hyvä palvelutarjonta, joka palvelee lyhyitä jalan ja pyörällä tehtäviä matkoja. Tampereella keskustan jalankulkuvyöhykkeellä jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus on 59 %, kun niiden osuus joukkoliikennevyöhykkeellä on 30 % ja autovyöhykkeellä on 20 % (Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 34). Joukkoliikenteen osuus kulkutapajakaumassa on merkittävä vain suurimmissa yli 100 000 asukkaan taajamissa keskustan jalankulkuvyöhykkeellä (Luukkonen 2012, ss. 24–25). Kuvassa 2.10 on hahmotettu Urban Zonen mukaista YKR-taajamien vyöhykeajattelua ja eri vyöhykkeiden asukkaiden liikkumistottumuksia.



**Kuva 2.10** Urban Zone: Taajamien vyöhykkeet ja niiden asukkaiden liikkumistottumukset (LVM 2011b, ss. 90–92; SYKE 2013a; SYKE 2013b)

Eroja eri vyöhykkeiden liikkumisessa syntyy myös väestörakenteen ja elinvaiheiden myötä, ja samaan väestöryhmään kuuluvat todennäköisesti käyttäytyvätkin eri tavoin eri vyöhykkeillä. Jalankuluvyöhykkeillä asuu tyypillisesti muita vyöhykkeitä enemmän yksin asuvia, iäkkäitä sekä opiskelijatalouksia, ja kaupunkiseutujen keskuskuntaa ympäröivissä kunnissa joukkoliikenne- ja autovyöhykkeillä asuu puolestaan muita alueita enemmän lapsiperheitä. Eri vyöhykkeiden väliset erot eivät kuitenkaan johdu ainoastaan sosiodemografisista eroista, vaan ensisijaisesti yhdyskuntarakenteen, maankäytön ja liikennejärjestelmän eroista, joita vyöhykejako kuvaa. Lapsiperheillä on suomalaisista perhetyypeistä keskimäärin eniten autoja henkilömäärään nähden. Tämä autoistumisen aste kuitenkin vaihtelee voimakkaasti yhdyskuntarakenteen alueiden ja vyöhykkeiden välillä. Jalankuluvyöhykkeellä asuvat lapsiperheet suosivat kulkutapoina keskimäärin muita vyöhykkeitä enemmän jalankulkua ja joukkoliikennettä, kun taas autovyöhykkeellä asuvat käyttävät enemmän henkilöautoa kuin muilla vyöhykkeillä asuvat lapsiperheet. Sama asuinvyöhykkeeseen liittyvä yleistys pätee myös muilla perhetyypeillä, tosin hieman lievempänä. Esimerkiksi Tampereella jalankuluvyöhykkeellä asuvilla henkilöauton kulkutapaosuus on 28 %, kun se autovyöhykkeellä asuvilla on 69 %. Tampereen ympäryskunnissa henkilöauton käyttö on tasaisempaa vyöhykkeestä riippumatta, tosin se on myös huomattavasti yleisempää. Ympäryskunnissa jalankuluvyöhykkeellä asuvien matkoista 61 % ja autovyöhykkeellä asuvien matkoista 76 % tehdään henkilöautolla. Vyöhykkeillä, joilla henkilöauton käyttö on voimakasta, syntyy pääsääntöisesti myös enemmän liikennesuoritetta. (LVM 2011b, s. 91; SYKE 2013b)

Myös matkojen tarkoitus määrittelee matkatuotoksen syntyä. Esimerkiksi vapaa-ajan matkojen matkatuotoksen kannalta autolla tehtyjen vapaa-ajan matkojen vähentämiseksi olisi tärkeää, että kodin lähiympäristössä harrastusmahdollisuudet olisivat monipuoliset. Toisaalta jotta asuinalueille suuntautuvan ulkopuolisen liikenteen määrä ei kasvaisi häiritseväksi, tulisi toimintojen sijoittumisessa tunnistaa ne vapaa-ajanviettoiminnot, joita käytetään ensisijaisesti paikallisesti. Tällöin kävellen ja pyörällä tehtyjen matkojen osuutta alueen sisäisillä matkoilla voitaisiin lisätä henkilöautoilun kustannuksella. Laajoilta alueilta kävijöitä keräävät toiminnot, kuten konserttikeskukset tai urheiluhallit, tulisi sen sijaan sijoittaa joukkoliikennevyöhykkeille. Näin henkilöauton käytölle on olemassa vaihtoehto. (Kalenoja et al. 2009, ss. 76–77)



## 3 LIKKUMISEN OHJAUS

### 3.1 Liikkumisen ohjaustyö Suomessa

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edullisia liikkumiseen liittyviä valintoja ja toimintatapoja. Tehokas ja infrastruktuurin kehittämistä edullisempi keino liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseksi on pyrkiä kestävän liikkumisen lisäämiseen kulkutapavalinnan ohjauksen kautta. Ohjaus tapahtuu erilaisilla kannustamisen, neuvonnan ja markkinoinnin keinoilla, jotka tähtäävät yksilön kulkutapavalinnan käyttäytymismuutoksen syntyyn kohti ympäristöystävällisiä kulkutapoja. Samalla yksityisautoilua pyritään vähentämään. Tätä ympäristön kannalta kestävien kulkutapojen käytön edistämistä tiedollisen ohjauksen ja markkinoinnin keinoin kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi (engl. Mobility Management). Liikkumisen ohjauksella pyritään ennen kaikkea liikenteen kysynnän hallintaan, jonka yhteydessä edistettäviksi kulkutavoiksi lukeutuvat kävely, pyöräily, joukkoliikenne sekä tehokas henkilöauton käyttö. Tehokas henkilöauton käyttö pitää sisällään muun muassa kimppekyydit, taloudellisen ajotavan sekä yhteiskäyttöautot. Liikkumisen ohjaus toimii liikenteen kysynnän ja tarjonnan rajapinnassa pitäen sisällään yksisuuntaisen tiedon tarjonnan ja markkinoinnin ohella kestävien kulkutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavien palveluiden käyttäjälähtöistä kehittämistä. (Taskinen et al. 2008, ss. 4–10)

Liikkumisen ohjaus yhdistää ympäristönäkökulman lisäksi kestävien kulkutapojen taloudellisuuden, liikenteen sujuvuuden sekä kansanterveydelliset näkökulmat. Se kytkeytyy liikennesuunnittelun ohella palveluverkkoajattelun kautta myös maankäytön suunnitteluun laaja-alaisesti. Liikennesuunnittelun näkökulmasta liikkumisen ohjauksella pyritään vaikuttamaan kulkutapavalintaan, ja edelleen sujuvoittamaan liikennettä vähentämällä sen kysyntää, onnettomuuksia sekä muita ympäristövaikutuksia. Liikkumisen ohjaus on yksi vuonna 2009 Liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittisessa ohjelmassa määritetyistä osa-alueista, joiden kautta valtakunnalliset ympäristötavoitteet pyritään saavuttamaan. (Heikkinen & Taskinen 2011; LVM 2009, s. 31)

Suomessa liikkumisen ohjaustyö on nuorta, mutta levinnyt laajalti 2000-luvun aikana. Sitä toteutetaan sekä julkisella sektorilla valtion ja kuntien toimesta sekä yksityisellä puolella erilaisten toimijoiden tahoilla. Taustalla on kuitenkin ollut liikkumisen ohjauksen kansallisten vastuutahojen ja resurssien puuttuminen, ja yksityisten toimijoiden aktiivisuudesta huolimatta liikkumisen ohjauksen toiminnan keskinäinen koordinointi on puuttunut Suomesta. Liikkumisen ohjauksen valtakunnallinen koordinointi on julkisen sektorin vastuulla ja siitä vastaa nykyisin Liikennevirasto. Käytännön liikkumisen ohjauksen koordinoituvuutta toteuttaa Motiva Oy Liikenneviraston tilaamana. Motiva Oy toimii näin ollen valtakunnallisen liikkumisen ohjaustyön toteuttajana ja kansallisen



työn operaattorina. Motivan koordinoimana on käynnistynyt liikkumisen ohjauksen hanke- ja verkostotoiminta. Valtakunnallisena liikkumisen ohjauksen verkostoon (LIVE-verkosto) kuuluu eri alojen ammattilaisia, joiden toteuttamana on käynnistetty ensimmäiset Motivan koordinoimat hankeohjelmat 2010-luvun vaihteessa. Sittemmin kansallisen liikkumisen ohjauksen toiminnan on nähtävissä vähitellen siirtyvän valtakunnallisesta organisoinnista ja hankeohjelmista paikalliseen toimintaan, jossa avainasemassa ovat seudulliset palvelukeskukset. Samalla liikkumisen ohjauksen toiminta on vakiinnuttanut asemaansa ja tapahtuu monilla paikkakunnilla jatkuvana toimintana. Esimerkiksi Tampereella seudullisesta liikkumisen ohjauksen toiminnasta vastaa Tampereen kaupungin alaisuudessa toimiva Liikkumisen ohjauksen neuvonta (LION). Paikallisesta toiminnasta huolimatta suomalainen liikkumisen ohjaustyö kytkeytyy yhä voimakkaammin myös kansainväliseen toimintaan. Eurooppalaisten liikkumisen ohjauksen verkostojen välillä on tiivistä yhteistyötä EPOMM:in (European Platform for Mobility Management) kautta. (Holopainen 2012; Motiva 2013)

## 3.2 Liikkumisvalintoihin vaikuttaminen

Liikkumisen ohjauksen vaikutuskeinoja voidaan luontevasti lähestyä edellä kappaleessa 2.3.kuvatun kulkutapavalinnan muutosprosessin kautta, ja lähtökohtana vaikutuskeinojen jaottelussa voidaan pitää kulkutavan muutosprosessin eri vaiheita. Prosessissa kriittisten vaiheiden toteutuminen on välttämätön osa kulkutapamuutoksen etenemistä ja vaiheesta toiseen siirtymistä. Prosessin kolmen kynnyksysymyksen ylittämiseksi voidaan kuvata kuhunkin vaiheeseen parhaiten toimivia liikkumisen ohjauksen keinoja. Prosessin vaiheet ovat edellä kuvatusti päämäärän muodostaminen, aikomuksen syntyminen ja käyttöönoton aikomus. Tässä kappaleessa on kuvattu muutamia konkreettisia yksittäisen liikkujan kulkutavan muutosprosessia edistäviä liikkumisen ohjauksen toimia.

### 3.2.1 Päämäärän muodostaminen

Kulkutapavalinnan muutosprosessin ensimmäinen kynnyksysymys on päämäärän muodostaminen (*Goal intention*). Päämäärän muodostamisessa on päälimmäisenä pyrki- myksenä aikaansaada pohdintaa ja kyseenalaistamisesta omia kulkutapavalintoja kohtaan, sekä havahduttaa yksilö muutoksen tarpeeseen. Päämäärän muodostumisessa tärkeä osa-alue on liikkumisvaihtoehdoista tiedottamisen ohella eri kulkutapojen hyötyjen esille nostaminen, ja sitä kautta asenteisiin vaikuttaminen. Asenteet ovat tärkeässä roolissa eri kulkutapojen käytön valinnassa, joten toivotut kulkutavat on tärkeää esittää positiivisessa valossa ja luoden niille houkutteleva imago. Päämäärän muodostaminen -vaiheen toimenpiteinä on todettu toimivan tehokkaimmin eri kulkutapavaihtoehdoista tiedottaminen ja markkinointi sekä houkuttelevien liikkumisvaihtoehtojen esittely. Käytetyistä työkaluista tyypillisimpiä ovat yleiset tiedotus- ja markkinointikampanjat, joilla lisätään liikkujien tietoisuutta liikkumisvalinnoistaan ja kiinnostusta vaihtoehtojen

kulikutapojen käyttöä kohtaan. (Liikennevirasto 2012a, s. 25; Liikennevirasto 2012c, s. 35; MAX-project 2009, s. 39)

Asenteisiin vaikuttamisella pyritään rutiinien ja tottumusten murtamiseen, jonka aikaansaamiseksi kestävä liikuminen markkinointi on myös kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelman (2012) mukaan nähtävissä tehokkaimpana ja merkittäviä vaikutuksia aikaansaavana toimenpiteenä. Tehokas markkinointi lähestyy kestävä liikuminen teemaa positiivisesti kulkutapavalinnasta syyllistämisen sijaan. Markkinointia tulee kohdentaa rajatuille kohderyhmille, jolloin kestävä liikuminen viestillä tavoitetaan haluttu vastaanottajajoukko tehokkaimmin. (Liikennevirasto 2012a, s. 25, 66–68) Rajattuihin kohderyhmiin suunnatussa markkinoinnissa on kyse markkinointiteorioiden mukaisesti segmentoinnista, jossa markkinoitavan tuotteen tai palvelun potentiaaliset käyttäjät tunnistetaan ja valitaan. Käyttäjien tunnistamisen jälkeen markkinoitavaa tuotetta tai palvelua voidaan markkinoida tehokkaammin kohderyhmämarkkinoinnilla, kun kohderyhmän intressit, mieltymykset ja tarpeet on tunnistettavissa. Kohderyhmän tunnistamisella voidaan ennakoita myös ryhmän sisällä vallitsevia asenteita. (Haverila et al. 2005, ss. 252–255; Vaismaa et al., s. 231) Autojen mainostamiseen ja niiden myynnin edistämiseen käytetään valtavia myyntikoneistoja, ja niiden mainonnassa viitataan muun muassa ihmisten liikkumistarpeisiin. Autojen markkinoinnissa käytetyt emotionaaliset keinot, joilla vedotaan paikallisten kohderyhmien elämäntyyliin ja imagoon, tulisi valjastaa käyttöön yhä enenevässä määrin myös kestäviä kulkutapoja edistävissä markkinointikampanjoissa. Kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen myyntivaltteja ovat esimerkiksi niiden terveyshyödyt ja ekologiset näkökulmat. Tämänkaltaisilla kohderyhmille räätälöidyillä informaatiopitoisilla markkinointikampanjoilla onkin onnistuttu lisäämään julkisen liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käyttöä. (Itämeren kaupunkien liitto 2013)

Liikkumisen ohjaustyössä segmentointia käytetään liikkujaryhmittelyjä tehtäessä. Liikkumisen ohjauksen markkinoinnin kohderyhmiä ovat liikkujaryhmittelyn kautta esimerkiksi vannoutuneet autoilijat, joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, työmatkapyöräilijät sekä kulkutapojen sekakäyttäjät. (Jääskeläinen 2013) Tehokas markkinointi on toimiva työkalu kaikessa liikkumisen ohjauksen työssä, myös päämäärän muodostamista seuraavien vaiheiden toimia toteutettaessa. Kuvassa 3.1 on esimerkki kohderyhmäajattelun pohjalta toteutetusta pyöräilyn markkinointikampanjasta Zürichistä, missä kampanja toteutettiin katukuvassa julisteilla. Kampanjan kuvilla pyrittiin pyöräilyn houkuttelevan imagon nostattamiseen nuorten aikuisten keskuudessa. Kampanjalla muistutettiin pyöräilyn käytännöllisyydestä ja trendikkyyydestä niin työ-, koulu- kuin vapaa-ajanmatkoillakin. Kampanja toteutettiin osana laajempaa Zürichin kaupungin liikkumisstrategiaa, jossa liikkujien tietoisuutta kulkutapavalinnoistaan pyrittiin nostamaan kampanjoiden, tapahtumien ja yleistiedottamisen kautta. Kaupungin liikkumisstrategian toteuttaminen on ollut jatkuvaa ja pitkäjänteistä työtä vuodesta 2003 alkaen. (Furrer Brühlmann 2012)



**Kuva 3.1** Nuoria aikuisia pyöräilyyn kannustava kampanja Zürichissä vuonna 2011 (Furrer Brühlmann 2012)

Segmentointia voidaan myös lähestyä toimijanäkökulmasta, jolloin kohderyhminä voidaan pitää muun muassa työnantajia, päiväkoteja, kouluja, urheiluseuroja sekä kulttuuripalveluita. (Jääskeläinen 2013) Toimijoiden kautta voidaan pyrkiä vaikuttamaan suoraan eri matkatyyppien, kuten työ- ja koulumatkojen sekä vapaa-ajanmatkojen, liikkumistottumuksiin. Toimijat voidaan nähdä tietynlaisina portinvartijoina erityisesti lapsiin ja nuoriin liittyvässä liikkumisen ohjauksen toiminnassa. Portinavaaja on henkilö tai organisaatio, joka voi omalla toiminnallaan tehdä lasten ja nuorten liikkumiseen ja urheilemiseen johtavista valinnoista helppoja ja haluttavia. Esimerkiksi urheiluseura, sen seurajohto ja joukkueiden valmentajat ovat tässä tärkeässä kannustajan ja liikuttajan roolissa. Kotioloissa puolestaan lasten ja nuorten vanhemmat ovat erityisen tärkeässä roolissa matkustuskäyttäytymisen portinvartijoina. Siksi itse liikkujien ohella keskeinen osa tehokasta liikkumisen ohjauksen toimintaa on näiden portinvartijoiden motivoiminen ja tiivis yhteistyö eri toimijoiden kesken. Kestävistä kulkutavoista erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yhteinen tavoite sekä liikkumisen ohjauksen ja liikunta- ja urheilujärjestöjen kesken. Liikuntasektorilla liikunnan kokonaismäärän väheneminen lasten ja nuorten keskuudessa on merkittävä huolenaihe, johon liikkumisen ohjauksen keinoilla ja alojen yhteistyöllä voidaan osaltaan vaikuttaa. (Liikennevirasto 2012a, s. 28; Nuori Suomi 2011)

Kulkuapavalinnan muutoksen päämäärän muodostumista edesauttaa yksilötasolla osaltaan tiedon saaminen eri kulkutapojen käytöstä. Kulkutapojen käytön tuntemus ja niiden käyttöä helpottavien palveluiden esiintuonnilla voidaan murtaa ennakkokäsityksiä ja asenteita eri kulkutavoista ja niiden käytöstä. Asenteiden rikkomisessa tulisi keskittyä niihin tekijöihin, jotka kukin kohderyhmä näkee suurimpina esteinä kulkutapamuutoksen synnyn kannalta (PORTAL-project 2003, s. 28). Usein käsitysten murtaminen saadaan aikaan kulkutapojen ja niiden käyttöön liittyvien tekijöiden tunnettuuden lisäämisellä. Esimerkkejä tällaisen tiedon jakamisesta ovat muun muassa kunnan ulkoilu- ja pyörätiekarttojen ylläpito, joukkoliikenteen aikataulu-, reittipalvelu- ja seuranta-

sovelluksista tiedottaminen sekä eri palveluiden ja kohteiden saavutettavuustiedon jakaminen. Eri kulkutapojen käyttöön ja niihin liittyvän tiedon helpolla saatavuudella voidaan herättää riittävää kiinnostusta niiden kokeiluun.

Markkinoinnin ja tiedottamisen keinoin tehtyä asenteisiin vaikuttamista ja sen myötä liikkumistottumuksiin vaikuttamista on tehty muun muassa seuraavin tavoin:

- *Opastusjärjestelmät* muodostuvat hyvistä kartoista ja liikkumisympäristön opasteista (kuva 3.2). Ne ovat oleellinen osa kestävien kulkutapojen käytön edistämistä tuoden liikkujille konkreettisesti esille erilaisia liikkumisvaihtoehtoja. Kaupunkiympäristöön sijoitettavat tai Internetissä saatavilla olevat kartat rohkaisevat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kokeiluun tuntemattomillakin alueilla. Niiden ensisijainen tarkoitus on selkeän mielikuvan muodostaminen liikkujalle eri kohteiden sijainneista ja saavutettavuudesta. Karttojen avulla mahdollistetaan oikeat reittivalinnat kestäväillä kulkutavoilla liikuttaessa. Opastusta ovat osaltaan myös *kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen reittiopas*-palvelut, joiden tavoitteena on alentaa kynnystä aloittaa jalankulku, pyöräily tai joukkoliikenteen käyttö. Toiseksi reittioppaiden tarkoituksena on kannustaa ja mahdollistaa kestävien kulkutapojen käyttäjille kulkutapojen käytön lisääminen. Sähköiset reittiopas-palvelut ovat ennen kaikkea paikallisten olosuhteiden ja liikkumisvaihtoehtojen kuvaamisen ja niiden esille tuomisen työvälineitä. (Liikennevirasto 2012c, s. 14; Vaismaa et al. 2011, ss. 210–213, 216)



**Kuva 3.2** Kansainvälisiä esimerkkejä erilaisista opastejärjestelmistä kaupunkiympäristössä (Sito Oy)

- *Pyöräpysäköinnillä* ja sen erilaisilla ratkaisuilla voidaan tehdä pyöräily houkuttelevaksi ja innostaa liikkujia sen käyttöön. Huomiota herättävä ja hyvän näköinen pyöräteline houkuttelee käyttäjiä paremmin, kuin vanha ja vääntynyt teline. (Vaismaa et al. 2011, s. 237) Esimerkiksi Tampereen kaupunki investoi kesällä 2012 muutamiin auton muotoisiin pyörätelineisiin, joiden huomiota herättävän ulkonäön taustalla oli kestävä liikunnan ja kaupunkiympäristön kehittämisen

ajatus. Pituudeltaan henkilöauton kokoiseen ja yhteen pysäköintiruutuun mahtuvaan pyörätelineeseen mahtuu kymmenen polkupyörää (kuva 3.3).



*Kuva 3.3 Pyöräpysäköintiin houkutteleva auton muotoinen pyöräteline kymmelle pyörälle (www.cyclehoop.com)*

Päämäärän muodostamisen kriittinen erityisryhmä ovat muutostilassa olevat henkilöt, kuten henkilöt, joilla on uusi työ, uusi koti, muuttunut perhetilanne tai muu vastaava tilanne. Totutut liikkumismallit ovat kiinteä osa liikkumiskäyttäytymistä. Elämäntilanteen muutoksen yhteydessä nämä mallit on mahdollista kyseenalaistaa ja luoda uusia liikkumistottumuksia. Tämän vuoksi muutostilassa olevat henkilöt voidaan nähdä mahdollisena liikkumisen ohjauksen kohderyhmänä, joihin erityisesti päämäärän muodostamisvaiheen toimenpiteitä tulisi kohdentaa. (PORTAL-project 2003, s. 28)

### 3.2.2 Todellisen aikomuksen synty

Toinen tärkeä vaihe kulkutapavalinnan muutokselle on todellisen aikomuksen syntyminen uuden kulkutavan käyttöä ja muutosta kohtaan (*Behavioural intention*). Aikomuksen synty vaatii avukseen kannustusta, tukea ja eri kulkutapojen kokeilun mahdollistamista. Vaiheen liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden valinnassa on tärkeää pyrkiä kannustamaan liikkujaa uusien kulkutapojen kokeiluun ja auttaa uuden kulkutavan käytön ylläpidossa. Tämä voi tapahtua esimerkiksi uusien kulkutapojen käyttöön liittyvän yksityiskohtaisen tiedon jakamisella tai henkilökohtaisella ohjauksella. Muun muassa joukkoliikenteen lipputyypeistä, linjavaihtoehdoista ja aikatauluista tiedottaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn reittien esittely voivat olla kulkutapakokeilun toteuttamisen aikomuksen syntyyn vaadittavia toimia. Myös pyöräilyreitien opettelu yhdessä tai joukkoliikenteen ilmaislippujen kokeilut ovat aikomuksen syntyä edistäviiä liikkuksen ohjauksen keinoja. (MAX-project 2009, s. 40) Kokeiluissa on kyse uusien liikkumistapojen omaksumisesta osaksi arjen matkustamista ja oikeiden kulkutapojen löytämisestä eri matkatyypeille. Henkilöautosta luopuminen täysin ei näin ollen ole kokeilujen ensisijainen tavoite.



Todellisen aikomuksen synnyn edistämiseksi voidaan edelleen hyödyntää kohderyhmäajattelua ja markkinointia. Vaiheeseen soveltuvat toimenpiteet kytkeytyvät usein edellisen päämäärän muodostaminen -vaiheen kanssa kiinteästi toisiinsa. Sama liikkumisen ohjauksen keino saattaa toimia sekä kulkutapavalinnasta tiedottamisen että kokeiluun kannustamisen ja sen mahdollistamisen keinona. Kannustamista kulkutapakokeiluihin tehdään usein markkinoinnin keinoin, jolloin yhdellä kampanjalla tavoitetaan laajalti eri vaiheissa olevia henkilöitä. Molempien vaiheiden toimenpiteet on tyypillisesti suunnattu jollekin tietylle kohderyhmälle. Kuvassa 3.4 on esimerkki tällaisesta erikynnyskysymysten kanssa painivia ja eri vaiheissa olevia henkilöitä puhuttelevasta kampanjatoimenpiteestä.



**Kuva 3.4** Esimerkki kohderyhmäajattelusta HSL:n markkinointikampanjassa (Jääskeläinen 2013)

Kuvan kampanjassa on kyse Helsingin seudun liikenteen (HSL) vuonna 2013 toteuttamasta kevätkampanjasta vannoutuneiden autoilijoiden kohderyhmälle. Kampanjalla pyrittiin kannustamaan joukkoliikenteen kokeiluun henkilöitä, jotka eivät omistaneet henkilökohtaista matkakorttia lainkaan tai eivät olleet käyttäneet sitä kolmeen vuoteen. Puhuttelevan kampanjan kannustimena oli ilmainen kahden viikon joukkoliikenteen kokeilujakso. Kampanja oli tehokas, sillä se kannusti 34 000 HSL-alueen asukasta joukkoliikenteen kokeiluun. Kampanjan markkinoinnissa puututtiin henkilöautoilun ongelmakohtiin kuten ruuhkiin ja pysäköintipaikkojen löytämisen haasteisiin. Samalla nostettiin joukkoliikenne keinoksi ottaa irti näistä autoilun ”huonoista puolista”. Tämänkaltainen markkinointi on tehokas keino herättää pohdintaa liikkujien omista kulkutapavalinnoista ja edesauttaa liikkujaa kestäviä kulkutapoja edistävän päämäärän muodostamisessa. Toisaalta kampanjan mahdollistama ilmainen joukkoliikenteen kokeilujakso tukee aikomuksen syntyä kokeilun ja mahdollisten ennakkoluulojen murtaamisen kautta. Muita toimivia kulkutapamuutoksen kokeiluvaiheeseen sopivia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ovat muun muassa:

- *Tapahtumien liikkumisen ohjaus* on käyttökelpoinen toimenpide suurien yleisötapahtumien kohdalla kaupunkiympäristössä. Tällaisia suuria yleisötapahtumia, jotka vaativat erityisiä järjestelyitä liikenneverkon kuormituksen minimoimiseksi-

si ja tapahtuma-alueen viihtyisyyden ja turvallisuuden takaamiseksi ovat esimerkiksi konsertti-, festivaali- ja urheilutapahtumat. Tapahtumien liikkumisen ohjauksista on toteutettu laajalti Euroopassa. Kansainvälisesti yksi merkittävimmistä tapahtumien liikkumisen ohjauksen hankkeista on STADIUM-projekti (Smart Transport Applications Designed for large events with Impacts on Urban Mobility), joka on toteuttanut muun muassa Lontoon olympiakilpailujen (2012) liikkumisen ohjauksen. Lontoossa käytettyjä toimenpiteitä olivat muun muassa jo ennestään kattavan joukkoliikenneverkoston ja asemien kapasiteetin lisääminen, joukkoliikenteen ilmaisliput katsojille, pyörätieyhteyksien ja pyöräpysäköinnin lisääminen olympiakylän alueella, tapahtumavieraiden käytössä olleet kaupunkipyörät sekä lontoolaisten tiedottaminen liikenteen erityisjärjestelyistä. Kaikkien toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuutta lisättiin laajoilla markkinointi- ja tiedotuskampanjoilla. (STADIUM-project)

Vaikka Lontoon esimerkkitapahtuma oli kokoluokaltaan erityinen, soveltuvat siellä käytetyt toimenpiteet hyvin myös pienempien tapahtumien liikkumisen ohjaukseen. Vastaavia keinoja on hyödynnetty esimerkiksi Tampereella ja Hyvinkäällä. Tampereella jääkiekkopelien ja Tammerfest-festivaalin liikkumisen ohjauksen keinoina on lisätty pyöräpysäköintimahdollisuuksia ja tarjottu ilmaisia joukkoliikenteen kokeilumahdollisuuksia ilmaislippujen kautta. (Motiva Oy 2013) Hyvinkäällä puolestaan paikallisia asuntomessuvieraita (2013) houkuteltiin saapumaan pyörällä messualueelle. Pyöräparkki (kuva 3.5) sijaitsi messualueen portilla, kun taas tapahtumavieraille tarkoitettut henkilöautojen pysäköintialueet, joilta oli järjestetty bussikuljetus messualueelle, sijaitsivat noin 3,5 kilometrin päässä alueesta.



**Kuva 3.5** Hyvinkään asuntomessujen pyöräparkki (2013)

Tapahtuman kokoluokasta riippumatta tapahtumien liikkumisen ohjauksen toimenpiteet tulee valita siten, että ne koskettavat kaikkia tapahtumavieraita, riippumatta heidän käyttämästään kulkutavasta tapahtumaan saapuessaan. Lisäksi kannustustoimenpiteiden tulee sopia paikallisiin liikkumismahdollisuuksiin.

Esimerkiksi joukkoliikenneyhteyksien tulee mahdollistaa tapahtumapaikalle matkustaminen, mikäli niiden käyttöön ohjataan liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä. Valittuja toimenpiteitä koskevan ennakkotiedottamisen ja markkinoinnin kautta voidaan vaikuttaa vieraiden valitsemaan kulkutapaan ennen tapahtumaa, ja näin ollen vähentää ei-toivottujen kulkutapojen käyttöä. Toisaalta hyvin suunnitelluilla ja houkuttelevilla toimenpiteillä voidaan tehokkaasti kannustaa tapahtumavieraita kokeilemaan uusia kulkutapoja tapahtumaan saavuttaessa.

- *Kaupunkipyörät* ovat yleistyneet eri puolilla maailmaa ja erityisesti eurooppalaisissa kaupungeissa. Ne tarjoavat vaihtoehdon ja mahdollisuuden pyöräilyyn myös niille liikkujille, jotka eivät omista omaa pyörää. Kaupunkipyörien tavoitellut käyttäjäryhmät ovat turistien lisäksi työmatkalaiset, jotka luovat yhdessä pyörien asiakaskunnasta sekä vakituisten että satunnaisten käyttäjien ryhmän. Liikkujalle kaupunkipyöräjärjestelmän olemassaolo viestii pyöräilyn suosimisesta ja siihen kannustamisesta. Samalla se mahdollistaa todellisen aikomuksen synty -vaiheessa olevalle liikkujalle helpon ja joustavan tavan kokeilla pyöräilyä kaupunkiympäristössä arjen matkoilla. Laadukas järjestelmä voi myös nostaa pyöräilyn imagoa modernina ja laadukkaana liikkumismuotona. Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat kuitenkin kalliita hankintoja, sillä niiden menestyksen edellytyksenä on samanaikaisesti kehitetty laadukas infrastruktuuri. (Vaismaa et al. 2011, ss. 217–218) Kuvassa 3.6 on esimerkit kaupunkipyöräjärjestelmistä Pariisista ja Tukholmasta.



**Kuva 3.6** Pariisin ja Tukholman laadukkaat kaupunkipyöräjärjestelmät

- *Kävelevät ja pyöräilevät bussit* ovat käytössä laajalti Euroopan kouluissa ja erityisesti Iso-Britanniassa lasten koulumatkojen kävelyyn ja pyöräilyyn kannustamisessa. Koulubussitoiminnan, jossa lapset saatetaan vanhempien toimesta kouluun, tarkoituksena on luoda lapselle mahdollisuus oppia omaehtoista liikumista liikenteessä ja tarjota mahdollisuus sosiaalisen vuorovaikutuksen lisääntymiseen koulumatkoilla. Samalla lasten kyydittämistarve henkilöautolla kouluun ja kouluympäristön liikenne vähenevät. Ohjatun saattamisen ja aikuisen



mukanaolon kautta voidaan tarjota turvallinen koulumatka lapsille, ja samalla lisätä lasten liikennesääntöjen tuntemusta. (Motiva 2006, s. 13, 15–16; Vaismaa et al., s. 229) Vastaavalla periaatteella voidaan lasten ja nuorten keskuudessa opetella myös joukkoliikenteen käyttöä koulu- tai harrastusmatkoilla ryhmässä vanhempien opastuksella.

Suomessa valtaosa lapsista ja nuorista käy lähikoulua, minkä vuoksi kävelevät ja pyöräilevät koulubussit soveltuvat hyvin koulumatkoille. Myös harjoitusmatkat ovat usein yhtä pitkiä kuin koulumatkat. Mikäli Urban Zonen kaltaista vyöhykeajattelua sovellettaisiin koulujen ja harjoituspaikkojen ympäristöön, asuisi lapsista varmasti huomattava osa jalankulkuvyöhykkeellä (2–3 kilometrin etäisyydellä), jonka sisäisillä matkoilla kävelyn ja pyöräilyn käytön mahdollisuudet ovat erittäin hyvät.

- *Eläkeläisten kannustaminen joukkoliikenteen käyttöön* tapahtuu tyypillisesti keinoilla, jotka soveltuisivat hyvin myös lasten ja nuorten kannustamisen toimenpiteiksi. Ikääntyvien henkilöiden kohdalla joukkoliikenteen käytön kokeilemisen kynnystä on pyritty alentamaan esimerkiksi ”lähettiläiden” avulla. Lähettiläät ovat innokkaita yli 55-vuotiaita vapaaehtoisia henkilöitä, jotka opastavat muita ikäihmisiä joukkoliikenteen käytössä. Heillä on hyvä tuntemus joukkoliikenteen käytöstä ja valmiudet joukkoliikenteeseen liittyvän koulutuksen pitämiseksi. Henkilökohtaisen ohjaksen ja helpdesk-tyyppisen tuen kautta he opastavat joukkoliikenteen käytön aloittamiseen. (Buijs 2012) Vastaavaa lähettiläsperiaatetta voidaan ajatella hyödynnettävän myös lasten ja nuorten parissa. Esimerkiksi harrastusmatkustamisessa vanhempi urheiluseuran nuorisojäsen voisi toimia ”joukkoliikennevalmentajana” bussilla kulkemisesta kiinnostuneille juniorijoukkueiden pelaajille.

Lähettilästoiminnan periaatteiden pohjalta kehitetty liikkumisen ohjuksen hankkeen ASSISTANT-projektin tarkoituksena on niin ikään säilyttää ikääntyvien eurooppalaisten omaehtoinen liikkumiskyky. Projektissa pyritään mahdollistamaan ikääntyvien henkilöiden matkustaminen julkisilla kulkuneuvoilla turvallisesti ja itsenäisesti. Tämä hanke tähtää juuri joukkoliikenteen käytön ylläpitoon niiden henkilöiden kohdalla, jotka eivät ole vielä rutinoituneet sen käytössä. ASSISTANT-projektissa kehitetty järjestelmäsovellus tarjoaa tietokone- ja matkapuhelinavusteista reittisuunnittelua ja matkustamista ohjaavan työkalun. Järjestelmä kertoo käyttäjälle mihin kulkuneuvoon tulee nousta, ilmoittaa kulkuneuvon saapumisajankohdan sekä hälyttää, kun on aika jäädä pois kyydistä. (ASSISTANT-project 2013) Kuvatun järjestelmän kaltainen matkustussovellus voisi olla toimiva työkalu myös lasten joukkoliikennematkustamisen tueksi.

### 3.2.3 Käyttöönoton aikomus

Aikomus käyttöönottaa uusi valittu kulkutapa ja toteuttaa aiottu muutos eli muutoksen implementointi (*Implementation intention*) on kulkutapamuutosprosessin kolmas kriittinen vaihe. Vaiheessa on tärkeää liikkumisen ohjauksen keinoin kannustaa uuden käyttöönotetun kulkutavan käytössä myös jatkossa ja pyrkiä estämään paluu vanhoihin liikkumistapoihin. Mahdollisia toimenpiteitä uuden kulkutavan vakiinnuttamiseksi ovat muun muassa kulkutavan käytön palkitseminen eri tavoin, kulkutapaan liittyvän lisätiedon ja sen ylläpitoa helpottavien materiaalien ja työkalujen tarjoaminen sekä uusiin kestäviin kulkutapoihin kannustaminen. Toimivia keinoja voivat olla myös esimerkiksi erilaisten kampanjoiden ja tilaisuuksien järjestäminen, joiden kautta kulkutapavalinnan merkitystä pidetään esillä. (MAX-project 2009, s. 40)

Kestävien kulkutapojen käytön ylläpitoa voidaan mahdollistaa ja tukea eri tavoin. Kulkutapamuutoksen aiemmissa vaiheissa kuvatut yleismarkkinoinnin keinot ovat tärkeässä roolissa myös käyttöönotettujen uusien kestävien kulkutapojen käytön ylläpidossa. Markkinoinnilla voidaan muistuttaa liikkujia heidän tekemien liikkumisvalintojen tärkeydestä ja syistä, jotka saivat heidät alun perin kyseenalaistamaan omia autokeskeisiä liikkumistottumuksiaan. Lisäksi kestävien kulkutapojen olosuhteilla on huomattava merkitys niiden käytön jatkamisessa. Kulkutapojen käytön tulee tuntua myös jatkossa sujuvalta, mukavalta, turvalliselta sekä kilpailukykyiseltä kulkutavalta. Näiden lisäksi erityisesti kävellen ja pyöräillen liikuttaessa ympäristön tulee olla viihtyisä, houkutteleva ja mielenkiintoinen. (Liikennevirasto 2012a, s. 32).

Käyttöönoton aikomus -vaiheeseen sopivia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ja keinoja ovat muun muassa seuraavat:

- *Diplomit ja sopimukset* ovat kilpailuiden ohella hyvä tapa sitouttaa liikkujia kestävien kulkutapojen käyttöön. Esimerkiksi Ruotsissa Göteborgin kaupunki on käyttänyt osallistumissopimuksia toteuttamissaan työmatkojen liikkumisen ohjaukskampanjoissa. Kampanjaan osallistuva henkilö allekirjoittaa leikkimielisen sopimuksen, jolla hän lupautuu noudattamaan sopimusehtoja kokeilukauden ajan. Sopimuksen ehtona voidaan käyttää esimerkiksi sitoutumista kestävien kulkutapojen käyttöön vähintään kolmena työpäivänä viikossa tai työpaikan sijaintiin nähden kävelyvyöhykkeen (2–3 kilometriä) sisällä tapahtuvien työasiamatkojen kulkua jalan tai polkupyörällä. Kampanjakauden jälkeen asetetuissa tavoitteissa pysyneille ja sopimusta noudattaneille henkilöille on jaettu osallistumisdiplomit. Työpaikkojen kesken järjestetyn kilpailukampanjan myötä yrityksillä on mahdollisuus tulla nimetyksi pyöräily-ystävälliseksi työpaikaksi. (Göteborg stad, 2013) Kuvassa 3.7 on kaksi esimerkkiä näistä Göteborgin kaupungin käyttämistä kannustuskeinoista.



**Kuva 3.7** Esimerkkejä kestäviä kulkutapoja ylläpitävistä ja niiden käyttöön sitouttavista keinoista liikkumisen ohjauksen hankkeissa (Göteborg stad 2013)

Göteborgin kaupungin käyttämät keinot kestävien kulkutapojen käytön ylläpidosta ja toisaalta hankkeisiin sitouttamisesta ovat toimivia keinoja myös lasten ja nuorten parissa. Ne kannustavat kestävien kulkutapojen käyttöönotossa, palkitsevat niiden käytöstä ja kannustavat käytön jatkamiseen.

- *Kulkumuodon seuranta ja matkapäiväkirjat* ovat yleisesti käytettyjä työkaluja liikkumisen ohjauksen hankkeiden kannustimena ja seurannan apuvälineenä. Esimerkiksi Australiassa lasten ja nuorten koulumatkoilla eri kulkutapojen käytön kannustimena on käytetty kulkutavan seurantataulukkoa, johon kirjataan koulumatkoilla käytetty kulkutapa. Seuranta tehdään säännöllisesti kerran kuukaudessa. Kulkutavan seurannan taustalla on tavoite terveyden edistämisestä lihasvoimin tapahtuvan liikkumisen avulla. Seurantatulokset ovat lisäksi hyödynnettävissä positiivisena tekijänä koulujen apurahoja haettaessa sekä kävely- ja pyöräily-ympäristön kehityskohteita valittaessa. Kannustimena kulkutavan seurannassa käytetään tyypillisesti haasteita ja seurantaan osallistuneiden luokkien palkitsemista. (Bicycle Network Victoria 2013)
- *Kilometrikisa ja askeleet -kampanjoiden* tyypilliset keinot ovat toimivia kannustimia kestävien kulkutapojen käyttöön kannustamisessa. Erityisesti ne toimivat kulkutapojen ylläpidon tukena. Kilpailuhenkiset, mutta samalla leikkimielisiksi tarkoitetut, kampanjat kannustavat pyöräilyn ja kävelyn lisäämisessä kaikilla matkoilla ja auttavat henkilötasolla kulkutapojen lisäämismahdollisuuksien tunnistamisessa. Kampanjat muistuttavat matkapäiväkirjaa, sillä niissä kirjataan

päivittäin ylös kulkutavalla kuljetut kilometrit tai askeleet Internetpalveluun. Kampanjoiden toimiminen joukkueperiaatteen pohjalta mahdollistaa ryhmän tuen kulkutapaa kokeileville ja toisaalta kannustaa enemmän käyttäneitä kulkutavan käytön jatkamiseen.

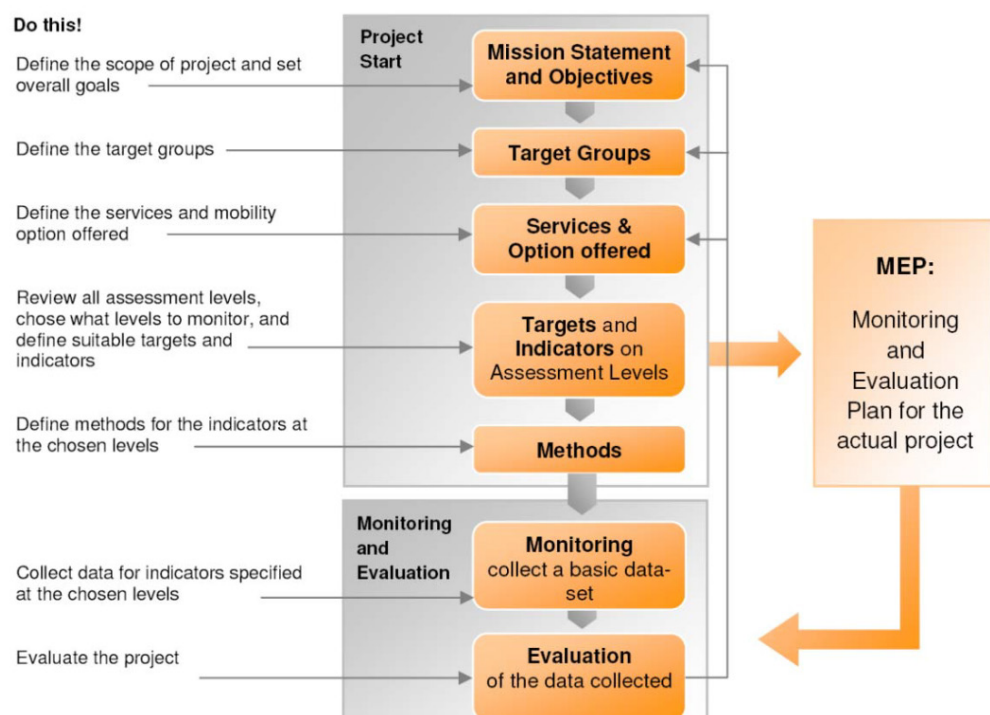
### 3.3 Vaikutusten arviointi

Valtakunnan tasolla liikenteen kehitystrendejä seurataan kuuden vuoden välein toteutettavalla henkilöliikennetutkimuksella. Tämän lisäksi suurimmilla kaupunkiseuduilla tehdään seudullisia henkilöliikennetutkimuksia alueellisten liikkumisen ominaispiirteiden määrittämiseksi. Näiden tutkimusten tulokset kertovat yleisellä tasolla liikenteen ja kulkutapavalinnan kehityksestä, mutta eivät kykene erittelemään eri toimien, kuten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden, vaikutusta väestön liikkumisessa toteutuneisiin liikkumistottumusten muutoksiin. Liikkumisen ohjauksen toimintakenttää silmällä pitäen on kehitetty varsin organisoituja työkaluja, jotka mahdollistavat toimenpiteiden ja niiden kokonaisuuksien vaikutusten arvioinnin, toimenpiteiden keskinäisen vertailun tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi sekä toimenpiteiden vaikutusten seurannan. Euroopan maat ovat olleet maailmanlaajuisesti liikkumisen ohjauksen edelläkävijöitä, ja toiminnan ohessa on syntynyt liikkumisen ohjauksen tehokkuutta arvioivia menetelmiä. Merkittävimmät toimien vaikutuksia arvioivat menetelmät ovat syntyneet EU-hankkeiden puitteissa.

Vuosina 2000–2002 toteutetussa EU-projektissa MOST laadittiin ensimmäinen MOST-MET -niminen työkalu liikkumisen ohjauksen hankkeiden seurantaan ja vaikutusten arviointiin. Työkalu tarjosi portaittaisen arviointimenetelmän ja indikaattoreita liikkumisen ohjauksen hankkeiden vaikutusten arviointiin. Lisäksi se piti sisällään työkaluja hankkeiden aikana kerätyn tiedon analysointiin ja todellisiin käyttäytymismuutoksiin johtaneiden toimenpiteiden havaitsemiseen. MOST-MET (Monitoring and Evaluation Toolkit) toimi pohjana Ruotsissa kehitetylle SUMO-menetelmälle (System for Evaluation of Mobility Projects). SUMO:n avulla voidaan asettaa liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden tai hankkeiden tavoitteet ja arvioida niissä tehtyjen ponnisteluiden kautta aikaansaatuun asennemuutosten sekä kulkutapavalinnan muutoksien vaikutuksia. SUMO-menetelmä jakautuu yhteentoista tarkastelutasoon, jotka määritetään hankkeen suunnitteluvaiheessa. Menetelmä mahdollistaa systemaattisen seurannan ja vaikutusten arvioinnin liikkumisen ohjauksen hankkeissa. SUMO-menetelmää on käytetty Ruotsissa noin kymmenen vuoden ajan hyvin kokemuksiin, ja sen käyttöä on Ruotsin liikenneviraston rahoittamissa hankkeissa. Vuoteen 2008 mennessä SUMO-periaatteiden mukaisesti arvioituja hankkeita oli yli 100 kappaletta. (Liikennevirasto 2012c, s. 35; Ljungberg 2008, s. 5; MOST-project 2003, s. 9; PORTAL-project ss. 24–25)

Uusimpana menetelmänä eurooppalaisten liikkumisen ohjauksen hankkeiden arviointiin on kehitetty MaxSumo -menetelmä arviointimenetelmäksi osana MAX-nimistä tutkimushanketta vuosina 2006–2009. MaxSumo on työkalu juuri liikkumisen ohjauksen hankkeiden suunnitteluun, seurantaan ja vaikutusten arviointiin. Se perustuu pitkälti

ruotsalaiseen SUMO-menetelmään. MaxSumo on taulukkotyökalu, joka auttaa muun muassa tavoitteiden asettamisen, kohderyhmien määrittämisen, käytettävien keinojen sekä toivotun ja tavoitellun käyttäytymismuutoksen määrittämisessä. Taulukosta muodostuu hankkeen seuranta- ja arviointisuunnitelma, joka hankkeen toteuttamisvaiheen myötä kokoaa seurantatiedot yhteen ja tuottaa tulosten arviointia varten tarvittavat tiedot. MaxSumo-seuranta tehdään liikkumisen ohjauksen hankkeen tai toimenpiteen aikana, mutta se voi jatkua myös niiden jälkeen pitkäaikaismuutosten ja systeemivaikutusten seurantana. Menetelmä (kuvan 3.8) perustuu kohderyhmäajatteluun sitä edeltävien arviointimenetelmien tapaan. Siitä syystä se soveltuu hyvin käytettäväksi esimerkiksi lasten ja nuorten harrastusmatkoihin kohdennettujen liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden arvioinnissa. (MAX-project 2009, ss. 32–33)



**Kuva 3.8** MaxSumo-prosessikaavio toimenpiteiden seurannalle ja vaikutusten arvioinnille (MAX-project 2009, s. 34)

MaxSumon mukaisesti hankkeen suunnittelu, seuranta ja arviointi etenevät seuraavien vaiheiden kautta kuvan 3.8 mukaisesti:

1. Tavoitteiden määrittäminen
2. Kohderyhmän määrittäminen
3. Toteutettavien toimenpiteiden ja tarjotun liikkumisvaihtoehdon määrittäminen
4. Tarkastelutasokohtaisten tavoitteiden asettaminen ja mittareiden määrittäminen
5. Tiedonkeruumenetelmien määrittäminen
6. Seurannan toteuttaminen hankeen edetessä tarkastelutasoittain
7. Hankkeen vaikutusten arviointi sekä havaittujen muutosten selittäminen (Liikennevirasto 2012c, s. 29; MAX-project. 2009, ss. 33–34)

MaxSumossa seuranta ja vaikutusten arviointi on jaettu oheisiin neljään pääkategoriaan ja yhdeksään tarkastelutasoon. Oheiset tarkastelutasojen kirjaimet viittaavat MaxSumo-taulukkoon, joka on kuvattu jäljempänä työn tulosten vaikutuksia arvioitaessa.

1. Olosuhdetekijät
  - ulkoiset tekijät
  - henkilöihin liittyvät tekijät
2. Toteutetut liikkumisen ohjauksen toimenpiteet
  - A. toimenpiteet
  - B. tietoisuus toimenpiteistä
  - C. käyttö tai osallistuminen toimenpiteisiin
  - D. tyytyväisyys toimenpiteisiin
3. Tarjottu kulkutapavaihtoehto
  - E. tarjotun vaihtoehdon hyväksyntä
  - F. tarjotun vaihtoehdon käyttö
  - G. tyytyväisyys kulkutapavaihtoehtoon
4. Yleiset vaikutukset
  - H. pitkäaikainen asenne ja käyttäytyminen
  - I. systeemivaikutus

(Liikennevirasto 2012c, ss. 29–30; MAX-project. 2009, ss. 33–34)

MaxSumo:n avulla tehtävä seuranta ja vaikutusten arviointi perustuu sekä kvalitatiiviseen että kvantitatiiviseen tutkimukseen. Taulukkoon asetettujen tavoitteiden toteutumisista voidaan seurata mahdollisuuksien mukaan molemmilla tutkimusmenetelmillä, ja arvioinnissa käytettävät menetelmät on syytä määrittää kunkin seurantamittarin valinnan yhteydessä. Eri menetelmien voidaan ajatella myös täydentävän toisiaan tulosten kuvaamisessa. Taulukon käytössä huomion arvoista on, että hyvin harvan hankkeen kohdalla sen kaikkiin kohtiin ja kysymyksiin on löydettävissä vastaus. Taulukoiden laajuus perustuu ajatukseen, että ne opastavat vaiheittain kysymään tärkeimmät ja tarvittavat kysymykset toimenpiteiden raamien muodostamiseksi ja parhaiden mahdollisten tulosten saavuttamiseksi.

MaxSumo ottaa huomioon, että käyttäytymismuutokset vievät aikaa ja että ne sisältävät yksilötasolla useiden eri vaiheiden läpikäyntiä. Tätä prosessia monitoroiva MaxSem (Max Self Regulation Model) on menetelmän taustalla. Myös MaxSem-prosessia voidaan itsenäisenä menetelmänä hyödyntää liikkumistottumusten muutosten arviointiin. Sen prosessikuvauksen mukaisten kulkutapavalinnan muutosvaiheiden määrittäminen kohderyhmässä ennen ja jälkeen liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutusta, mahdollistaa toimenpiteiden myötä syntyneen liikkumismuutoksen arvioinnin kohderyhmän sisällä. Samalla saadaan tietoa toimenpiteiden tehokkuudesta juuri kyseisessä liikkujaryhmässä. Tieto siitä, mihin vaiheeseen kukin liikkuja kuuluu MaxSem-muutosprosessissa, on määritettävissä kappaleessa 2.3.3 esitetyn liikkujan muutosvalmiuden tilaa määrittävän kysymyksen ja sen vastausväittämien avulla. (MAX-project 2009, s. 40)

## **4 HARRASTUSMATKUSTAMISEN NYKYTILA**

### **4.1 Suomalaisten matkustaminen**

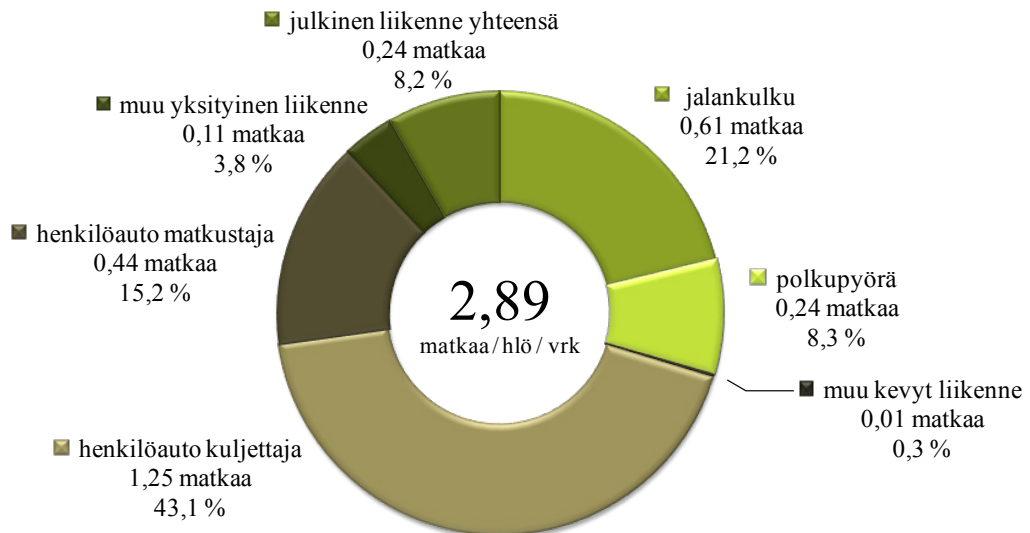
Valtakunnallisia ja alueellisia liikkumistutkimusten tuloksia tarkasteltaessa on nähtävissä, että valtakunnan tasolla suomalaisten matkustaminen on tasoittunut 2000-luvulla, mutta alueelliset erot matkustamisessa ovat voimakkaita. Eri alueille yhteisiä piirteitä ovat kuitenkin vapaa-ajan matkojen merkittävä osuus kaikista matkoista ja henkilöautolla tehtyjen matkojen merkittävä rooli matkojen kulkutapana. (Liikennevirasto 2012b, s. 18; Kalenoja & Tiikkaja 2013, ss. 17–22)

#### **4.1.1 Suomalaisten matkustamisen yleiskuva**

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2010–2011 mukaan yli 6-vuotiaiden suomalaisten matkustaminen on säilynyt edelliseen tutkimukseen (2004–2005) nähden lähes muuttumattomana. Suomalaiset tekevät henkeä kohden keskimäärin kolme kotimaanmatkaa vuorokaudessa, joiden keskipituus on noin 15 kilometriä. Merkittävin muutos edelliseen tutkimukseen nähden on löydettävissä matkojen kulkutapavalinnan muutosten vaikutuksesta matkoihin käytetyssä ajassa. Nopeampien moottoroitujen kulkutapojen käytön on nähtävissä yleistyneen kävelyn ja pyöräilyn kustannuksella. (Liikennevirasto 2012b, ss. 11–12)

Henkilöliikenteen kulkutapajakauman kehitys ei ole ollut valtakunnallisten ympäristötavoitteiden mukaista. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat laskeneet lähes kaikilla ikäryhmillä edellisiin henkilöliikennetutkimuksiin nähden. Samanaikaisesti henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus on kasvanut. Kasvu näkyy myös moottoriajoneuvokannan tilastoissa. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä on kasvanut viimeisen 20 vuoden aikana 58 % ja viimeisenä vuosikymmenenä 39 % (Tilastokeskus 2013b). Huomattava on, että henkilöautoliikenteen kulkutapaosuuden kasvusta huolimatta sen liikennesuorite on pysynyt melko tasaisena. Tämä selittyy junan ja lentoliikenteen yleistyneellä käytöllä pitkillä matkoilla. (Liikennevirasto 2012b, s. 12)

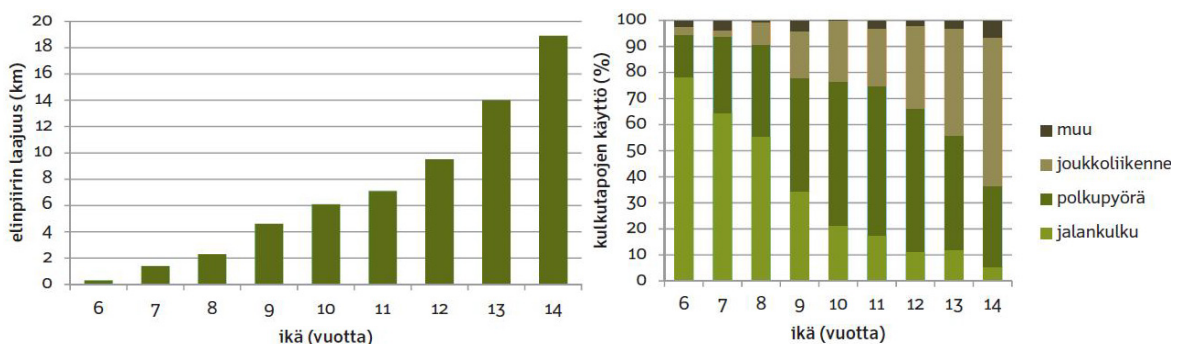
Suomalaisten tekemillä kotimaanmatkoilla suosituimmalla kulkutavalla eli henkilöautolla kuljetaan 58 % kaikista matkoista. Liikennesuoritteessa mitattuna henkilöauton osuus on 72 % kotimaanliikenteen liikennesuoritteesta. Jalankulun kulkutapaosuus suomalaisten matkoista on 21 % ja pyöräilyn 8 %. Joukkoliikennettä käytetään pääasiallisena kulkutapana noin 8 %:lla matkoista. (Liikennevirasto 2012b, ss. 31–33) Kuvassa 4.1 on esitetty suomalaisten tekemien kotimaanmatkojen kulkutapajakauma vuosien 2010–2011 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tulosten pohjalta.



**Kuva 4.1** Suomalaisten tekemien kotimaanmatkojen kulkutapajakauma (Liikennevirasto 2012b, s. 33)

Suomalaisten matkustaminen on hyvin paljon ikä- ja sukupuoliriippuvaista. Naiset ja miehet tekevät keskimäärin lähes yhtä paljon matkoja, mutta naisten matkat ovat selvästi miesten matkoja lyhyempiä. Työikäisten (18–54-vuotiaat) matkat ovat muiden ikäluokkien matkoja pidempiä, mutta määrällisesti he tekevät keskimäärin yhtä paljon matkoja, kuin esimerkiksi lapset ja nuoret. Lasten ja nuorten matkat ovat kuitenkin muiden ikäryhmien tekemiä matkoja lyhyempiä ja rajallisten kulkutapamahdollisuuksien vuoksi niihin käytetty aika on suhteellisen suuri. (Liikennevirasto 2012b, s. 55)

Lasten itsenäinen elinpiiri kasvaa iän myötä nopeasti, ja henkilöliikennetutkimuksessa 6–14-vuotiaiden lasten itsenäisen elinpiirin todettiin kasvavan tasaisesti vuosi vuodelta lapsen iän karttuessa (kuva 4.2). Esimerkiksi 8-vuotiaiden itsenäisen elinpiirin laajuus on noin 2 kilometriä kun taas 13-vuotiaalla se on jo moninkertainen (noin 14 kilometriä). Elinpiirin kasvaessa lasten kulkutapavaihtoehdot lisääntyvät. Itsenäinen polkupyörän ja joukkoliikenteen käyttö yleistyy, ja niiden osuudet matkojen kulkutapoina kasvavat merkittävästi 9-vuotiailla ja sitä vanhemmilla lapsilla. (Liikennevirasto 2012b, s. 62)



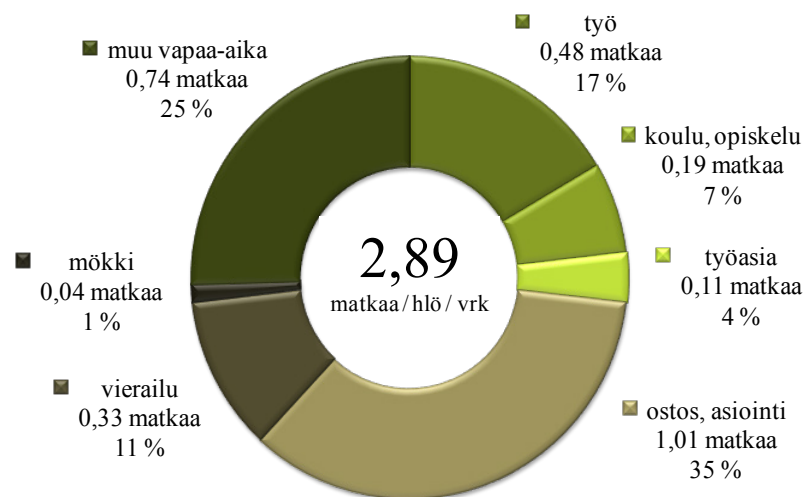
**Kuva 4.2** Lasten ja nuorten itsenäisen elinpiirin laajuus (vasen) ja itsenäisesti tehtyjen matkojen kulkutapajakaumat (oikea) (Liikennevirasto 2012b, s. 62)



Yhdyskuntarakenteella on huomattava vaikutus suomalaisten kotimaan matkustamiseen niin kulkutavan valinnan kuin matkasuoritteen kannalta. Liikkumisen tarve on suuritteessa mitattuna suurin harvaan asutuilla alueilla sekä suurten kaupunkiseutujen lievealueilla. Näillä alueilla on usein heikot julkisen liikenteen käytön mahdollisuudet ja pitkät välimatkat jalan tai pyörällä kulkemiseen. Nämä tekijät synnyttävät voimakasta henkilöautoriippuvuutta taajamien ulkopuolisille alueille. (Liikennevirasto 2012b, s. 14)

#### 4.1.2 Vapaa-ajan matkustaminen

Suomalaisten tekemistä matkoista suuri osa liittyy työhön, koulunkäyntiin ja opiskeluun (yhteensä 28 %) tai ostos- ja asiointitarkoitukseen (35 %). Vapaa-ajan matkojen (pois lukien ostos- ja asiointimatkat) osuus kaikista matkoista on noin 37 %. Kuvassa 4.3 on kuvattu suomalaisten tekemien kotimaanmatkojen jakautumista matkan tarkoituksen mukaan. Liikunta- ja harrastussidonnaiset matkat lukeutuvat matkan tarkoituksen jaotellussa muut vapaa-ajan matkat -luokkaan. Niiden osuus kaikista suomalaisten tekemistä matkoista on noin 12 %. (Liikennevirasto 2012b, s. 13, 25–26)



**Kuva 4.3** Suomalaisten kotimaanmatkat matkan tarkoituksen mukaan (Liikennevirasto 2012b, s. 25)

Kodin ulkopuolisten harrasteiden ja niihin liittyvien matkojen määrä on suoraa verrannollinen käytettävissä olevan vapaa-ajan määrään. Harrastusten ja liikunnan osuus suomalaisten vapaa-ajasta on pitkällä aikavälillä lisääntynyt. (Niemi & Pääkkönen 2001, Kalenoja et al. 2009, s. 27 mukaan) Yksilökohtaiset erot matkamäärissä ovat suuria erityisesti vapaa-ajan matkoilla. Väestön ikääntyminen näkyy suomalaisten matkustamisessa henkeä kohti lasketun keskimääräisen matkasuoritteiden vähenemisenä. Samanaikaisesti ikääntyvän väestön siirtyessä pois työelämästä matkojen painopiste siirtyy voimakkaasti työsidonnaisesta matkustamisesta ostos- ja asiointimatkoihin. Edelliseen henkilöliikennetutkimukseen verrattuna merkittävä muutos matkojen tarkoituksissa on kuitenkin vapaa-ajan matkojen määrän väheneminen vastoin yleistä oletusta. Ainoastaan ostos- ja asiointimatkojen matkamäärä on kasvanut, mikä selittyy väestön ikääntymisen lisäksi naisten autoistumisen kautta tapahtuneella ostos- ja asiointimatkojen suo-

ritteen kasvulla. Vapaa-ajan matkojen määrän laskua voidaan puolestaan selittää työikäisten ajankäytöllä, sillä vapaa-ajan matkustaminen kytkeytyy suoraa vapaa-ajan määrään. Työikäisten tuottama vapaa-ajan matkasuorite on ikäryhmistä suurinta, muuta toisaalta sen kasvumahdollisuudet ovat rajalliset perhe- ja työelämän kiireiden vuoksi. (Liikennevirasto 2012b, s. 13, 18; Kalenoja et al. 2009, s. 21, 28)

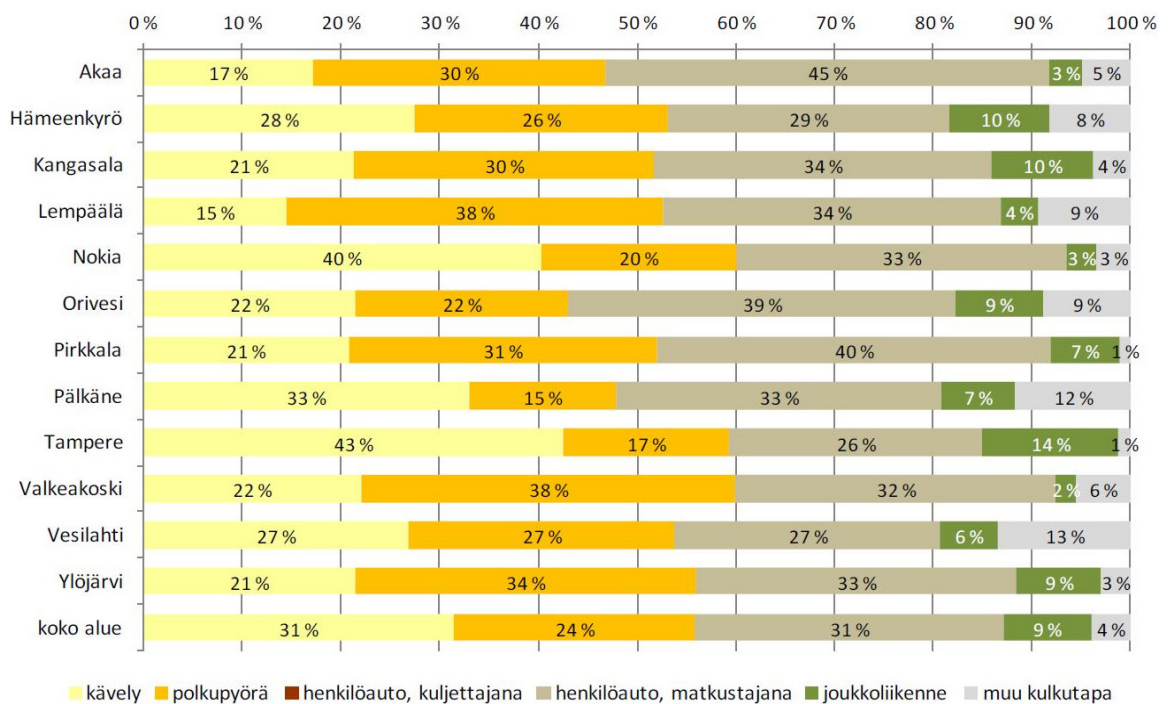
Kaikista vapaa-ajan matkoista eniten tehdään vierailumatkoja, joiden osuus on vajaa kolmannes (30 %) kaikista vapaa-ajan matkoista. Tämän jälkeen toiseksi eniten tehdään liikuntaan liittyviä vapaa-ajan matkoja (19 %) ja muihin harrastuksiin ja vapaa-ajan toimintaan liittyviä matkoja (14 %). Liikuntaan ja harrastustoimintaan liittyvien matkojen yhteenlaskettu osuus vapaa-ajanmatkoista on näin ollen vajaa kolmannes, ja kaikista suomalaisten tekemistä matkoista noin 12 %. (Liikennevirasto 2012b, ss. 25–26) Vapaa-ajan matkojen ja niistä liikuntaan ja harrastustoimintaan kytkeytyvien matkojen määrä on näin ollen suuri. Tampereen seudulla huvi- ja harrastusmatkojen, vierailumatkojen ja ulkoilumatkojen muodostamien vapaa-ajan matkojen osuus on yhteenlaskettuna neljännes (25 %) kaikista tehdyistä matkoista. Lisäksi kyyditsemismatkojen osuus on 9 % seudun matkoista. Nämä kaikki vapaa-ajan matkat yhteenlaskettuna (34 %) vastaavat hyvin valtakunnan tason vapaa-ajan matkojen osuutta, joka on 37 % kaikista matkoista. Eri matkaryhmien kulkutavat vaihtelevat voimakkaasti, sillä matkojen pituus ja suuntautuminen määrittelevät voimakkaasti matkalle käytettäväksi soveltuvan kulkutavan. Tampereen kaupunkiseudulla kunnasta riippumatta vapaa-ajan matkojen yleisin kulkutapa on henkilöauto. Tampereella seuraavaksi yleisimpiä kulkutapoja vapaa-ajan matkoilla ovat kävely ja joukkoliikenne. Muissa Tampereen kaupunkiseudun kunnissa vapaa-ajan matkoja kuljetaan henkilöauton ohella pääasiassa kävellen ja polkupyörällä. Huvi- ja harrastusmatkoilla henkilöauton kulkutapaosuus on Tampereella 43 % ja muissa seudun kunnissa huoattavasti korkeampi (75 %). (Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 18, 22–23)

Vapaa-ajan matkoja tarkasteltaessa, ne voidaan myös jakaa tapahtuma-ajan mukaan arkivapaa-ajan ja erityisvapaa-ajan matkoihin. Arkivapaa-ajan matkat ovat tyypillisesti lyhyitä ostos-, vierailu-, harrastus- tai kyyditsemismatkoja, jotka tehdään arkipäivinä. Erityisvapaa-aika puolestaan pitää sisällään viikonloppuina ja loma-aikoina tehdyt huvimatkat (huvi- ja harrastuskohteisiin) sekä esimerkiksi mökkimatkat. Urheilun harrastustoiminnan kannalta harjoitusmatkat lukeutuvat arkivapaa-ajan matkoihin ja peli- ja turnausmatkat erityisvapaa-ajan matkoihin. Helsingin seudulla eniten matkoja matkaluvun perusteella tekevät alle 15-vuotiaat lapset ja nuoret sekä 30–44-vuotiaat aikuiset. Lasten ja nuorten tekemät matkat jakautuvat lähes tasan koulumatkoihin ja vapaa-ajan toimintojen matkoihin. Alle 20-vuotiailla erityisvapaa-ajan matkojen määrä on merkittävässä roolissa kokonaismatkamäärästä, ja on muiden ikäluokkien erityisvapaa-ajan matkojen määrään nähden yli kaksinkertainen. Työikäiset tekevät erityisesti muiden perheenjäsenten kyyditsemiseksi tehtyjä matkoja osana arkivapaa-ajan matkoja. Heillä arkivapaa-ajan matkojen määrä onkin muita ikäryhmiä suurempi. (Kalenoja et al. 2009, ss. 37–38)

### 4.1.3 Lasten ja nuorten kyyditseminen

Kyyditys- ja saattomatkoilla tarkoitetaan matkoja, joiden pääasiallinen tarkoitus on yhden tai useamman henkilön nouto tai vienti johonkin määränpäähän. Lisäksi kyyditysmatkoiksi luetaan myös matkat, joilla toinen henkilö kulkee kyydittävänä vain osan kuljettajan tekemästä matkasta. Tyypillisimmin kyyditysmatka tehdään henkilöautolla. Henkilöliikennetutkimuksessa 2010–2011 tutkittiin ensimmäistä kertaa yksityiskohtaisesti aiemmin merkittäviksi arvioituja kyyditys- ja saattomatkoja valtakunnan tasolla. Eri henkilöiden kuljettamis- tai saattotarkoituksessa tehtyjen matkojen matkaluku (0,22 matkaa/henkilö/vuorokausi) on noin 8 % suomalaisten keskimääräisestä vuorokauden kokonaismatkaluvusta. Kokonaismatkaluku on 2,86 matkaa/henkilö/vuorokausi. (Liikennevirasto 2012b, s. 28)

Lähes puolet (45 %) kaikista Suomessa tehdyistä kyyditysmatkoista on lasten ja nuorten kyyditsemistä, ja se näkyy heidän kulkutapajakaumassaan (Liikennevirasto 2012b, s. 28). Valtakunnallisesti alle 18-vuotiaiden lasten ja nuorten liikennesuoritteesta noin kaksi kolmasosaa syntyy henkilöauton matkustajana (Liikennevirasto 2012b, s. 57). Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimuksen (2012) tutkimusalueella asuvien alle 15-vuotiaiden matkoista kolmannes (31 %) tehdään henkilöautolla kyydittävänä. Kuvassa 4.4 on esitetty tutkimusalueen kuntien lasten ja nuorten kulkutapajakaumat.



**Kuva 4.4** Alle 15-vuotiaiden kulkutapajakauma osassa Pirkanmaan kunnista asuinkunnittain (Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 22)

Lasten ja nuorten kyyditysmatkojen määrä on Tampereen kaupunkiseudulla merkittävä. Kyydityksen osuus heidän tekemillään matkoilla on yhtä suuri kuin kävelen tehtyjen matkojen (31 %) ja suurempi kuin pyöräilymatkojen (24 %) osuus. 6–12-vuotiaat

kulkevat 13–17-vuotiaita useammin matkansa henkilöautolla kyydittävänä. Taustalla vaikuttaa lasten ja nuorten itsenäisen elinpiirin kasvu iän karttuessa. Henkilöautolla matkustaminen on muissa Tampereen kaupunkiseudun kunnissa Tamperetta yleisempää. Osuudet vaihtelevat voimakkaasti kunnittain Tampereen 26 %:n ja Akaan 45 %:n välillä. Alle 12-vuotiaat tekevät Tampereella noin 30 % matkoistaan (pojat 32 %, tytöt 24 %) henkilöauton matkustajana, ja vastaava osuus laskee 13–17-vuotiailla alle viidennekseen (pojat 18 %, tytöt 13–14 %). Samanaikaisesti iän myötä nuorten joukkoliikenteen käyttö lisääntyy. 15–17-vuotiaiden parissa joukkoliikenne on kulkutapana lähes puolella heidän tekemistään matkoista. Tampereen kaupunkiseudun muissa kunnissa henkilöautossa kyyditseminen vähenee vain hieman nuorten iän karttuessa. Joukkoliikenteen osuus kasvaa kaupunkiseudulla tasaisesti 13-vuotiailla ja sitä vanhemmilla nuorilla, laskien samalla kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. (Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 22, 25–26)

Nuorten kyyditsemismatkat ovat hieman vähentyneet edellisiin henkilöliikennetutkimuksiin nähden, mutta samalla heidän itsenäinen liikkuminen mopoilla ja mopoautoilla on lisääntynyt. (Liikennevirasto 2012b, s. 28) Esimerkiksi Tampereella 15–17-vuotiaiden nuorten matkoista noin kymmenesosa (tytöt 9 % ja pojat 12 %) kuljetaan mopolla tai mopoautolla. On kuitenkin huomattava, että mopoilun osuus kulkutapajakaumassa on vain noin puolet ikäluokan henkilöautolla kyydittävänä tehdyistä matkoista. (Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 25) Nuorten kyyditsemisessä havaittavasta lievästä laskusta ja mopoiluun siirtymisestä huolimatta voidaan kyyditsemis- ja saattotarkoituksessa tehtyjen matkojen osuuden todeta olevan merkittävä syntyvän liikennesuorituksen kannalta.

Valtakunnallisesti kyyditysmatkoista 9 % suuntautuu johonkin liikuntapaikkaan. Lasten ja nuorten tekemistä harrastus- ja huvimatkoista merkittävä osa kuljetaan henkilöautossa matkustajana, ja ne erottuvat kulkutavoiltaan selvästi muista lasten ja nuorten matkatyypeistä. Helsingin seudun laajan liikennetutkimuksen (2007–2008) tulosten mukaan henkilöauton osuus harrastus- ja huvimatkoilla on alle 12-vuotiailla jopa 65 %. 12–14-vuotiaiden harrastusmatkoista puolestaan noin puolet (49 %) tehdään henkilöauton kyydissä matkustaen. Samanaikaisesti jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus jää harrastus- ja huvimatkoilla alle kolmannekseen. Lasten ja nuorten vierailumatkojen (mm. matkat kavereiden luokse) kulkutapajakaumaa tarkasteltaessa kyyditysmatkojen ja kävelyn ja pyöräilyn osuudet kääntyvät toisin päin. Vierailumatkat tehdään pääasiassa kävellen ja pyöräillen (osuus noin 80 %). Myös koulumatkoilla kävely ja pyöräily ovat suosituimpia kulutapoja. Tämä herättää kysymyksen harrastusmatkojen kulkutapajakauman erilaisuudesta muihin matkoihin nähden. Asia on osin selitettävissä lasten ja nuorten tekemien harrastusmatkojen pituudella, sillä niiden keskipituus on yli kaksinkertainen (8,2 kilometriä) esimerkiksi vierailumatkoihin nähden. (Kalenoja et al. 2009, ss. 43–46)

Henkilöauton merkityksen korostuessa lasten ja nuorten kohdalla se heijastuu voimakkaasti myös vanhempien liikkumistarpeeseen kun lasten ja nuorten auton käyttötarve synnyttää vanhempien henkilöautoriippuvuutta. Tampereen seudulla eniten kyydit-

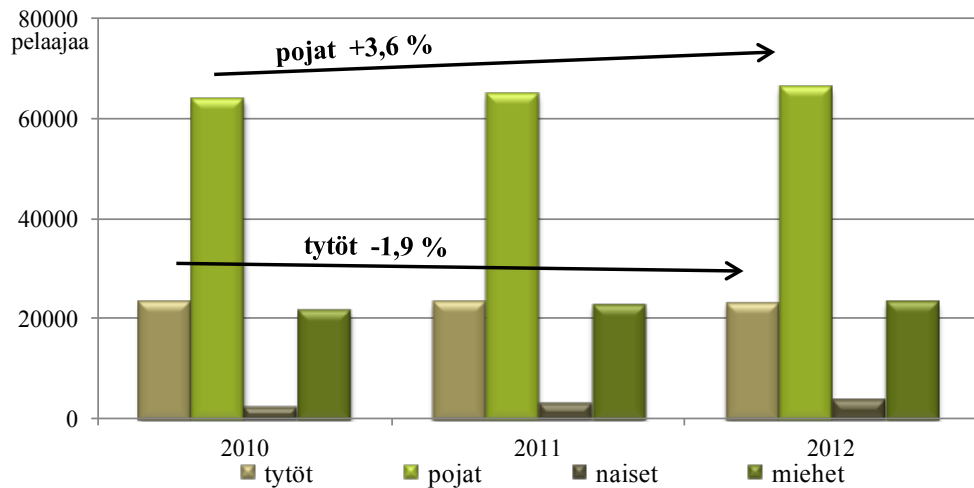
semismatkoja tekevätkin 30–54-vuotiaat, ja vastaava suuntaus on havaittavissa valtakunnan tasolla ikäluokkien matkamääriä tarkasteltaessa. Työikäisistä 44-vuotiaat naiset tekevät matkaluvun perusteella tarkasteltuna kaikissa ikäryhmistä eniten matkoja, ja heillä myös kyyditsemismatkojen määrä on suurin (0,73 matkaa/henkilö/vuorokausi). (Kalenoja et al. 2009, s. 37; Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 15) Valtakunnallisesti 35–45-vuotiaat kulkevat henkilöauton kuljettajana noin kaksi kolmasosaa tuottamastaan liikennesuoritteesta (Liikennevirasto 2012b, s. 57). Kyyditsemisen taustalla on usein kaupunkiseuduilla todellisen tarpeen lisäksi totutut käytännöt ja asenteet. Kyyditseminen mielletään usein helppona ja nopeana tapa suoriutua useita kertoja viikossa toistuvista matkoista kuten harjoitusmatkoista. Samalla vanhemmat luovat huomaamattaan käyttäytymismalleja, joita heidän lapsensa todennäköisesti tulevat itse noudattamaan tulevaisuudessa. Tästä totutusta kyyditsemiskäytännöstä voi olla vaikea irtautua, ja siksi kuvattua henkilöautopainotteista kulkutapajakaumaa voidaan kuvata kyyditsemisongelmaksi.

## 4.2 Jalkapallo harrastuksena

Harrastustilastojen mukaan jalkapallo on voimakkaasti kasvattanut suosiotaan viimeisten kymmenen vuoden aikana, ollen lasten ja nuorten parissa suosituin urheilulaji. Jalkapallon jälkeen suosituimpia lajeja ovat pyöräily ja uinti. Jalkapalloa harrastaa lähes 220 000 3–18-vuotiaasta lasta- ja nuorta Suomessa. Harrastajamäärä pitää sisällään sekä omatoimisesti lajia harrastavat, että seuroissa pelaavat. Aktiivisesti urheiluseuroissa jalkapalloa harrastavien junioripelaajien määrä oli vuonna 2010 noin 104 000 tehden jalkapallosta selvästi seuraharrastetuimman urheilulajin lasten ja nuorten keskuudessa. Vertailukohtana voidaan mainita seuraavaksi suosituimpina lajeina voimistelu (59 000 seuraharrastajaa) ja jääkiekko (51 000 seuraharrastajaa). (Nuori Suomi 2010a, s. 8, 16)

Poikien ja tyttöjen välillä ei ole eroa urheilun ja liikunnan harrastamisessa yleensä, ja käytännössä yhtä moni pojista ja tytöistä harrastaa liikuntaa. Tämä ei kuitenkaan päde jalkapallon kohdalla, sillä vain noin viidesosa jalkapallon harrastajista on tyttöjä. Tyttöjen määrä on kuitenkin säilynyt melko tasaisena viime vuosien aikana ja pitkällä aikavälillä se on ollut kasvussa. Poikien keskuudessa jalkapallo on selvästi suosituin urheilulaji, jota harrastaa 34 % urheilevista suomalaisista 3–18-vuotiaista pojista. (Nuori Suomi 2010a, s. 8, 16; Suomen Palloliitto 2013a)

Palloliiton pelipassirekisteri kattaa valtaosan seurapelaajista, sillä siihen kuuluvat kaikki Palloliiton sarjoissa pelaavat seuraharrastajat. Valtakunnan tasolla on kuitenkin heidän lisäksi jonkin verran seuraharrastajia, jotka eivät pelaa liiton virallisia sarjoja. Palloliiton pelipassitilastojen mukaan vuonna 2011 pelipassipelaajien määrä oli vajaa 115 000, joista junioripelaajia oli noin 88 500. Vuonna 2012 vastaavat määrät olivat noin 117 000, josta junioripelaajia oli noin 89 500. (Suomen Palloliitto 2013a; Tuomiranta 2012) Kuvassa 4.5 on kuvattu jalkapallon lajiliiton eli Palloliiton jäseneksi rekisteröityjen seurapelaajien määrän kehitys vuosina 2010–2012.

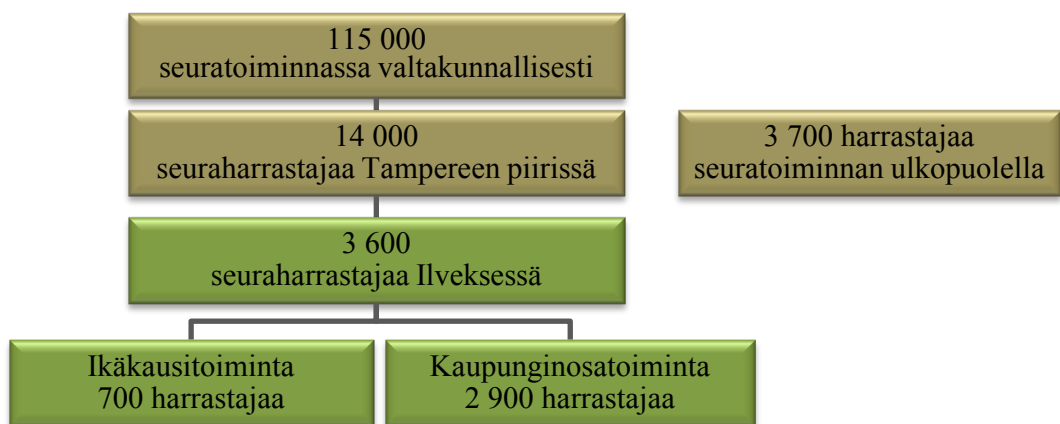


**Kuva 4.5** Rekisteröityjen jalkapalloilijoiden määrät sukupuolen mukaan vuosina 2010–2012 (Suomen Palloliitto 2013a)

Suomen Palloliitto on jalkapallon valtakunnallinen kattojärjestö, jonka toiminta jakautuu 12:sta alueelliseen jalkapallotoiminnasta vastaavaan piiriin. Palloliiton Tampereen piiri kattaa maantieteellisesti Pirkanmaan ja Kanta-Hämeen maakunnat. Noin joka kymmenes jalkapalloa seurassa harrastava on Palloliiton Tampereen piirin alueelta, ja vuonna 2012 piirissä oli jäsenenä hieman yli 14 000 pelaajaa. Piirin seuraharrastajien määrä on pysynyt tasaisena pitkään. Tamperelaisia rekisteröityjä pelaajia on 40–45 % Tampereen piirin pelaajista eli noin 6 000. Rekisteröityjen seuraharrastajien lisäksi piirin alueella on 3700 seuratoiminnan ulkopuolella harrastejoukkueissa jalkapalloa harrastavaa lasta ja nuorta. Heistä valtaosa (noin 3 000) pelaa tamperelaisissa joukkueissa. (Suomen Palloliitto 2013a; Suomen Palloliitto 2013b; Tuomiranta 2012) Tutkimuksen kummiseurana toiminut Ilves Jalkapallo on jäsenmäärältään Palloliiton Tampereen piirin suurin seura, jonka jäsenenä oli vuonna 2011 noin 3 600 pelaajaa. Joka neljäs Tampereen piirin seuraharrastaja pelaa Ilveksessä. Ilveksen jälkeen pelaaja- ja joukkuemäärältään suurimpia Tampereen piirin jäsenseuroja ovat Tampereen Pallo-Veikot, Tampereen Kisatoverit ja Tampereen Peli-Pojat-70. Näiden lisäksi Tampereen seudulla on paljon pieniä 1–2 joukkueen seuroja.

Ilveksen toiminnassa ja jalkapallon harrastamisessa yleisesti voidaan erottaa kaksi erityyppistä harrastamisen muotoa: kaupunginosatoiminta ja ikäkausitoiminta. Näiden harrastamisen muotojen tyypittely on tärkeä näkökohta jalkapallon seuratoiminnan ymmärtämiseksi ja harrastusmatkojen luonteen tunnistamiseksi. Kaupunginosatoiminta on nimensä mukaisesti lähikenttätöimintää, jonka painopiste on nuoremmissa ikäryhmissä (4–10-vuotiaat). Toimintakausi ajoittuu kesäaikaan toukokuusta lokakuuhun. Kaupunginosatoiminta on kaikille avointa ja kohtuuhintaista harrastustoimintaa. Valtaosa seurojen pelaajamäärästä kuuluu kaupunginosatoiminnan piiriin. Ilveksessä kaupunginosatoiminnan pelaajien osuus on noin 80 % kaikista seuran pelaajista eli noin 2 900 pelaajaa (Ilves 2012). Lähikentillä harjoittelu lisää kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia ja tukee lasten omatoimisia liikkumismahdollisuuksia harrastusmatkoilla.

Noin kymmenen ikävuoden vaiheilla, seurasta riippuen jopa aikaisemminkin, tapahtuu muutos harrastamisessa. Kaupunginosatoiminnan rinnalle pelaajista ryhdytään koostamaan ikäkausitoiminnan joukkueita eli niin kutsuttuja talenttiryhmiä. Nämä joukkueet ovat seuran ikäluokkien edustusjoukkueita, joiden harrastustoiminta on kilpailullisempaa ja ympäri vuoden tapahtuvaa lajiharjoittelua. Ikäkausitoimintaan siirryttäessä harrastuskertojen määrän kasvun ohella myös etäisyydet harrastuspaikkoihin tyypillisesti kasvavat harrastustoiminnan keskittyessä. Yhden ikäkausijoukkueen pelaajat saattavat näin ollen asua eri kaupunginosissa tai seurasta riippuen jopa laajalti kaupunkiseudun eri kunnissa. Ilveksessä ikäkausitoiminnan piirissä pelaa noin 700 pelaajaa. (Paananen 2012; Tuomiranta 2012) Kuvassa 4.6 on hahmotettu Ilveksen pelaajamäärää suhteessa Palloliiton Tampereen piiriin ja valtakunnan tason seuraharrastajien määrään.



**Kuva 4.6** Jalkapallon seuraharrastajien määrät Palloliiton Tampereen piirissä ja Ilveksessä vuonna 2011 (Suomen Palloliitto 2013a; Ilves 2012)

Seurojen kaupunginosatoiminta jatkuu kesäaikaan yli 10-vuotiaiden parissa ikäkausitoiminnan rinnalla, mikäli harrastajia on riittävästi. Suurissa seuroissa kaupunginosatoiminta voi olla vireää vielä yläkoulu- ja lukioikäisilläkin. Vaarana on kuitenkin, että ikäluokissa ikäkausitoiminta kuihduttaa vireänä toimineen kaupunginosajalkapallon. (Paananen 2012)

Valtakunnallisesti kaikista urheiluseuroissa harrastavista lapsista ja nuorista noin kolmasosa (38 %) käy seuran harjoituksissa vähintään kolme kertaa viikossa. Harrastusmäärät kytkeytyvät voimakkaasti harrastajan ikään. Alle kouluikäiset käyvät harjoituksissa tyypillisesti kerran viikossa. Iän myötä harrastuskertojen määrä kasvaa ja 13–18-vuotiaista yli puolet käy vähintään kolme kertaa viikossa seuran järjestämissä harjoituksissa. (Nuori Suomi 2010a, ss. 19–20) Jalkapallon ohjattujen harjoituskertojen määrä vaihtelee valtakunnallisesti alle 11-vuotiaiden 1–2 viikoittaisen harjoituskerran ja 12–18-vuotiaiden 3–4 harjoituskerran välillä (Nuori Suomi 2008c, s.). Tämän tiedon valossa kappaleessa 2.2.4 kuvatut tutkimustulokset, joiden mukaan lapset ja nuoret ovat huonokuntoisempia kuin aiemmin, ovat huolestuttavia. Jos terveysliikunnan minimisuositukset eivät täyty edes seuroissa urheilua harrastavilla lapsilla ja nuorilla, miten ne voisivat täytyä seaurheilun ulkopuolelle jäävilläkään. Urheilua harrastavien kohdalla asia selittyy usein liian yksipuolisella lajiharjoitteluun keskittyvällä liikunnalla. (Nuori Suomi

2008a, s. 11, 43–44) Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustaminen harrastusmatkoilla on yksi tapa lisätä fyysistä liikkumista lasten ja nuorten parissa. Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustamisessa tulee kuitenkin muistaa, että niillä tehtyjen harjoitusmatkojen toteuttaminen ei aina ole mahdollista aikataulujen tai matkan pituuden vuoksi.

### **4.3 Jalkapallon harrastusmatkustaminen Tampereen kaupunkiseudulla**

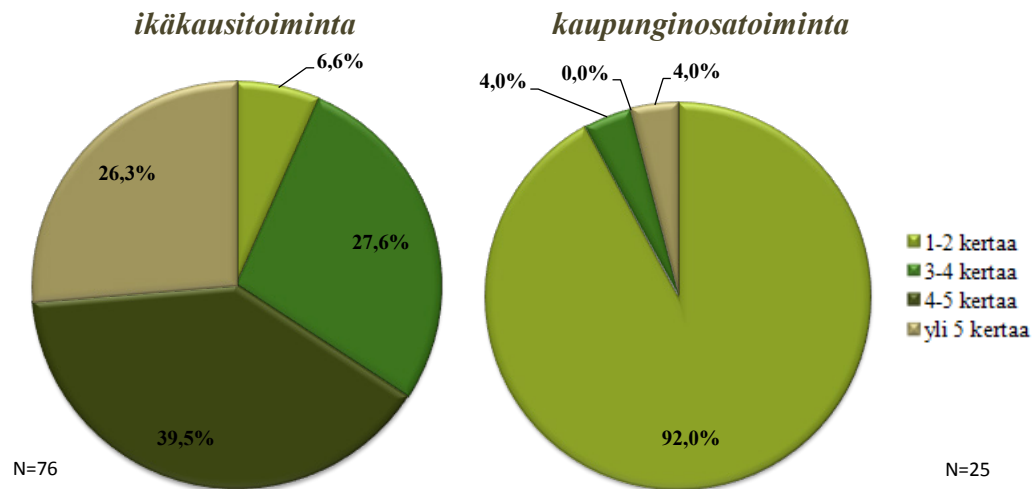
Yhteistyöseuran Ilveksen jalkapallojuniorien harrastusmatkojen nykyisiä kulkutapavaihtoehtoja selvitettiin Internet-kyselyllä kesällä 2012. Liikkumiskyselyllä saatiin tietoa kulkutapavaihtoehtojen, niihin vaikuttavista tekijöistä ja pelaajien halukkuudesta liikkua nykyistä kestävämmiin. Lisäksi kyselyn tuloksia hyödynnettiin soveltuvien liikkumisen ohjaustoimenpiteiden määrittämisessä. Kysymyslomake on esitetty liitteenä 1.

Internet-kyselyyn vastasi 101 seuran junioripelaajaa. Kaikki vastaukset olivat käytökelpoisia tulosten analysoinnin kannalta. Urheiluseuroille toteutetuille kyselyille, jotka eivät suoraan koske seuran ydintoimintaa, on tyypillisesti ollut vaikea saada kattavaa vastausjoukkoa. (Korsumäki 2012; Tuomiranta 2012) Siihen nähden vastauksina saatu havaintomäärä on tyydyttävä. Kyselyyn saadut pelaajavastaukset painottuvat ikäkausitoiminnassa harrastaviin pelaajiin (76 vastausta). Kaupunginosatoiminnan pelaajilta vastauksia saatiin 25 kpl. Vastauksista 38 % (38 kpl) edusti jalkapalloilevia tyttöjä. Pienen vastausmäärän vuoksi tuloksista ei voida vetää erityisen luotettavia yleistyksiä jalkapallon harrastusmatkustamisesta valtakunnan tasolla. Ne edustavat kuitenkin kohtuullisesti Ilveksen seuratason harrastusmatkustamisen nykytilaa. Lisäksi tuloksesta voidaan hahmottaa suuntaviivoja Tampereen seudun harrastusmatkojen matkustuskäyttäytymisestä ja valintaan vaikuttavista tekijöistä.

#### **4.3.1 Harjoitusmäärät**

Keskeinen osa kyselyä oli jalkapallon harrastusmatkojen määrän selvittäminen lajin harrastusmatkustamisen volyymin kartoittamiseksi. Tästä syystä kyselyssä tiedusteltiin pelaajien harjoitusmääriä eli kuinka usein pelaaja käy seuran järjestämässä harjoituksissa viikossa. Harrastusmäärät vaihtelivat merkittävästi harrastusmuodon mukaan. Ilveksen ikäkausijoukkueissa harrastavat lapset ja nuoret harjoittelevat kesäkaudella tyypillisesti 3–4 kertaa viikossa tai enemmän (93 % vastanneista). Kaupunginosajoukkueissa harrastavat puolestaan harjoittelevat pääosin 1–2 kertaa viikossa (92 % vastanneista). Kuvassa 4.7 on kuvattu ikäkausitoiminnan ja kaupunginosatoiminnan harrastusmäärät kesäkaudella kyselyn tulosten perusteella.





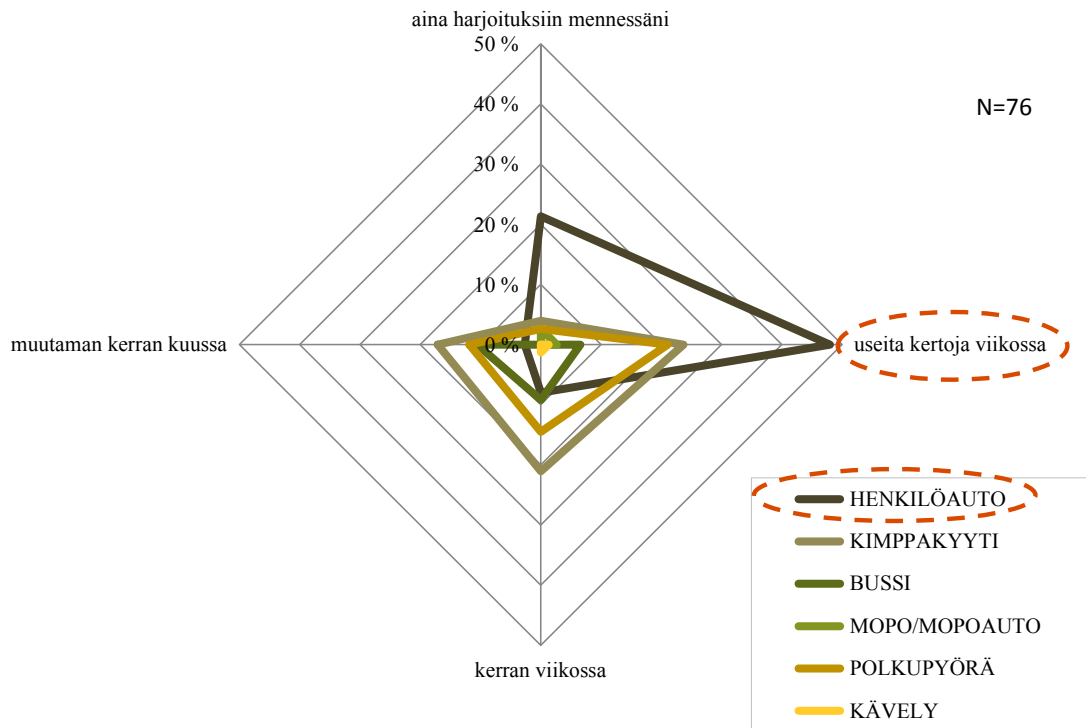
**Kuva 4.7** Eri harrastusmuotojen harrastusmäärät kesäkaudella

Harrastusmäärät vaihtelevat kesä- ja talvikauden välillä. Kaupunginosatoiminta loppuu lähes kokonaan talvikauden ajaksi. Ikäkausitoiminnassa harjoittelu jatkuu talviaikaan, mutta viikoittainen harjoitusmäärä vähenee. 90 % ikäkausipelaajista harjoittelee talvikaudella 3–4 kertaa viikossa tai enemmän. Talvikauden harjoitusmäärien lasku näkyy esimerkiksi paljon harjoittelevien määrässä. Yli 5 kertaa viikossa tai enemmän seuraharjoituksissa käyvien määrä laskee kesäkauden 26 %:sta talvikaudella puoleen 13 %:iin.

### 4.3.2 Harrastusmatkat ikäkausijoukkueissa

Ikäkausitoiminnan harjoitusmatkat kuljetaan Tampereen seudulla vuodenajasta riippumatta useimmiten henkilöauton kyydissä. Kesäkaudella ikäkausijoukkueiden pelaajista joka viides kulkee harjoitukseen aina ja joka toinen useimmiten henkilöauton kyydissä. Talvikaudella henkilöautoa aina harjoitusmatkoilla käyttävien osuus kasvaa kolmasosaan ja useimmin käyttävien osuus jopa 64 %:iin ikäkausipelaajista. Huomionarvoista on lisäksi henkilöauton rooli kokonaisuudessaan ikäkausitoiminnan harjoitusmatkoilla. Jopa 73 % kyselyyn vastanneista ilmoitti kulkevansa harjoitukseen yhden tai useamman kerran viikossa henkilöauton kyydissä. Kuvassa 4.8 on kuvattu eri kulkutapojen käytön yleisyyttä ikäkausitoiminnan harjoitusmatkoilla kesän harjoituskaudella.

Todellinen henkilöauton käytön osuus harjoitusmatkoilla on ilmoitettua korkeampi, sillä tarkastelusta on poissuljettu kimppekyyteinä tehdyt harjoitusmatkat. Kimppakyytien käyttö nähdään kuitenkin tämän työn puitteissa kestäväenä ja toivottuna kulkutapana henkilöautoon verrattuna. Internet-kyselyyn vastanneista pelaajista reilu kolmannes (38 %) ilmoitti kulkevansa harjoitusmatkojaan säännöllisesti (yhden tai useamman kerran viikossa) kimppekyydillä. Heidän lisäksi yhtä moni (39 %) kertoi käyttävänsä kimppekyytiä epäsäännöllisesti harjoitusmatkojensa kulkutapana. Kolmanneksella ikäkausitoiminnan vastaajista kimppekyyti oli useimmin harjoitusmatkoilla käytetty kulkutapa talvikaudella. Kesäkaudella kimppekyytien osuus hieman vähenee, ja suuri osa kimppekyydeistä luopuvista siirtyy kulkemaan harjoitusmatkansa pyöräillen. Kaiken kaikkiaan joka viides pelaaja ilmoitti useimmiten pyöräilevänsä harjoitusmatkat kesäisin.



**Kuva 4.8** Henkilöauton rooli ikäkausitoiminnan harjoitusmatkoilla on merkittävä

Bussin käyttö on vähäistä ikäkausitoiminnassa harrastavien parissa. Vaikka yli puolet (54 %) kyselyyn vastanneista ilmoitti kokeilleensa bussia harjoitusmatkoilla, vain 7 % kertoi käyttävänsä sitä yleisimpänä harjoitusmatkojen kulkutapana. Kuitenkin lähes puolet (46 %) bussia kokeilleista ja kokeilemattomista vajaa viidennes (16 %) olisi valmis lisäämään bussin käyttöä harjoitusmatkustamisessaan. Kulkutavan vähäinen käyttö selittyy osin sen käyttöön tottumattomuudella. Vain 15 % ikäkausitoiminnan pelaajista kulkee koulumatkansa bussilla. Toinen merkittävä syy bussin käyttämättömyydelle on vaihtuvat harjoituspaikat. Nuorimmat ikäkausijoukkueiden pelaajat ovat noin 10-vuotiaita, joista useimmat käyvät lähikoulua. Koulumatkat tehdään kävellen tai pyöräillen, jolloin kokemusta bussilla liikkumisesta ei ole. Harjoituspaikkojen ja -aikojen jatkuva vaihtuminen edellyttäisi usean erilaisen bussireitin opettelua, mitä tuskin voi 10-vuotiaalta odottaa. Lisäksi bussien aikataulu- ja yhteysongelmat luovat osin haasteita harrastusmatkoilla liikkumisessa, sillä paras joukkoliikennetarjonta on keskitetty tyypillisesti arkipäivien työ- ja koulumatkaliikenteeseen (Kalenoja et al. 2009, s. 84).

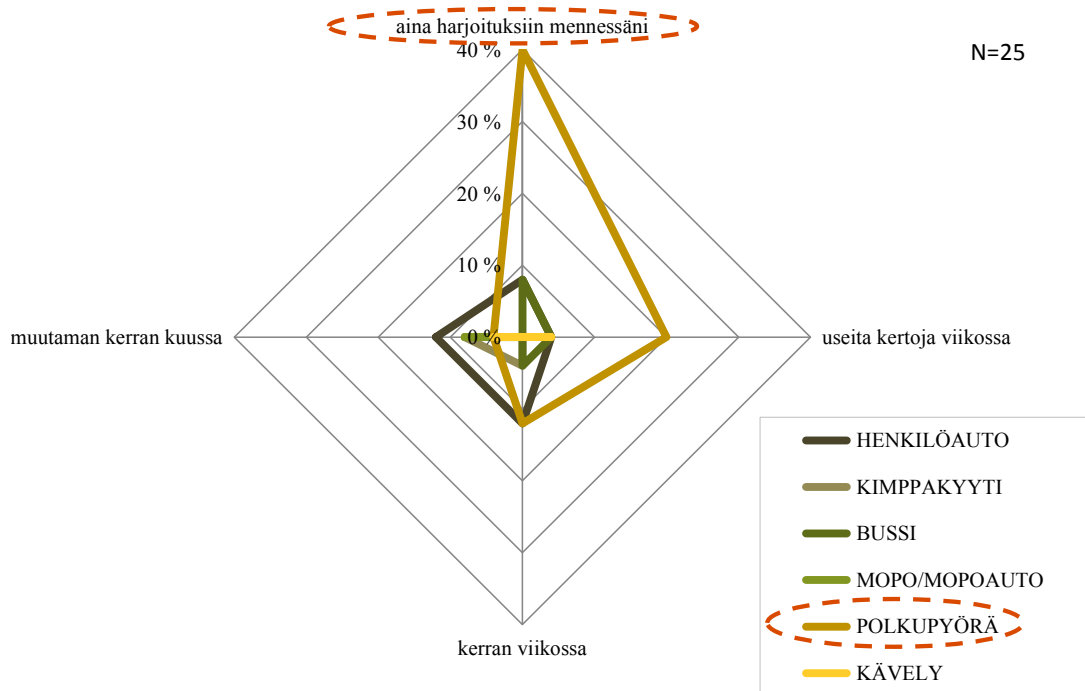
Jalkapalloilevien lasten ja nuorten ikä vaikuttaa harrastusmatkojen kulkutapavalintaan. Iän karttuessa ja itsenäisen elinpiirin kasvaessa useammat kulkutavat tulevat mahdollisiksi. Yläkouluikäisten kulkeminen henkilöautolla vanhemman kyydillä voidaan kesäkaudella todeta hieman vähenevän nuorempiin pelaajiin nähden. Samalla polkupyöräily harjoitusmatkoilla yleistyy, ja yli 15-vuotiailla mopon ja mopoauton käyttömahdollisuus näkyy kulkutapavalinnassa. Talvella kimpakyytien merkitys korostuu vanhempien kyydityksen rinnalla kaikissa ikäluokissa. Jalkapallon harrastusmuodon todettiin kuitenkin vaikuttavan pelaajien ikää enemmän harrastusmatkustamisen kulkutapaan.

Liitteen 2 kartassa on esitetty kyselyn tulosten pohjalta Tampereella asuvien ikäkausitoiminnan pelaajien ilmoittamat yleisimmät harjoitusmatkojen kulkutavat pelaajien

asuinkaupunginosien mukaan. Tilastollisesti hyvin pienestä otannasta (56 pelaajaa) huolimatta, kartasta on havaittavissa henkilöauton ja kimppekyytien tärkeä rooli ikäkausitoiminnan harjoitusmatkoilla. Kulkutapojen käyttöön vaikuttaa osaltaan pitkät harjoitusmatkat eri puolille kaupunkia, mutta myös harjoituspaikkojen vaihtuvuus on merkittävä taustatekijä. Lisäksi kartan pohjalta pyörän käytön voidaan arvioida olevan yleisempää keskustan läheisyydessä asuvilla, missä etäisyydet useammalle kentälle ovat kohtuulliset. Muilla alueilla harjoituskenttien läheisyydellä ei ole nähtävää vaikutusta auton käyttöön.

### 4.3.3 Kulkeminen harjoitukseen kaupunginosatoiminnassa

Kaupunginosatoiminnassa harjoittelevat lapset ja nuoret kulkevat harjoitusmatkansa Tampereen seudulla useimmiten polkupyörällä (64 % vastanneista). Suuri osa (76 %) kyselyyn vastanneista kaupunginosapelaajista ilmoitti kokeilleensa pyöräilyä harjoitusmatkoilla ja heistä yli puolet olisi valmiita lisäämään pyöräilyä harjoitusmatkoilla. Pyöräilyn korkea käyttöaste jalkapallon harjoitusmatkoilla on positiivinen tulos siihen nähden, että Tampereella monissa alakouluissa alimpien luokkien oppilaiden ei suositella kulkevan koulumatkojaan pyörällä (Savisaari 2013). Tässä tapauksessa koulumatkoilla opittu malli ei ulotu harjoitusmatkustamiseen. Pyöräilyn mahdollistaa kohtuullisten etäisyyksien lisäksi kesäkaudelle painottuva kaupunginosajalkapallon harjoitustoiminta. Kaupunginosatoiminnan harjoituskausi kestää tyypillisesti noin viisi kuukautta huhtikuusta lokakuuhun. Kuvassa 4.9 kuvaajassa on esitetty kaupunginosatoiminnan pelaajien eri kulkutapojen käytön yleisyyttä harrastusmatkoilla.



**Kuva 4.9** Polkupyörä on yleisin kulkutapa kaupunginosatoiminnan harjoitusmatkoilla

Kävelyä kaupunginosatoiminnan harjoitusmatkoilla on kokeillut vajaa kolmasosa (28 %) vastanneista, ja vain kaksi vastannutta olisi valmis kävelemään nykyistä useammin harjoituksiin. Kaupunginosajalkapallon usein lyhyistä harjoitusmatkoista huolimatta, kukaan vastanneista ei kertonut kävelyä harjoitusmatkojensa yleisimmäksi kulkutavakseen. Kaupunginosatoiminnassa harjoittelevista neljäsosa (24 %) kulkee harjoituksiin kerran viikossa tai useammin autolla. Heistä suuri osa on myös ilmoittanut henkilöauton yleisimmäksi harjoitusmatkojensa kulkutavakseen (20 %). Puolet kaupunginosa-pelaajista kulkee henkilöautolla harjoituksiin satunnaisesti kerran kuussa tai harvemmin. Bussi on yleisin harjoitusmatkojen kulkutapa vain yhdellä kymmenestä kaupunginosa-pelaajasta. Bussin käyttäjistä lähes kaikki kulkevat myös koulumatkansa bussilla.

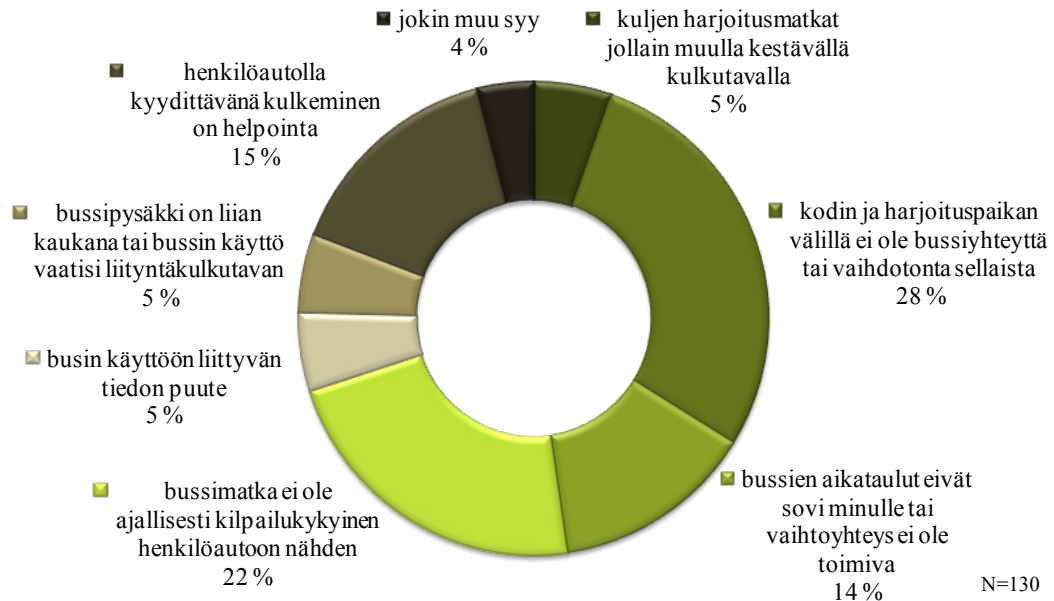
#### 4.3.4 Peli- ja turnausmatkojen kulkutavat

Peli- ja turnausmatkoja tehdään vuoden ympäri yleisimmin 3–4 kertaa kuukaudessa. Matkojen kokonaismäärä kuitenkin laskee talvikaudella, sillä kaupunginosatoiminnan sarjat päättyvät syksyllä ja ikäkausitoiminnan pelimäärät vähenevät kesään nähden. Tampereella pelattaviin peleihin kuljettaessa henkilöauto on selvästi yleisin kulkutapa. Ikäkausitoiminnan ja kaupunginosatoiminnan pelaajista vajaa puolet (44–48 %) ilmoitti kulkevansa pelimatkat aina henkilöauton kyydissä. Aina jollain muulla kulkutavalla kuin henkilöautolla kulkevien osuus oli 12–18 % harjoitusmuodosta riippuen. Ikäkausitoiminnassa käytetään jonkin verran kimppekyytejä Tampereen sisäisillä pelimatkoilla. 17 % ikäkausitoiminnan vastaajista ilmoitti käyttävänsä kimppekyytiä kaikilla peli- ja turnausmatkoillaan.

Kaupunginosa-pelaajista 60 % kulkee Tampereen kuntarajan ulkopuolelle suuntautuvat peli- ja turnausmatkat aina henkilöautolla. Ikäkausitoiminnassa osuus on yllättäen pienempi (34 %). Kimppekyytien merkitys korostui henkilöauton ohella erityisesti ikäkausitoiminnan pelaajien parissa Tampereen ulkopuolella pelattaviin peleihin ja turnauksiin matkustettaessa. Ikäkausitoiminnan piirissä harjoittelevista joka neljäs (24 %) käyttää kimppekyytiä aina muille paikkakunnille kulkiessaan.

#### 4.3.5 Kestävien kulkutapojen käytön esteet

Henkilöautoa useimmiten käyttävien osuus oli kyselyn tulosten mukaan lähes puolet (44 %) kaikista vastanneista Ilveksen pelaajista. Jalkapalloilijat, jotka kulkevat kesän harjoitusmatkansa yleisimmin henkilöauton matkustajana, kokivat kuvan 4.10 mukaiset syyt yleisimpinä esteinä joukkoliikenteen käytölle. Yleisimpiä syitä joukkoliikenteen käyttämättömyydelle olivat vaihdottoman bussiyhteyden puuttuminen kodin ja harjoituspaikan väliltä sekä bussimatkan huono kilpailukyky henkilöautolle ajallisesti. Näiden vastausvaihtojen todettiin myös korreloivan toisiaan voimakkaasti, sillä kaksi kolmasosaa joukkoliikennedyhteyden puutteista kertoneista oli valinnut esteeksi myös kilpailukykyyn puutteen. Lisäksi bussiaikataulujen yhteensopivuus linjojen vaihdon ja harjoituspaikkojen kanssa sekä henkilöautolla kyyditsemisen helppous nousivat esiin merkittäviksi joukkoliikenteen käytön esteiksi.



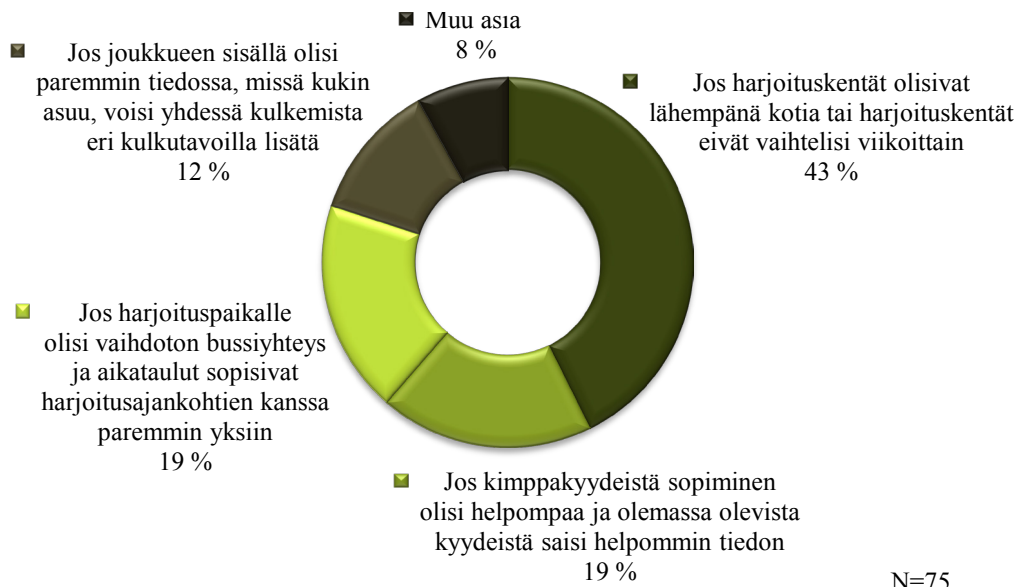
**Kuva 4.10** Henkilöautolla kulkevien esteet joukkoliikenteen käytölle harjoitusmatkoilla

Kävelyn ja pyöräilyn esteistä merkittävimmäksi nousi harjoitusmatkan pituus. Lähes 40 % useimmin harjoituksiin autolla kulkevista ilmoitti, että harjoitusmatka on liian pitkä kuljettavaksi kävellen tai pyörällä. Heistä suuri osa olisi kuitenkin valmis kävelemään 1–2 kilometriä ja pyöräilemään 3–5 kilometrin pituisen matkan harjoituksiin. Muita esteitä kävelylle ja pyöräilylle harjoitusmatkoilla olivat joukkoliikenteen tapaan henkilöautolla kulkemisen helppous sekä kulkutapojen heikko ajallinen kilpailukyky. Osalla esteenä oli kevyen liikenteen reittien heikko tuntemus.

Kimppakyytien käytön todettiin olevan yleistä jalkapallon harrastusmatkoilla. 60 % vastanneista kertoi kulkevansa harjoitusmatkoja kimppakyydillä. Kimppakyydit ovat tavallisimmin kahden tai kolmen pelaajan kyytejä. Kyytiporukoista suuri osa (71 %) on pysyviä, mutta eivät säännöllisesti toimivia. Valtaosa (92 %) kimppakyyteihin osallistuvista lapsista pelaa keskenään samassa joukkueessa Ilveksessä. Kimppakyytien käyttö on henkilöautolla useimmin kulkevilla yhtä yleistä kuin kaikilla vastanneilla keskimäärin, mutta heillä kimppakyydit eivät ole yhtä säännöllisiä ja pysyviä. Suurimpina esteinä kimppakyydin käytölle henkilöautoa yleisimmin käyttävät pitivät kimppakyytien sopimisen vaikeutta ja tiedonsaannin haastavuutta olemassa olevista kimpoista. Nämä esteet esitti henkilöautoa yleisimmin käyttävistä yli puolet (52 %) ja kaikista vastanneista kolmannes (36 %). Kimppakyytien sopimista ja tiedottamista helpottavien apukeinojen tarvetta voidaan näin ollen pitää suurena. Huomionarvoista on, että vain kolmasosa autolla yleisimmin kyydittävistä pelaajista ilmoitti, että heidän kyyditsijänsä jää seuraamaan harjoituksia kentän laidalle. Harjoitusten seuraaminen kentän laidalla on yleisempää kaupunginosatoiminnassa pelaajien ollessa nuorempia. Tulos tukee vastaajien näkemystä kimppakyytien tarpeesta ja niiden sopimisen apukeinojen tärkeydestä.

### 4.3.6 Vastaajien omat näkemykset

Kyselyn yhteydessä vastaajilta pyydettiin ehdotuksia, miten harrastusmatkojen kulkutapavalintaan voitaisiin vaikuttaa ja mitkä olisivat kannustavia keinoja sen aikaansaamiseksi. Tuloksena saatiin paljon konkreettisia keinoja ja ideoita, jotka vastaajien mielestä lisääisivät kestävien kulkutapojen käyttöä ja soveltuisivat parhaiten harrastustoiminnan toimintaympäristöön kestäviin kulkutapoihin kannustamiseen lasten ja nuorten parissa. Esiin nousivat muun muassa seuraavat asiat, jotka vastaajien mielestä vaikuttavat eniten harrastusmatkojen kulkutavan valintaan (kuva 4.11).



**Kuva 4.11** Kestävää liikummista käyttöä lisäävät tekijät jalkapallon harrastusmatkoilla

Merkittävimmäksi tekijäksi nousivat harjoitusvuorojen jakoon liittyvät asiat. Ongelmana pidetään harjoitusaikojen ja -kenttien jatkuvaa vaihtuvuutta, jonka seurauksena vakituisten pyöräily- tai bussireittien opettelu on vaikeaa. Monilla vastaajista myös koulusta harjoitukseen kulku on haasteellista kestäville kulkutavoilla, sillä aikataulut ovat liian tiukkoja. Lisäksi tiedonsaanti kimpakyytiporukoista koettiin haasteena. Aina ei edes yhden joukkueen sisällä saa tietoa kyydeistä, porukoista ja kyytitarpeista. Nämä tekijät vaikuttavat vastaajien näkemyksen mukaan voimakkaimmin mahdollisuuksiin lisätä kestäviä kulkutapoja jalkapallon harrastusmatkoilla. Ohessa on kuvattu muutamia liikkumiskyselyn vastauksissa esiin nousseita kestävien kulkutapojen käytön esteitä harjoitusmatkoilla.



#### 4.4 Harjoitusolosuhteet

Tampereella jalkapallon harjoitusmahdollisuudet ovat haastavat pelaajamäärään nähden. Palloliiton Tampereen piirin toiminta-alueen 14 000 pelaajasta (vuonna 2012) valtaosa harjoittelee Tampereella. Asiantuntijahaastattelujen perusteella voidaan todeta, että Tampereella kysyntä ylittää tarjonnan harjoituspaikkojen vuorotarjonnassa kesäaikaan erityisesti nurmikenttien osalta (Paananen 2012; Tuomiranta 2012). Tampereella on kesäkaudella seurojen käytössä yhteensä noin 20 kappaletta luonnonnurmikenttiä ja jalkapallonurmikenttiä (tekonurmi), joille jaetaan ikäkausitoiminnan sekä aikuissarjojen harjoitus- ja pelivuoroja. Nurmikenttien lisäksi ikäkausitoiminnan ja kaupunginosatoiminnan yhteiskäytössä olevia hiekkakenttiä on noin 20 kappaletta ja kaupunginosatoiminnan hiekkakenttiä vajaa 50 kappaletta. Tampereen neljä suurinta nurmikenttää on rauhoitettu täysin harjoitustoiminnalta ja niitä käytetään pelikenttinä pääosin ylempien sarjojen pelitoiminnassa. Tällaisia kenttiä ovat muun muassa Ratinan ja Tammelan stadionit. (Suomen Palloliitto 2013a; Suomen Palloliitto 2013c)

##### 4.4.1 Kenttien saavutettavuus

Palveluverkkoa tarkasteltaessa puhutaan usein eri toimintojen saavutettavuudesta, jolla kuvataan toiminnon sijainnin liikenneverkollista houkuttelevuutta ja tavoitettavuutta. Liitteen 2 kartassa on kuvattu Tampereen nurmikenttien sijoittuminen suhteessa alle 18-vuotiaiden väestötiheyteen. Harrastajamääriin suhteutetusta nurmikenttien pienestä

määrästä huolimatta niiden verkko on melko kattava ja yleispiirteisesti tarkasteltuna kentät näyttäisivät olevan hyvin saavutettavissa kaupunkiseudun alle 18-vuotiaiden asukkaiden asuinpaikkoihin nähden. Erityisesti keskusta-alueella, Hervannassa ja Kaukajärvellä kentät sijoittuvat lähelle lasten ja nuorten tiheimpiä asuinpaikkoja. Pirkkahallin ja Kaupin suuret kenttäkeskukset puolestaan sijoittuvat väestörakenteen reuna-alueille.

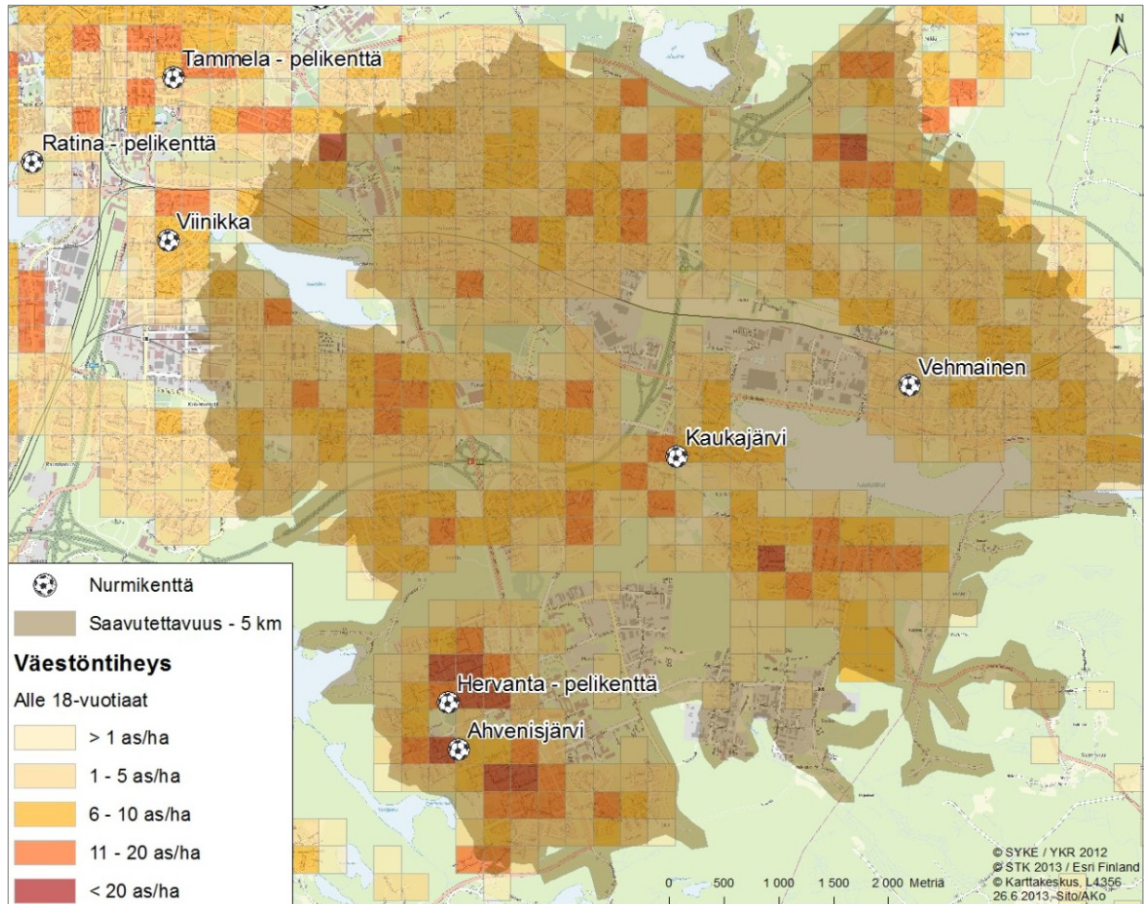
Kenttien sijoittumisen yleiskuvan lisäksi nurmikenttien saavutettavuutta tarkasteltiin tarkemmin. Tie- ja katuverkkoa pitkin piirrettyjen viiden kilometrin pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeiden avulla kenttien saavutettavuudessa on löydettävissä huomattavia eroja. Kenttien saavutettavuusvyöhykkeitä verrattaessa alle 18-vuotiaan väestön sijoittumiseen, on löydettävissä kentät, jotka ovat sijaintinsa puolesta parhaiten saavutettavissa. Luonnollisesti kaikki kenttien saavutettavuusvyöhykkeillä asuvat lapset ja nuoret eivät ole potentiaalisia jalkapallokenttien käyttäjiä, mutta kenttävyöhykkeiden asukkaiden suuruusluokkien erot kuvaavat hyvin eri kenttien suhteellista sijaintia Tampereen nuorisoväestöön nähden. Saavutettavuustarkastelussa ei ole huomioitu tarkemmin eri ikäluokille soveltuvia pyöräilyetäisyyksiä, vaan tarkastelussa ovat mukana kaikki viiden kilometrin saavutettavuusvyöhykkeillä asuvat alle 18-vuotiaat lapset ja nuoret. Etäisyysperusteinen saavutettavuustarkastelu ei lisäksi huomioi maanpinnan korkeuseroja, jotka voivat niin ikään paikoin pienentää harjoitusmatkojen pyöräilylle realistisesti soveltuvia saavutettavuusvyöhykkeitä. Etäisyysperusteisessa saavutettavuustarkastelussa eniten lapsia ja nuoria saavuttavaksi kentäksi nousivat selvästi Kaukajärven nurmikentät (kuvan 4.12). Kaukajärveltä viiden kilometrin saavutettavuusvyöhykkeellä asuu noin 14 700 alle 18-vuotiasta Itä-Tampereen kaupunginosien asukasta.

Toiseksi parhaiten etäisyydeltään alle 18-vuotiaiden asuinpaikkoihin nähden saavutettavissa oleva kenttä on Viinikan kenttä (10 800 as.). Viinikan kentän täysipainoinen käyttö ei kuitenkaan ole nykyisin mahdollista kentän huonon kunnon vuoksi. Tarkastelun pohjalta voidaankin Viinikan kentän parantamisen ja käytön tehostamisen todeta olevan suositeltavaa pyöräilyn edistämisen kannalta kentälle kohdistuvilla jalkapallon harrastusmatkoilla. Matkaperusteisessa saavutettavuustarkastelussa nousivat lisäksi esiin Tampereen neljä pelikäytössä olevaa nurmikenttää, joiden sijainnit ovat hyvin keskeisiä alle 18-vuotiaan väestön asuinpaikkoihin nähden. Keskustassa Ratinan ja Tammelan stadionit tavoittavat viiden kilometrin etäisyydellä molemmat noin 9 500 alle 18-vuotiasta asukasta.

Lamminpään kentän vastaavalla matkaperusteisella saavutettavuusvyöhykkeellä asuu 9 100 ja Hervannan kentän vyöhykkeellä 8 000 alle 18-vuotiasta seudun asukasta. Lamminpään kenttä on yllättäen Länsi-Tampereen kentistä parhaiten saavutettavissa, sillä se on alueen kentistä ainoana pyöräilyetäisyydellä myös Lentävänniemen ja Liehahden alueilta. Ainoastaan matkaperusteiseen saavutettavuustietoon nojaten Lamminpään kentän käytöstä pelikenttänä voitaisiin perustellusti luopua, ja siirtää pelitoimintaa yhä enemmän esimerkiksi pelikenttänä jo voimakkaasti toimivalle Ikurin kentälle. Muutos olisi näin ollen perusteltua yhdyskuntarakenteen kannalta. Käytännössä tämän kaltaisen muutos olisi kuitenkin vaikea toteuttaa, sillä Lamminpään kenttä soveltuu laadul-



lisesti paremmin pelikentäksi ja harjoitustoiminnan mukanaan tuoma kentän käyttömäärän kasvu loisi haasteita Lamminpään luonnonurmikentän kunnolle.



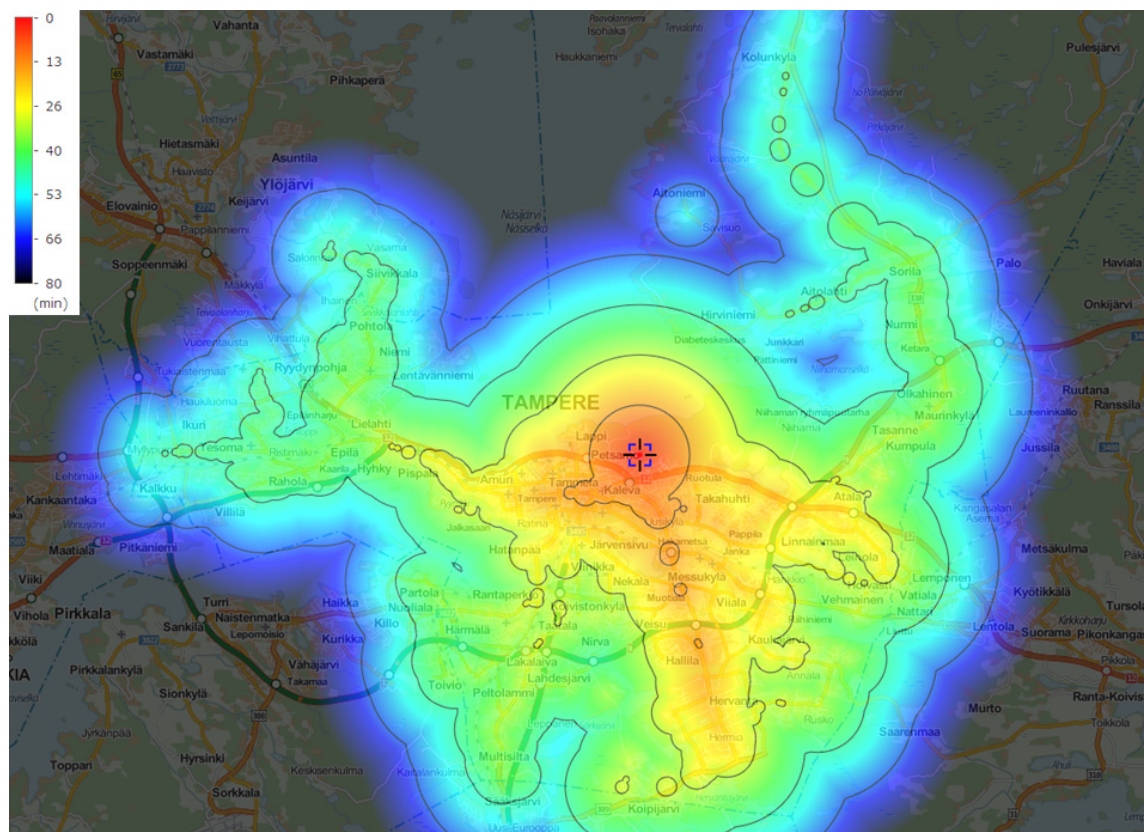
**Kuva 4.12** Kaukajärven jalkapallonurmikenttien viiden kilometrin saavutettavuusvyöhyke tie- ja katuverkkoa pitkin

Heikoiten Tampereen kaupunkiseudun lapsia ja nuoria etäisyysperusteisesti tavoitettava harjoituspaikka on yllättäen Pirkkahalli, joka on Tampereen seudun sisäharjoittelupaikoista Hervannan Ahvenisjärven kentän ohella merkittävin. Pirkkahalli on merkittävä harjoituspaikka ympäri vuoden, sillä sen alueella on talven sisäharjoittelumahdollisuuksien ohella viisi ulkonurmikenttää. Pirkkahallin viiden kilometrin saavutettavuusvyöhykkeellä asuu noin 5 500 kaupunkiseudun alle 18-vuotiasta lasta ja nuorta. Vyöhykkeen lasten ja nuorten määrä on vain vajaa kolmannes parhaiten saavutettavissa olevan Kaukajärven kentän saavutettavuudesta.

Etäisyysperusteisen tarkastelun lisäksi saavutettavuuksia voidaan tarkastella ajallisesti ja eri kulkutapojen mahdollistaman saavutettavuuden kannalta. Nämä kaksi erilaista saavutettavuustarkastelua voivat tuottaa hyvinkin erilaisia tuloksia ja erityisesti ajallisella saavutettavuudella on paljon merkitystä eri harjoituspaikkojen houkuttelevuuden kannalta. Siirryttäessä esimerkiksi pyöräilystä tai henkilöautosta joukkoliikenteen käyttöön harjoitusmatkoilla, muuttuvat edellä kuvatut kenttien saavutettavuusvyöhykkeet merkittävästi. Näin ollen tie- ja katuverkkoa pitkin tehdyllä etäisyysperusteisella tarkastelulla väestön asuinpaikkojen kannalta parhaiten saavutettavat kentät eivät aina ole

ajallisesti hyvin saavutettavia. Joukkoliikenteen reittioppaan avulla voidaan tarkastella eri kaupunginosien ajallista saavutettavuutta jalkapallokenttiin nähden. Etäisyysperusteisen saavutettavuustarkastelun tuloksena on todettavissa, että Kaukajärven kentät ovat pyöräillen ja henkilöautolla liikuttaessa parhaiten seudun lapsia ja nuoria tavoitettava jalkapallokenttä. Siirryttäessä joukkoliikenteen käyttöön säilyy tilanne ennallaan. Kaukajärvelle on hyvät joukkoliikenneyhteydet Keskustan, Hervannan ja Linnainmaan suunnista, joista kustakin matka-aika on alle 30 minuuttia. Kaukajärvi onkin yksi parhaiten joukkoliikenteellä saavutettavista, keskusta-alueen ulkopuolella sijaitsevista, kentistä Tampereella. Hyvän joukkoliikenteen saavutettavuuden myötä Kaukajärven kenttämäärän kasvattaminen olisi yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon kannalta perusteltua.

Aikaperusteisessa tarkastelussa paras saavutettavuus on keskustan ja sen ympäristössä sijaitsevilla kentillä, joilta joukkoliikenteen yhteydet ovat kattavat useaan suuntaan. Suurimmista jalkapallon harjoituspaikoista Kauppi on hyvin joukkoliikenneyhteyksien myötä parhaiten saavutettavissa, vaikka sen kenttien välittömässä läheisyydessä ei olekaan joukkoliikenteen pysäkkiä. Lähin joukkoliikenteen pysäkkipari sijaitsee Teiskontien varressa, mihin Kaupin kentiltä on matkaa noin 700 metriä. Kaupin kenttien joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeet on kuvattu kuvan 4.13 heatmap-kartassa.



**Kuva 4.13** Kaupin jalkapallokentille on hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä (Tampereen joukkoliikenne 2012)

Kaupista on alle 30 minuutin joukkoliikenteen matka-aika muun muassa Hervantaan, Linnainmaalle ja Pispalaan (kartassa keltainen vyöhyke). Muiden suurien harjoituspaikkojen, kuten Pirkkahallin ja Ahvenisjärven kentiltä puolen tunnin joukkoliiken-

teen saavutettavuusvyöhyke ulottuu vain keskustaan, poikittaissuuntaisten joukkoliikennelinjojen puuttumisen vuoksi. Poikittaislinjojen puute kasvattaa usein joukkoliikenteellä tehtyjen harjoitusmatkojen matka-aikoja kohtuuttomiksi, kun yhteys vaatii linjan vaihdon keskustassa. Tämä lisää osaltaan voimakkaasti henkilöauton käyttöä harjoitusmatkoilla. (Tampereen joukkoliikenne 2012; Tampereen joukkoliikenne 2013)

Tampereen kaupunki on tarkentanut vuonna 2010 Suomen ympäristökeskuksen Urban Zone -vyöhykejaon pohjalta oman alueensa vyöhykkeitä. Kaupungin vyöhykejako huomioi SYKE:n vyöhykkeitä tarkemmin paikalliset olosuhteet, kuten muun muassa kävelyvyöhykkeellä jalankulkuyhteydet ja virkistysreitit sekä joukkoliikennevyöhykkeellään paikallisliikenteen tarjonnan linjoineen ja aikatauluineen. Lisäksi Tampereen kaupungin Urban Zone -aineisto pitää sisällään ennustevyöhykkeet vuosille 2015 ja 2030 olemassa olevan kaavoitustiedon pohjalta. (Seimelä 2012) Tarkasteltaessa Tampereen nurmikenttien sijoittumista näille vyöhykkeille, on nähtävissä, että Pyynikin, Viinikan, Ratinan ja Tammelan kentät kuuluvat keskusta-alueen jalankulun reunavyöhykkeelle. Lisäksi Hervannan ja Kaukajärven nurmikentät sijaitsevat alakeskusten jalankulkuvyöhykkeillä. Jalankuluvyöhykkeellä on hyvät liikkumismahdollisuudet jalan ja pyörällä. Tulevaisuudessa jalankulun reunavyöhykkeiden laajenemisen nähdään vaikuttavan nykyisistä nurmikentistä ainoastaan Raholan kenttään, joka tulee ennustetilanteessa vuonna 2030 kuulumaan Tesoman alakeskuksen jalankulun reunavyöhykkeelle. Joukkoliikennevyöhyke kattaa valtaosan Tampereen nurmikentistä. Ainoastaan Kauppi, Lamminpää ja Vehmainen jäävät joukkoliikennevyöhykkeen ulkopuolelle, ja nekin sijaitsevat joukkoliikennevyöhykkeiden välittömässä läheisyydessä. Liitteessä 3 on kuvattu Tampereen kaupungin vyöhykejako nykytilassa (2010) ja sen ennustetilanne (2030) suhteessa nykyisten nurmikenttien sijoittumiseen.

Vyöhyketarkastelussa huomionarvoista on lisäksi alakeskusten laajentuminen tulevaisuudessa. Tällaisia voimakkaasti kasvavia alakeskuksia ovat Tampereella Lielahden ja Koilliskeskuksen alueet. Lisäksi Vuoreksen alueen kehittyminen lisää voimakkaasti Hervannan palvelutarjonnan tarvetta. Uusien nurmikenttien rakentamisessa tulee huomioida kasvavien alakeskusten sijainnit ja niiden harrastusmahdollisuuksien tarpeet.

Kesäkaudella harjoituskenttien saatavuus suhteessa pelaajamäärään on talvikautta parempi. Luonnonnurmikenttien käyttöä kesällä rajoittaa kuitenkin niiden kunto, jonka säilymiseksi on asetettu suositus enimmillään 12–15 tunnin viikkokäytöstä. Myös jalkapallonurmille on olemassa oma suositustuntimääränsä. Tampereella näille kenttätyypeille on suurten pelaajamäärien vuoksi enemmän kysyntää kuin vuoroja voidaan tarjota, ja nurmikenttien käytössä onkin jouduttu ylittämään suosituksen tuntimäärä. Kenttien korkea käyttöaste saa aikaan sen, että pelaajien asuinpaikkoja lähin nurmikenttä ei aina ole joukkueiden käytettävissä. Nurmikenttien tarjonta on kuitenkin parantunut merkittävästi viime vuosien aikana, kun Tampereen kaupunki on muuntanut keskimäärin yhden hiekkakentän vuosittain jalkapallonurmikentäksi. Palloliiton asettaman valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti piirien alueilla tulisi olla yksi nurmikenttä 1 000 sarjapelaajaa kohden, mikä toteutuu Tampereella kohtuullisesti. (Tuomiranta 2012)

Talvikaudella Tampereen harjoitusolosuhteita rajoittaa sisätiloissa olevien kenttien vähäinen määrä. Toisaalta harjoitusvuorojen riittävyyttä edesauttaa kaupunginosatoiminnan hiipuminen talvikaudeksi ja ikäkausitoiminnan kesäkautta pienemmät harjoitusmäärät. Tampereella talven harjoituspaikkoina toimivat pääasiassa Pirkkahalli ja Kisat-halli Sarankulmassa sekä seurojen yhteisomistuksessa oleva kuplahalli (Jalitsuhalli) Hervannassa. Lisäksi seurat käyttävät paljon koulujen liikuntasaleja harjoituspaikkoina. Erityisenä haasteena Tampereella talven harjoitusvuorojen kohdalla on harjoituspaikkojen yhteiskäyttö kaupallisten toimijoiden kanssa. Pirkkahalli, joka talvikaudella on merkittävä jalkapallon sisäharjoituspaikka, toimii ensisijaisesti Tampereen messukeskukseksi. Lisäksi hallilla on tärkeä funktio myös muiden urheilulajien talviharjoittelupaikkana. Tampereella ei ole lämmitettäviä ulkonurmikenttiä, joita löytyy monesta muusta suomalaiskaupungista. (Korsumäki 2012; Tuomiranta 2012)

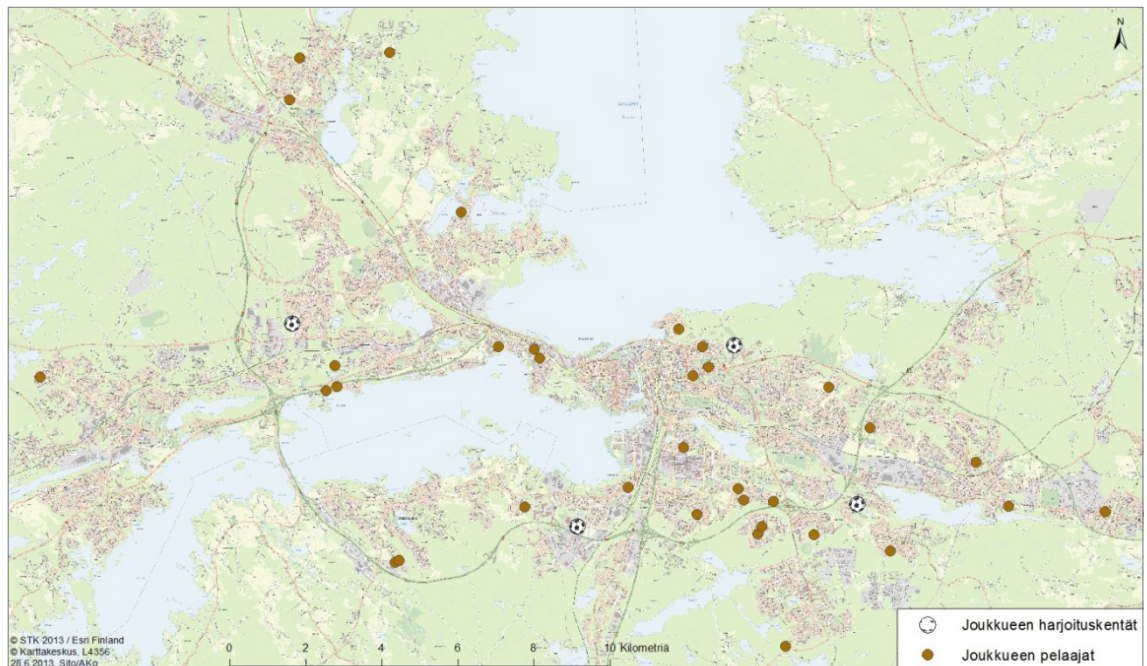
#### 4.4.2 Harjoitusvuorojen jako

Tampereella jalkapallon harjoitusvuorojen jakaminen on kaksivaiheinen prosessi. Ensin käytettävissä olevat vuorot jaetaan Palloliiton Tampereen piirin jalkapalloseurojen kesken, jonka jälkeen vuorot jaetaan seurassa joukkueiden kesken. Harjoitusvuorot jaetaan piirin joukkueille seurojen edustajista koostuvassa kenttätöryhmässä kolme kertaa vuodessa ja neljän kuukauden jaksoissa. Vuorojen jaossa huomioidaan muun muassa jalkapallon harrastusmuoto ja sen tuomat vaatimukset olosuhteille ja kentille. Etusijalla vuoroja jaettaessa on ylempien sarjojen joukkueiden harjoitteluolosuhteiden turvaaminen. Tampereen kaupungin alueella harjoituskenttien laatu vaihtelee hiekkakentistä jalkapallonurmi- ja nurmikenttiin, ja käytännössä nurmikenttien harjoitusvuorot jaetaan ylempissä sarjoissa pelaaville joukkueille sekä ikäkausijoukkueille ja hiekkakenttävuorot kaupunginosatoiminnalle. Viikonloppujen kenttävuorot sekä tiettyjen kenttien kaikki vuorot varataan Palloliiton sarjojen pelitoiminnalle. Kenttätöryhmässä seuroille jaetut vuorot jaetaan laadukkaimmista kentistä lähtien seurojen harrastajamäärien oikeuttaman vuoromäärän mukaan. Vuorojen jaossa ei nimetä yksittäisiä kenttiä seuroille. Samalla nurmikentällä voi näin ollen olla yhden illan aikana neljän eri seuran harjoitusvuoro. Lisäksi vuorojen jaossa ei huomioida kenttien muuta toimintaa, jotka usein rajoittavat harjoitusvuorojen käyttöä (esimerkiksi Pirkkahallin messut). Tämä vaikeuttaa harjoitusvuorojen jakomenettelyä seuran sisällä joukkueiden vuoroja jaettaessa. (Tuomiranta 2012)

Ilveksessä noudatetaan harjoitusvuorojen jakamisessa käytäntöä, jonka mukaan kaikille ikäkausijoukkueille pyritään tarjoamaan tasapuoliset harjoitusolosuhteet. Käytännössä periaate tarkoittaa sitä, että tiettyjä nurmikenttiä ei voida vakioida vain muutamiin joukkueiden käyttöön, mikä aiheuttaa harjoituspaikkojen muutoksia viikoittain. Vastaava menettely harjoitusvuorojen jaossa on käytössä myös muissa Tampereen suurissa seuroissa (Paananen 2012; Heimo 2012). Ilveksen ensimmäiseksi kriteeriksi harjoitusvuorojen jaossa on määritetty joukkueiden harjoituspäivien säilyttäminen vakioina. Toinen kriteeri on harjoitusajankohdan vakioiminen, joka kuitenkin aiheuttaa jo usein haasteita ensimmäisen kriteerin täyttymiselle. Kolmatta kriteeriä, eli harjoituspaikkojen va-

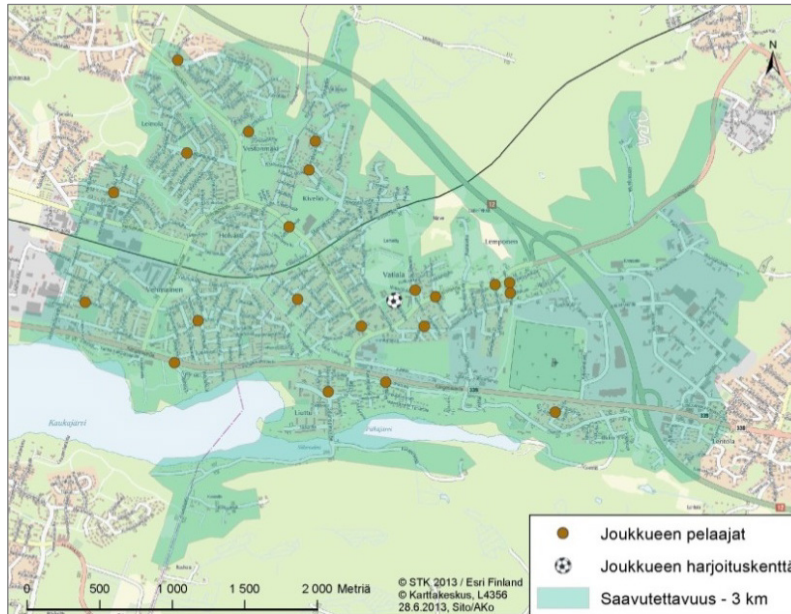


kioimista Ilveksessä ei ole nykyisellä harjoitusvuorojen jakomenetelmällä mahdollista toteuttaa. Yleensä yhdellä ikäkausijoukkueella on noin 3–5 eri kenttää, joiden välillä harjoituspaikka vaihtelee. Usein vaihtuvat harjoituspaikat ja harjoitusajat koetaan joukkueiden sisällä haastaviksi, eikä eri nurmikenttien välillä nähdä merkittäviä eroja. (Toivonen 2012; Visuri 2012; tutkimuksen Internet-kysely) Kuvassa 4.14 on esimerkki erään Ilveksen ikäkausijoukkueen harjoituspaikoista ja joukkueen pelaajien asuinpaikoista. Ikäkausitoiminnassa harjoituspaikat vaihtelevat usein kahden tai kolmen viikon periodeissa ja harjoituspaikkoja on useita. Joukkueen pelaajat voivat asua laajalti Tampereen kaupunkiseudulla, kuten tämän esimerkkijoukkueen kohdalla, jossa pelaajien asuinpaikat ovat viiden kunnan alueella.



**Kuva 4.14** Ikäkausijoukkueen harjoituspaikkojen vaihtuvuus viikoilla 33–35/2012

Tampereen alueen hiekkakenttien suuren määrän vuoksi kesäkaudella kaupunginosatoiminnan harjoitusvuorojen jaossa ei ole suuria ongelmia. Tilannetta selkeyttää kaupunginosatoiminnan alueellisuus, jonka pohjalta joukkueille on jo lähtökohtaisesti määritetty vakioidut harjoituskentät. Kaupunginosatoiminnassa harjoituspaikka säilyy yleensä koko kauden samalla kentällä ja on tyypillistä, että pelaajien asuinpaikoista merkittävä osa sijoittuu alle viiden kilometrin etäisyydelle kentästä. Kuvassa 4.15 on kuvattu erään Ilveksen kaupunginosajoukkueen harjoituskenttä ja joukkueen pelaajien asuinpaikkojen sijoittuminen sen ympäristöön. Kyseisessä joukkueessa valtaosa pelaajista asuu kartassa kuvatulla tie- ja katuverkkoa pitkin määritetyllä kolmen kilometrin etäisyydellä harjoituskentästä. Vain kolmen joukkueen pelaajan asuinpaikka jää kartan ulkopuolelle. Kävely ja pyöräily soveltuvat hyvin kulkutavoiksi näillä alle kolmen kilometrin pituisilla harjoitusmatkoilla.



**Kuva 4.15** Esimerkki kaupunginosatoiminnan harjoituskentän läheisyydestä pelaajien asuinpaikkoihin nähden

Harrastuspaikkojen sijainti ja harjoitusvuorojen jakaminen joukkueille vaikuttavat voimakkaasti harrastusmatkojen kulkutapamahdollisuuksiin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osalta. Vakituiset harrastuspaikat mahdollistavat reittien opettamisen lapsille ja kestävien kulkutapojen käyttömahdollisuuden. Viikoittain vaihtuvat harjoituspaikat puolestaan vähentävät kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen palveluiden käyttömahdollisuuksia lasten liikkeessä harrastepaikoille.

#### 4.5 Toimenpiteiden vaikuttavuus harrastustoiminnassa

Harrastuskertojen lukumäärien ja harrastajamäärien avulla voidaan arvioida harrastusmatkustamisen volyyymia ja harrastustoiminnan tuottamaa matkamäärää. Internetkyselyyn vastanneet, ikäkausitoiminnassa pelaavat lapset ja nuoret, käyvät tulosten mukaan seuran harjoituksissa kesäkaudella yleisimmin 4–5 kertaa viikossa ja talvikaudella 3–5 kertaa viikossa. Keskimäärin harjoituksiin liittyviä edestakaisia matkoja tehdään näin ollen noin neljä kappaletta viikkoa kohden. Ilveksessä 700 ikäkausipelaajan osalta se tarkoittaa noin 3 500 viikoittaista edestakaista harjoitusmatkaa. Vuositasolla edestakaisia harjoitusmatkoja syntyy arvioilta 154 000 kappaletta.

Vastaavasti Ilveksen kaupunginosatoiminnassa mukana olevista valtaosa ilmoitti käyvänsä seuran harjoituksissa viiden kuukauden pituisella kesäkaudella keskimäärin 1–2 kertaa viikossa. Tyypillisesti ikäkausitoiminnan pelit pelataan harjoitusaikoina, joten voidaan tehdä karkea oletus, että edestakaisia harjoitusmatkoja tehtäisiin harrastajaa kohden keskimäärin yksi viikkoa kohden (Paananen 2012). Kaupunginosatoiminnan kohdalla tämä tarkoittaa Ilveksessä noin 2 900 viikoittaista edestakaista harjoitusmatkaa. Vuositasolla tämä kyseisen seuran kaupunginosatoiminnan edestakaisten harjoitusmatkojen matkamäärä on vastaavasti noin 58 000 matkaa. Kuvassa 4.16 on hahmotettu harjoitusvuorojen matkamäärien jakautumista harjoitusmuotojen kesken.



**Kuva 4.16** Ilveksen pelaajien yhden vuoden edestakaiset harjoitusmatkamäärät eri harrastusmuodoissa

Kuvan yksinkertaisen laskutoimituksen avulla on nähtävissä, että vaikka kaupunginosatoiminnan pelaajamäärä on moninkertainen ikäkausipelaajiin nähden, on Ilveksen ikäkausitoiminnan tuottama vuosittainen edestakaisten matkojen määrä lähes kolme kertaa suurempi. Mikäli matkamäärää tarkasteltaisiin yhdensuuntaisina matkoina, olisi ikäkausitoiminnan tuottama matkamäärä vastaavasti edelleen 3-kertainen kaupunginosatoimintaan nähden. On huomattava, että kuvattu tulos vastaa vain yhden seuran harrastustoiminnan tuottamaa matkatuotosta. Vaikka Ilves on jäsenmäärältään suuri seura, edustavat sen pelaajat vain pientä osaa (noin 3 %) valtakunnallisesta jalkapallon harrastajamäärästä. Valtakunnan tasolla tarkasteltaessa ikäkausitoiminnan harrastusmatkustamisen merkitys nousisi näin ollen moninkertaiseksi esitettyyn seuratasoon nähden. Valtakunnallisesti ikäkausitoiminnan pelaajien tuottama matkamäärä ja liikennesuorite sekä heidän tekemät kulkutapavalinnat ovat siis merkittävässä roolissa jalkapallon harjoitusmatkustamisen vaikutuksia tarkasteltaessa.

Tutkimuksen alussa tehdyn Internet-kyselyn perusteella jalkapallon ikäkausitoiminnassa pelaavista joka viides kulkee harjoitusmatkansa aina henkilöautolla kyydittäväenä. Heidän lisäksi joka kolmas ikäkausipelaaja kulkee harjoituksiin henkilöautolla useita kertoja viikossa. Tämän perusteella Ilveksen ikäkausipelaajien viikon aikana henkilöautolla kyydittäväenä tekemien edestakaisten harjoitusmatkojen määrä on noin 1 500 matkaa. Vastaavasti Ilveksen kaupunginosajoukkueiden pelaajista kyselyn pohjalta joka viides kulkee harjoitusmatkansa useimmin henkilöautolla kyydittäväenä, mikä tarkoittaa viikkotasolla noin 500 edestakaista matkaketjua. Seuratasolla tehtyjen toimenpiteiden kautta on mahdollista vaikuttaa harrastusmatkojen kulkutapavalintaan harjoitusmuodosta riippumatta. Edelleen laajennettuna valtakunnan tasolle viikon aikana jalkapallon harrastustoiminnasta syntyvien henkilöautomatkojen määräksi voidaan arvioida jopa 50 000 edestakaista matkaketjua. Kaupunginosatoiminnassa viikkotasolla syntyvä henkilöautomatkojen vastaava määrä on noin 17 000 matkaa.

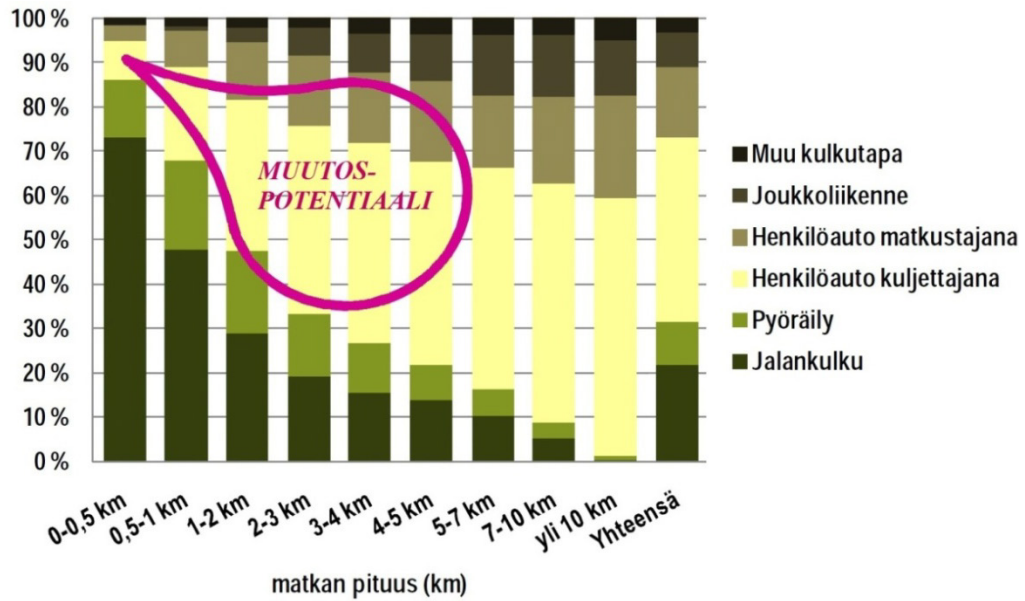
Kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan valtaosa (92 %) 3–18-vuotiaista suomalaislapsista ja -nuorista harrastaa urheilua. Tämä tarkoittaa kaikkiaan lähes 900 000 lasta ja nuorta Suomessa. Noin 424 000 lasta ja nuorta harrastaa liikuntaa urheiluseurassa. (Nuori Suomi 2010a, s. 6, 19) Urheilun harrastustoimintaa voidaan näin ollen pitää hyvänä kanavana nostaa kestävä liikunnan teema kattavasti esiin lasten ja nuorten parissa. Harrastavien lasten ja nuorten lisäksi harrastustoimintaan kohdennettavat liikunnan ohjauksen toimet tavoittavat heidän vanhempiaan, harrastustoiminnan järjestäjiä ja muita harrastustoiminnassa mukanaolevia aikuisia. Kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan (2010) urheiluseuroissa harrastavista suomalaislapsista ja -nuorista noin 38 % käy seuran harjoituksissa kolme kertaa tai enemmän viikossa. Kaksi kertaa viikossa harjoittelevien osuus on 29 % ja yhden kerran harjoittelevien 33 %. Urheiluseuroissa harjoittelevien viikoittain tekemien matkojen määräksi voidaan tämän pohjalta arvioida yli 870 000 edestakaista matkaketjua. (Nuori Suomi 2010a, s. 19) Urheilun harjoitusmatkojen kulkutapavalintaan vaikuttamisessa on näin ollen kyse suuresta matkamäärästä, josta merkittävä osa tehdään henkilöautossa kyydittävänä ja josta suuri osa on mahdollista korvata jollain kestäväällä kulkutavalla.

#### 4.6 Kulkutavan muutospotentiaali

Suomessa henkilöautolla kuljetuista matkoista vajaa kolmannes (kuljettajana 30 %, matkustajana 31 %) on pituudeltaan alle kolme kilometriä, ja sillä tehtyjen matkojen pituus on yleisimmin 1–3 kilometriä. Henkilöauton käyttö on kasvanut lyhyillä matkoilla 2000-luvun aikana. (Liikennevirasto 2012b, s. 35) Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisessä suurin muutospotentiaali löytyy lyhyiltä henkilöautolla kuljetuilta matkoilta, sillä niillä kävely ja erityisesti pyöräily ovat nopeudeltaan kilpailukykyisiä kulkutapoja henkilöautoon verrattuna. Esimerkiksi Tukholmassa polkupyörän on todettu olevan hyvin kilpailukykyinen kulkutapa henkilöautoon verrattuna henkilöliikenteen huipputunnin aikana kantakaupungin alueella. Kyseisen ruotsalaistutkimus osoittaa, että pyörä on henkilöautoa ja joukkoliikennettä nopeampi kulkutapa Tukholmassa aina 15 kilometrin pituisille matkoille asti. (Stockholms stad 2009, s. 3). Pyörällä tehdyn matkan kilpailukyky muihin kulkutapoihin nähden on lisäksi voimakkaasti riippuvainen reitin ominaisuuksista ja laatutasosta (Liikennevirasto 2012a, s. 16).

Matkan pituus on keskeinen matkan kulkutapavalintaan vaikuttava tekijä. Henkilöliikennetutkimuksen aineiston pohjalta on kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian 2020 yhteydessä arvioitu, että suurin kävelyn ja pyöräilyn muutospotentiaali on alle viiden kilometrin henkilöautomatkoilla (LVM 2011b). Kuvassa 4.17 on esitetty vuosien 2004–2005 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen aineistoon perustuva eri pituisten matkojen kulkutapajakauma ja jalankulun ja pyöräilyn kasvupotentiaali.





**Kuva 4.17** Suomalaisen kulkutapavalinta matkan pituuden mukaan 2004–2005 ja henkilöauton käytön muutospotentiaali (LVM 2011b)

Tampereella alle 2,5 kilometrin pituisista matkoista joka neljäs tehdään henkilöautolla ja 2,5–5,0 kilometrin matkoilla henkilöautoa käytetään jopa 56 %:lla matkoista. Tampereen kaupunkiseudun muissa kunnissa vastaavat osuudet ovat Tamperetta korkeammat (alle 2,5 km:n matkat: 45 % henkilöautolla ja 2,5–5,0 km: matkat: 78 % henkilöautolla). (Kalenoja & Tiikkaja 2013, s. 35) Tiedon pohjalta henkilöauton käytön muutospotentiaalin voidaan arvioida olevan Tampereen kaupunkiseudulla hieman valtakunnan tasoa korkeampi. Kolmasosalle suomalaisten matkoista on henkilöliikennetutkimuksen mukaan löydettävissä vaihtoehtoinen kulkutapa. Yleisimmin korvaava kulkutapa on löydettävissä polkupyörällä, joukkoliikenteellä tai henkilöautolla tehdyille matkoille. Esimerkiksi henkilöautolla matkustajana kuljetuista matkoista vajaa kolmannes olisi mahdollista korvata jollain kestäväällä kulkutavalla (kävely, pyörä tai joukkoliikenne). Joukkoliikennematkat voitaisiin puolestaan korvata useammin kävelyllä tai pyöräilyllä kuin henkilöauton käytöllä. (Liikennevirasto 2012b, ss. 52–53)

Tutkimuksen puitteissa Ilveksen jalkapalloilijoille toteutetun harrastusmatkustamisen nykytilakyselyn mukaan joka neljäs vastaaja ilmoitti kokeilleensa harjoitusmatkoilla kävelyä, 67 % polkupyörää, 52 % bussia ja 81 % kimpakyytiä. Jalkapallon kaupunginosatoiminnan henkilöautomatkoista merkittävä osa olisi kyselyn tulosten pohjalta mahdollista korvata kävelyllä tai polkupyörällä. Kestävien kulkutapojen lisäämisen mahdollisuus harjoitusmatkoilla henkilöauton kustannuksella pätee myös suureen osaan ikäkausitoiminnan harjoitusmatkoista. Samalla matkojen pituuden kasvaessa myös joukkoliikenteen ja kimpakyytien käytön mahdollisuus nousee kävelyn ja pyöräilyn rinnalle.

Polkupyörää kokeilleista Ilveksen jalkapalloilijoista kaksi kolmasosaa olisi valmis lisäämään kulkutapaa nykyisestä käyttömäärästä harjoitusmatkoilla. Vastaavasti kulkutavan käytön lisäämishalukkuutta oli bussia kokeilleista vastaajista puolella ja kimpakyytiä kokeilleista 70 %:lla. Noin 40 % vastanneista olisi valmis kokeilemaan pyöräilyä 3–5 kilometrin harjoitusmatkoilla ja neljäsosa yli 5 kilometrin matkoilla. Toistaiseksi

kestävien kulkutapojen käytön suhteen kokemattomat osoittivat niin ikään voimakasta kiinnostusta eri kulkutapojen kokeilulle ja käytölle. Valmiuden kestävien kulkutapojen kokeilulle ilmaisivat kaikki vastaajat, joilla ei ollut ennestään kokemusta niiden käytöstä harjoitusmatkoilla. Erityistä kokeiluhalukkuutta löytyi pyöräilyä ja joukkoliikennettä kohtaan niiltä pelaajilta, joilla ei ollut aiempaa kokemusta kyseisistä kulkutavoista harjoitusmatkoilla. Pyöräilyn kokeileminen kiinnosti kolmasosaa ja bussin käyttö 17 %:a niitä kokeilemattomista vastaajista.

Potentiaalisiksi muutosryhmiksi kulkutapavalintaan vaikuttamisen kannalta voitiin kyselyn perusteella määrittää seuraavat ryhmät:

- *Ikäkausijoukkueissa harjoittelevat aina tai useita kertoja viikossa henkilöautolla harrastusmatkoja kyyditettävät pelaajat.* Heistä 75 % piti mahdollisena kimppekyydillä liikkumisen lisäämistä, puolet pyöräilyn lisäämistä ja kolmasosa joukkoliikenteen lisäämistä jalkapallon harrastusmatkoillaan.
- *Kaupunginosapelaajat, jotka olisivat valmiita lisäämään pyöräilyä nykyisestä.* Kyselyyn vastanneista kaupunginosajoukkueiden pelaajista 40 % ilmoitti kulkevänsä harjoitusmatkat aina polkupyörällä ja reilu kolmannes (36 %) pyörällä yhden tai useamman kerran viikossa. Heistä kaksi kolmasosaa (67 %) olisi valmis lisäämään pyörän käyttöä nykyisestäään harjoitusmatkoilla.
- *Kimppakyytien ja bussin käytön lisääminen Tampereen sisäisillä peli- ja turnausmatkoilla.* Lähes puolet kyselyyn vastanneista junioripelaajista ilmoitti käyttävänsä henkilöautoa aina Tampereen kaupungin alueella pelattavaan peliin tai turnaukseen kulkiessaan. Heistä yli puolet (56 %) olisivat valmiita lisäämään kimppekyytejä pelimatkoilla ja 13 % olisi valmiita lisäämään bussin käyttöä peli- ja turnausmatkoilla.

Usein suurin este kestävien kulkutapojen muutospotentiaalille mahdollistamalle muutokselle ovat ihmisten nykyiset elämäntavat ja asenteet. Lisäksi paleluverkon merkitys korostuu kun lähipalveluiden sijainti vaikuttaa toteutuvien matkojen pituuteen ja kulkutapoihin. Muutosmahdollisuuksia tarkasteltaessa on kuitenkin muistettava, että eri kulkutavat eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan pikemminkin niiden monipuolinen käyttö on tavoiteltavaa. Liikkujatyypittelyn mukaiset kulkutapojen sekakäyttäjät ovat juuri näitä eri kulkutapoja monipuolisesti hyödyntäviä henkilöitä. Tampereella on arvioitu, että vuonna 2007 väestöstä 14 % olleen kulkutapojen sekakäyttäjiiä, joiden osuutta liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä pyritään kasvattamaan. Eri kulkutapojen luonteva yhdistäminen arjen matkustustarpeisiin ja kulkutapamahdollisuuksiin luo hyvän lähtökohdan kestävän liikkumisen edistämiseksi. Mikäli suuri ihmismäärä saadaan siirtymään kestäviin kulkutapoihin edes osalla matkoista, syntyy niiden kautta huomattavat vaikutukset. (Liikennevirasto 2012a, s. 19; LVM 2007b, s. 24)

## 5 KULKUTAPAVALINTAAN VAIKUTTAMINEN

### 5.1 Toimintaympäristöön soveltuvat liikkumisen ohjauksen toimenpiteet

Jalkapalloharrastuksen toimintaympäristö luo erilaisia mahdollisuuksia ja rajoitteita harrastusmatkustamisen kulkutapavalintaan muun muassa harrastusmuodosta riippuen. Ikäkausitoiminnan pelaajien kulkutapavalintaan kohdennetulla ja onnistuneella vaikuttamisella voidaan nähdä saatavan aikaan matkasuoritteessa mitattuna suurempi hyöty kuin kaupunginosatoiminnan parissa. Tästä huolimatta kestävään liikkumiseen kannustavia toimia on syytä toteuttaa myös kaupunginosajalkapallon parissa. Kaupunginosatoiminnan puitteissa lyhyemmät harjoitusmatkat kannustavat jo itsessään kestävien kulkutapojen käyttöön tutussa ympäristössä, jossa kulkutapamuutoksen tuloksia voidaan arvioida saatavan aikaan pienemmillä toimenpiteillä. Kuvassa 5.1 on esitetty yhteenvedona havaitut jalkapallon harrastusmatkustamisen kulkutapavalintaan vaikuttavat tekijät.



**Kuva 5.1** Jalkapallon harrastusmatkan kulkutapavalintaan vaikuttavat tekijät

Harrastusmatkojen kestävästi liikkumisen esteistä voimakkaimmin nousivat esiin harjoituspaikkojen sijainti ja harjoitusvuorojen jakaminen joukkueille. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet ovat voimakkaasti riippuvaisia vakituisista harjoituspaikoista, sillä vakituiset harjoituspaikat mahdollistavat reittien opettamisen lapsille ja kestävien kulkumuotojen käyttömahdollisuuden. Viikoittain vaihtuvat harjoituspaikat puolestaan vähentävät kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen palveluiden käyttömahdollisuuksia lasten liikuessa itsenäisesti harrastuksiin. Harjoituspaikkojen ja

-ajankohtien lisäksi eri henkilöt vaikuttavat voimakkaasti lasten ja nuorten kulikutapavalintaan. Kavereiden ja erityisesti vanhempien sekä joukkueen valmentajien asenteet ja esimerkki ovat suuressa roolissa pelaajien omien asenteiden muodostumisessa. Lisäksi asenteiden muodostumisen taustalla vaikuttavat tiedonsaanti erilaisista liikkumisvaihtoehtoista, seuran ohjeistukset harrastusmatkojen kulkemisesta sekä koulumatkoilla totutut käytännöt.

Toimivat kimppekyydit ovat käyttäjänäkökulmasta parhaimmillaan perheen arkea helpottava ja sosiaalinen tapa kulkea harjoitukseen. Ilveksen jalkapalloilijoiden parissa tiedonsaanti kimppekyytiporukoista koettiin haasteelliseksi. Aina ei edes yhden joukkueen sisällä saa tietoa kyydeistä, porukoista ja kyytitarpeista. Kimppekyydit ovat yleisempiä pitkään yhdessä harjoitelleissa joukkueissa, joissa pelaajat ja vanhemmat tuntevat toisensa. Ikäkausitoiminnan suuret harjoitusmäärät vaikuttavat voimakkaasti perheiden arkeen ja ajankäyttöön. Yhdeksän kymmenestä ikäkausitoiminnan pelaajasta on kokeillut kimppekyytiä harjoitusmatkalla, ja heistä vain neljäsosa ei olisi valmis lisäämään sen käyttöä nykyisestä. Kimppekyytien lisäämisessä onkin nähtävissä kasvupotentiaalia, jos niiden edistämiseen löydetään toimivia keinoja. Niiden huomattavaa roolia nykyisessä harrastusmatkojen kulikutapavalinnassa voidaan pitää positiivisena asiana.

Seuran ohjeistuksella on niin ikään merkitystä harrastusmatkojen kulikutapavalinnassa. Valmentajat ja joukkueenjohtajat välittävät tiedon seuran kulikutapasuosituksista joukkueitasolle, ja ovat näin ollen tärkeässä roolissa asian esiintuomisessa. Valmentajien asenteet vaikuttavat voimakkaasti asian esittämisessä ja samalla vaikuttavat lasten ja nuorten omaan ajatusmaailmaan sekä asenteisiin. Valmentajien auktoriteettista asemaa ja heidän kauttaan tapahtuvia vaikutusmahdollisuuksia harrastustoiminnan parissa ei aina ymmärretä hyödyntää täysin. Aidosti asian takana seisova valmentaja saa todennäköisemmin edistettyä kestävien kulikutapojen käyttöä kuin vannoutunut autoilija. Toisaalta myös autoilijaksi tunnustautuva valmentaja voi esiintyä kannustavana esimerkkinä tullessaan harjoitukseen kimppekyydillä tai ehkäpä polkupyörällä. Kannustavat ja kilpailuhenkiset ideat ovat usein parhaita keinoja lasten ja nuorten innostamisessa uusiin kokeiluihin. Lisäksi kulikutapavalinnan esiin nostaminen ja keskustelun ylläpitäminen ovat hyviä keinoja vaikuttaa ihmisten ajatusmaailmaan ja tehdä heistä vastaanottavampia kulikutapakokeiluille.

Vapaa-ajan harrastustoiminnan kulikutavoissa pätevät pääosin samat lainalaisuudet kuin koulumatkojen kulikutapavalinnoissa. Myös kestävien kulikutapojen markkinointi lasten ja nuorten parissa voidaan nähdä vastaavan harrastustoiminnassa paljolti koulujen liikkumisen ohjausta. Kouluissa ja näin ollen myös harrastustoiminnassa liikkumisen ohjauksen lähtökohta on tiedottaminen, joka on toteutettavissa tehokkaimmin olemassa olevien verkostojen kautta. Näitä olemassa olevia tiedotuskanavia ovat muun muassa harrastustoiminnan vanhempainillat, sähköpostitiedotteet sekä seuran tai muun seuratoimintaan kytkeytyvän toimijan Internet-sivut, Facebook-sivut tai jäsenlehdet. Verkostojen kautta saatu informaatio tavoittaa halutun kohdeyleisön tehokkaasti, mutta ei automaattisesti takaa viestin perille saantia. Asia tulee esittää mielenkiintoisella sekä kohderyhmää innostavalla ja kiinnostavalla tavalla. Samalla lapsille ja nuorille kohdenne-

tulla tiedottamisella tulee tavoittaa ja innostaa vanhempiaan. (Motiva 2006, s. 11, 13) Tärkeä edellytys harrastustoiminnan liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden onnistumiselle on harrastustoimintaa järjestävän seuran motivaatio ja innostus aihetta kohtaan sekä liikennekasvatuksellisen vastuun tiedostaminen.

Kampanjat ja teemapäivät liikkumisen eri teemoissa on todettu toimiviksi keinoiksi lasten ja nuorten parissa niin koulu- kuin harrastustoiminnan liikkumisen ohjauksessa. Tapahtumat, kuten pyöräilyn teemaviikot, pyörän huoltotyöpajat, kävelen ja pyörällä kouluun tai harrastukseen saattaminen, heijastinkampanjat, pyöräily- ja kävelykilpailut, pyöräilykypäräkampanjat ja autottomat päivät voivat kannustaa lapsia ja nuoria sekä heidän vanhempiaan osallistumaan liikkumisen ohjausprojekteihin. Myös kilpailulähtöiset kampanjat toimivat usein hyvin lasten ja nuorten parissa. (Motiva 2006, s. 15)

Lasten ja nuorten harrastustoiminnan ja jalkapallotoiminnan lähtökohtien pohjalta tutkimuksen aikana toteutettiin erilaisia pilottikokeiluja, joilla pyrittiin kävelyn, pyöräilyn, kimpakyytien ja joukkoliikenteen käytön lisäämiseen harjoitusmatkoilla. Kohdeyryhmänä olivat Ilveksessä jalkapalloa harrastavat lapset ja nuoret. Kokeilutoimenpiteitä tehtiin tutkimuksen aikana nimettyjen kummijoukkueiden parissa ja koko seuran tasolla. Toteutetut kokeilut on kuvattu seuraavissa kappaleissa 5.2 ja 5.3.

## **5.2 Seurataso kokeilut**

Seuratasolla toteutetut toimenpiteet painottuivat yleistiedottamiseen liikkumisvalinnoista ja niiden mahdollisuuksista. Tavoitteena oli seuran 3 600 juniorijäsenen tietoisuuden ja kiinnostuksen lisääminen kestäviä kulkutapoja kohtaan ja samalla tottumuksiin ja asenteisiin vaikuttaminen. Lisäksi kannustettiin eri kulkutapojen vapaaehtoiseen kokeiluun toimenpiteiden yhteydessä. Kokeilutoimenpiteiden yhteydessä seuratoimintaan kehitettiin valmiita työkaluja toimenpiteiden itsenäiselle toteuttamiselle jatkossa. Seurataso toimenpiteissä painopiste oli kulkutapojen kokeilun mahdollistamisessa ja kestävä liikkumisen tuomisessa osaksi seuratoiminnan arkea pitkäjänteisesti myös kokeilutoiminnan jälkeen.

### **5.2.1 Internet-kysely**

Ensimmäisenä Ilveksen koko seuraa koskevana toimenpiteenä toteutettiin kaikille seuran pelaajille avoin harrastusmatkustamisen nykytilaa kartoittava Internet-kysely. Kyselyn tärkein tavoite oli jalkapallotoiminnan ja siihen liittyvän matkustamisen kartoittaminen toteutettavien pilottikokeilujen suunnittelun pohjaksi. Sen yhteydessä korostettiin kulkutapavalintojen tärkeyttä osana jalkapallon harrastustoimintaa. Kyselyllä pyrittiin tavoittamaan seuran jäsenet ja jalkapallotoiminnan sidosryhmät (vanhemmat, valmentajat ja joukkueenjohtajat) kattavasti erilaisia sähköisiä tiedotuskanavia käyttäen. Kyselystä tiedotettiin Ilveksen Internet-sivujen lisäksi ikäkausijoukkueiden valmentajien kautta pelaajia sähköpostijakelulla sekä Ilveksen Facebook-ryhmässä. Tärkeiden toimintaympäristön lähtötietojen lisäksi, kyselyllä voitiin kiinnittää huomio harrastustoiminnan liikkumisvalintoihin ja saatiin lisättyä tietoisuutta aihetta kohtaan.

Kyselyn tulokset on kuvattu edellä kappaleen 4.3 (Jalkapallon harrastusmatkustaminen Tampereen kaupunkiseudulla) jalkapallon harrastusmatkustamisen nykytilakuvauksessa. Lisäksi tulosten perusteella päätettiin seura- ja joukkuetasolla toteutettavista toimenpiteistä, ja kyettiin erottamaan jalkapallon harrastusmatkustamisen kestävä liikumisen kipupisteet.

### 5.2.2 Valtakunnalliset teemaviikot

Kulikutapavalinnan muutosprosessi henkilöauton käytöstä kohti lisääntyvää kestävien kulkutapojen käyttöä kuvattiin edellä (kappale 3.2) vaiheittaisena prosessina. Seuratalla pyrittiin kulkutapavalinnan muutosprosessin mukaisen ensimmäisen kynnyksikysymyksen eli päämäärän muodostamisen edistämiseen. Päämäärän muodostamisessa keskeinen toimenpidekokonaisuus on yleismarkkinointi, ja sen kautta kestävä liikumisen kulkutapavalintojen esiintuominen positiivisessa valossa. Tutkimuksen aikana seurata-son yleismarkkinoinnissa hyödynnettiin valtakunnallisia kestävä liikumisen ja liikumisen ohjauksen teemaviikkoja, joita ovat Pyöräilyviikko keväällä ja Liikkujan viikko syksyllä.

Valtakunnallisen pyöräilyviikon (5.–13.5.2012) aikana seuran pelaajia kannustettiin pyöräilyn kokeilemiseen harjoitusmatkoilla ja muutenkin kestäviin liikkumisvalintoihin teema-viikon aikana. Kannustaminen toteutettiin seuran omalla uutistiedotteella, johon sisällytettiin tietoa pyöräilyviikosta ja muistutettiin pyöräilyn terveystaikutuksista. Asian konkretisointi kytkemällä pyöräilyn hyödyt pelaajan yleiskunnan kehittämismahdollisuuteen. Lisäksi tiedotteessa muistutettiin pyöräilyn liikennesääntöjen noudattamisen tärkeydestä sekä pyöräilykypärän käytöstä. Valtakunnallisen teemaviikon innoittamana Ilveksessä päätettiin järjestää Kaupin urheilupuistossa ylimääräisissä kesäharjoituksissa harjoitteleville pelaajille (Ilves Futis Akatemian pelaajat) pyöräilyviikko, jolloin tavoitteena oli kulkea kaikilla harjoitusmatkoilla ainakin yksisuuntainen matka pyörällä. Kesäharjoitusten pelaajamäärä oli vuonna 2012 noin 200 viikoittain. Tämä innoitti jopa naapurikunnissa asuvia pelaajia pyöräilyyn harjoitusmatkoillaan. (Paananen 2012)

Syksyllä järjestettävän kansainvälisen Liikkujan viikon (16.–29.9.2012) myötä Ilveksessä kannustettiin pelaajia kiinnittämään laajemmin huomiota kestäviin kulkutapavalintoihin harrastusmatkoilla ja uusien kulkutapojen kokeiluun teemaviikon aikana. Kokeilujen kannustimena olivat harrastusmatkustamiseen sopivista Liikkujan viikon teemapäivistä kimppakyytipäivä sekä auton vapaapäivä, joita hyödynnettiin viikon viestinnässä. Uutistiedotteessa esiteltiin myös Tampereen kaupungin joukkoliikenteen Reppa-reittiopas sekä kevyen liikenteen reittiopas.

Pyöräilyviikon ja Liikkujan viikon tiedotustoimenpiteiden kohderyhmänä olivat ensisijaisesti tutkimuksen kummiseuran Ilveksen jalkapallopelaajat. Toissijaisesti pyrittiin vaikuttamaan portinvartijoihin, eli pelaajien vanhempiin, joukkueiden valmentajiin ja joukkueenjohtajiin. Pyöräilyviikon ja Liikkujan viikon tiedotteet jaettiin Ilveksen Internet-sivuilla sekä automaattijakona seuran joukkueenjohtajien sähköposteihin. Joukkueenjohtajasta riippuen viesti välittyi toivotusti myös pelaajien tai heidän vanhempiensa sähköposteihin. Internet-sivun uutistiedotteen lukijamäärä oli pyöräilyviikon aikana 210

henkilöä ollen korkea tavoitettavuus näin lyhyellä ilmoitusajalla seuran sivuilla. Liikkujan viikolla tiedote tavoitti Internet-sivujen teknisten haasteiden myötä vain 29 henkilöä.

Tutkimuksen kummiseura Ilves piti teemaviikoista tiedottamista hyvänä tapana kannustaa pelaajia eri kulkutapojen kokeiluun, ja haluaisi toteuttaa vastaavaa tiedottamista jatkossakin. Ilves on toteuttanut pyöräilyn teemaviikkoja ennen kokeilutoimintaa pienemmässä ryhmä- ja joukkue-tason mittakaavassa. (Paananen 2012) Teemaviikkojen kattavan tiedotuksen kautta saavutetun hyvän näkyvyyden lisäksi laadittujen materiaalien avulla kyettiin tarjoamaan seuran käyttöön valmiita työkaluja myös tulevia vuosittain toistuvia teemaviikkoja varten. Materiaalien avulla teemaviikoista tiedottaminen onnistuu Ilveksessä jatkossa seuran laajuisesti pienellä vaivalla.

### 5.2.3 Harrastusmatkojen pelisäännöt

Jalkapallo kuten monet muutkin lajit kärsivät aikoinaan kirjavista toimintatavoista ja erityisesti vanhempien huonosta käyttäytymisestä kentän laidalla. Pelien aikana saatettiin hyvinkin rajusti arvostella niin pelaajia kuin tuomaria. Sittenkin on otettu käyttöön erilaisia pelisääntöjä, jotka pitävät sisällään erilaisia ihanteita ja tavoitteita urheilun harrastustoiminnan periaatteista. Tutkimuksen aikana tutustuttiin Suomen Liikunta ja Urheilun (SLU) laatimiin Reilun pelin -toimintaohjeisiin ja Nuori Suomi ry:n Urheilun pelisääntöihin. Reilun pelin -säännöillä tavoitellaan muun muassa tietoisempaa, vastuullisempaa ja kestävämpää urheilutoimintaa. Urheilun pelisääntöjen tavoitteena on puolestaan synnyttää keskustelua lasten urheilun arvoista, toimintaperiaatteista ja käytännöistä urheiluseuroissa Reilun pelin sääntöjä noudattaen. Näiden urheilun kattojärjestöjen säännöt on jalkautettu eri lajeihin lajiliittojen kautta, jolloin ne on räätälöity aina kuhunkin lajiin sopiviksi. (Korsumäki 2012; Nuori Suomi 2013; Tuomiranta 2012)

Palloliitto on lajiliittona kehittänyt näiden sääntöjen pohjalta oman Kaikki pelaa -ohjelman, joka ohjaa jalkapallotoimintaa Reilun pelin hengessä. Lisäksi sääntöjen taustalla vaikuttavat eurooppalainen ja maailmanlaajuinen jalkapalloliitto samanhenkisine sääntöineen. Kaikki pelaa -säännöt pitävät sisällään suosituksia yleistä käyttäytymisestä kentällä ja sen laidalla. Säännöstöön kuuluu muun muassa suosituksia tasapuolisesta pelaamis- ja osallistumisoikeudesta, kaverin kannustamisesta, suhtautumisesta tupakointiin ja terveellisiin elämäntapoihin. Kiinteä osa sääntöjä on niihin sitoutuminen harjoituskauden alussa. Jotta säännöt toimisivat tehokkaasti, tulee ennen sitoutumista laatia joukkue-tasolla ryhmän haasteisiin pureutuva kuuden tärkeimmän säännön listaus. Sitoutuminen sääntöjen noudattamiseen osoitetaan pelaajien ja heidän vanhempiansa allekirjoituksella. Myös Ilveksen kaikki joukkueet allekirjoittavat sääntösopimuksen. Sääntöjen rikkomisesta ei sinällään seuraa sanktioita, mutta niiden vaikutus käyttäytymiseen sekä pelikentällä että sen laidalla on ollut merkittävä. (Paananen 2012; Suomen Palloliitto 2013d; Tuomiranta 2012)

Ruotsissa esimerkiksi Jonköping Sörfa If on seurana ottanut käyttöön Reilun pelin malliin perustuvat harrastusmatkoja koskevat pelisäännöt. Säännöt pitävät sisällään harjoitus-, peli- ja turnausmatkojen säännöstön pelaajien kuljettajille. Sääntöihin kuuluu niin liikenneturvallisuuteen ja liikennesääntöjen noudattamiseen liittyviä asioita kuin

myös kuljettajan ajotaitoihin ja ajokokemukseen liittyviä suosituksia. Jöngköpingin säännöt on laadittu liikenneturvallisuusnäkökulmasta ja koskevat ainoastaan moottori-ajoneuvoilla tehtäviä jalkapallon harrastusmatkoja. (Jöngköping Sörra If 2013) Palloliiton Kaikki pelaa -ohjelman ja Jöngköpingin mallin harrastusmatkasäännösten innoittamana tutkimuksen aikana syntyi idea tuottaa Ilveksen ja suomalaisen jalkapallon harrastustoiminnan toimintakulttuuriin sopivat Harrastusmatkojen pelisäännöt -suositus (liite 5). Harrastusmatkojen pelisääntöjen ajatuksena on nostaa esiin kestävien kulkujalkapallon tapojen käyttö harrastusmatkoilla. Säännöt allekirjoitetaan jalkapallokauden alkaessa pelaajien ja vanhempien toimesta Kaikki pelaa -sääntöjen tapaan. Vaihtoehtoisesti pelisäännöt voidaan käydä läpi yhdessä joukkueen kanssa harjoituksissa ja vanhempien kanssa vanhempainillassa. Harrastusmatkojen pelisäännöistä on laadittu kaksi erillistä lapsille sekä nuorille ja vanhemmille soveltuvaa sääntökirjaa.

Kestävämpään urheilutoimintaan liittyy toimintaohjeen mukaisesti joukkoliikenteen, kimpakyytien sekä kävelyn ja pyöräilyn suosiminen harrastusmatkustamisessa. Ohje kannustaa lapsia ja nuoria omatoimiseen kulkemiseen harrastuksiin aina kun se on mahdollista ja turvallista. Lisäksi se haastaa ottamaan huomioon yksityisautoilun vähentämisen tavoitteen kaikessa toiminnassa. (SLU 2010, ss. 17–19) Tätä kestäväen urheilutoiminnan viestiä ei kuitenkaan ole tähän asti saatu välitettyä eteenpäin jalkapallon seuratasolle, missä ohjeistukset ja säännöt käsittävät pääasiassa vain jalkapallon ydintoimintaan liittyviä seikkoja. Harrastusmatkojen pelisääntöjen kautta kestäväen urheilutoiminnan asiaa saadaan levitettyä urheilun kattojärjestöjen ohjeina luontevasti seuratoimintaan. Harrastusmatkojen pelisääntöjen materiaalit laadittiin yhteistyössä Ilveksen kanssa, jotta niistä saataisiin käyttökelpoiset käytännön harrastustoiminnan kannalta. Jatkossa niiden jakaminen onnistuu seuran sisällä helposti sähköisesti. Säännöt esitellään Ilveksen jalkapallon ikäluokkien pelaajille ja vanhemmille vuoden 2013 aikana. (Paananen 2013) Tavoitteena on että sääntöjen läpikäynnistä saadaan vuosittain jatkuva käytäntö.

#### **5.2.4 Turnaustapahtumien liikkumisen ohjaus**

Kulikutavan muutosprosessin toisen vaiheen eli muutoksen todellisen aikomuksen synnyn edistämiseksi jalkapallon peli- ja turnausmatkoilla tutkimuksen aikana toteutettiin erilaisia toimia Ilveksen kolmessa junioriturnauksessa kesän 2012 aikana. Turnausten liikkumisen ohjaus nähtiin erityisen tärkeänä toimenä sekä ikäkausi- että kaupunginosa-toiminnan harrastusmuodoissa Ilveksessä, sillä molemmista ryhmistä lähes puolet pelaajista ilmoitti Internet-kyselyssä kulkevansa kaikki turnaus- ja pelimatkinsa henkilöautolla kyydittävänä. Tämä ryhmä nostettiin kyselytulosten analyysissä myös potentiaaliseksi kulikutapavalinnan muutosryhmäksi. Turnausjärjestelyiden kautta pyrittiin tarjoamaan Ilveksen junioripelaajille mahdollisuus kestävien kulikutapojen kokeiluun Tampeleen kaupunkiseudun sisäiseen turnaukseen saavuttaessa. Käytetyt liikkumisen ohjauksen keinot olivat tyypillisten tapahtumien liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden ohella turnausvieraiden opastusta turnausalueella liikkumisesta ja sinne saapumisesta.



Kaupin urheilupuistossa järjestetyissä turnauksissa pyrittiin mahdollistamaan liikumisen ohjauksen keinoin viihtyisä ja turvallinen turnausalue, ja samalla tarjottiin erilaisia kulkutapavaihtoja turnaukseen saapumiselle. Ratkaisujen suunnittelussa hyödynnettiin yleisötapahtumien puitteissa toteutettuja ja kappaleessa 3.2 kuvattuja liikumisen ohjauksen toimenpide-esimerkkejä, huomioiden kuitenkin Ilveksen käytössä olleet turnausjärjestelyiden resurssit. Turnausjärjestelyt pitivät sisällään ensisijaisesti tiedottamista turnaukseen saapumisen kulkutapavaihtoehdoista ja -tarjonnasta tapahtuman ennakkotiedotteen yhteydessä. Tiedotteessa kannustettiin kestävien kulutapojen käyttöön ohjaamalla turnausvieraita Tampereen kaupungin joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen reittioppaiden sivuille. Lisäksi tiedotettiin turnausalueen pysäköintiratkaisuista, jotka poikkesivat turnausviikonloppujen ajan Kaupin normaaleista liikennejärjestelyistä. Tiedotteessa esitettiin myös tapahtuma-alueita lähimpien joukkoliikenteen pysäkkien sijainti ja kyydittävien pelaajien jättöpaikka kartalla.

Tiedottamisen ohella urheilupuistossa toteutettiin turnausten ajaksi autoton alue, jolloin ajoneuvoliikenteen kulku urheilupuiston alueelle estettiin Kuntokadun päässä olemassa olevan puomin sulkemisella. Urheilupuiston alueella on normaalisti paljon eri kulkutapojen risteävää liikennettä, luoden muun muassa vaarallisia ajoteiden ylityksiä jalankululle ja pyöräilylle pukuhuonerakennuksilta pelikentille siirryttäessä. Autottomalla alueella estettiin ylimääräisen ajoneuvoliikenteen, kuten pysäköintipaikkoja hakevien autoilijoiden, kulku urheilupuiston pukuhuoneiden ja kenttien läheisyydessä. Alueen sisällä olevien pysäköintipaikkojen määrä on suhteellisen pieni, eikä sillä todettu olevan vaikutusta paikkojen riittävyteen turnauksen aikana. Autottomalla alueella vaikutettiin urheilupuiston viihtyisyyteen ja turvallisuuteen merkittävästi.



**Kuva 5.2** Kaupin turnausten autoton alue toteutettiin olemassa olevalla puomilla

Ajoneuvojen ajoa alueelle estävän puomin yhteyteen lisättiin tapahtuman ajaksi ajoikieltoa osoittava liikennemerkki (merkit nro. 312 ja 872), joka kuitenkin salli lisäkielvelä huoltoajon alueelle (kuva 5.2). Liikenteen ohjausta ei nähty tarpeelliseksi puomilla, ennakkotiedotteiden ja puomiin kiinnitetyn ”Kaupin urheilupuisto on turnaustapahtu-

man ajan autoton alue!” -merkin myötä. Vapaaehtoisten turnausjärjestäjien pienen määrän vuoksi liikenteenohjaajan löytäminen olisi lisäksi tuottanut vaivaa seuralle. Ajokieltoa noudatettiin turnausten ajan erittäin hyvin, vaikka puomi ei ollut lukittuna kiinni hälytysajoneuvojen pääsyn varmistamiseksi alueelle.

Turnausjärjestelyiden liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä suunniteltaessa todettiin, että Kaupin urheilupuistossa on merkittäviä puutteita pyörien pysäköintimahdollisuuksissa, sillä sieltä puuttuivat täysin pyörätelineet. Asian korjaamiseksi väliaikaisesti päätettiin Kauppiin toteuttaa tutkimuksen puitteissa pyöräparkki kahden kuukauden ajaksi (kuva 5.3). Pyöräparkissa oli mahdollisuus runkolukita yhteensä 80 polkupyörää. Pyöräparkki sijoitettiin Kaupin jalkapallokenttien läheisyyteen näkyvälle paikalle. Lisäksi sen käyttötarkoituksen selkeyttämiseksi parkin yhteyteen lisättiin pyöräpysäköintiä osoittava liikennemerkki (merkki nro. 521 ja lisäkilpi). Pyöräpysäköintimahdollisuudesta tiedotettiin turnausvieraita ennakkotiedotteessa, ja samalla heitä kannustettiin saapumaan turnauspaikalle polkien. Tiedotteessa kannustimena pyörällä saapumiseen kerrottiin, että pyöräpysäköinniltä on lyhyempi matka kentille kuin henkilöautojen pysäköintialueelta. Lisäksi parkki oli kaikkien urheilupuiston kävijöiden käytössä myös turnausten ulkopuolella.



**Kuva 5.3** Väliaikainen pyöräparkki Kaupin urheilupuistossa kesällä 2012

Turnaustoimenpiteillä tavoitettiin yhteensä noin 2 000 pelaajaa. Ensimmäinen turnauksista oli Ilveksen sisäinen kaupunginosajoukkueiden turnaus, jonka osallistujat olivat Tampereen kaupunkiseudun asukkaita. Turnaukseen osallistuneiden noin 700 pelaajan lisäksi voidaan olettaa tutkimuksen toimenpiteiden tavoittaneen vähintään yhtä suuren määrän pelaajien vanhempia ja seuran joukkueiden huoltojoukkoja. Kahdessa myöhemmässä turnauksessa oli kyse valtakunnallisista ikäkausitoiminnan edustusturnauksista, joihin osallistui joukkueita eri paikkakunnilta. Muilta paikkakunnilta saapuneiden joukkueiden myötä syntyi linja-autokuljetuksia. Linja-autoille osoitettiin turnauksen ennakkotiedotteessa oma pysäköintialue, jonka todettiin turnausten aikana riittävän niiden käyttöön. Näihin ikäkausijoukkueiden turnauksiin osallistui noin 1 300 pelaajaa.

Heidän lisäksi arvioitiin tavoitettavan noin 650 henkilöä pelaajien vanhemmista ja joukkueiden huoltojoukoista.

Kaupunginosajoukkueiden turnaus luonnollisesti sain aikaan suurimman pyöräparkkien käyttöasteen. Toteutetun pysäköintikertymälaskennan mukaisesti elokuun alkupuolella järjestetyn kaksipäiväisen turnauksen ensimmäisenä päivänä (kello 11:00) pyöräparkissa ja sen läheisyydessä oli pysäköitynä 75 polkupyörää. Tutkimushetkellä telineiden käyttöaste oli näin ollen yli 90 %. Myöhemmin elo- ja syyskuun loppupuolella järjestetyissä ikäkausitoiminnan turnauksissa pyöräparkin käyttöaste oli huomattavasti alhaisempi (noin 15 %). Kaksipäiväisten turnausten ensimmäisten päivien iltapäivällä tehtyjen laskentojen myötä pyöräparkkien pysäköintikertymä oli noin 10–15 polkupyörää. Ulkopaikkakuntalaisten joukkueiden lisäksi parkin käyttöasteeseen vaikutti osaltaan syksyinen sää.

Turnausten autoton alue ja pyöräparkki -järjestelyt koettiin sekä seurahenkilöstön keskuudessa että pelaajien ja vanhempien puolesta hyvinä. Erityisesti seuran sisäisissä turnauksissa pyörällä paikalle saapuneiden määrä oli merkittävä. Turnausjärjestelyistä tiedottaminen onnistuu seuralta pienellä vaivalla turnaustiedotteen ja peliaikataulun kanssa samassa paketissa. Autoton alue toteutettiin urheilupuiston portilla olemassa olevan puomin avulla, ja oli näin ollen helposti toteutettavissa. Ilves tulee toteuttamaan kuvattuja turnausjärjestelyitä tulevissa turnauksissaan Kaupin urheilupuistossa, ja näkee, että järjestelyistä olisi hyötyä myös muiden seurojen ja lajien tapahtumissa Kaupissa (Paananen 2012). Seurojen omatoimisesti toteuttaman liikkumisen ohjauksen tueksi laadittiin tutkimuksen aikana toimenpidekortit urheilutapahtumien liikkumisen ohjauksen toimista Kaupin urheilupuistossa sekä väliaikaisten pyöräparkkien toteuttamisesta (liite 5). Korttien kautta kyettiin tarjoamaan valmista materiaalia ja ratkaisuja Ilveksen ohella myös muiden seurojen tulevia urheilutapahtumia varten. Ohjeistusten avulla sekä onnistuneiden turnausjärjestelyjen innoittamana Ilves toteutti vastaavat toimet omatoimisesti vielä neljännessä turnauksessaan syksyllä 2012 Kaupissa.

Pyöräpysäköinnin puutteista urheilupuiston alueella tiedotettiin tutkimuksen ohjausryhmässä mukana olleita Tampereen kaupungin Sivistys- ja elämänlaatu- ja palvelut ja Kaupunkiympäristön kehittäminen -yksiköiden edustajia. Tampereen kaupunki on Kaupin väliaikaisen pyöräparkin myötä laatinut ohjeen Ratinan yleisötapahtumien järjestäjille vastaavien pyöräparkkien rakentamisesta (Jokela 2013).

### 5.3 Joukkueetason kokeilut

Tutkimuksen viiden kummijoukkueen parissa toteutettiin seuratasen toimenpiteiden lisäksi erilaisia kokeilutoimia kannustamalla ja mahdollistamalla kestävien kulikutapojen kokeilu harjoitusmatkoilla. Eri joukkueiden kanssa toteutetut toimenpiteet valikoituivat joukkueiden harjoitusmuodon ja pelaajien iän mukaan. Nämä olivat kriteereinä myös kummijoukkueita valittaessa. Tavoitteena oli löytää mahdollisimman monipuolinen joukko eri tyyppisiä jalkapallon harjoitusryhmiä Ilveksen sisältä. Tutkimuksen kummijoukkueita Ilveksen juniorijoukkueista olivat:

- 7-vuotiaat pojat (15–20 pelaajaa, kaupunginosatoiminta, Vehmainen)
- 12-vuotiaat tytöt (15–20 pelaajaa, kaupunginosatoiminta, Takahuhti)
- 12-vuotiaat pojat, 2000 syntyneet (3 yhdessä harjoittelevaa joukkuetta, 35–40 pelaajaa, ikäkausitoiminta)
- 13–14-vuotiaat tytöt, 1998–1999 syntyneet (2 yhdessä harjoittelevaa joukkuetta, 30 pelaajaa, ikäkausitoiminta)
- 15–17-vuotiaat pojat, 1995–1997 syntyneet (ympärivuotinen alueellinen harrastusryhmä, kaupunginosatoiminnasta jatkaneet, 20 pelaajaa)








Joukkueason kokeilutoimenpiteiden keskeisenä tavoitteena oli löytää jalkapallon seuratoiminnassa tehokkaasti toimivia ja innostavia liikkumisen ohjauksen keinoja eri ikäisille harjoitusryhmille. Kokeilujen yhteydessä kehitettiin valmiita materiaaleja Ilveksen käyttöön kokeiltujen toimien käyttöönottamiseksi laajemmin seuran sisällä kokeilutoiminnan jälkeen.

### 5.3.1 Kuljetavan seuranta

Kuljetapavalinnan muutosprosessin ensimmäinen kynnyskysymys on päämäärän muodostaminen, jonka tärkeä toimenpide on liikkumisvaihtoehdoista tiedottaminen sitä kautta pyrkimys vaikuttaa liikkujien asenteisiin eri kuljetapoja kohtaan. Joukkueason toimenpiteistä kuljetavan seuranta on ensisijaisesti tähän tähtäävä toimenpide. Kuljetavan seurannassa on kyse harrastusmatkoilla käytetyn kuljetavan seurannasta ja sen kautta eri kuljetapojen kokeiluun ja käyttöön kannustamisesta. Seurannan lisäksi se soveltuu hyvin erilaisten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden ja liikkumisen teema- viikkojen, kuten pyöräilyviikko, vaikutusten arviointiin. Tämä liikkumisen ohjauksen keinojen aputyökaluksi laadittu harjoitusmatkojen kuljetavan seurantalomake on esitetty kuvassa 5.4.

#### Miten kuljit harjoitus-/pelimatkasi?

JOUKKUEEN NIMI: \_\_\_\_\_

|                        |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------------|---|---|---|---|--|---|---|
| Päivämäärä             | kävellen  | polkupyörällä   | pyöräilevällä<br>treenibussilla   | bussilla  | henkilöautolla,<br>kimppakyydillä  | henkilöautolla,<br>vanhemman kyydillä   | muulla tavoin   |
| Esimerkki:<br>1.8.2012 | X X   | X X X X X<br>X X X X X<br>X   |   | X X   | X X X X  | X X X X X   |   |
|                        |   |   |   |   |  |   |   |
|                        |   |   |   |   |  |   |   |

*Kuva 5.4 Kuljetavan seurantalomakkeen pohja*

Kulikutavan seurata soveltuu sekä joukkueetasolla että pelaajakohtaisen kulikutavan seurantaan matkapäiväkirjan tapaan. Tutkimuksen aikana sitä käytettiin joukkueetason kokeilujen seurannan työkaluna sekä joukkueiden liikkumistottumusten lähtötilanteen kartoittamiseen. Seurannan avulla oli lisäksi mahdollista vartaila eri harrastusmuodoissa harjoittelevien joukkueiden liikkumistottumusten eroja tutkimuksen alussa toteutetun Internet-kyselyn tapaan, vaikkakin pienemmällä otoksella. Kulikutavan seurantalomakkeen käytöstä ja käyttötarkoituksista on laadittu liitteessä 5 esitetty toimenpidekortti.

Esimerkiksi jäljempänä kappaleessa 5.3.3 esiteltävän pyöräilyyn kannustavalla tree-nibussi-toimenpiteellä todettiin seurantataulukon avulla olleen merkittäviä vaikutuksia kummijoukkueen matkustuskäyttäytymiseen. Henkilöauton käytön vähenemisen ohella pyöräilyyn kannustava toimenpide näkyi järjestettyyn kokeiluun osallistumattomien lasten itsenäisen harjoitusmatkapyöräilyn lisääntymisenä. Harjoitusten alussa toteutettu kulikutavan seuranta herätti lapsissa innostusta kokeille eri kulikutapoja, kuullessaan muiden joukkuekavereiden kulkevan eri tavoin harjoituksiin. Toiseksi kulikutavan seuranta toteutettiin tutkimuksen aikana kummijoukkueiden harjoitusmatkustamisen lähtötilanteen kartoittamiseen. Seurannan kautta nähtiin merkittäviä eroja kaupunginosatoiminnan ja ikäkausitoiminnan pelaajien liikkumistottumuksissa. 12-vuotiaiden tyttöjen kaupunginosajoukkueen harjoitusmatkoista noin 70 % kuljettiin jollain kestäväällä kulikutavalla. Vastaava luku oli samanikäisten poikien ikäkausitoiminnan joukkueen kulikutapajakaukumassa noin 30 %. Tästä kahden joukkueen otoksesta huolimatta, saatu tulos on saman suuntainen toteutetun liikkumiskyselyn tulosten kanssa.

Vaikka seurantalomake on toimiva työkalu liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttajalle, toimii se hyvin myös seuratoiminnan apuvälineenä. Seuranta yhdistettynä esimerkiksi kilpailuihin tai haasteisiin, on urheiluseuralle hyvä keino kannustaa harjoitusmatkojen kestävyysliikuntaan.

### **5.3.2 Kimppakyytien edistäminen**

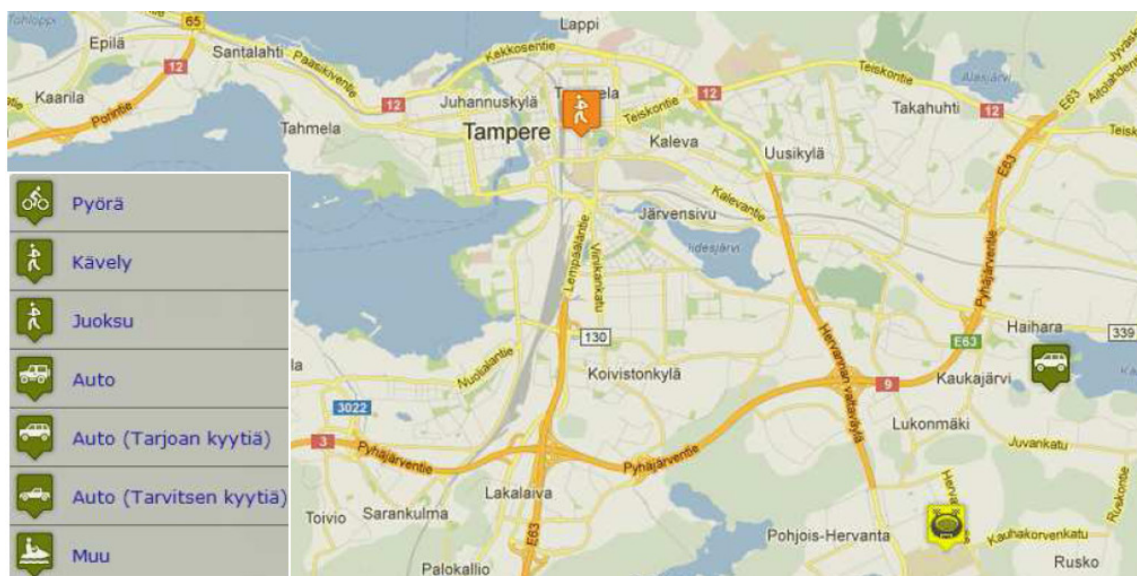
Ilveksessä joukkueiden sisällä on toisinaan ollut hankalaa löytää kimppakyytiporukoita tai sellaisiin osallistujia samalta asuinalueelta. Asia nousi esiin voimakkaasti tutkimuksen alussa toteutetussa harrastusmatkojen nykytilaa kartoittavassa Internet-kyselyssä. Siksi tutkimuksella pyrittiin löytämään toimiva ratkaisu kimppakyytien edistämiseksi ja kyydeistä sopimisen helpottamiseksi. Lisäksi tavoitteena oli, että joukkueetason kokeiluissa koekäytettyä menetelmää voitaisiin jatkossa käyttää laajemmin Ilveksen sisällä. Internet-kyselyn tulosten perusteella kimppakyydit ovat suosittu kulikutapa harjoitusmatkoilla erityisesti ikäkausitoiminnan pelaajien harjoitusmatkoilla, minkä vuoksi toimenpiteen koekäyttö päätettiin toteuttaa ikäkausijoukkueen parissa.

Kimppakyytien sopimisen helpottamiseksi parhaiten sopivana työkalun nähtiin Internet-pohjainen sivusto tai sovellus, jossa kyytien sopiminen olisi mahdollista kartta-pohjaisen palvelun kautta. Tämän kaltaisia kimppakyytipalveluita onkin syntynyt markkinoille useita viime vuosien aikana. Käytännön harrastustoiminnan kannalta erillinen seuran järjestelmistä poikkea palvelu nähtiin kuitenkin hankalana, ja pelkona oli, ettei erilliselle palvelulle tulisi käyttöä joukkueissa. Tutkimuksen toimintaympäristöön tutus-



tumisen aikana selvisi, että Ilveksen joukkueilla on ollut laajalti käytössä Osallistujat.com -niminen ilmainen Internet-pohjainen palvelu joukkueiden sisäisenä tiedotuskanavana ja aikataulun hallinnan työkaluna. Joukkueiden pelaajat käyvät palvelussa kuittaamassa osallistumisena kaikkiin harjoituksiin ja peleihin sekä näkevät myös joukkuekavereidensa ilmoittautumiset. Lisäksi palvelun kommentointityökalua on osassa seuran joukkueissa käytetty kimpakyydeistä sopimiseen ja tiedottamiseen. Tämän pohjalta syntyi ajatus selvittää mahdollista yhteistyötä Osallistujat.com-palvelun ylläpidon kanssa kimpakyytisovelluksen kehittämisestä palveluun. Osallistujat.com:in ylläpito piti ajatusta hyvänä, sillä tämänkaltaisella lisätoiminnolla on nähtävissä kilpailuetua muihin vastaaviin palveluihin nähden. Lisäksi Ilvekseltä saatava ensikäden tieto harrastustoiminnasta ja sen tarpeista sekä palvelun koekäyttömahdollisuus houkuttelivat Osallistujat.com:in yhteistyöhön tutkimuksen kanssa. Tavoitteena oli kehittää karttapohjainen sovellus, joka toimisi jalkapallon joukkue toiminnan ohella myös muissa palvelua käyttävien ryhmien harrastusmuodoissa.

Syntynyt toiminto nimettiin kulkutapatoiminnoksi, sillä se pitää sisällään kimpakyytien sopimisen ohella mahdollisuuden sopia myös muiden kulkutapojen yhteismatkustamisesta harjoituksiin. Lisäksi se tarjoaa mahdollisuuden kampanjoita esimerkiksi teemaviikkoja kuten pyöräilyviikko joukkueen sisällä. Karttasovelluksen kautta kunkin joukkueen pelaajan ilmoittama harrastusmatkojen kulkutapa on nähtävissä joukkueen sisällä. Joukkueen Osallistujat.com-pääkäyttäjä aktivoi kulkutapasovelluksen joukkueen käyttöön, jonka jälkeen harjoitusmatkan kulkutavan ilmoitus tehdään harjoitusilmoittautumisen yhteydessä. Kuvassa 5.5 on nähtävissä kuvakaappaus Osallistujat.com-palvelun kulkutapatoiminnosta. Osallistujien karttatoiminnon avulla erityisesti uudet joukkueet voivat helpottaa kimpakyytien syntyä. Toiminnon käyttöönotto seurassa on jouhevaa, sillä ilmaissovellus on jo ennestään seuran käytössä. Tutkimuksen aikana laadittu toimenpidekortti (liite 5) mahdollistaa toiminnosta tiedottamisen seuran sisällä. Osallistujat.com on laatinut sähköisen ohjeen toiminnon käyttöönotosta palvelussa.



*Kuva 5.5 Osallistujat.com-palvelun kulkutapatoiminnon karttaliittymä*

Kulikutapatoiminto palvelee kimppekyytejä erityisesti ikäkausitoiminnan harjoitusmatkoja, mutta myös ikäkausi- ja kaupunginosatoiminnan peli- ja turnausmatkoilla. Kehitetty kulikutapatoiminto toimi kulikutavan muutosprosessin kannalta tarkasteltuna sekä päämäärän muodostamisen ja tiedonsaannin työkaluna eri liikkumisvaihtoehdoista että kulikutavan todellisen aikomuksen edistäjänä ja kimppekyytien kokeilemisen mahdollistajana.

### 5.3.3 Pyöräilyyn kannustaminen trenibussilla

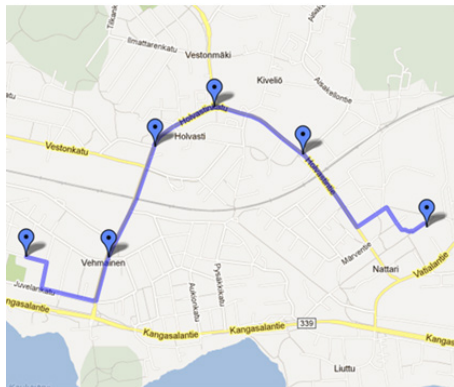
Kulikutapavalinnan muutosprosessin toinen vaihe, todellisen aikomuksen synty, vaatii tyypillisesti liikkujalta mahdollisuuden kokeilla uusia kulutapoja. Joukkueen kokeiluna edistettiin pyöräilyä, kokeilemalla yhden Ilveksen kaupunginosajoukkueen kanssa pyöräilevää trenibussia. Pyöräbussin kokeiluun päädyttiin Internet-kyselyn tuloksista havaitun kaupunginosatoiminnan korkean pyöräilyaktiivisuuden vuoksi. Samalla haluttiin kannustaa sitä viidesosaa kaupunginosapelaajista, jotka ilmoittivat kyselyssä kulkevansa harjoitusmatkat useimmin henkilöautolla, pyöräilyn kokeiluun. Trenibussikokeilussa oli mukana Tampereen Vehmaisten kaupunginosan 7–8-vuotiaiden poikien joukkue, jonka pelaajista valtaosa asuu kolmen kilometrin etäisyydellä harjoituskentästä. Harjoitusmatkojen pituudet ovat näin ollen optimaaliset pyöräbussilla kulkemiseen.

Pyöräilevän trenibussin toiminta vastaa täysin kävelevien ja pyöräilevien koulubussien periaatetta, ainoastaan bussimatkan määränpää on koulun sijaan jalkapallon harjoituskenttä. Trenibussin käynnistämiseksi järjestettiin joukkueen vanhemmille harjoitusten yhteydessä infotilaisuus, jossa esiteltiin pyöräbussin toimintaa ja suunniteltiin reitti sekä aikataulu joukkueen bussin liikennöinnille. Lisäksi tiedusteltiin vapaaehtoisia vanhempia pyöräilevän trenibussin kuljettajaksi. Varovaisen alun jälkeen pyöräbussissa oli parhaimmillaan mukana 6 poikaa (kuva 5.6), mikä on tässä ikäluokassa jo yhteen bussiin osallistuvien yläraja. Kauden edetessä kiinnostus kasvoi joukkueen sisällä, vaikka bussin perustamiskokouksessa vanhempien osanotto oli suhteellisen pieni. Tuolloin vain viiden pojan vanhemmat olivat paikalla.



*Kuva 5.6 Kaupunginosajoukkueen pyöräilevä trenibussi matkalla harjoitukseen*

Useimmiten treenibussin mukana kulki useamman lapsen vanhempi. Koulussa ensimmäisen luokan käyneet pojat eivät olleet vielä tottuneet kulkemaan koulumatkojaan pyörällä Tampereella yleisen koulun alaluokkien pyöräilyä vastustavan suosituksen vuoksi. Näin ollen pyöräbussi oli monelle lapsista liikenteessä kulkemiseen totuttelun ohella pyörän hallinnan opettelua. Tästä syystä monet vanhemmat kokivat tarpeelliseksi osallistua bussiin lapsensa kanssa ensimmäisillä kerroilla. Treenibussi liikennöi joukkueen harjoituspäivinä infotilaisuudessa sovitulla reitillä ja aikataululla (kuva 5.7) kaksi kertaa viikossa noin kuukauden ajan kesällä 2012. Joukkueenjohtaja vastasi pyöräilevästä treenibussista tiedottamisesta ja koordinoinnista joukkueen sisällä.



Aikataulu menomatkalle:

- \* lähtö-/päätepysäkki Hainarinkadun/Juolankadun risteyksessä 17:20
- \* pysäkki 1 Kaukajäventien/Seimenkadun risteyksessä 17:25
- \* Pysäkki 2 Holvastinkadun/Karjumäenkadun risteyksessä 17:30
- \* pysäkki 3 Holvastinkadun/Orimuskadun risteyksessä 17:35
- \* pysäkki 4 Holvastintien/Rataniityntien risteyksessä 17:40

Treenit päättyessä kello 19.10, paluumatkan aikataulu on:

- \* pysäkki 4 Holvastintien/Rataniityntien risteyksessä 19:20
- \* pysäkki 3 Holvastinkadun/Orimuskadun risteyksessä 19:25
- \* Pysäkki 2 Holvastinkadun/Karjumäenkadun risteyksessä 19:28
- \* pysäkki 1 Kaukajäventien/Seimenkadun risteyksessä 19:31
- \* lähtö-/päätepysäkki Hainarinkadun/Juolankadun risteyksessä 19:35

**Kuva 5.7** Pyöräilevän treenibussin reitti ja aikataulu

Pyöräbussi koettiin 8-vuotiaiden poikien kaupunginosajoukkueessa erittäin toimivana tapana kulkea harjoitusmatkoja. Se sai paljon positiivista palautetta pojilta ja vanhemmilta. Erityisesti kiiteltiin pyöräbussin sosiaalisia vaikutuksia. Lasten lisäksi joukkueen vanhemmat tutustuivat paremmin toisiinsa. Joukkueen vanhemmista löytyi kauden aikana useampi innokas vetäjä, jolloin vastuu ei ollut yhden henkilön harteilla. Joukkueen pelaajien ja vanhempien motivaatiota ja kiinnostusta treenibussia kohtaan ylläpidettiin kokeilukauden aikana samanaikaisesti toteutetun kulkutavan seurannan kautta (lomake). Lisäksi eri tiedotusvälineet kiinnostuivat treenibussin toiminnasta, mikä ruokki osaltaan myös innostusta joukkueen sisällä.

Bussi toimi kokeilukauden ajan itsenäisesti infotilaisuuden jälkeen joukkueen vanhempien ja joukkueenjohtajan koordinoimana. Infotilaisuuden järjestäminen nähtiin kuitenkin tarpeelliseksi bussin käynnistämisen kannalta. Asiaa voidaan luontevasti käsitellä esimerkiksi jalkapallokauden alussa vanhemmille järjestettävässä vanhempainillassa. Aiheesta tuotettu toimenpidekortti (liite 5) ohjaa pyöräilevän treenibussin käynnistämisessä, ja on apuna bussitoiminnasta tiedottamisessa seuran sisällä. Pyöräilevä treenibussi todettiin soveltuvan parhaiten alle 10-vuotiaiden kaupunginosatoimintaan, valtaosan pelaajista asuessa kolmen kilometrin etäisyydellä harjoituskentästä.



### 5.3.4 Joukkoliikennekokeilu

Jalkapallon harrastusmatkojen kulikutapamuutoksen todellisen aikomuksen synnyn edistämiseen tähtäävänä toisena toimenpiteenä toteutettiin joukkuetasolla vuoden ympäri harjoittelevien ikäkausipelaajien joukkoliikenteen kausikorttikokeilu. Kokeilun tavoitteena oli pelaajien tutustuttaminen linja-auton käyttöön harjoitusmatkoilla. Joukkoliikenteen kokeilumahdollisuus tarjottiin kahdelle ympäri vuoden harjoittelevalle tutkimuksen kummijoukkueelle yhteistyössä Tampereen joukkoliikenteen kanssa, ja pelaajat saivat kokeilujakson aikana ilmaisen yhden kuukauden kausilipun käyttöönsä. Kokeilun kautta mahdollistettiin lisäksi pelaajien joukkoliikenteen reitin opettelu yhdelle tai useammalle kentälle vakioimalla seuran vuorojenjaossa joukkueiden harjoituspaikat joukkoliikennekokeilun ajaksi.

Joukkoliikenteen kokeilujakso aloitettiin teemahaastattelutyypisellä ryhmähaastattelulla joka toteutettiin vanhempien pelaajien kesken harjoitusten yhteydessä ja nuorempien kohdalla joukkueen vanhempainillassa pelaajien vanhemmille. Haastattelussa kartoitettiin pelaajien joukkoliikenteen käyttöä yleisesti sekä harjoitusmatkoilla. Lisäksi esiteltiin Tampereen joukkoliikenteen tarjontaa ja yhteyksiä sekä nostettiin esiin reittioppaan hyödyntämismahdollisuus. Kokeilukauden päätteeksi kerättiin tietoa pelaajien joukkoliikenteellä matkustamisen kokemuksia ja palautetta ja kehitysideoita joukkoliikenteen järjestäjälle. Joukkueiden joukkoliikennekokeilu sai positiivista palautetta pelaajilta ja vanhemmilta. Kokeilun osanotto oli erittäin hyvä. Kokeilujaksolle osallistui kahden joukkueen 47 pelaajasta yhteensä 34 pelaajaa. 12 kokeiluun osallistumisesta kieltäytynyttä pelaajaa asui Tampereen ympäryskunnissa, missä Tampereen joukkoliikenteen kausikorttia ei voida käyttää matkustamiseen.

Kausikortit olivat molemmissa joukkueissa aktiivisessa käytössä. Monelle kokeilussa mukana olleelle linja-autolla matkustaminen koulu- ja harjoitusmatkoilla oli kuitenkin jo ennestään tuttua. Erityisesti vakioidussa harjoituspaikassa harjoitteleville joukkueille tämän kaltaisesta kokeilusta nähdään olevan paljon hyötyä, sillä se mahdollistaa reitin opettelun harjoituspaikalle joukkoliikennettä käyttäen. Tampereen joukkoliikenne sai hyvää palautetta ja kehittämisideoita nuorilta. Reittioppaat ja muut Tampereen joukkoliikenteen tarjoamat linja-automatkustamista tukevat nettipalvelut olivat heikosti nuorten tiedossa. Niistä tiedottamiselle nähtiin tarvetta jatkossa. Nuoret etsivät tietoa kännykän kautta, jonka vuoksi mobiilisovellusten kehittämiselle nähtiin olevan tarvetta.

Tampereen joukkoliikenne näki kausikorttikokeilun positiivisena asiana. Nuoret ovat vaikeasti tavoitettava kohderyhmä joukkoliikenteen markkinoinnissa ja heidän parissaan tämän tyyppisiä kokeiluja on tehty melko vähän. Tampereen joukkoliikenne näkee mahdollisena kokeilutoimenpiteen laajentamisen harrastuskentässä myös muihin harrastusmuotoihin ja lajeihin. Tampereen joukkoliikenne järjestää jo nykyisellään esi-koulu- ja ala-asteikäisille tutustumiskäyntejä joukkoliikenteen käyttöön. Tutkimuksen aikana tunnistettiin tarpeeksi järjestää koululaisten perehdyttämistä joukkoliikenteeseen noin 10-vuotiaiden ikäluokassa.

### 5.3.5 Harjoitusvuorojen organisointi

Harjoitusvuorojen ajankohdat ja paikat ovat merkittävässä roolissa harjoitusmatkojen kulkutapavalinnan kannalta. Vuorojen vakiinnuttamisella mahdollistetaan pelaajien pyöräily ja joukkoliikenteen reittien opettelu harjoituskentille ja omaehtoinen liikkuminen. Myös kimpakyytien mahdollisuudet paranevat harjoitusvuorojen vakioimisen myötä. Harjoitusvuorojen organisoinnin kautta voidaan vaikuttaa monipuolisesti myös kulkutavan muutosprosessiin. Se mahdollistaa sekä uusien kulkutapojen käytön kokeilun että tukee ja mahdollistaa niiden ylläpitoa harrastusmatkojen kulkutapoina.

Valmentajahaastatteluiden ja liikkumiskyselyn yhteydessä korostuivat vaihtuvien harjoitusvuorojen mukana tulevat ongelmat jalkapalloperheiden arjen aikataulusuunnittelussa. Lisäksi joukkueetasolta saatu viesti kertoi, ettei jatkuvasta harjoituspaikkojen vaihtumisesta syntyvä harjoitusolosuhteiden tasavertaisuus ole sen mukana tuomien haasteiden arvoista. Esimerkiksi tekonurmikenttien välillä ei nähty keskenään merkittäviä laadullisia eroja. Kentältä sadun viestin pohjalta kokeiltiin harjoitusvuorojen vakiinnuttamista yhden kuukauden ajan kahdella ikäkausitoiminnan joukkueella. Vakioidut harjoitusajankohdat ja -paikat yhdistettynä kokeilutoimenpiteisiin (joukkoliikennekokeilu ja kulkutapatoiminto) tuottivat positiivisia tuloksia kestävien kulkutapojen lisäämisessä. Saatu palaute joukkueilta harjoitusvuorojen vakioimisesta oli niin ikään positiivista. Vuorojen vakiinnuttamisen kautta pelaajilla oli mahdollisuus opetella käyttämään kestäviä kulkutapoja harjoitusmatkoillaan.

Ilveksen ja Osallistujat.com -palvelun yhteistyönä kehitettiin tutkimuksen aikana kulkutapatoiminnon ohella seuratoimintaa tukevia toimintoja palveluun. Muun muassa harjoitusvuorojen jakoa ja vuorojen organisointia seuran pääkäyttäjätasolla on viety eteenpäin, mahdollistaen aiempaa tehokkaamman vuorojen jaon Ilveksessä. Osallistujat.com -palvelun ylläpitäjä koki yhteistyön seuran kanssa positiiviseksi. Palvelun tarjoajalla on halukkuutta kehittää palveluaan edelleen urheiluseurojen kanssa yhteistyössä.

## 6 TULOSTEN TARKASTELU

### 6.1 Toimenpiteiden vaikutusten arviointi

Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat -hankkeessa hyödynnettiin Euroopan liikkumisen ohjauksen hankkeissa laajalti käytössä olevaa MaxSumo-menetelmää. Sen avulla määritettiin tutkimuksen tavoitteet ja arvioitiin toteutettavien toimenpidekokeilujen vaikutuksia ja tehokkuutta. Vaikka tutkimuksen kokeilutoiminnan aikana toteutetut toimenpiteet ja niiden vaikutukset oli pääosin arvioitavissa vain kvalitatiivisin menetelmin, oli MaxSumo-ajattelusta hyötyä tavoitteiden ja seurantamittareiden määrittämisessä sekä toimenpiteiden keskinäisen vaikuttavuuden vertailussa. Osalla toimenpiteistä vaikutukset tuli arvioida toimenpiteen vastaanoton ja sen toteutuksesta saadun palautteen kautta, sillä kvantitatiivista seurantatietoa eri kulkutapojen käytöstä ennen ja jälkeen toimenpiteen ei ollut tutkimuksen resurssien ja valittujen tutkimuskeinojen puitteissa saatavissa. Myös kokeilutoiminnan myötä aikaansaatu kulkutapavalinnan muutosten arviointi oli haasteellista, sillä seurantatietoa ei ollut saatavilla.

Erityisesti tutkimuksen alkuvaiheessa MaxSumo-menettelystä oli apua tutkimustavoitteiden ja kokeilutoiminnan toimenpiteiden kohderyhmien määrittämisessä. Jalkapallojuniorien harjoitusmatkustamiselle asetettujen tavoitteiden myötä oli selvää, että tutkimuksen suora kohderyhmä olisi kummiseura Ilveksen alle 18-vuotiaat jalkapalloilijat Tampereen kaupunkiseudulla. Tämän jälkeen kartoitettiin kohderyhmään vaikuttavat portinvartijat, jotka voivat olla esteenä toimenpiteiden onnistumiselle jalkapalloilijoiden suorassa kohderyhmässä. Pelaajiin suorassa vaikutuksessa oleviksi portinvartijoiksi tunnistettiin jalkapalloilijoiden vanhemmat sekä joukkueiden valmentajat ja joukkueenjohtajat. Heidän lisäksi oli löydettävissä jalkapallon harjoitusmahdollisuuksien kautta harrastustoimintaan ja -matkustamiseen välillisesti vaikuttavia tahoja. Näitä olivat urheiluseura (Ilves), Tampereen kaupungin eri hallinnonalat sekä urheilun kattojärjestöt Palloliitto ja VALO ry. Heidän vaikutuskanavansa jalkapalloilijoiden liikkumismahdollisuuksiin ovat pääasiassa kestävien kulkutapojen käytön edellytysten kehittämisessä kenttävuoroja jaettaessa, joukkueiden harjoitusaikatauluja suunniteltaessa ja kestävästä kulkutavoista tiedottamisessa jalkapalloilijoihin kohdistuvassa viestinnässä. Muita juniori-ikäisten jalkapalloilijoiden harrastusmatkojen kulkutapavalintaan mahdollisesti vaikuttavia henkilöitä arveltiin olevan muut perheenjäsenet, kuten sisarukset, sekä harrastustoiminnan ulkopuoliset kaverit. Näiden portinvartijoiden vaikutus harrastusmatkojen kulkutapavalinnan kannalta nähtiin kuitenkin pieneksi muihin nimettyihin ryhmiin nähden, eikä heille siksi suunniteltu erillisiä toteutettavia toimenpiteitä.

Laaditun kohderyhmäjaottelun ja tutkimuksen alkuvaiheessa toteutetun Internet-kyselynä toteutetun liikkumiskyselyn tulosten perusteella laadittiin suunnitelma tutki-

muksen aikana toteutettavista kokeilutoiminnan toimenpiteistä ja käytettävistä seurantamenetelmistä sekä suoralle kohderyhmälle että portinvartijoille. Tutkimuksen tavoitteet sekä kohderyhmille suunnatut toimenpiteet on esitetty tarkemmin MaxSumo-menetelmään pohjautuvissa taulukoissa liitteessä 6.

Kokeilutoiminnan aikana tunnistettiin sekä itsenäisesti toteutettavia toimenpiteitä, että muiden toimenpiteiden vaikuttavuutta ja onnistumista tukevia toimenpiteitä. Tukitoimenpiteiden kohdalla niiden vaikuttavuutta on jokseenkin vaikea arvioida, sillä vaikutukset tulee tunnistaa ja erottaa samanaikaisesti toteutetun itsenäisen toimenpiteiden vaikutuksista. Tukitoimenpiteiksi lukeutuvia joukkuetason toimenpiteitä olivat kulkutavan seuranta sekä harjoitusvuorojen organisointi. Kulkutavan seuranta toteutettiin pyöräilevän trenibussin kokeilujakson aikana pyöräilyn kannustamisen lisätoimena. Harjoitusvuorojen organisoinnilla oli puolestaan vaikutusta erityisesti joukkoliikennekokeilun aikana harjoitusmatkojen joukkoliikenteen käytön opetteluun mahdollistajana. Myös suuri osa seuratason toimenpiteistä voidaan nähdä tukitoimenpiteinä, sillä niiden ensisijaisena tarkoituksena voidaan pitää kulkutapavalinnan mahdollisuuden esiinnostaminen ja siitä tiedottaminen.

Tutkimuksessa toteutettuja ja kehitettyjä liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu taulukossa 6.1. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty tutkimuksen aikana kerättyä tietoa ja kokemuksia toimenpiteiden tavoitavuudesta ja kohderyhmän osallistumisaktiivisuudesta. Taulukossa vaikutuksia on arvioitu toimenpiteiden tavoitavuuden ja vaikuttavuuden kannalta. Vaikuttavuus on jaettu kokeilukauden toteutuksen aikaisten sekä kokeilutoimien jälkeisten vaikutusten mukaan. Vaikutusten arvioinnissa on käytetty asteikkoa: - ei vaikutusta, + jonkin verran vaikutuksia, ++ melko paljon vaikutuksia ja +++ merkittäviä vaikutuksia

**Taulukko 6.1** Toteutettujen liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden arvioidut vaikutukset

|                                       | Vaikuttavuus         |                       | Kohderyhmän tavoittamisen onnistuminen |
|---------------------------------------|----------------------|-----------------------|--|
|                                       | kokeilukauden aikana | kokeilukauden jälkeen |  |
| <b>Seuratason toimenpiteet</b>        |                      |                       |  |
| <i>Liikkumiskysely</i>                | +                    | -                     | ++                                     |
| <i>Pyöräilyviikko</i>                 | +                    | +                     | +                                      |
| <i>Liikkujan viikko</i>               | +                    | +                     | +                                      |
| <i>Harrastusmatkojen pelisäännöt</i>  | -                    | ++                    | -                                      |
| <i>Turnausten liikkumisen ohjaus</i>  | +++                  | ++                    | +++                                    |
| <b>Joukkuetason toimenpiteet</b>      |                      |                       |  |
| <i>Kulkutavan seuranta</i>            | ++                   | -                     | +++                                    |
| <i>Kulkutapa-/kimppakyytisovellus</i> | +                    | +                     | ++                                     |
| <i>Pyöräilevä trenibussi</i>          | +++                  | ++                    | +++                                    |
| <i>Joukkoliikenteen lippukokeilu</i>  | ++                   | ++                    | +++                                    |
| <i>Harjoitusvuorojen organisointi</i> | +                    | +++                   | ++                                     |

\* Oletuksena, että kokeilukauden aikana toteutettu toiminta jatkuu tai käynnistyy ehdotetusti

- ei vaikutusta, + jonkin verran vaikutuksia, ++ melko paljon vaikutuksia, +++ merkittäviä vaikutuksia

Tarkastelun taustaoletuksena on, että kokeilukauden aikana pilotoidut toimenpiteet toteutuvat Ilveksessä suunnitellusti myös seurayhteistyöjakson jälkeen. Harrastusmatkojen pelisääntöjen kohdalla kokeilukauden aikaisia vaikutuksia ei voitu arvioida, sillä pelisäännöt otettiin käyttöön vasta kokeilukautta seuraavalla harjoituskaudella. Vastavasti tutkimuksen alussa toteutettu harrastusmatkustamisen lähtötilannetta kartoittava liikkumiskysely oli kertaluonteinen toimenpide, ja sille kokeilukauden jälkeisten vaikutusten arviointi ei ole tarkoituksenmukaista. Taulukkoa tulkittaessa on myös huomattava, että osa toimenpiteistä kohdennettiin toteutusvaiheessa usealle ryhmälle, ja toimenpiteiden onnistuminen ja vaikuttavuus on voinut vaihdella merkittävästi eri kohderyhmissä. Esimerkiksi turnaustapahtumien pyöräparkkiratkaisut olivat suosituimpia kaupunginosatoiminnan turnauksessa kuin ikäkausitoiminnan turnauksissa erilaisten taustalla vaikuttaneiden syiden myötä. Taulukon vaikuttavuusarviot perustuvat kokeilutoimenpiteiden keskimääräiseen vaikuttavuuteen kohderyhmissä.

Merkittävimmät vaikutukset saatiin kokeilutoiminnan myötä aikaan joukkuetason kokeilutoimenpiteillä. Erityisesti pyöräilevä treenibussi ja joukkoliikenteen lippukokeilu nousivat tehokkaimmiksi itsenäisesti toteutettujen toimenpiteiden joukosta. Niillä arvioitiin olevan myös merkittävä vaikutus kokeilukauden jälkeen harrastustoiminnan kulutapavalintaan. Joukkuetason toimenpiteiden kohderyhmien tavoitavuus oli parempi seuratasolla toteutettuihin toimiin nähden. Seuratasolla selvästi suurimpaan vaikuttavuuteen ja tavoitettavuuteen ylsivät turnaustapahtumien liikkumisen ohjauksen toimenpiteet. Myös harjoitusmatkojen pelisäännöillä arvioitiin olevan melko paljon vaikutuksia pelisääntöjen käyttöönoton jälkeen. Kokeilutoimintaan liittyvän tietoisuuden tavoitteena oli tavoittaa mahdollisimman moni Ilveksen junioripelaaja ja kaikki kummijoukkueiden pelaajat. Seuratoimenpiteet tavoittivat arvoilta noin 1 300 Ilveksen pelaajaa suoraan tai heidän vanhempiensa kautta. Heidän lisäksi erilaisia toimenpiteisiin liittyviä tiedotteita jaettiin sähköpostijakeluna yhtä monelle. Niiden tavoitavuutta on hyvin vaikea arvioida. Seuratasolla toteutettujen toimien lisäksi kummijoukkueiden sisällä tavoitettiin toimenpiteiden toteutuksen ja niihin liittyvän tiedottamisen kautta noin 90 % kohderyhmän pelaajista (noin 120 pelaajaa).

Tutkimuksen aikana suoran kohderyhmän parissa toteutettujen toimenpiteiden tavoite oli kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimppekyytien käytön lisääntyminen jalkapallon harrastusmatkoilla henkilöautoilla tehtävän yksittäiskyödytsemisen kustannuksella. Jalkapallon harrastustoiminnan toimintoympäristö oli haastava toimintakenttä liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutukselle. Pienellä henkilöstömäärällä ja vapaaehtoistyöllä pyöritettävässä seuran harrastustoiminnassa ei ole juuri tilaa ydintoiminnan ulkopuolisten toimien toteutukselle. Siksi kunkin toimenpiteen käynnistäminen osoittautui haastavaksi ja vaati seuran sisällä vastuuhenkilöiden aktiivista motivointia aihetta kohtaan. Toimintaympäristössä toteutukseen valitut toimenpiteet kuitenkin osoittautuivat pääsääntöisesti toimiviksi ja niiden vaikutukset melko suuriksi. Toimenpiteillä tavoitettiin hyvin kulloinkin kohteena ollut kohderyhmä. Erityisesti lähimpänä pelaajia eli joukkuetasolla toteutettujen toimien vaikutukset nousivat esiin vaikutustarkastelussa.

Tulosten pohjalta voidaan todeta käynnistämisyvaiheessa työläimpien toimenpiteiden olleen lopulta kaikkein tehokkaimpia kulkutapavalinnan muutoksen kannalta.

## 6.2 Tutkimuksen tulosten monistettavuus

Jalkapallo on suomalaislasten ja -nuorten keskuudessa suosituin urheilun harrastusmuoto. Vuonna 2010 jalkapallon junioriharrastajia oli noin 220 000, joista seuraharrastajia oli noin 104 000. Lasten ja nuorten parissa seuraharrastetuimman lajin jalkapallon jälkeen suosituimpia seuraurheilulajeja ovat voimistelu (59 000 seuraharrastajaa), jääkiekko (51 000) ja salibandy (38 000). Urheilulajeja, joiden junioriharrastajamäärä on yli 2 000, oli vuonna 2010 yhteensä 28 kappaletta. Niiden harrastajamäärät ovat yhteensä noin 450 000 lasta ja nuorta. (Nuori Suomi 2010a, s. 8, 16)

Tämän tutkimuksen aikana kyettiin vaikuttamaan kokeilutoimenpiteiden kautta harrastusmatkustamisen kulkutapavalintaan ja nostamaan kestävän liikkumisen teemaa esiin kummiseuran Ilveksen pelaajien parissa. Toteutetuilla toimenpiteillä tavoitettiin noin kolmasosa Ilveksen junioripelaajista ja arviolta 90 % tutkimuksen kummijoukkueiden pelaajista. Tutkimuksen aikana tuotettiin toimenpidekorttien muodossa materiaalia ja ohjeita Ilveksen parissa toteutetuista toimenpiteistä ja niiden käynnistämisestä. Toimenpidekorttien ja niitä tukevan asiantuntijatyön avulla sekä jalkapallon lajiliiton verkostojen kautta olisi mahdollista levittää tietoa liikkumisen ohjauksen toimista laajemmin jalkapallon toimintakentässä.

Vastaavien toimenpiteiden vaikuttavuus esimerkiksi Palloliiton Tampereen piirin junioripelaajien kohdalla olisi jo huomattava. Kolmasosa Tampereen piirin juniorijalkapalloilijoista tarkoittaisi noin 4 500 kestävän liikkumisen teemalla tavoitettua lasta ja nuorta. Edelleen toimenpiteiden tavoittaessa lajiliiton juniorijäsenet valtakunnan tasolla olisi mahdollista tavoittaa vajaa 35 000 pelaajaa. Mikäli kuvatus kaltaista jatkuvaa liikkumisen ohjauksen toimintaa kyettäisiin laajentamaan seuraharrastetuimpien urheilulajien pariin, voitaisiin niillä tavoittaa jopa 150 000 lasta ja nuorta vuosittain.

Toimenpiteiden tehokkuuteen vaikuttavat luonnollisesti niiden toteutuksen onnistuminen kohderyhmässä sekä harrastustoiminnan ympäristön ominaispiirteet. Tehokkaimmin kulkutapavalintaan voidaan tutkimuksen tulosten mukaisesti vaikuttaa silloin, kun harrastuspaikka on vakioitu. Tämä mahdollistaa reitin opetteluun harjoitusmatkoilla ja lasten ja nuorten omaehtoisen liikkumisen. Vakioituja harjoituspaikkoja käytetään tyypillisesti esimerkiksi voimistelun ja salibandyharjoitustoiminnassa. Kestävälle liikkumiselle suotuisasta harjoitusympäristöstä huolimatta, kaikki toimenpiteiden kautta tavoitetut henkilöt eivät tule muuttamaan liikkumistottumuksiaan. Se on luonnollinen tulos, joka ei tarkemmin ajateltuna edes ole liikkumisen ohjaustoiminnan ensisijainen tavoite. Tärkeimpänä tavoitteena harrastustoiminnan liikkumisen ohjauksessa voidaan pitää jatkuvaa vaikuttamista yksilön asenteisiin. Asennemuutosten ja liikkumistottumusten kyseenalaistamisen myötä syntyvä halu osallistua kulkutapakokeiluihin aikaansaa aiempaa vastaanottavaisemman kohderyhmän jatkuvalla vaikuttamisella ja edelleen vähitellen tapahtuvalle pysyväälle liikkumistottumusten muutokselle.

### 6.3 Tulosten luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttivat käytettävissä ollut ja tutkimuksen aikana kerätty aineisto sekä tutkijan oma työ. Tutkimuksessa ei keskitytty tilastollisiin analyyseihin tai hypoteesien testaamiseen, vaan sen sijaan tutkimus oli valtaosin kvalitatiivista (laadullista) tutkimusta perustuen toteutettuihin haastatteluihin, kerättyyn palautteeseen ja kokeilutoimenpiteistä saatuihin kokemuksiin. Myös harjoitusmatkustamisen nykytilaa kartoittavan liikkumiskyselyn tulosten analysoinnissa hyödynnettiin laajalti kvalitatiivisia menetelmiä. Tutkimustyön tulosten luotettavuuteen vaikuttivat osaltaan tietojen keräämisessä käytetyt menetelmät.

Tutkimuksessa käytetyn tiedonkeruumenetelmän liikkumiskyselyn aineiston osalta luotettavuuteen vaikuttivat aineistossa mahdollisesti olevat virheet saatujen vastausten luotettavuudessa. Menetelmän merkittävimmäksi eduksi tässä tutkimuksessa voidaan lukea sen mahdollistama laaja kysymysmäärä. Kyselyn avulla saatiin kattavasti tietoa jalkapallon harrastustoiminnan kulkutapavalinnasta. Kyselymenetelmällä on kuitenkin nähtävissä myös haittapuolia. Niitä ovat esimerkiksi epävarmuus vastaajajoukon antamien vastausten todenmukaisuudesta ja vastaajien motivoituneisuus aiheita kohtaan. Myös vastauksissa kuvattujen liikkumistottumusten vääristäminen kohti kestävämpiä kulkutapavalintoja on ollut mahdollista. Vaikka kysymyslomake pyrittiin laatimaan mahdollisimman objektiivisesta näkökulmasta, ovat sen kestäviin kulkutapoihin liittyvät kysymykset voineet herättää vastaajissa tarpeen poiketa totuudenmukaisista vastauksista. Kysymyslomakkeen laatiminen olikin erityisen tärkeä vaihe, sillä onnistuneella lomakkeella voidaan varmistaa kohdejoukon luotettavat vastaukset. Tässä tutkimuksessa käytetyn kyselylomakkeen heikkoutena oli selvästi sen pituus. Laajalti jalkapallon harrastusmatkustamista kartoittava ja pitkä kysely on todennäköisesti osaltaan vaikuttanut toteutuneeseen vastausmäärään. Erityisesti nuorilla vastaajilla mielenkiinto harrastusmatkustamisen teemaan ei ehkä ole jaksanut kantaa kyselyn loppuun asti harkittujen vastausten antamiseen. Toisaalta kattava kysely nähtiin välttämättömänä toimintakentän ominaispiirteiden kartoittamiseen, sillä aiempia tutkimusaineistoja aihepiiristä ei ollut saatavilla.

Kerätty kyselyaineisto kuitenkin arvioitiin laadukkaaksi ja luotettavaksi, eikä sen luotettavuuden parantamiseksi nähty tarvetta havaintojen karsimiselle. Merkittävämpi haaste liikkumiskyselyn tulosten luotettavuuden kannalta oli siihen saatujen vastaushavaintojen suppea määrä erityisesti kaupunginosatoiminnan osalta. Kyselyyn saadut vastaukset edustivat 11 %:a Ilveksen ikäkausitoiminnan ja vain 1 %:a kaupunginosatoiminnan pelaajista. Saatujen vastusten myötä tehdyt päätelmät eri harrastusmuotojen pelaajien liikkumistarpeista olivat kuitenkin suurelta osin harrastustoiminnan asiantuntijoiden näkemysten mukaan odotettuja. Kyselytulosten keräämisen tavoitteena oli harrastustoiminnan tyypittelyn lisäksi tarpeellisten toimenpidekokeilujen määrittäminen ja valinta kokeilukaudelle. Erityisesti avointen kyselyvastausten tulkintaa tehtäessä oli nähtävissä, että tietyt vastaukset toistuivat jo näinkin pienessä vastausmäärässä. Tiettyjen kysymysten osalta kyselyaineiston voidaan näin ollen arvioida kylläntyneen (saturaatio) ja ai-

neiston koon olleen riittävä. Kyselytulosten pohjalta toteutetut kokeilutoimet saivat hyvää palautetta ja vaikuttivat siksi onnistuneen hyvin. Näin ollen kyselyvastusten pienellä määrällä ei ole nähtävissä kriittisiä vaikutuksia tulosten luotettavuuden kannalta. Liikkumiskyselyn tulosten analysoinnissa määritettiin suurempi arvo vastusten laadulle niiden määrän sijaan.

Tutkimuskohteen toimintaympäristön lähtökohtien kartoittaminen tehtiin liikkumiskyselyn ohella seura- ja lajiliittotasolla toteutettujen asiantuntijahaastatteluiden kautta. Seura- ja lajiliittotoimijoiden asiantuntemus jalkapallon harrastustoiminnan toimintatavoista ja ominaispiirteistä sekä pitkä kokemus jalkapallon toimijakentällä loivat vakaan pohjan tutkimuksen lähtökohtien hahmottamiselle. Luonnollisesti asiantuntijoiden henkilökohtaisilla näkemyksillä ja mieltymyksillä seuratoiminnan osa-alueista on voinut olla vaikutusta tutkijan saamaan yleiskuvaan toimintakentästä. Tämänkaltaiset lähtökoh-  
tia vääristäneet vaikutukset ovat kuitenkin olleet todennäköisesti vähäisiä.

Tutkimushankkeen alkuvaiheessa toteutetun liikkumiskyselyn myötä saavutettiin poikkileikkausaineiston kaltainen tutkimusaineisto. Lähtötilannetta kuvaavana aineistona sen pohjalta ei kuitenkaan voida arvioida kokeilutoiminnan aikana toteutuneita ja sen jälkeisiä vaikutuksia. Kokeilutoiminnan aikana kulkutapavalinnan muutoskehitystä arvioitiin kulkutavan seurannan avulla. Sen käynnistäminen ja toteuttaminen osoittautuvat kuitenkin työläiksi harrastustoiminnan parissa, eikä seurantatuloksia saatu kaikille toteutetuille toimenpiteille. Erilaisten seurantamenetelmien kehittämällä tai esimerkiksi seurannan yhteydessä toteutettujen haasteiden tai kilpailujen myötä olisi voinut olla mahdollista kerätä kulkutapavalinnan seurantatietoa toteutunutta tehokkaammin. Tarkemmat seurantatulokset olisi voitu saavuttaa myös, mikäli tutkimuksen loppuvaiheessa olisi toteutettu toinen liikkumiskysely. Toisella liikkumiskyselyllä olisi saatu tarkempi käsitys toteutettujen liikkumisen ohjaustoimenpiteiden vaikutuksesta kulkutapavalintoihin ja tutkimuksen saavuttamasta näkyvyydestä kohderyhmässä. Kyselyn avulla esimerkiksi kokeilutoimenpiteisiin osallistuneiden tai niistä tietoisten pelaajien määrä olisi ollut mahdollista todentaa. Kuvatun kaltaista toista liikkumiskyselyä ei kuitenkaan ollut mahdollista toteuttaa tutkimuksen resurssien puitteissa.

Toimenpiteiden vaikuttavuutta kokeilutoiminnan jälkeen on hyvin vaikea arvioida. Merkittävin epävarmuusmuuttuja vaikuttavuuden kohdalla on seuran ja lajiliiton toiminta kokeilukauden jälkeen, eli toteutetaanko suunniteltuja toimia tutkimuksen jatkotoimenpiteissä ehdotetulla tavalla. Mikäli tutkimuksen aikana luotuja liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteutusmahdollisuuksia ei hyödynnetä jatkossa, osoittautuvat edellä kappaleessa 6.1 kuvatut toimenpiteiden vaikuttavuusarviot varmasti virheellisiksi. Harrastustoiminnan parissa erityisesti harrastustoimijoiden rooli kestävien kulkutapojen käytön mahdollistajana korostuu.

Aineiston analyysin tarkoituksena oli tiivistää tutkimuksen aikana kerätty aineisto kadottamatta kuitenkaan sen sisältämää informaatiota. Tässä työssä aineistoa tiivistävän tutkijan rooli korostuu. Lähtötilanteessa tämän tutkimuksen tekijällä ei ollut juurikaan tuntemusta tai ennakkokäsityksiä urheilun joukkuelajien harrastustoiminnan toimintaympäristöstä. Se mahdollisti avoimen lähestymisen jalkapallon aihepiiriä kohtaan, ja



toisaalta aikaansai kiinnostuksen ymmärtää ja selittää harrastustoiminnan ominaispiirteitä ja käsitteitä perusteellisesti. Tutkijan ennako-oletuksilla ei näin ollen ollut juurikaan vaikutusta tulosten varmuuteen. Esimerkiksi haastateltavien henkilöiden ja seuraajatoimijoiden asenteet ja henkilökohtaiset mielipiteet ovat sen sijaan voineet vaikuttaa tulosten kuvaukseen tutkijan kautta ja hänen huomaamattaan.

Tämän, osin empiirisen tutkimuksen, analysointimenetelminä käytettiin tutkimuksen aineistopohjaista analyysiä. Aineistopohjainen analyysi on menetelmä, jossa ei muodosteta hypoteeseja tuloksista, vaan pyritään löytämään aineistosta uutta tietoa. Menetelmä soveltui tähän tutkimukseen erittäin hyvin, sillä kerätty aineisto oli pirstaleista ja vaati ennen kaikkea kokonaiskuvan muodostamista. Tutkimuksen lähtökohtana olleeseen tutkimuskysymykseen, ”Mitkä tekijät vaikuttavat lasten ja nuorten harrastusmatkojen kulkutapavalintaan, ja millä keinoilla matkojen kulkutapaan voidaan vaikuttaa?”, saatiin tutkimuksen aikana kattava vastaus erityisesti jalkapallon toimintaympäristön osalta.

# 7 PÄÄTELMÄT JA EHDOTUKSET JATKOTOIMENPITEIKSI

## 7.1 Päätelmät

Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu lasten ja nuorten harrastusmatkustamisen ominaispiirteitä jalkapalloa harrastavien Tampereen seudulla asuvien lasten ja nuorten harrastusmatkojen kautta. Tutkimuksen aikana jalkapalloilijoiden kulkutapavalintoihin pyrittiin vaikuttamaan erityyppisin kokeilutoimenpitein sekä seura- että joukkueetasolla sekä muodostamaan käsitys lasten ja nuorten urheilun harrastusmatkojen kulkutapavalintaan vaikuttavista tekijöistä. Kaikista kokeilutoimenpiteistä saadut kokemukset käyttäjiltä ja kummiseura Ilvekseltä olivat positiivisia. Urheiluseuran näkökulmasta kestävän liikku- misen edistäminen istuu hyvin urheiluseuran toimintamalliin, jonka tavoitteena on mo- nipuolisesti kehittää lapsen tai nuoren liikkumista.

Tutkimuksen aikana todettiin, että harrastusmatkojen luonne vaihtelee voimakkaasti jo yhden lajin piirissä harrastavien keskuudessa. Jalkapallon kohderyhminä tunnistettiin kaupunginosatoiminnan joukkueet ja ikäkausijoukkueet. Harrastusmatkaliikkumisen kannalta merkittävin ero näiden kohderyhmien välillä on harjoituskertojen määrä ja har- joituspaikkojen sijainti. Jalkapallon harrastusmuodoille tyypillisiä ominaispiirteitä ovat:

- *Kaupunginosatoiminta*
  - harjoituspaikkana kaupunginosan lähikenttä
  - sama harjoituspaikka koko kauden ajan
  - sama harjoitusaika koko kauden ajan
  - pelaajat asuvat tyypillisesti viiden kilometrin etäisyydellä harjoituspaikasta
  - harjoituskertoja 1–2 kertaa viikossa
- *Ikäkausitoiminta*
  - useita harjoituspaikkoja eri puolilla kaupunkia
  - harjoituspaikat vaihtelevat kahden tai kolmen viikon välein
  - harjoitusajat vaihtelevat, osin harjoituspäivätkin
  - joukkueen pelaajat asuvat eri puolilla kaupunkia tai kaupunkiseutua
  - harjoituskertoja 4–5 kertaa viikossa (kesäkaudella)

Kaupunginosatoiminnassa harjoittelevilla on hyvät mahdollisuudet kävelyyn ja pyö- räilyyn tai joukkoliikenteen käyttöön harrastusmatkoilla. Sama harjoituspaikka ja -aika koko kesäkauden ajan tarkoittavat yhtä viikoittain samaan aikaan toistuvaa edestakaista harrastusmatkaa. Tästä huolimatta joka viides pelaaja saapuu henkilöauton kyydissä harjoituksiin. Nuorimmilla pelaajilla (4–6-vuotiaat) ei ole vielä edellytyksiä omaehtoi- seen liikkumiseen. Heidän kohdallaan kyse on vanhempien tekemistä kulkutapavalin-

noista harrastusmatkoilla. Nuorimpien pelaajien kanssa kokeiltu pyöräbussitoiminta (liite 5) herätti lapsissa innostusta. Toiminnan käynnistämisen haasteena oli innostaa lasten vanhemmat mukaan toimintaan. Onnistumisen avain oli paikan päällä (harjoituskentän lähellä, harjoitusten aikana) tapahtunut pyöräbussin perustaminen. Reitin suunnittelu havainnollisesti vanhemmille konkreettisesti, kuinka paljon aikaa pyöräillen matkaan kuluu ja kuinka pitkä matka todellisuudessa harjoituspaikalle on. Autolla liikkuvaan tottuneet vanhemmat ovat omaksuneet rutiinin, jonka mukaisesti arkipäivän matkat liikutaan autolla. Pyöräbussin kaltainen toimintamalli on hyvä esimerkki asenteiden muokkaamisesta tulevaisuuden nuorten kulkutapavalinnoille. Kaupunginosatoiminnassa tunnistetut edellytykset kestävien kulkutapojen edistämiseen ovat sovellettavissa myös muihin lajeihin, joissa harrastusmatkaliikkuminen on samantyyppistä (vakioitu harrastuspaikka ja -aika).

Ikäkausitoiminnassa harjoittelevien harrastusmatkojen haasteena on matkojen säännönmukaisuuden puuttuminen ja pelaajien asuinpaikkojen sijainti maantieteellisesti laajalla alueella. Liikkumiskyselyn tulosten mukaan kesäkaudella joka toinen saapuu harjoituksiin useimmiten ja joka viides aina henkilöauton kyydillä. Ikäkausijoukkueissa harrastavia on määrällisesti merkittävästi vähemmän kuin kaupunginosatoiminnassa. Kilpailullisesti harjoittelevien ikäkausijoukkueiden viikoittaiset harjoituskerrat ovat kuitenkin moninkertaisia kaupunginosatoimintaan nähden. Ikäkausitoiminta on myös ympärivuoden tapahtuvaa harjoittelua. Liikkumisessa tämä näkyy siten, että pienemmän ikäkausijoukon vuotuinen matkamäärä on moninkertainen kaupunginosatoiminnassa harrastaviin nähden. Lisäksi ikäkausipelaajien harrastusmatkat ovat tyypillisesti kaupunginosatoiminnan matkoja pidempiä. Ikäkausipelaajien kulkutapavalinnoilla on näin ollen suuremmat vaikutukset liikenteellisesti.

Ikäkausitoiminnan harrastuspaikat sijaitsevat usein yli viiden kilometrin etäisyydellä pelaajan asuinpaikasta, jolloin henkilöautolla kyyditseminen voi olla ainoakin tapa varmistaa harjoituksiin pääsy. Kimppakyyditys on merkittävässä roolissa jo nykyisin ikäkausipelaajien harrastusmatkoilla, mutta sille nähdään olevan edelleen kasvun mahdollisuuksia. Tutkimuksen aikana Osallistujat.com -palveluun kehitettiin sähköinen kimppakyytitoiminto, jonka avulla on mahdollista sopia kimppakyydeistä reitteineen ja kellaikoineen harjoitusilmoittautumisen yhteydessä. Etenkin ikäkausijoukkueen alkutai-paleella, kun pelaajat ja vanhemmat eivät tunne toisiaan, sähköinen kimppakyytipalvelu helpottaa yhteiskuljetuksista sopimista. Kimppakyydeillä on merkittävä vaikutus myös vanhempien ajankäyttöön, kun yhdelle vanhemmalle kohdistuvien kyyditsemismatkojen määrä vähenee.

Ikäkausitoiminnan joukkueiden harjoituspaikkojen jatkuva vaihtuminen voi johtaa rutiininomaiseen ajatteluun, jolloin muita vaihtoehtoja henkilöautolla kyyditsemiselle ei enää huomata ajatella. Harjoituspaikka voi välillä kuitenkin olla hyvin pyörällä tai joukkoliikenteellä saavutettavissa. Rutiinien murtamisessa voidaan käyttää esimerkiksi kenttäkohtaisia saavutettavuuskarttoja. Myös kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen reittiopaiden tuominen näkyvästi esille seuran sivuille ja tapahtumatiedotteisiin on eräs keino kannustaa pelaajia eri kulkutapojen käyttöön harrastustoiminnan matkoilla.

Yläkouluikäisten koulupäivien myöhäisen päättymisen ja siihen nähden harjoitusten aikaisen alkamisajan myötä perheiden arjen aikataulutus voi olla haasteellista. Harjoituspaikan sijaitessa viiden kilometrin päässä tai kauempana, ei matkoilla useinkaan ole vaihtoehtoja henkilöautolla kuljettamiselle. Harjoituspaikoista on ylikysyntää Tampereen kaupunkiseudulla, minkä johdosta seurat pyrkivät hyödyntämään kenttäaikoja mahdollisimman tehokkaasti. Ennen varsinaiselle harjoituskentälle pääsyä lämmitellään usein puolisen tuntia hölkkäen ja venyttelemällä kentän ulkopuolella kenttäajan maksimaaliseksi hyödyntämiseksi. Pyöräilyyn kannustaminen harjoitusmatkoilla olisi mahdollista, jos esimerkiksi lämmittelyn voisi hölkkäämiseen sijaan tehdä pyöräilemällä kentälle. Samalla osa autokyydeistä olisi mahdollista korvata pyöräillen.

Tutkimuksen aikana toteutetut pyöräilyviikon ja Liikkujan viikon kampanjat ovat hyviä esimerkkejä valtakunnallisesti toteutettavista kampanjoista, jotka tarjoavat valmiita materiaalia, ideoita ja määritellyn aikataulun paikallisille toimijoille. Valmiin toimintamallin avulla urheiluseura voi kaksi kertaa vuodessa nostaa kestävän liikkumisen esille koko seuran tasolla. Kampanjoihin voi luonnikkaasti yhdistää joukkueiden välisiä kilpailuja tai toteuttaa kulkutapaseurantaa joukkueitasolla. Tutkimushankkeen onnistumisiin kuuluu kulkumuodon valintaan vaikuttaminen turnausjärjestelyjen yhteydessä. Seuratasolla satoja pelaajia käsittäviä jalkapalloturnauksia järjestetään useita kertoja vuosittain. Turnausjärjestelyihin sisällytettiin informaatiota joukkoliikenteellä saapumisen mahdollisuuksista sekä kevyen liikenteen reiteistä. Turnauspaikalla Kaupin urheilupuistossa henkilöautoliikennettä rajoitettiin ja toteutettiin väliaikaiset pyöräpysäköintipaikat pelikenttien välittömään läheisyyteen. Turnaukseen osallistuvilta, turnauksen järjestäjiltä ja kentän huoltohenkilöstöltä saatu palaute turnausjärjestelyistä oli positiivista.

Toinen merkittävä seuratasolla vaikuttava toimenpide on jalkapallon harrastusmatkoille kehitetty harrastusmatkojen pelisääntöohjeistus. Ruotsalaisen Jonköpingissä toteutetun harrastusmatkaohjeen pohjalta tuotettu ohjeistus on tarkoitettu kestävien kulkutapojen esiin nostamisen työkaluksi harrastustoiminnan pariin. Ajatuksena on, että jalkapallokauden alkaessa vanhemmat ja lapset allekirjoittaisivat nämä säännöt, joiden kautta kannustetaan erilaisten kulkutapavaihtoehtojen käyttöön. Vaihtoehtoisesti pelisäännöt voidaan käydä läpi myös joukkueen kanssa harjoituksissa ja vanhempien kanssa vanhempainillassa.

## 7.2 Jatkoimenpide-ehdotukset

Tämän tutkimuksen aikana tehtiin paljon havaintoja ja päätelmiä jalkapallon harrastusmatkustamisen kulkutapavalintaan vaikuttavista tekijöistä. Havaintojen pohjalta syntyi tarve erilaisten jalkapallon harrastustoiminnan osa-alueiden kehittämiseksi. Havaitut kehittämistarpeet ja niille laaditut jatkotoimenpide-ehdotukset on kuvattu tässä kappaleessa. Ehdotukset on laadittu valtio- ja seututasolla asettuja kestävien kulkutapojen lisäämisen tähtääviä tavoitteita silmällä pitäen.

***Koulutus valmentajille ja joukkueenjohtajille***

Palloliiton piirit järjestävät koulutusta seuratoiminnassa mukana olevien seurojen vapaaehtoisille valmentajille ja joukkueenjohtajille eri teemoihin liittyen. Näissä koulutus-tilaisuuksissa voidaan omana kokonaisuutenaan ottaa esille harrastusmatkaliikkuminen ja sen merkitys sekä erilaiset tavat kannustaa pelaajia omaehtoiseen liikkumiseen. Koulutusmateriaalina voidaan käyttää muun muassa tutkimushankkeen aikana tuotettuja toimenpidekortteja (liite 5), joiden avulla kestävän liikkumisen edistämistä on mahdollista toteuttaa muissakin jalkapalloseuroissa kuin Ilveksessä. Lisäksi Ilveksen edustaja tulee koulutukseen paikalle kertomaan muille seuroille, miten kannustamista kestäväan liikkumiseen on toteutettu seuran sisällä ja miten kestäväää liikkumista edistävät toimet on vastaanotettu jäsenten keskuudessa. Toimenpidekorttien liikkumisen ohjauksen keinot on kuvattu siten, että niitä on helppo soveltaa jalkapallon lisäksi muiden urheilulajien harrastustoiminnassa sekä urheilun ohella myös muissa lasten ja nuorten ryhmäharrastamisen muodoissa, kuten esimerkiksi partiotoiminnassa. Tämän lähtökohdan pohjalta toimenpidekorttimateriaalia voidaan jakaa esimerkiksi Valtakunnallinen liikunta- ja urheiluorganisaatio ry:n VALO ry:n kautta muille lajiliitoille ja heidän jäsenseuroilleen.

*Vastuutaho: Palloliiton Tampereen piiri, LION (Tampereen seudun liikkumisen ohjauksen neuvonta), Ilves, VALO (Valtakunnallinen liikunta- ja urheiluorganisaatio ry)*

*Ajankohta: syksyllä 2013*

***Pyöräilyviikko ja Liikkujan viikko -tapahtumiin osallistuminen***

Seuratoiminnassa tulisi osallistua valtakunnallisiin liikkumisen ohjauksen tapahtumiin vuosittain. Kokeilutoiminnan aikana toteutetuissa teemaviikkojen tiedotuskampanjoiden myötä kävi ilmi, että harrastustoiminnan piirissä on kiinnostusta tämänkaltaisia teemaviikkoja kohtaan. Lisäksi jatkuvalla ja säännöllisesti toistuvalla tiedottamisella voidaan varmistaa viestin läpikulku kohderyhmälle, ja samalla kyetään tutustuttamaan seuran jäsenet nykyistä paremmin kestävän liikkumisen teemaan. Yleisluoteisella tiedottamisella luodaan vastaanottavaisempi pohja muiden liikkumisen ohjauksen toimien onnistumiselle harrastustoiminnan parissa jatkossa.

Lajiliittotasolta lähtevällä tiedottamisella tavoitetaan maksimaalinen kohderyhmä urheilevia lapsi ja nuoria. Jalkapallon kohdalla Palloliiton alueelliset piirit voivat kannustaa esimerkiksi seuroille järjestämässään koulutus-tilaisuuksissaan ja tiedotteissaan kaikkia alueen jalkapalloseuroja osallistumaan aktiivisesti tapahtumaviikoille. Myös VALO ry voi kannustaa omissa verkostotapahtumisissaan seuroja osallistumaan vuosittaisiin tapahtumiin. Seuratasolla välitetään lajiliiton viestiä edelleen jäsenilleen ja kannustaa seuran sisällä joukkueita ja lajiharrastajia osallistumaan tapahtumiin. Esimerkiksi lajiliittotasolla tai VALO ry:ssä tuotetun valmiin tiedotusmateriaalin jako seuroille jaettavaksi mahdollistaa teemaviikoista tiedottamisen onnistumisen ja toteutumisen.

*Vastuutaho: Palloliiton Tampereen piiri, VALO (Valtakunnallinen liikunta- ja urheiluorganisaatio ry), Ilves*

*Ajankohta: vuosittain*

### ***Kimppakyytien edistäminen***

Tutkimushankkeen aikana Osallistujat.com -palveluun kehitettiin sähköinen kulkutapa-toiminto muun muassa kimppakyytien sopimisen helpottamiseksi. Lisätoiminnon avulla on mahdollista sopia kimppakyydeistä reitteineen ja kellonaikoineen harjoitus- ja peli-ilmoittautumisen yhteydessä. Etenkin joukkueiden alkutaipaleella, kun pelaajat ja vanhemmat eivät tunne toisiaan ja toistensa asuinpaikkoja, sähköinen kimppakyytipalvelu helpottaa yhteiskuljetuksista sopimista. Osallistujat.com -palvelua kehitetään jatkossakin seurayhteistyöllä ja palvelun perustoimintojen koulutustilaisuus järjestetään Ilves-joukkueenjohtajille. Palloliiton koulutustilaisuudessa Tampereen piirin valmentajille ja joukkueenjohtajille esitellään palvelua myös muiden jalkapalloseurojen edustajille.

*Vastuutaho: Ilves, Osallistujat.com -ylläpitäjä*

*Ajankohta: 2013*

### ***Joukkoliikennekokeilut***

Tutkimuksen kokeilutoiminnan aikana joukkoliikenteen käyttöön kannustettiin kuukausilipun kokeilumahdollisuuden avulla. Kokeilu toteutettiin yhteistyössä Tampereen joukkoliikenteen kanssa, joka piti kokeilua hyödyllisenä. Kokeilun pohjalta jatkotoimenpiteenä esitetään joukkoliikenteen käyttöön kannustamista kohdennetun kokeilutoiminnan kautta. Kohderyhmiä voisivat olla esimerkiksi:

- *Nuorten harrastusmatkat:* urheiluseurojen kautta tapahtuvat kokeilut. Esimerkiksi salibandy, telinevoimistelu tai jokin muu laji, jossa harrastustoiminta tapahtuu pääsääntöisesti vakioidussa harrastuspaikassa, ovat otollisia kokeiluryhmiä.
- *Lähikoulua käyvien 4–5 luokkalaisten tutustuttaminen joukkoliikenteen käyttöön.* Alakoulun ylempien luokkien oppilaat ovat potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä siirtyessään pääsääntöisesti kauempana sijaitsevaan yläkouluun. Joukkoliikenteen käytön tuntemus mahdollistaa lähtökohtaisesti valmiudet myös pidemmille joukkoliikenteellä tapahtuville koulumatkoille.

*Vastuutaho: LION (Tampereen seudun liikkumisen ohjauksen neuvonta), Tampereen joukkoliikenne*

*Ajankohta: käynnistetään vuoden 2013 aikana*

### ***Liikuntapaikkojen liikennejärjestelyt***

Tutkimuksen aikana käydyssä keskustelussa kummiseuran pelaajien ja ohjausryhmän asiattuntijoiden kanssa kävi ilmi, että monilta liikuntapaikoilta kuten Tampereella Kaupin urheilupuistosta puuttuvat pyöräparkit. Lisäksi liikuntapaikkojen liikennejärjestelyt ovat paikoin epäselviä, puutteellisia tai vaarallisia. Tämänkaltaiset liikennejärjestelyt eivät kannusta lapsia ja nuoria kestävien kulkutapojen käyttöön liikuntapaikoille suuntautuvilla harrastusmatkoilla.

Liikuntapaikkojen jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyt sekä henkilöautojen pysäköinti tulisi kartoittaa ja niille esittää kohdekohtaiset parannustoimenpiteet. Myös joukkoliik-

kenteen käyttömahdollisuudet liikuntapaikoille kuljettaessa sekä reitit sen pysäkeiltä liikuntapaikoille tulisi sisällyttää kartoitukseen. Lisäksi tulisi suorittaa kevyen liikenteen järjestelyjen, pyöräpysäköinnin ja ajoneuvojen pysäköintijärjestelyjen kartoitus liikuntapaikoilla.



**Kuva 7.1** Esimerkki jalkapallokentän pyöräpysäköinnistä Lamminpään kentällä, liikennemerkistä huolimatta pyörätelineet puuttuvat

*Vastuutaho: Tampereen kaupunki / Sivistys- ja elämänlaatu palvelut ja Kaupunkiympäristön kehittäminen*

*Ajankohta: 2013–2014*

### **Harjoitusmatka osaksi harjoittelua**

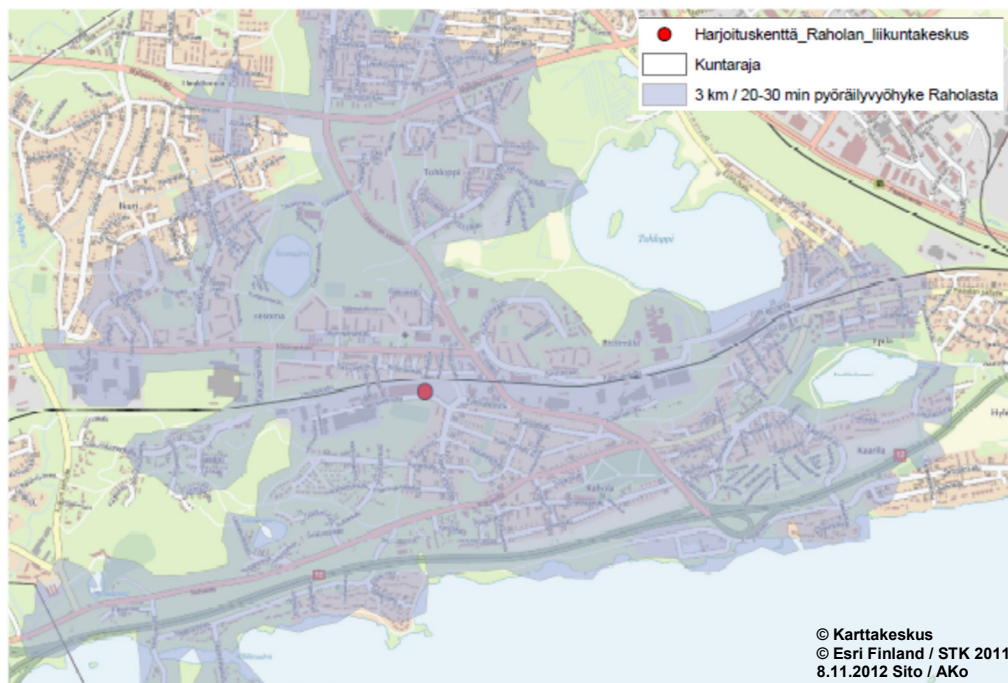
Harjoitustoimintaa tulisi kehittää siten, että alkulämmittelyn voisi korvata pyöräilemällä liikuntapaikalle. Yläkouluikäisten koulupäivä päättyy usein vasta kello 15–16, ja harjoituspaikalla tulee olla toisinaan jo puoli tuntia tai yksi tunti koulun päättymisen jälkeen. Toisaalta harjoituspaikoista on Tampereen seudulla ylikysyntää, minkä johdosta kenttäaika pyritään hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti. Ennen varsinaiselle harjoituskentälle pääsyä lämmitellään usein puolisen tuntia hölkkäten ja venyttelemällä kentän ulkopuolella kenttäajan maksimaaliseksi hyödyntämiseksi.

Harjoituspaikan sijaitessa viiden kilometrin päässä tai kauempana, ei henkilöautolla kuljettamiselle ole useinkaan vaihtoehtoja. Lyhyemmillä matkoilla pyöräilyyn kannustaminen olisi mahdollista, jos esimerkiksi lämmittelyn voisi hölkkäämiseen sijaan tehdä pyöräilemällä kentälle. Osa autokyydeistä olisi mahdollista korvata pyöräillen, eikä pyöräily harjoitusmatkoilla olisi poissuljettu vaihtoehto tiukan aikataulun vuoksi. Jalkapallon harrastajilla erityisesti liikunnan kokonaismäärään ja harjoitusten loppuverryttelyyn tulisi kiinnittää nykyistä enemmän huomiota (Nuori Suomi 2008b, s. 41). Pyörällä liikkuminen harjoitusmatkoilla mahdollistaa tehokkaan verityttelyn, sen myötä tapahtuvan lihahuollon lisäen samalla kokonaisliikunnan määrää.

*Vastuutaho: Ilves, Palloliiton Tampereen piiri*

### ***Kenttien saavutettavuuskartat***

Tutkimuksen aikana havainnollistavana esimerkkiaineistona käytettiin saavutettavuuskarttoja joukkueiden pelaajia, valmentajia ja pelaajien vanhempia tavattaessa. Kartat saivat saatujen kokemusten perusteella hyvän vastaanoton, sillä niitä pidettiin havainnollistavana työkaluna. Jatkotoimenpiteenä esitetään kenttäkohtaisten saavutettavuuskarttojen laatimista Tampereen alueella sijaitsevista jalkapallokentistä. Kartoista ilmenee, kuinka kaukaa eri kulkumuodoilla kenttä on saavutettavissa 20–30 minuutissa pyörällä tai linja-autolla. Karttojen jakaminen seuroille ja niiden kautta joukkueiden käyttöön on osaltaan harrastusmatkojen kulkutapavalintaan ja asenteisiin vaikuttava toimenpide. Kuvan 7.2 esimerkkipartassa on esitetty 20–30 minuutin pyöräilyvyöhyke Raholan jalkapallokentältä. Kartan vyöhyke on kolmen kilometrin saavutettavuusvyöhyke tie- ja katuosoiteverkkoa pitkin jalkapallokentältä.



***Kuva 7.2 Kentän saavutettavuus polkupyörällä 20–30 minuutissa***

*Vastuutaho: Tampereen kaupunki / Kaupunkiympäristön kehittäminen*

*Ajankohta: 2013–2014*

### ***Palveluverkkojen kehittäminen***

Kuntatasolla palveluverkkotarkasteluissa tulisi huomioida liikuntapaikkojen saavutettavuus asettaen kävely, pyöräily ja joukkoliikenne etusijalle. Kuten tässä tutkimuksessa havaittiin, jo yhden lajin sisällä voi olla paljon hyvin erityyppistä liikkumiskäyttäytymistä ja -tarpeita. Harrastajat voivat asua lähietäisyydellä liikuntapaikalta (kaupunginosatoiminta) tai laajalti eri puolilla kaupunkia tai kaupunkiseutua ja samalla kaukana liikuntapaikasta (ikäkausitoiminta). Liikuntapaikkojen saavutettavuutta tarkasteltaessa tulisi nämä erilaisille käyttäjäryhmille tarkoitetut liikuntapaikat tunnistaa muun muassa harrastajien asuinpaikkojen ja saavutettavuusmittareiden avulla. Palveluverkon kehittä-



misen tulee näin ollen palvella harrastustoiminnan tarpeita. Liikuntapaikkojen palvelujen ja palveluverkon kehittämisen vuorovaikutuksen tueksi on muutamissa Suomen kaupungeissa otettu käyttöön seuraparlamenttitoiminta.

*Vastuutaho: Tampereen kaupunki / Sivistys- ja elämänlaatu- palvelut, Kaupunkiympäristön kehittäminen*

### **Seuraparlamenttitoiminta**

Seuraparlamentin avulla seurat otetaan mukaan kaupungin kanssa yhteistyössä kehittämään seuratoiminnan edellytyksiä ja toimintatapoja. Seuraparlamentti on liikuntaseurojen yhteistyöelin, joka toimii vuorovaikutuksessa kaupungin sivistys- ja elämänlaatu- palveluiden kanssa. Seuraparlamentti toimii asiantuntijaelimenä ilman varsinaista päätösvaltaa. Seuraparlamentti voi muodostua laajalti urheilun harrastustoiminnan edustajista tai esimerkiksi palloilulajien keskinäisestä edustuksesta.

Seuraparlamenttitoiminta vahvistaa seurojen ja kaupungin välistä yhteistyötä urheiluseuratoimintaa koskevilla kysymyksillä. Seuraparlamentti tuo esille seurakentän yhteisen näkemyksen keskeisistä niiden toimintaan vaikuttavista asioista kaupungin päätöksenteossa. Seuraparlamentti voisi esimerkiksi kehittää avustusten ja tilavuorojen jakokriteereitä, ja tuoda esiin seurojen näkemykset liikuntapaikkojen kaavoituksessa. Parlamentin koollekutsuja olisi Tampereen kaupunki.

*Vastuutaho: Tampereen kaupunki / Sivistys- ja elämänlaatu- palvelut, Kaupunkiympäristön kehittäminen*

### **Nimikkokenttätöiminta**

Tutkimuksen aikana Tampereella oli suunnitteilla kaupungin ja Ilveksen yhteinen pilot-tihanke Lielahdessa sijaitsevaa kenttää koskien. Tavoitteena oli luoda yksi kaupunki- seudun ensimmäinen yksittäisen seuran hallinnoima jalkapallon nimikkokenttä kaupungin omistamalle tontille. Yksinkertaistetusti ideana oli, että Ilves vastaisi nykyisen hiekkakentän parantamistoimenpiteiden toteuttamisesta jalkapallonurmikentäksi ja sen ylläpidosta jatkossa. Kenttä olisi sopimuksen mukaisesti ollut koululaisten käytettävissä päivällä ja iltaisin Ilveksen pelaajien täydessä käytössä. Valitettavasti hanke ei edennyt toteutusvaiheeseen vanhan kenttäpohjan aiheuttamien kustannusten nousun vuoksi. Tampereen kaupunki kuitenkin suhtautuu positiivisesti urheiluseurojen aktiivisuuteen harrastustoiminnan olosuhteiden kehittämisessä, ja on tarjonnut Ilvekselle mahdollisuuden kentän toteuttamiselle Vuorekseen vuonna 2014 (Tampere 2013). Vastaavia kenttäjärjestelyitä on toteutettu muun muassa Helsingissä suurien seurojen ja kaupungin kesken (Paananen 2013; Rantanen 2013). Nimikkokenttäratkaisuilla voidaan mahdollistaa harjoitusolosuhteiden paranemisen ohella vuorojen vakiinnuttamisperiaatteiden muodostaminen seuran sisällä. Myös Palloliitto kannustaa jäsenseurojaan osallistumaan tekoonurmikenttien rakentamiseen kotikenttäohjelmansa kautta (Tuomiranta 2012).

Nimikkokenttätöiminnan soveltuvuutta ja toteuttamismahdollisuuksia voisi tarkastella pilottihankkeen kokemusten perusteella laajemminkin. Esimerkiksi koulujen lii-

kuntatilojen käytön laajentamista rajoittaa usein kaupungin puolesta järjestetyn iltavahtimestarin puuttuminen. Lisäksi salivuorojen kohdalla on ollut ongelmana niiden käyttämättä jääminen. Liikuntatilojen tehokas hyödyntäminen olisi mahdollista, mikäli seuralalla olisi nimikkokoulu, jossa se ottaisi itse iltavahtimestaritoiminnan vastuun. Vastavasti seura saisi omaan käyttöönsä iltaisin ja viikonloppuisin koulun liikuntatiloja ja tarvittaessa myös auditoriotiloja vanhempainiltojen järjestämiseen.

*Vastuutaho: Tampereen kaupunki / Sivistys- ja elämänlaatupalvelut, Kaupunkiympäristön kehittäminen*

### ***Seuratoiminnan auditointikriteerien kehittäminen***

Nuori Suomen kehittämä urheiluseurojen sinettiauditointi on Suomessa laajalti käytetty menettely seuratoiminnan laadun arvioimiseksi. Tämän auditointimenettelyn pohjalta osa urheilun lajiliitoista on kehittänyt rinnalle omaa urheilulajiaan ja sen ominaispiirteitä paremmin palvelevan auditointiohjelman. Esimerkiksi Palloliiton jäsenseurojen auditointimenettely on nimeltään Footpass, ja se on Nuori Suomen auditointimenettelyä kattavampi. Palloliitto on parhaillaan päivittämässä Footpass-menettelyään ja sen kriteeristöä.

Nykyisin harrastusmatkustamiseen liittyviä kriteerejä ei näissä kuvatuissa auditointimenettelyissä juurikaan ole olemassa. Siksi kestävän liikkumisen kriteerien kehittäminen ja sisällyttäminen osaksi urheilunlajiliittojen auditointimenettelyjä tulisi varmistaa jatkossa kunkin lajiliiton arvomaailmaan sopivalla painotuksella. Kestävän liikkumisen kriteeristöön voidaan sisällyttää erilaisia tekijöitä sekä kestäviin kulkutapoihin kannustamisesta harrastusmatkoilla että seuratoiminnan organisoiminnan kautta tapahtuvasta kestävien kulkutapojen käytön mahdollistamisesta. Seurojen toimintasuunnitelmat ovat kiinteästi kytköksissä näihin auditointimenettelyihin. Näin ollen niiden kautta voidaan osaltaan vaikuttaa seurojen ydintoimintaa tukeviin osa-alueisiin, kuten jäsenten kokonaisvaltaiseen kestävyyskunnan kehitykseen harjoitusmatkojen kulkutapavalinnan ohjauksen kautta. (Korsumäki 2012; Tuomiranta 2012)

*Vastuutaho: Palloliitto, VALO (Valtakunnallinen liikunta- ja urheiluorganisaatio ry)*

## **7.3 Johtopäätökset**

Lasten ja nuorten urheiluseurassa harrastaminen on ollut viimeisen vuosikymmenen aikana kasvussa. Liikunnallinen harrastaminen ei kuitenkaan ole muodostunut elämäntavaksi vaan lasten kyydittäminen harrastuksiin autolla on samanaikaisesti yleistynyt. Kävelyn, hölkkäämisen tai pyöräilyn edistämisen voisi kuitenkin kuvitella istuvan hyvin urheiluharrastuksen imagoon. Pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna kyse on käyttäytymismalleista, joita tuleville aikuisille opetetaan. Tutkimuksen aikana tunnistettiin useita mahdollisuuksia edistää kestävästä liikkumisesta harrastusmatkoilla kohtuullisen helposti ja joustavasti.

Kestävän liikkumisen edistämistyön onnistumisen edellytyksenä on urheilu- ja liikuntaseurojen seuran sisällä tapahtuva kannustaminen pelaajille ja heidän vanhemmilleen. Seuratoiminta nojaa vahvasti vapaaehtoistyöhön, jolloin velvoitteiden asettaminen toiminnalle ja valmentamiselle on kohtuullisen vaikeaa. Seurat kuten Ilves ja lajijärjestöt kuten Palloliito järjestävät koulutusta seuratoiminnassa mukana oleville vapaaehtoisille. Koulutustilaisuuksissa voidaan omana kokonaisuutenaan ottaa esille harrastusmatkaliikkuminen ja sen merkitys sekä mahdolliset tavat kannustaa seuran jäseniä omaehtoiseen ja kestäväan liikkumiseen. Erilaisten kannustamistoimenpiteiden esittelyn kautta on mahdollista löytää kullekin harrastusryhmälle ja sen liikkumistottumuksille sopivat liikkumisen ohjauksen keinot. Kannustuskeinoja valittaessa on huomattava myös, että kulkutavan muutosprosessin eri vaiheisiin soveltuvien toimien rinnakkaiskäytöllä voidaan tavoittaa ja puhutella mahdollisimman laajaa joukkoa eri vaiheissa olevia liikkujia.

Harrastusmatkojen kyyditsemisellä on myös merkittävä vaikutus perheiden ajankäytössä. Urheilevien lasten vanhempien vapaa-ajasta huomattava osa kuluu harrastustoiminnan parissa, vaikka vanhemmat eivät jäisikään kentän laidalle seuraamaan harjoituksia tai peliä. Työn toimintakentän kuvauksen perusteella voidaan arvioida Tampereen kaupunkiseudun jalkapallon harjoitusmatkojen keskimääräiseksi yhdensuuntaiseksi matka-ajaksi henkilöautolla noin 20 minuuttia. Tällä oletuksella yksi edestakainen harjoitusmatka voi kuluttaa vanhemman vapaa-aikaa yhteensä 1 tunnin ja 20 minuuttia mikäli hän ei jää seuraamaan harjoituksia kentällä vaan käy välillä kotona. Mikäli jalkapalloileva lapsi tai nuori kulkisi viikossa yhden edestakaisen harjoitusmatkan jollain kestäväällä kulkutavalla vanhemman kyyditsemisen sijaan, olisi sillä jo merkittävä vaikutus vanhempien ajankäyttöön. Myös kimppekyydit vähentävät vanhempien kyyditsemistarvetta. Vaikka vanhemmat usein yhdistävät harrastusmatkojen kyyditsemisen ostosmatkaan tai vierailumatkaan, kaikkien harjoitusmatkojen yhteensovittaminen muiden toimien kanssa tuntuu mahdottomalta jos harjoituksia on esimerkiksi viisi kertaa viikossa.

Jalkapallon kuten monen muunkin lajin osalta kysyntä harjoituspaikoista ylittää Tampereen kaupunkiseudulla harjoitusmahdollisuuksien tarjonnan. Käytännössä tämä on johtanut siihen, että niin seuran kuin yhden yksittäisen joukkueen harjoitusvuorojen paikat ja ajat vaihtelevat voimakkaasti. Harjoituspaikkojen ja -päivien vakiinnuttaminen ovat avainasemassa lasten ja nuorten omaehtoisen liikkumisen mahdollistamisessa. Vakituisen harrastuspaikka ja -aika parantavat kestäväan liikkumisen edellytyksiä etenkin nuorimpien harrastajien osalta. Tämytyypiseen harrastamiseen tämän tutkimuksen tulokset ja toimenpide-ehdotukset olisivat joustavasti otettavissa käyttöön.

Asiaa ei ratkaista pelkästään uusia liikuntapaikkoja rakentamalla vaan tarvitaan myös toimintatapojen ja -menetelmien kehittämistä vuorojenjakoperiaatteissa. Harjoitusmenetelmien kehittäminen on myös pohdinnan arvoinen asia tässä tilanteessa, kun harrastepaikoista on ylikysyntää. Lasten ja nuorten kyyditseminen kovalla kiireellä liikuntapaikalle, jotta hän ehtii lämmittelemään puoli tuntia hölkkäämällä ennen varsinaisen kenttävuoron alkua, ei vaikuta kovin järkevältä. Lisäksi lasten ja nuorten omaehtoisen harjoitusmatkustamisen olosuhteisiin tulee kiinnittää huomiota. Tampereella suurin

osa lapsista valitsee edelleen lähikoulun aloittaessaan koulunkäynnin. Käytännössä tämä tarkoittaa, että koulumatkat kuljetaan pääsääntöisesti kävellen tai pyörällä. Valmiuksia joukkoliikenteen käyttämiseen omaehtoisesti ei ole, jos perheessä ei muutoin liikuta matkoja joukkoliikenteellä. Tutkimuksen tuloksina esitellyillä liikkumisen ohjauksen keinoilla voidaan osaltaan kannustaa joukkoliikenteen käytön opetteluun seuratoiminnassa. Yllättävä havainto tutkimuksen aikana oli se, että useilta Tampereen seudun liikuntapaikoilta joko puuttuu kokonaan tai niillä on puutteelliset pyöräpysäköintijärjestelyt. Myös harjoituspaikkojen joukkoliikenneyhteyksien tulisi olla sujuvia ja kilpailukykyisiä. Kuntatasolla palveluverkkotarkasteluissa tulisi huomioida liikuntapaikkojen saavutettavuus kaikilla kulkutavoilla kuitenkin kävely, pyöräily ja joukkoliikenne etusijalle asettaen. Kuten tässä tutkimuksessa havaittiin, jo yhden lajin sisällä voi olla hyvin erityyppisiä kulkutapojen käyttäjiä ja tarpeita. Liikuntapaikkojen saavutettavuutta tarkasteltaessa tulisi nämä erilaisille käyttäjäryhmille tarkoitetut liikuntapaikat tunnistaa. Liikuntapaikkojen palvelujen ja palveluverkon kehittämisen vuorovaikutuksen tueksi on mahdollista ottaa käyttöön esimerkiksi seuraparlamenttitoiminta.

## LÄHTEET

Asiantuntijahaastattelut. 2012–2013. Luettelo henkilöistä: Haastateltu henkilö. Vuosiluku. Tehtävänimike, Organisaatio. (Tilaisuuden luonne, päivämäärä, haastattelupaikka):

- Heimo, Jussi. 2012. Junioripäällikkö, Tampereen Pallo-Veikot (TPV). (Puhelinhaastattelu, 2.11.2012).
- Jokela, Katri. 2013. Vanhempi erikoissuunnittelija, Tampereen kaupunki, Suunnittelupalvelut, Liikennesuunnittelu. (Sähköpostikeskustelu, 13.5.2013)
- Korsumäki, Timo. 2012. Seurakehittäjä, Hämeen Liikunta ja Urheilu (1.1.2013 alkaen VALO ry). (Hankeen ohjausryhmän jäsen, asiantuntijahaastattelu, 17.9.2012, Tampere).
- Paananen, Markus. 2012 ja 2013. Nuorisopäällikkö, Ilves Jalkapallo Ry. (Hankeen ohjausryhmän jäsen, jatkuva vuoropuhelu).
- Rantanen, Joonas. 2013. Valmennuspäällikkö, HJK juniorit Oy. (Puhelinhaastattelu, 14.3.2013).
- Savisaari, Lauri. 2013. Tilaajapäällikkö, Tampereen kaupunki, Sivistys- ja elämänlaatu palvelut. (Hankeen ohjausryhmän jäsen, asiantuntijahaastattelu, 18.1.2013, Tampere).
- Toivonen Teemu. 2012. Joukkueenjohtaja, Ilves Jalkapallo ry, ikäkausitoiminta, joukkue P-00. (Haastattelu, 17.8.2012, Tampere).
- Tuomiranta, Jarmo. 2012 ja 2013. Piiri johtaja, Suomen Palloliitto, Tampereen piiri. (Hankeen ohjausryhmän jäsen, asiantuntijahaastattelu, 19.6.2012 ja 10.4.2013, Tampere).
- Seimelä, Timo. 2012. Liikenneinsinööri, Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen. (Hankeen ohjausryhmän jäsen, jatkuva vuoropuhelu).
- Visuri, Veijo. 2012. Vastuuvallmentaja, Ilves Jalkapallo ry, ikäkausitoiminta, joukkue P-00. (Haastattelu, 17.8.2012, Tampere).

Aamulehti. 2013. 30,4 miljoonaa bussimatkaa – Hurja nousu Tampereen linja-autoliikenteessä. Aamulehti 22.1.2013 [verkkoartikkeli].

ASSISTANT-project. 2013. Aiding SuStainable Independent Senior TrAvellers to Navigate in Towns, webpage. [WWW]. [Viitattu 10.8.2013]. Saatavissa: <http://www.aal-assistant.eu/>

Bicycle Network Victoria. 2013. Ride2School project, website [WWW]. [Viitattu 10.8.2013]. Saatavissa: [www.ride2school.com.au](http://www.ride2school.com.au)

Buijs W. 2012. Ambassadors – Helping hands for (senior) citizens. ECOMM Conference, Frankfurt, Germany 12.–15.6.2012.

Carreno M., Bamberg S., Welsch J., Rye T. & Hyllenius P. 2010. How best to evaluate mobility management projects: Can psychological theory help? World Conference on Transport Research (WCTR), Lisbon, Portugal 11.–15.7.2010. 22 p.

Euroopan komissio. 2011. Valkoinen kirja. Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma: Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää [WWW]. [Viitattu 26.2.2013]. Saatavissa: [http://ec.europa.eu/white-papers/index\\_fi.htm](http://ec.europa.eu/white-papers/index_fi.htm)

Fagerholm M., Miettinen M. & Paronen O. 2007. Liikunta: Hyvinvointipoliittinen mahdollisuus. Helsinki, Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2007:1. 108 s. + liitt. 19s.

Furrer Brühlmann R. 2012. Mobility culture for the young in the city of Zurich. ECOMM Conference, Frankfurt, Germany 12.–15.6.2012.

Göteborg stad. 2013. Nya Vägvanor -project, webbsida [WWW]. [Viitattu 16.8.2013]. Saatavissa: <http://www.nyavagvanor.se>

Hasu P., Paronen O., Suni J. & Vasankari T. 2011. Suomalaisten fyysinen aktiivisuus ja kunto 2010: Terveyttä edistävän liikunnan nykytila ja muutokset. Helsinki, Opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2011:15. 75 s. + liitt. 9 s.

Haverila M. J., Uusi-Rauva E., Kuori I. & Miettinen A. 2005. Teollisuustalous. Tampere, Infacs Oy. 510 s.

Heikkinen S. & Taskinen J. 2011. Ajankohtaiskatsaus Suomessa tehtävään liikkumisen ohjaustyöhön. Seminaarikalvot. Motiva Oy, LIVE-verkostotilaisuus. 17.3.2011.

Heinonen-Guzejev M. & Vuorinen H.S. 2009. Liikennemelun terveysvaikutusten tutkiminen. Helsinki, Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 5/2009.

Helsingin kaupunki. 2013. Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä, luonnos. Helsinki, Helsingin kaupunki, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2013. 30 s.

Hirsijärvi S., Remes P. & Sajavaara P. 1996. Tutki ja kirjoita. 13. painos. Jyväskylä, Tammi. 448 s.

Holopainen M. 2012. Liikkumisen ohjaus Suomessa -nyt? Seminaarikalvot. LIVE-tilaisuus, Helsinki, 17.–18.4.2012.

Häkkinen S. & Luoma J. 1991. Liikennepsykologia. Hämeenlinna, Otatieto Oy. 171 s.

Ilves. 2012. Ilves ry:n vuosikertomus 2010–2011.

Itämeren kaupunkien liitto. 2013. Kestävää liikkumista, Opas kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun. Julkaisun Internet-sivu [WWW]. [Viitattu 12.8.2013]. Saatavissa: [http://www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning\\_process](http://www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process)

Jääskeläinen T. 2013. Kuinka markkinoit viisasta liikkumista – erityistarkastelussa työpaikat. Seminaarikalvot. LIVE-tilaisuus, Helsinki, 17.–18.4.2013.

Jöngköping Sörra If. 2013. Jöngköping Södra If, Trafiksäkerhetspolicy [WWW]. [Viitattu 1.4.2013]. Saatavissa: <http://www.jsodra.se/web/Trafikpolicy.aspx>

Kalenoja H. & Kallberg H. 2005. Liikenteen ympäristövaikutukset, opetus-moniste. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, Opetusmoniste 37. 206 s.

Kalenoja H., Vihanti K., Voltti V., Korhonen A & Karasmaa N. 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Helsinki, Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 27/2008. 78 s.

Kalenoja H., Kiiskilä K. ja Heikkilä K. 2009. Liikkuminen vapaa-ajalla, tutkimus vapaa-ajan matkojen ominaisuuksista ja vapaa-ajan matkoihin vaikutettavuudesta. Helsinki, Tiehallinto, Tiehallinnon selvityksiä 28/2009. 108 s. + liitt. 7 s.

Kalenoja H. & Tiikkaja H. 2013. Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012: Henkilöliikennetutkimus. Tampere. 55 s. + liitt. 8 s.

Korpinen A. 2012. Eri kulkutapojen onnettomuusasteet Helsingissä vuonna 2008. Kandidaatintyö. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto. 44 s. + liitt. 10 s.

Kosonen L. 2007. Kuopio 2015 – Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. Helsinki, Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 36/2007. 99 s.

Kumpulainen A. & Raivio T. 2008. Ajoneuvostrategia 2015, Liikennesuoritteet ja ajoneuvokanta, Taustamuistio C. Helsinki, Liikenne ja viestintäministeriö. 16 s. + liitt. 1 s.

Kupiainen K. 2008. Liikenteen pienhiukkaspäästöt ja niiden vaikutus väestöaltistukseen, kalvosarja [WWW]. [Viitattu 27.3.2013] Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=86530>

Liikenneturva. 2013. Tilastokatsaukset [WWW]. [Viitattu 11.4.2013]. Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/tilastokatsaus.php>

Liikennevirasto. 2012a. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Helsinki, Liikennevirasto, Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. 71 s.

Liikennevirasto. 2012b. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Loppuraportti: Suomalaisen liikkuminen. Helsinki, Liikennevirasto. 98 s. + liitt. 5 s.

Liikennevirasto. 2012c. Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi, Esiselvitys. Helsinki. Liikennevirasto, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 40/2012. 48 s. + liitt. 15 s

Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö (LIKES). 2013. Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi – Menetelmät ja käyttäjän opas. Helsinki, Kunnossa kaiken ikää -ohjelma/ LIKES-tutkimuskeskus. 37 s. + liitt. 22 s.

Ljungberg C. 2008. State of the Art Paper on Mobility Management in Sweden. ECOMM Conference, London, Great Britain 4.–6.6.2008.

Luukkonen T., Mäkelä T., Pöllänen M., Kalenoja H., Mäntynen J. & Rantala J. 2012. Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035: Taustaraportti liikennepoliittiseen keskusteluun. Helsinki, Liikennevirasto, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2012. 102 s. + liitt. 2 s.

LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2006. Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2006. 93 s.

LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2007a. Liikenne 2030: Suuret haasteet, uudet linjat. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita 1/2007. 41 s.

LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2007b. Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa [WWW]. [Viitattu 8.7.2013]. Saatavissa: [http://www.lvm.fi/fileserver/LVM09\\_2007.pdf](http://www.lvm.fi/fileserver/LVM09_2007.pdf)

LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2008. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle [WWW]. [Viitattu 29.1.2013]. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/fileserver/1708.pdf>

LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2009. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita 2/2009. 47 s. + liitt. 5 s.

LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2011a. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 (ja sen tausta-aineisto). Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita 4/2011. 29 s.



LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2011b. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet: Vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö. Julkaisuja 15/2011. 97 s. + liitt. 14 s.

LVM (Liikenne- ja viestintäministeriö). 2012. Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012 [WWW]. [Viitattu 16.3.2013]. Saatavissa: [http://www.hare.vn.fi/mJulKaisujenSelailu.asp?h\\_id=17748&ju\\_id=4745](http://www.hare.vn.fi/mJulKaisujenSelailu.asp?h_id=17748&ju_id=4745)

MAX-project. 2007. Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies, Comprehensive State of the Art Report, Annex B1.1, Behaviour Change Models [WWW]. [Viitattu 10.4.2012]. Saatavissa: <http://max-success.eu/downloads.phtml>

MAX-project. 2009. Successful Travel Awareness Campaigns and Mobility Management Strategies, Final Report [WWW]. [Viitattu 2.4.2013]. Saatavissa: <http://max-success.eu/downloads.phtml>

MOST-project. 2003. MOST-MET, Monitoring and Evaluation Toolkit [WWW]. [Viitattu 6.6.2013]. Saatavissa: <http://www.eltis.org/docs/monitoring.pdf>

Motiva Oy. 2006. Liikkumisen ohjaus – valintoja liikkumiskäyttäytymiseen [WWW]. [Viitattu 15.7.2013]. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen\\_ohjaus\\_valintoja\\_liikkumiskayttaytymiseen.pdf](http://www.motiva.fi/files/1857/Liikkumisen_ohjaus_valintoja_liikkumiskayttaytymiseen.pdf)

Motiva Oy. 2013. Motiva Oy:n Internet-sivut. Viisaan liikkumisen edistämisen materiaalit [WWW]. [Viitattu 7.7.2013]. Saatavissa: [http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan\\_liikkumisen\\_edistaminen](http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen)

Nuori Suomi ry. 2008a. Fyysisen aktiivisuuden suositus kouluikäisille 7–18-vuotiaille. Helsinki, Lasten ja nuorten liikunnan asiantuntijaryhmä, Opetusministeriö ja Nuori Suomi ry. 93 s.

Nuori Suomi ry. 2008b. Urheilevien lasten ja nuorten fyysis-motorinen harjoittelu [WWW]. [Viitattu 30.3.2013]. Saatavissa: [http://www.nuorisuomi.fi/files/ns2/Urheiluseurat\\_PDF/Hyva\\_harjoittelu\\_A4vedos.pdf](http://www.nuorisuomi.fi/files/ns2/Urheiluseurat_PDF/Hyva_harjoittelu_A4vedos.pdf)

Nuori Suomi ry. 2008c. Urheilevien lasten ja nuorten fyysis-motorinen harjoittelu, selvitysraportti [WWW]. [Viitattu 24.7.2013]. Saatavissa: [http://www.nuorisuomi.fi/files/ns2/Urheiluseurat\\_PDF/Hyva\\_harjoittelu\\_A4vedos.pdf](http://www.nuorisuomi.fi/files/ns2/Urheiluseurat_PDF/Hyva_harjoittelu_A4vedos.pdf)

Nuori Suomi ry. 2010a. Kansallinen liikuntatutkimus 2009–2010, Lapset ja nuoret [WWW]. [viitattu 30.1.2013]. Saatavissa: <http://www.nuorisuomi.fi/tutkimukset>

Nuori Suomi ry. 2010b. Kansallinen liikuntatutkimus 2009–2010, Aikuisliikunta [WWW]. [viitattu 20.1.2013]. Saatavilla: <http://www.nuorisuomi.fi/tutkimukset>

Nuori Suomi ry. 2011. 10 teesiä ja 100 lupaus – Manifesti lasten ja nuorten liikkumisesta [WWW]. [Viitattu 22.7.2013]. Saatavissa: <http://www.nuorisuomi.fi/tulevaisuus2020>

Nuori suomi ry. 2013. Nuori Suomen Internet-sivut, Urheilun pelisäännöt [WWW]. [Viitattu 6.8.2013]. Saatavissa: <http://www.nuorisuomi.fi/pelisaannot>

STADIUM-project. 2013. Smart Transport Applications Designed for large events with Impacts on Urban Mobility, webpage [WWW]. [Viitattu 10.8.2013]. Saatavissa: <http://www.stadium-project.eu/site/index.php?id=15>

Suomen Palloliitto. 2013a. Palloliiton Tampereen piirin rekisteröityjen seuraharrastajien tilastot, 2010–2012. Julkaisematon tilasto.

Suomen Palloliitto. 2013b. Palloliiton Internet-sivut, piiritiedot [WWW]. [Viitattu 5.6.2013]. Saatavissa: <http://www.palloliitto.fi>

Suomen Palloliitto. 2013c. Palloliiton kenttätöryhmän vuorojakotaulukko, kesä 2012. Julkaisematon taulukko.

Suomen Palloliitto 2013d. Palloliiton Internet-sivut, Kaikki pelaa -ohjelma [WWW]. [Viitattu 5.8.2013]. Saatavissa: <http://www.palloliitto.fi/palloliitto/kaikki-pelaa-nuorisotoiminta>

PORTAL-project. 2003. Mobility Management and travel awareness: EU-funded Urban Transport Research Project Results [WWW]. [Viitattu 3.4.2013]. Saatavissa: [http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt7\\_wm\\_en.pdf](http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt7_wm_en.pdf)

Rabl A. & de Nazelle A. 2011. Benefits of shift from car to active transport. *Transport Policy*, 19 (2012), pp. 121–131

Rantala T. & Wallander J. 2012. Joukkoliikenteen edistämiskeinoja – eurooppalaisia esimerkkejä. Helsinki, Liikennevirasto, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2012. 80 s.

Ristimäki M., Oinonen K., Pitkäranta H. & Harju K. 2003. Kaupunkiseutujen väestömuutos ja alueellinen kasvu. Helsinki, Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö 657. 191 s. + liitt. 2 s.

STM (Sosiaali- ja terveysministeriö). 2008. Valtioneuvoston periaatepäätös terveyttä edistävän liikunnan ja ravinnon kehittämislinjoista. Helsinki, Sosiaali- ja terveysministeriön esitteitä 2008:10. 20 s.

Stockholms stad. 2009. Cyckelräkningar 2009 [WWW]. [Viitattu 4.7.2013]. Saatavissa: [http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/trafik/PM\\_cykling\\_2009.pdf](http://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/trafik/PM_cykling_2009.pdf)

Suomen Liikunta ja Urheilu (SLU). 2010. Tietoisemmin, vastuullisemmin, kestävämmmin, SLU-yhteisön Reilun Pelin ihanteet ja tavoitteet [WWW]. [Viitattu 1.8.2013]. Saatavissa: [http://www.slu.fi/reilu\\_peli/](http://www.slu.fi/reilu_peli/)

SYKE. 2013a. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet maankäytön ja liikenteen suunnittelumenetelmänä, luonnosvaiheen tuloksia (Urban Zone). Seminaarikalvot. MAL-verkostoseminaari UZ Road Show, Tampere, 27.3.2013.

SYKE. 2013b. Suomen ympäristökeskuksen Internet-sivut, Urban Zone - esittelyaineistot [WWW]. [Viitattu 12.4.2013]. Saatavissa: [www.ymparisto.fi/syke/uz](http://www.ymparisto.fi/syke/uz)

Tampereen joukkoliikenne. 2012. Tampereen joukkoliikenteen hetamap-saavutettavuuskartat. Julkaisematon aineisto.

Tampereen joukkoliikenne. 2013. Tampereen joukkoliikenteen Internet-sivut, aikataulu- ja reittitiedot [WWW]. [Viitattu 3.8.2013]. Saatavissa: <http://joukkoliikenne.tampere.fi>

Tampereen kaupunki. 2009. Tampere virtaa -kaupunkistrategia 2020 [WWW]. [Viitattu 16.3.2013]. Saatavissa: [http://www.tampere.fi/material/attachments/5kC1W6Z6K/Tampereen\\_kaupunkistrategia.pdf](http://www.tampere.fi/material/attachments/5kC1W6Z6K/Tampereen_kaupunkistrategia.pdf)

Tampereen kaupunki. 2012a. Tampereen kaupungin ympäristöpolitiikka 2020. Tampere, Tampereen kaupunki, Kestävä yhdyskunta yksikkö. 19 s.

Tampereen kaupunkiseutu. 2010a. Tampereen kaupunkiseutu TASE2025 – Kehittämishjelma. [Viitattu 8.7.2013]. 30 s.

Tampereen kaupunkiseutu. 2010b. Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 [WWW]. [Viitattu 16.3.2013]. Saatavissa: [http://www.tampereenseutu.fi/seutuhankkeet/yhteistyön-tuloksia/yhdyskuntasuunnittelun-ohjelmat/ilmastostrategia\\_2030/](http://www.tampereenseutu.fi/seutuhankkeet/yhteistyön-tuloksia/yhdyskuntasuunnittelun-ohjelmat/ilmastostrategia_2030/)

Tampereen kaupunkiseutu. 2012. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämishjelma 2030. Tampere, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä 57 s.

Tamperelainen. 2013. Uefa tukee: Tähän tulee Ilveksen oma jalkapallokenttä!. Tamperelainen 6.6.2013 [verkkoartikkeli].

Taskinen J., Donner J., Laine T., Sala E. Valli R. 2008. Liikkumisen palvelukeskus, Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2008. 60 s. + liitt. 18 s.

Tilastokeskus 2013a. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [WWW]. [Viitattu 14.4.2013]. Saatavissa: <http://www.stat.fi/til/vaerak/index.html>

Tilastokeskus 2013b. Suomen virallinen tilasto (SVT): Moottoriajoneuvokanta [WWW]. [Viitattu 27.5.2013]. Saatavissa: <http://tilastokeskus.fi/meta/til/mkan.html>

TTKK. 2002. Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla. Tampere, Tampereen teknillinen korkeakoulu, Liikenne- ja kuljetustekniikka, Tutkimuksia 46. 103 s. + liitt. 2 s.

Vaismaa K., Mäntynen J., Metsäpuro P., Luukkonen T., Rantala T. & Karhula K. 2011. Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi. Tampere, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne. 269 s.

Valtioneuvosto. 2011. Pääministeri Jyrki Kataisen hallitusohjelma, 22.6.2011 [WWW]. [viitattu 1.1.2013]. Saatavissa: <http://valtioneuvosto.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf/fi.pdf>

Valtioneuvosto. 2012. Ilmasto- ja energiapolitiikan EU-vaikuttamisstrategia [WWW]. [Viitattu 1.3.2013]. Saatavissa: <http://vnk.fi/julkaisut/listaus/julkaisu/fi.jsp?oid=361748>

Valtion liikuntaneuvosto. 2012. Nuorten harrasteliikunnan kehittäminen 1999–2011. Helsinki, Valtion liikuntaneuvosto, Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2012:2, Yhteisjulkaisu LIKES-tutkimuskeskuksen kanssa. 39 s. liitt. 15 s.

World Health Organization (WHO). 2008. Inequalities in young people's health. HBSC international report from the 2005/2006 survey – Health policy for children and adolescents, no 5. WHO Europe. 180 p. + app 23 p.

World Health Organization (WHO). 2009. Global Health Risks: Mortality and burden of disease attributable to selected major risks [WWW]. [viitattu 31.1.2013]. Saatavissa: [www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_disease/global\\_health\\_risks/en/index.html](http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/global_health_risks/en/index.html)

Ympäristöhallinto. 2013. Valtion ympäristöhallinnon Internet-sivut, Yhdyskuntarakenteen seuranta [WWW]. [Viitattu 22.7.2013]. Saatavissa: [www.ymparisto.fi/ykr](http://www.ymparisto.fi/ykr)

# LIITE 1. LIKKUMISKYSELYN KYSYMYSLOMAKE

Sivu 1/8

## Kysely harrastusmatkoista Ilveksen jalkapallon harrastajille

Tervetuloa vastaamaan Ilveksen jalkapalloilijoille suunnattuun harrastusmatkakyselyyn.

Kysely on osa Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat -hanketta, jossa selvitetään Ilveksessä jalkapalloa harrastavien pirkanmaalaisten lasten ja nuorten harrastusmatkoilla käyttämiä kulkumuotoja. Kyselyn tuloksia hyödynnetään Ilveksen Jalkapallojaoston toiminnan kehittämiseen. Hanke on saanut tukea osana valtakunnallista Liikenneviraston, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön ja KKI-ohjelman rahoittamaa liikkumisen ohjauksen ohjelmaa 2012 - 2013.

Alle 12-vuotiaiden pelaajien toivomme, että pelaajat vastaisivat kyselyyn vanhemman kanssa. Tätä vanhemmat pelaajat voivat vastata kyselyyn myös yksin. Vastaaminen kestää noin 15 - 20 minuuttia.

### \* Kyselyyn vastaa:

- jalkapallon harrastaja (yksin)
- jalkapallon harrastaja isän tai äidin kanssa
- jalkapallon harrastajan vanhempi



Lisätietoja antavat:

Markus Paananen  
nuorisopäällikkö  
Ilves ry/Jalkapallojaosto  
040 737 6000  
[markus.paananen@ilves.fi](mailto:markus.paananen@ilves.fi)

Anna Korpinen  
suunnittelija  
Sito Tampere Oy  
040 658 5673  
[anna.korpinen@sito.fi](mailto:anna.korpinen@sito.fi)

## JALKAPALLON HARRASTAJAN TAUSTATIEDOT

### \* Sukupuoli

- Tyttö
- Poika

### \* Ikä

Valitse vaihtoehto...

### \* Asuinkunta

- Tampere
- Kangasala
- Lempäälä
- Nokia
- Pirkkala
- Ylöjärvi
- Jokin muu, mikä?

**\* Asuinpaikan kaupunginosa**

Valitse vaihtoehto...

Jos valitsit kohdan "jokin muu", mitä kaupunginosaa tarkoittit?

**\* Asuinpaikan postinumero**

Valitse vaihtoehto...

**Kuinka pitkä on yksisuuntainen koulumatkasi?**

- alle 1 kilometri
- 1-2 kilometriä
- 2-3 kilometriä
- 3-4 kilometriä
- 5 kilometriä tai pidempi

**Miten useimmiten kuljet koulumatkasi?**

- kävellen
- polkupyörällä
- bussilla
- isän tai äidin kyydillä
- koulukuljetuksella
- muulla tavoin, miten?

**Kuinka monta kertaa viikossa käyt kavereiden/sukulaisten luona tai ostoksilla? (kaikki muut matkat kuin koulu- ja harrastusmatkat)**

- alle kaksi kertaa
- 2-4 kertaa
- 4-6 kertaa
- 7 kertaa tai enemmän

**Kuinka monta alle 18-vuotiasta lasta on perheessäsi yhteensä?**

- yksi
- kaksi
- kolme
- neljä tai enemmän

**Kuinka monella perheesi lapsista on jokin harrastus, joka vaatii säännöllisesti matkoja harrastuspaikalle? (laske mukaan vain alle 18-vuotiaat)**

- vain minulla
- minun lisäksi yhdellä lapsella
- minun lisäksi kahdella lapsella
- minun lisäksi kolmella tai useammalla lapsella

**\* Jalkapallon harrastusmuoto Ilveksessä**

- Junioriedustus (ikäkausitoiminta)
- Futis-liiga (kaupunginosatoiminta)

\* Joukkueeni on:

Valitse vaihtoehto...

Jos valitsit kohdan "jokin muu", mitä kaupunginosaa tarkoittit?

## JALKAPALLON HARJOITUSMATKAT

*(Ikäkausitoiminnan pelaajille vastaavat kysymykset myös talvikaudelta)*

Huom! EI Peli- ja turnausmatkat.

Kuinka monta kertaa viikossa käyt Ilveksen jalkapalloharjoituksissa kesäkaudella?

- 1-2
- 3-4
- 4-5
- yli 5 kertaa

Kuinka monta kertaa viikossa käyt Ilveksen jalkapalloharjoituksissa talvikaudella?

- 1-2
- 3-4
- 4-5
- yli 5 kertaa

Kuinka monessa eri harjoituspaikassa (kentät ja hallit) joukkueesi harjoituksia yleensä järjestetään kuukauden aikana?

- 1-2
- 3-4
- yli 4 paikassa

KIMPPAKYTYTI: Kimppakyydillä tarkoitetaan yhteiskuljetusta, jossa samassa autossa kulkee useampi eri talouksiin kuuluva jalkapalloa harrastava lapsi.

Esimerkiksi kimppakyyti on, jos kuljet isän tai äidin kyydissä ja samassa kyydissä on joukkue kavereita. Samoin jos kuljet harjoituksiin kaverisi kanssa hänen vanhempansa kyydissä. Jos kyydissä on vain omaan perheeseen kuuluvia lapsia, kyseessä ei ole kimppakyyti. Kimppakyyti voi olla säännöllistä tai epäsäännöllistä ja kyydittävä porukka voi vaihdella.

Miten kuljet harjoitusmatkat kesällä?

|   | aina harjoituksiin mennessäni | useita kertoja viikossa | kerran viikossa       | muutaman kerran kuussa | harvemmin tai en koskaan |
|---|-------------------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|
| henkilöautolla (vanhemman tai muun perheenjäsenen kyydissä) | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| kimppakyydillä  | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| bussilla  | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| mopolla/mopoputolla   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| polkupyörällä   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| kävelen   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| muulla tavoin   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |



Jos valitsit kohdan "muulla tavoin", mitä kulkutapaa tarkoittit?

Jos harjoitusmatkoilla käyttämäsi kulkutapa vaihtelee, mitä kulkutapaa käytät eniten kesäkaudella?

- henkilöautoa (isän, äidin tai muun perheenjäsenen kyydissä)
- kimpakyytiä
- bussia
- mopoa/mopoautoa
- polkupyörää
- kävelen
- kuljen muulla tavoin, miten?

Miten kuljet harjoitusmatkat talvella?

|   | aina harjoituksiin mennessäni | useita kertoja viikossa | kerran viikossa       | muutaman kerran kuussa | harvemmin tai en koskaan |
|---|-------------------------------|-------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|
| henkilöautolla (vanhemman tai muun perheenjäsenen kyydissä) | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| kimpakyydillä   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| bussilla  | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| mopolla/mopoautolla   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| polkupyörällä   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| kävelen   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |
| muulla tavoin   | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>    |

Jos valitsit kohdan "muulla tavoin", mitä kulkutapaa tarkoittit?

Jos harjoitusmatkoilla käyttämäsi kulkutapa vaihtelee, mitä kulkutapaa käytät eniten talvikaudella?

- henkilöautoa (isän, äidin tai muun perheenjäsenen kyydissä)
- kimpakyytiä
- bussia
- mopoa/mopoautoa
- polkupyörää
- kävelen
- kuljen muulla tavoin, miten?

**Jos et kulje harjoitusmatkoja kävellen tai pyörällä, onko syynä joku/jotkin seuraavista? (voit valita useamman vaihtoehdon)**

- matka on liian pitkä
- en ehdi harjoituksiin kävellen/polkipyörällä
- en tunne reittiä harjoituspaikalle
- matka ei ole turvallinen
- kävely- ja pyörätiet ovat huonokuntoisia
- maasto on liian mäkistä
- pyörälle ei ole pysäköintipaikkaa harjoituspaikan läheisyydessä
- harjoitusvälineiden kuljettaminen on vaikeaa pyörällä
- urheiluseura ei kannusta liikkumaan harjoitusmatkoja kävellen/polkipyörällä
- kuljen harrastusmatkat kimppakyydillä
- oman isän tai äidin kyydissä kulkeminen on helpointa
- jokin muu syy, mikä?

**Jos et käytä harjoitusmatkoilla bussia, onko syynä joku/jotkin seuraavista? (voit valita useamman vaihtoehdon)**

- kuljen harjoitusmatkat kävellen/polkipyörällä
- matka harjoituspaikalle on niin lyhyt
- kodin ja harjoituspaikan välillä ei ole vaihtotonta bussiyhteyttä
- kodin ja harjoituspaikan välillä ei kulje lainkaan bussilinjaa
- matka bussilla harjoituspaikalle kestää liian kauan
- bussien aikataulut eivät sovi minulle
- bussipysäkki on liian kaukana kotoa
- bussipysäkki on liian kaukana harjoituspaikalta
- bussin käyttäminen vaatisi kulkutavan vaihtoa (esim. pyöräillen pysäkillä, kävellen pysäkillä kentälle)
- bussien vaihtoyhteydet eivät toimi (esim. joudun odottamaan toista bussia liian kauan)
- minulla ei ole tietoa bussiyhteyksistä harjoituspaikalle
- minulla ei ole tietoa bussin lippuvaihtoehdoista
- kuljen harrastusmatkat kimppakyydillä
- oman isän tai äidin kyydissä kulkeminen on helpointa
- jokin muu syy, mikä?

**Jos kuljet harjoituksiin oman vanhempasi kyydillä, jääkö hän seuraamaan harjoituksiasi kentän laidalle?**

- kyllä
- toisinaan
- ei

**\* Kuljetko harjoitusmatkoja kimppakyydillä?**

- kyllä
- en

**Kuinka monta alle 18-vuotiasta kaveria on tavallisesti samassa kimpakyydissä sinun lisäksesi?**

- yksi kaveri
- kaksi kaveria
- kolme kaveria
- neljä kaveria tai enemmän

**Onko kimpakyytiporukka pysyvä?**

- kyllä
- ei, kyydissä oleva porukka vaihtelee

**Pelaavatko kaikki kimpakyytiin osallistuvat samassa joukkueessa?**

- kyllä
- ei
- vaihtelevasti, kyydissä olevan porukan mukaan

**Ovatko kimpakyydit säännöllisiä?**

- kyllä
- ei

## **JALKAPALLON PELI- JA TURNAUSMATKAT**

Huom! EI harjoitusmatkat.

**Kuinka monta kertaa kuukaudessa käyt keskimäärin joukkueesi peleissä tai turnauksissa kesäkaudella?**

- 1-2
- 3-4
- 5-6
- enemmän kuin 6 kertaa

**Kuinka monta kertaa kuukaudessa käyt keskimäärin joukkueesi peleissä tai turnauksissa talvikaudella?**

- 1-2
- 3-4
- 5-6
- enemmän kuin 6 kertaa

Miten kuljet peli- ja turnausmatkat Tampereen kaupungin alueella pelattaviin peleihin/turnauksiin?

|   | aina peliin/<br>turnaukseen<br>mennessäni | kerran tai<br>pari viikossa | muutaman<br>kerran<br>kuussa | harvemmin<br>tai en<br>koskaan |
|---|---|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| henkilöautolla (isän, äidin tai muun perheenjäsenen kyydissä) | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| kimppakyydillä  | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| bussilla  | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| mopolla/mopoautolla   | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| polkupyörällä   | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| kävellen  | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| kujen muulla tavoin   | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |

Jos valitsit kohdan "kuljen muulla tavoin",  
mitä kulkutapaa tarkoittit?

Miten kuljet peli- ja turnausmatkat muilla paikkakunnilla pelattaviin peleihin/turnauksiin?

|   | aina peliin/<br>turnaukseen<br>mennessäni | kerran tai<br>pari viikossa | muutaman<br>kerran<br>kuussa | harvemmin<br>tai en<br>koskaan |
|---|---|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| henkilöautolla (isän, äidin tai muun perheenjäsenen kyydissä) | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| kimppakyydillä  | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| bussilla  | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| mopolla/mopoautolla   | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| polkupyörällä   | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| kävellen  | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |
| kuljen muulla tavoin  | <input type="radio"/>                     | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>        | <input type="radio"/>          |

Jos valitsit kohdan "kuljen muulla tavoin",  
mitä kulkutapaa tarkoittit?

## LIIKKUMISTOTTUMUSTEN MUUTOS

Onko perheelläsi käytettävissään oma auto?

- kyllä  
 ei

Onko sinulla oma polkupyörä?

- kyllä  
 ei

Oletko kokeillut kulkea harjoitus-/pelimatkoja seuraavilla kulkumuodoilla?

|                | kyllä                 | en                    |
|----------------|-----------------------|-----------------------|
| kävellen       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| polkupyörällä  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| bussilla       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| kimppakyydillä | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Olisitko valmis kulkemaan harjoitus-/pelimatkoja nykyistä useammin seuraavilla kulkutavoilla?

|                | kyllä                 | ehkä                  | en                    |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| kävellen       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| polkupyörällä  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| bussilla       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| kimppakyydillä | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Mikä saisi sinut käyttämään edellä mainittuja kulkutapoja nykyistä useammin harjoitus- ja pelimatkoilla?

Kuinka pitkillä harjoitusmatkoilla olisit valmis kokeilemaan seuraavia kulkumuotoja?

|             | alle 1<br>kilometrin<br>matkoilla | 1 - 2<br>kilometrin<br>matkoilla | 2 - 3<br>kilometrin<br>matkoilla | 3 - 5<br>kilometrin<br>matkoilla | yli 5<br>kilometrin<br>matkoilla |
|-------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| kävelyä     | <input type="radio"/>             | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            |
| polkupyörää | <input type="radio"/>             | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            |

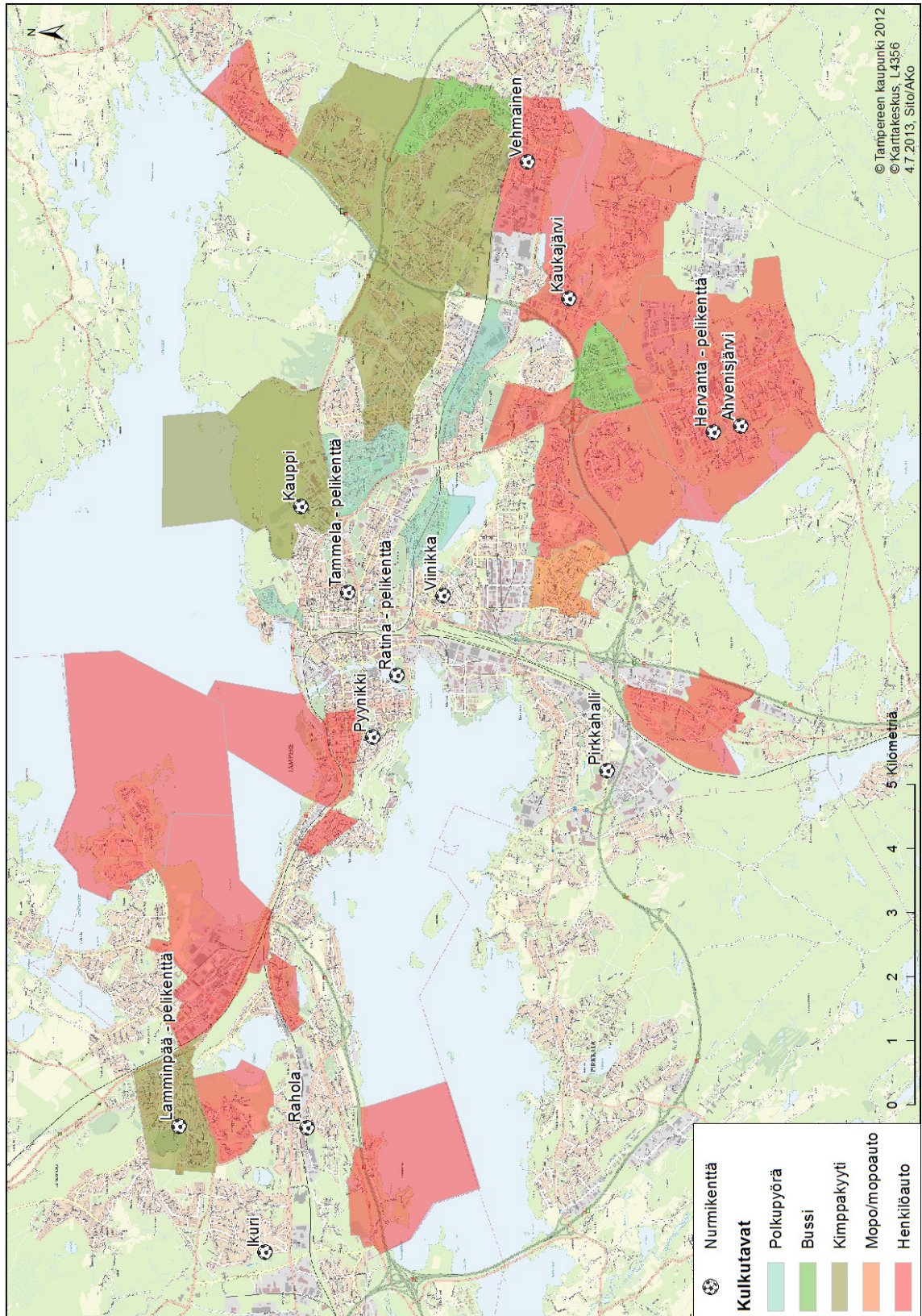
Mitä muuta haluaisit kertoa jalkapallon harrastusmatkojesi kulkumuotovalintaan liittyen?

Mikä sinun mielestäsi kannustaisi lapsia kävelyn, pyöräilyn tai bussin käyttöön jalkapallon harrastusmatkoilla?

Muu palaute ja terveiset



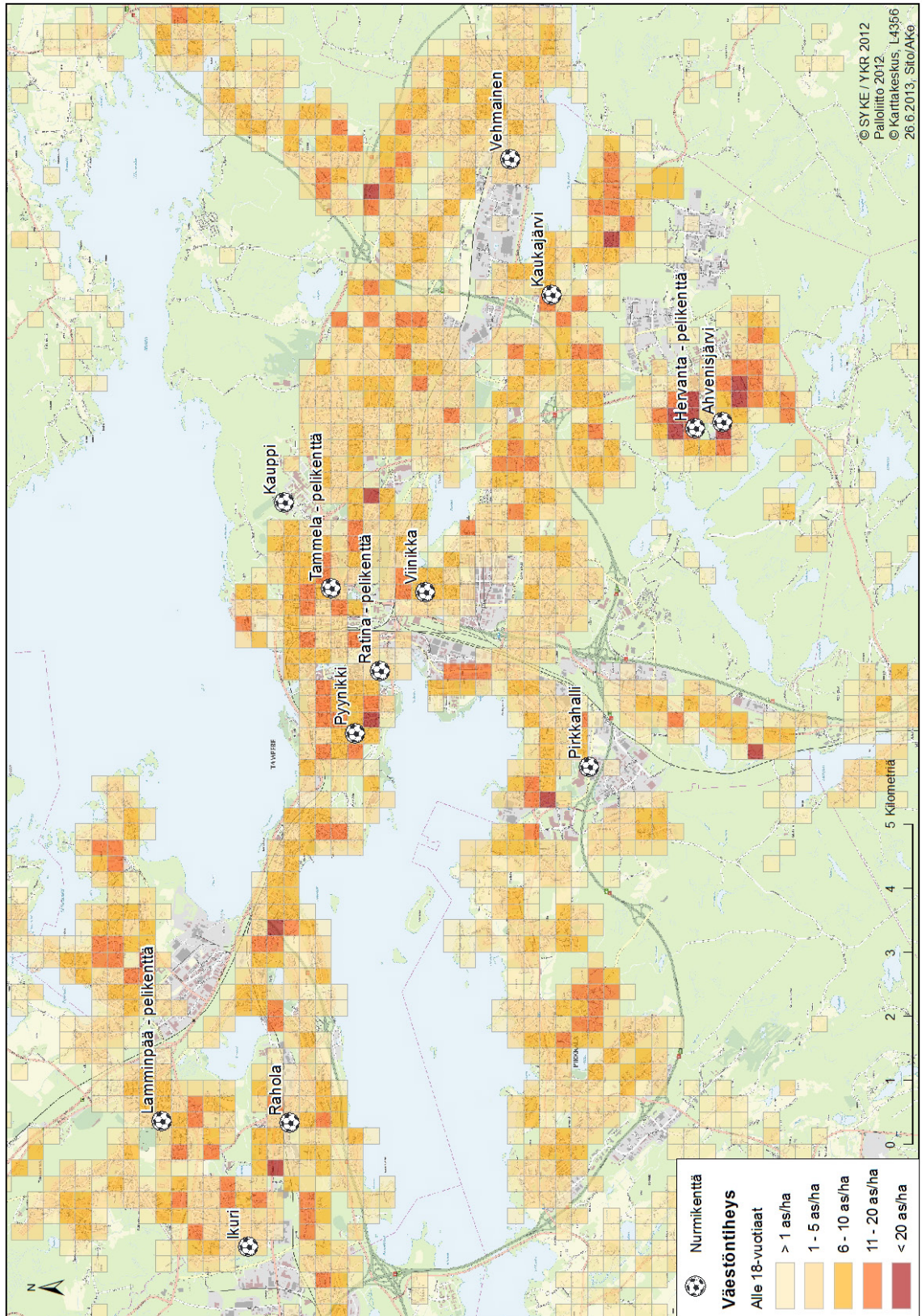
## LIITE 2. YLEISIMMÄT HARRASTUSMATKOJEN KULKUTAVAT KAUPUNGINOSITTAIN



Kartan laadinnassa käytetty Ilveksen liikkumiskyselyyn vastanneiden tamperelaisten ikäkausijoukkueiden pelaajien vastauksia (yhteensä 56 kpl).



# LIITE 3. TAMPEREEN NURMIKENTTIEN JA ALLE 18-VUOTIAAN VÄESTÖN SJOITTUMINEN



Alle 18-vuotiaiden väestötiheys on esitetty 250x250 metrin YKR-ruuduissa.





## Urheilutapahtumien liikkumisen ohjaus

**Turnausten ja muiden urheilutapahtumien liikkumisen ohjauksella pyritään viihtyisämpään ja turvallisempaan tapahtuma-alueeseen**

### Ennen tapahtumaa

Tapahtumien ennakkotiedotteeseen sisällytetään tietoa tapahtuma-alueella liikkumisesta ja sinne saapumisesta. Tiedotteessa kerrotaan tapahtuman aikaisista liikennejärjestelystä ja toivotaan tapahtumavieraiden saapuvan tapahtuma-alueelle kestäviä kulkutapoja käyttäen.

### Tapahtumatiedotteeseen voidaan sisällyttää seuraavia tietoja:

- Tapahtumapaikkaa lähimpien joukkoliikennepysäkkien sijainnista, pysäkeiltä kulkevista linjoista ja linjojen aikatauluista (esimerkiksi kartan avulla)
- Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen reittioppaista, pyöräilykartoista ym. (Tampereella joukkoliikenteen [Repa-reittiopas](#) ja [Kevyen liikenteen reittiopas](#))
- Tapahtuman aikaisista pyöräpysäköintipaikoista tiedottaminen (esim. ”pyörällä pääset ajamaan tapahtuma-alueen sisälle kenttien välittömään läheisyyteen rakennettuun pyöräparkkiin”)
- Tapahtuma-alueen liikennejärjestelyistä henkilöautolla ja linja-autolla saapuville (esimerkiksi kartan avulla):
  - pelaajien jättöpaikasta ja kokoontumispaikoista tiedottaminen
  - käytössä olevista pysäköintipaikoista tiedottaminen
  - tapahtuma-alueella käytössä olevista ajoreiteistä tiedottaminen
  - erillinen ohjeistus tapahtumavieraita kuljettaville linja-autokuljetuksille, jos niiden järjestelyt poikkeavat henkilöautoliikenteen järjestelyistä (esim. ”linja-autoille on erillinen pysäköintipaikka lähempänä turnausaluetta, kuljetusten jättö-/noutopaikka on portin vieressä”)
- Joukkoliikennelippujen tarjoaminen vieraspaikkakuntalaisille urheilijoille tapahtuman ajaksi (yhteistyö kaupungin joukkoliikennetoimiston kanssa)
- Majoituspaikkojen, ruokailupaikkojen sekä tapahtumapaikan välisistä liikenneyhteyksistä tiedottaminen ja mahdollisten kuljetusten järjestäminen (yhteistyö kaupungin joukkoliikennetoimiston kanssa)





### ***Tapahtuman aikana***

#### ***1) Pyöräpysäköinnin lisääminen tapahtuma-alueella***

- Väliaikaisten pyöräparkin rakentaminen (pyöräparkeista lisää Väliaikaiset pyöräparkit -toimenpidekortilla)

#### ***2) Urheilupuiston tai muun tapahtuma-alueen rauhoittaminen ajoneuvoliikenteeltä tapahtuman ajaksi***

- Ajoneuvoliikenteen pääsyn estäminen tapahtuma-alueelle esimerkiksi portilla tai aidalla
- Asianmukaisten liikennemerkkien asentaminen ajoneuvoliikenteen sulun yhteyteen tai liikenteen ohjaajien käyttö

#### ***3) Liikenteen ohjaus tapahtumapaikalla***

- Liikenteen ohjaajat tapahtuma-alueen sisäänkäynnille ja pysäköintipaikoille



# Väliaikaiset pyöräparkit

**Väliaikaisilla pyöräparkeille voidaan tapahtuman aikana varmistaa pyöräpaikkojen riittävyys**



**Väliaikaiset pyöräparkit pyöräilyyn kannustamisen apuna tapahtumissa**

## 1) Pyöräparkin sijoittamisen suunnittelu on tärkeää

- Paikan tulee olla tapahtumavieraita hyvin palveleva, mutta se ei saa haitata alueen muuta liikennettä tai pelastusteitä (esim. urheilutapahtumissa hyvä paikka on usein kenttien välitön läheisyys).
- Hyvä väliaikaisen pyöräparkin sijoituspaikka voi olla myös olemassa olevien kiinteiden pyörätelineiden yhteydessä.
- Pyöräparkki ohjaa pyöräpysäköintiä ja sille johtavaa pyöräliikennettä halutulle alueelle. Pyöräparkki ohjaa pyöräpysäköintiä parkin alueelle, vaikka pysäköintipaikkojen suosio ylittäisikin ennakoitun tilatarpeen.
- Suunnitellulla pyöräparkin sijoittamisella ja siitä tiedottamisella pyörällä saapuminen koetaan vaivattomaksi kulkutavaksi tapahtumavieraiden keskuudessa.

## 2) Tiedottaminen tapahtumatiedotteissa

- Pyöräilyyn kannustaminen tapahtumapaikalle saavuttaessa on hyvä nostaa esiin tapahtumatiedotteissa. Pyöräilyyn kannustaa tieto siitä, että tapahtuma-alueella on mahdollisuus pysäköidä pyörä telineeseen, joka sijaitsee henkilöautojen pysäköintiä tai joukkoliikenteen pysäkkejä lähempänä.
- Tiedotteissa voidaan ohjata tapahtumakävijöitä tutustumaan kaupungin reittioppaisiin ja pyöräilykarttaan.





### Väliaikaisten pyöräparkkien toteuttaminen

- Väliaikainen pyöräparkki voidaan koota mellakka-aidoista ja liikennemerkkivarsista
- Yhden telineen kokoamiseen tarvitset 4 mellakka-aitaa ja 1 liikennemerkkivarren (varren pituus 3,5–4,0 metriä) sekä nippusiteitä kiinnittämiseen
- Kuvattuun telineeseen voidaan runkolukita 12–16 pyörää telineen sijoittamisesta riippuen (max .4 pyörää / aita)
- Liikennemerkkivarret pitävät telineet lyhyissä tapahtumissa hyvin kasassa ja sen avulla pyöräparkki säilyttää muotonsa.
- Pidempiaikaisessa käytössä nippusiteiden kestävyyttä on syytä seurata tai tehdä kiinnitys esimerkiksi kiinnityspannoilla.
- Pyöräparkki merkitään liikennemerkillä. Lisäksi telineiden päähän voidaan kiinnittää pieni liikennemerkki (esim. paperituloste laminoituna tai muovitaskussa) . Merkit selkeyttävät telineiden käyttötarkoituksen ymmärtämisessä.
- Suurissa pyöräparkeissa telineen päähän laminoitava juokseva numero- tai kirjainmerkintä helpottaa pyörän löytymistä tapahtumasta pois lähdettäessä.
- Nippusiteillä kootut telineet on helppo toteuttaa, eikä työ vaadi työkaluja.

### Pyöräparkkien käytössä huomioitavia asioita

- Pyöräparkin sijoittamisessa on huomioitava tapahtuman pelastussuunnitelma ja turvattu alueen muun liikenteen toimivuus.
- Pyöräparkki voidaan sijoittaa keskusta-alueella pysäköintiruutuun, jonka molemmin puolin varataan riittävästi tilaa pyörän kanssa kulkemiseen (tyhjät pysäköintiruudut).
- Mellakka-aitojen maalaaminen tapahtumaan sopivalla värillä lisää telineiden havaittavuutta ja houkuttelee pyörän pysäköimiseen.
- Väliaikainen pyöräparkki on hyvä merkitä liikennemerkeillä, merkit auttavat telineiden käyttötarkoituksen ymmärtämisessä.



# Kulcutavan seurantataulukko

## **Seurantataulukko lasten ja nuorten harrastusmatkustamisen kulkutavan seurantaan ja kestäviin kulkutapoihin kannustamiseen**

### **Taulukko on toimiva työkalu kulkutapakokeiluihin kannustamisessa**

Taulukon käyttökohteita ovat muun muassa:

- Huomion kiinnittäminen omaan kulkutapavalintaan, keskustelun ja ajatusten herättäminen
- Pyöräilevän treenibussin toimintaan kannustaminen ja vaikutusten seuranta
- Urheiluseuran tai joukkueen pyöräilyn teemaviikolle osallistumiseen kannustaminen
- Joukkoliikenteen kokeilukampanjaan kannustaminen ja vaikutusten seuranta
- Kimppakyyteihin kannustaminen ja vaikutusten seuranta

### **Oman kulkutavan muutosten tai joukkueen kulkutapamuutosten seuranta**

Esimerkki:

- 1) Nykytilanteen kartoittaminen (esim. 2 viikon seurantajakso)
- 2) Tavoitteen asettaminen yhdessä kokeilujaksolle (kaikkien sitouttaminen yhteisen tavoitteen kautta)
- 3) Tavoitteen toteutumisen seuranta taulukon avulla (esim. 2 viikon seurantajakso)
- 4) Tulosten yhteenveto, seurantaan osallistuneiden palkitseminen

### **Taulukkoa voidaan täyttää joukkue-, ryhmä- tai pelaajakohtaisesti**

Täyttö esimerkiksi joukkueen harjoituksissa nimenhuudon yhteydessä. Taulukko on herättämässä keskustelua ja ajatuksia eri kulkutavoista. Vaihtoehtoisesti taulukkoa voidaan täyttää henkilökohtaisessa kulkutapavalinnan ja liikkumisen seurannassa.

### **Seurannan yhteydessä mahdollista toteuttaa kilpailuja urheiluseurojen tai joukkueiden välillä**

Lasten ja nuorten palkitsemisessa suositellaan ei-materiaalisia palkintoja kuten kunniakirjat ja diplomit tai normaalista harjoitusrutiinista poikkeavien harjoitusten järjestäminen (kuten liigajoukkueen ”julkisvierailu” harkoissa tai harjoituspelejä vanhempia vastaan).





# Kuljutapatoiminto

OSALLISTUJAT.COM

**Kuljutapatoiminto harjoituksiin ilmoittautumisen yhteydessä apuna kimpakyydeistä sopimisessa ja kuljutapakokeilujen kannustimena**



## Kuljutapatoiminto joukkueiden sisäiseen käyttöön

- Osallistujat.com on Internet-pohjainen ilmaisipalvelu, joka on laajalti käytössä eri harrastusmuotojen parissa. Palvelu toimii harrastustoiminnan aikataulusuunnittelun ja tiedottamisen apuvälineenä joukkueitasolla. Palvelun avulla voi ilmoittautua harjoituksiin. Ilmoittautumisen yhteyteen on mahdollista aktivoida kuljutapatoiminto.
- Kuljutapatoiminto mahdollistaa harrastusmatkalle suunnitellun kuljutavan ilmoittamisen oman joukkueen sisällä nähtäväksi. Harrastusmatkojen reittien ja kuljutapojen suunnittelussa toimii apuna kuljutapatoiminnon karttaliittymä.
- Kuljutapatoiminto kimpakyydeistä sopimisen apuna: toiminnon avulla voidaan tarjota, pyytää ja sopia kimpakyytejä harrastusmatkoille turvallisesti, sillä ilmoitusten näkyvyys on rajattu omaan joukkueen sisälle. Erityisesti aloittavilla joukkueilla sovellus auttaa kimpakyytiporukoiden muodostamisessa.
- Sovellus toimii henkilöautolla tehtävien kimpakyytien lisäksi myös muiden kuljutapojen käyttöön kannustamisessa. Esim. pyöräilyviikon tai Liikkujan viikon kaltaisilla teemaviikoilla harrastusmatkojen kuljutavan valintaan voidaan kannustaa toiminnon avulla.

Kulje  viisaasti

 SITO



### Kulikutapatoiminnon aktivoiminen

- Joukkueenjohtaja (tai muu harrastusryhmän pääkäyttäjä Osallistujat.com-palvelussa) aktivoi kulikutapatoiminnon joukkueen käyttöön ja tiedottaa siitä joukkueen jäseniä.
- Kukin joukkueen jäsen:
  - Täyttää omalle Osallistujat.com -sivulleen omat tai vanhemman yhteystiedot (osoite, puhelinnumero ja sähköposti)
  - Ilmoittaa harjoitusilmoittautumisen yhteydessä kulkutavan, jolla aikoo kulkea matkat harjoituspaikalle ja sieltä kotiin
- Kulikutapailmoitus tehdään sekä meno- että paluumatkalle erikseen.
- Kulikutapaa ilmoittaessa voi antaa lisätietoja, jolloin muut joukkueen jäsenet voivat reagoida tietoihin profiliin asetettujen yhteystietojen avulla. Lisätietona voi kertoa esimerkiksi:
  - Tulen äidin kyydillä, Mikko tulee Keskustasta kyytiin. Autoon mahtuu vielä 2.
  - Pyöräilen harkkoihin, lähden kello 16:10. Saa liittyä seuraan!
  - Tarvitsen kyydin harkoista kotiin Hervantaan.
- Eri kulkutavoille on karttaliittymässä oma symbolinsa, joka auttaa esimerkiksi kimppekyytiä tarjoavien tai etsivien löytämisessä. Symboli tulee kartalle näkyviin, kun joukkueen jäsen on tehnyt harjoitusilmoittautumisensa. Symbolin yhteydessä on nähtävissä mahdolliset kulkutavasta ilmoitetut lisätiedot.

### Lisätietoja kulikutapatoiminnon aktivoimiseksi

[www.osallistujat.com](http://www.osallistujat.com)

Antti Stenvall

[webmaster@osallistujat.com](mailto:webmaster@osallistujat.com)

## Pyöräilevä treenibussi

**Pyöräilevä treenibussi kannustaa lapsia pyöräilyyn ja vähentää vanhempien kyyditystarvetta harrastusmatkoilla**



### **Pyöräilevän treenibussin toiminta**

- Pyöräilevä treenibussi on toimintamalli, jossa vanhempien kanssa yhteistyössä organisoidaan pyöräileviä (tai käveleviä) treenibusseja lasten harjoitusmatkoille.
- Pyörillä tai kävellen liikkuvat "bussit" kulkevat "pysäkkien" kautta, jotka toimivat tapaamispaikkoina. Pysäkkien sijainti suunnitellaan siten, että bussilla kulkeville lapsille reitti kotoa pysäkille on mahdollisimman turvallinen. Pysäkeiltä kuljetaan edelleen pyöräillen tai kävellen harjoituskentälle yhdessä aikuisen kanssa.
- Liikkumalla harjoitusmatkat pyörällä, lapsi oppii liikkumaan liikenteessä pyöräillen aikuisen opastuksella. Samalla vähennetään vanhempien kyyditsemistarvetta ja yksityisautoilua lyhyillä harjoitusmatkoilla.
- Aktiivisesti kuljetut treenimatkat toimivat hyvänä lämmittelynä ennen harjoituksia ja tehokkaana palautteluna treenien jälkeen. Samalla lasten arjen fyysinen aktiivisuus kasvaa, mikä tukee liikkumissuosituksen edellyttämän liikuntamäärän toteutumista.
- Pyöräilevä treenibussi soveltuu parhaiten säännöllisesti samaan paikkaan suuntautuville harjoitusmatkoille (esim. jalkapallossa kaupunginosatoiminta).





## Pyöräilevän trenibussin organisointi

### 1) Infotilaisuuden järjestäminen

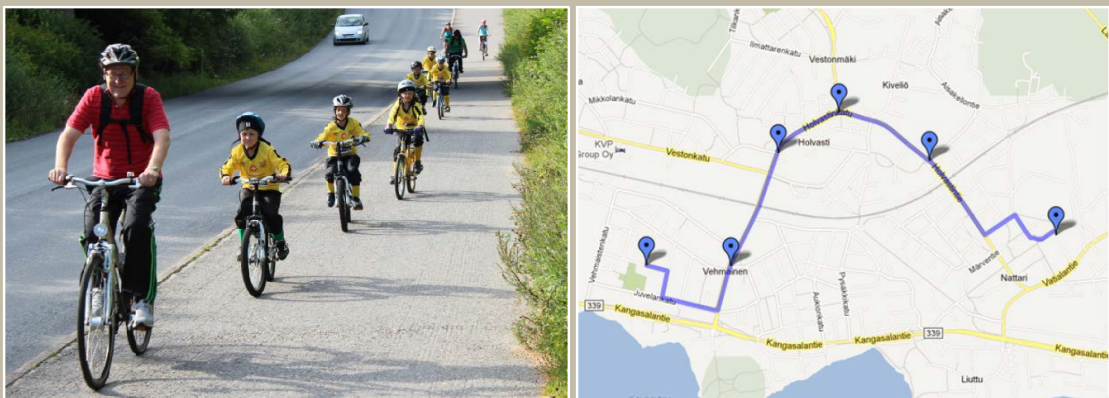
- Pyöräilevän trenibussin organisointia varten järjestetään infotilaisuus, jossa suunnitellaan pyöräilevälle trenibussille reitit ja pysäkit
  - Infon järjestämisestä ja kutsusta vastaa joukkueenjohtaja seuran valmennusjohdon avustamana.
- Infotilaisuuteen kutsutaan joukkueen pelaajien vanhemmat. Tilaisuus järjestetään harjoitusten aikana kentän läheisyydessä (esim. läheisen koulun tiloissa). Vaihtoehtoisesti info voidaan järjestää joukkueen vanhempainillan yhteydessä.

### 2) Trenibussin reitti ja aikataulu

- Infotilaisuudessa kartoitetaan joukkueen pelaajien asuinpaikat ja bussin toiminnasta kiinnostuneet lapset ja vanhemmat
- Trenibussin reitti suunnitellaan pituudeltaan joukkueen ikäluokalle sopivaksi ja aikataulultaan joukkueen harjoitusaikataulun mukaiseksi
  - Reitti- ja aikataulusuunnittelun apuna voidaan käyttää Internet-pohjaisia karttasovelluksia, joiden kautta bussin reitti ja aikataulu ovat linkkinä jaettavissa joukkueen sisällä sähköpostitse
- Yhden bussin osallistujamäärä on pidettävänä kohtuullisena lasten ikäluokkaan nähden. *Suositus: yhteen bussiin enintään 6 alakouluikäistä lasta.*

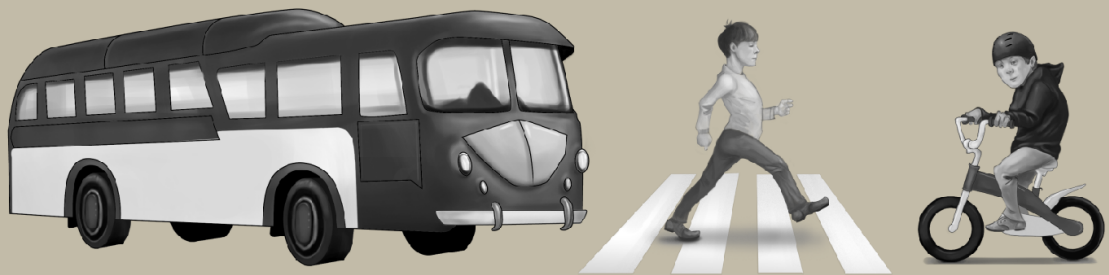
### 3) Trenibussin käynnistäminen

- Bussi kulkee sovittavan aikataulun ja reitin mukaisesti harjoituspäivinä
  - Joukkueenjohtaja tiedottaa tarvittaessa bussin toiminnasta ja poikkeusaikatauluista joukkueen sisällä
  - Bussin järjestämisestä ("kuljettamisesta") vastaavat lasten vanhemmat yhdessä sovittavalla tavalla. *Suositus: yhden bussin kuljettamisessa on hyvä olla mukana kaksi aikuista. Bussin kuljettajan lisäksi perässä pyöräilee toinen aikuinen, sillä kuljettajan voi olla vaikea nähdä, mitä takana tapahtuu.*



# Harrastusmatkojen pelisäännöt

**Harrastusmatkojen pelisäännöt apuna kestävien kulkutapojen käyttöön kannustamisessa lasten ja nuorten harrastusmatkoilla**



- **Harrastusmatkustamisen pelisääntöesite on laadittu kannustamaan kestäviin kulkutapoihin harrastus- ja pelimatkoilla**
- **Pelisääntöjen noudattamiseen sitoudutaan allekirjoittamalla pelisäännöt kauden alussa**
  - Harrastusmatkojen pelisäännöt toimivat vastaavasti kuin monissa lajeissa käytössä olevat harrastustoiminnan pelisäännöt
  - Tavoitteena on pelaajien ja vanhempien sitouttaminen kestävään liikkumiseen sekä muistuttaa hyödyistä ja käyttömahdollisuuksista
  - Vaihtoehtoisesti sääntöjen allekirjoittamisen sijaan pelisäännöt voidaan käydä yhdessä läpi harjoituksissa ja vanhempien kanssa joukkueen vanhempainillassa
- **Harrastusmatkojen pelisääntöesitteestä on laadittu kaksi erilaista kappaletta kohderyhmän mukaan:**
  - Alle 12-vuotiaille lapsille
  - Yli 12-vuotiaille nuorille sekä lasten ja nuorten vanhemmille
- **Pelisääntöjä voi muokata seuralle tai joukkueelle sopiviksi**
  - Seuran nimi ja logo vaihdettavissa esitteeseen
- **Sähköistä tiedostoa on helppo jakaa seuran joukkueille ja harjoitusryhmille**

**ILVEKSESSÄ KULJETAAN  
HARJOITUS- JA PELIMATKAT  
VIISAASTI !**



**ENSISIJAJAISESTI LIIKUMME...**

**...KÄVELLEN JA  
POLKIEN...**



**...BUSSILLA...**



**...Tai mennään  
KIMPASSA**



**KULKUTAVASTA  
RIIPPUMATTA LIIKUMME  
TURVALLISESTI !**

Kulje  viisaasti



**SITO**

**ILVEKSESSÄ KULJETAAN  
HARJOITUS- JA PELIMATKAT  
VIISAASTI !**



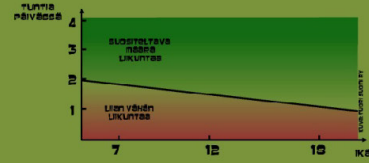
**KÄYTÄMME BUSSIA  
HARJOITUS- JA PELIMATKOILLA  
APUA MATKAN SUUNNITTELUUN**

**REPA-REITTIOPAS:**  
<http://reittiopas.tampere.fi>



Reittioppaasta löytyvät myös joukkoliikenteen aikataulut

**LAPSET JA NUORET LIKKUVAT VÄHINTÄÄN  
1 - 2 TUNTIA JOKA PÄIVÄ**



**KÄVELY JA PYÖRÄILY HARJOITUSMATKOILLA  
AUTTAA SAAVUTTAMAAN  
LIKKUMISSUOSITUKSEN TAVOITTEEN**

Kävelyn ja pyöräilyn reittejä voit suunnitella Tampereen kaupungin kevyen liikenteen reittioppaan avulla (<http://reittiopas.tampere.fi>)

**KULJEMME KIMPASSA  
[OSALLISTUJAT.COM](http://osallistujat.com)**

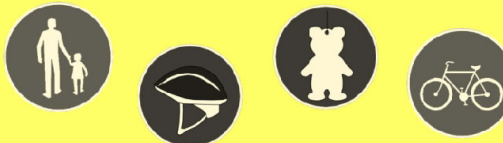
**TARJOA JA PYYDÄ KYTYIÄ HELPPOSTI.**



Joukkueenjohtaja aktivoi kulkutapatoiminnon joukkueen Osallistujat-sivulle.



**KULKUTAVASTA RIIPPUMATTA  
LIKUMME TURVALLISESTI  
LIIKENNESÄÄNTÖJÄ NOUDATTAEN !**



Kulje  viisaasti



**SITO**





# LIITE 6. TOIMENPITEIDEN VAIKUTUSTEN ARVIINTITAUUKOT

|     |  |   |
|-----|--|---|
| I   | <p><b>Hanke:</b></p> <p><i>Hankkeen nimi ja kuvaus (mm. kesto ja tyyppi)</i><br/> <i>Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat, vapaa-ajan matkojen liikumisen ohjaus</i><br/> <i>Kesto: 3/2012 – 6/2013</i><br/> <i>Toteutus: Sito Oy</i></p> |   |
| II  | <p><b>Yleinen tavoite:</b></p>   | <p><b>Hankkeen yleiset tavoitteet (laadulliset ja määrälliset)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- selvittää, mitkä tekijät vaikuttavat jalkapallon harrastusmatkojen kulkutavan valintaan</li> <li>- pyritään lisäämään kävelyä ja pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä ja kimpakyytejä yksittäisten autoykkien kustannuksella jalkapallon harrastusmatkoilla</li> <li>- kartoitetaan Tampereen kaupungin ja urheiluseurojen keinoja ja mahdollisuuksia vaikuttaa autolla kyyditsemisen vähentämiseen</li> <li>- testataan kulkumuotovalintoihin kohdistuvaa vaikuttamista (markkinointi, viestintä, liikkumissuunnitelmat, kokeilumahdollisuudet) kummiseuran ja joukkueiden parissa</li> <li>- muodostetaan suosituksia ja toimintamalleja muualla hyödynnettäviksi lähtökohtien selvittämisen ja kokeilun tulosten perusteella</li> </ul>   |
| III | <p><b>Kohderyhmät</b></p>  | <p><b>Suorat kohderyhmät, liikkujat:</b><br/> Minkä ryhmän toivotaan muuttavan liikumistaan / kulkutapaansa hankkeen myötä?</p> <p><b>Ilveksen alle 18-vuotiaat jalkapalloilijat Tampereen kaupunkiseudulla, tarkastelussa seurataso ja joukkueataso</b></p> <p><b>Epäsuorat kohderyhmä, portinvartijat:</b><br/> Onko hankkeessa ns. portinvartijoita, jotka voivat toimia esteinä hankkeen toteutumiseen (esim. yritysjohdo, kiinteistön asettamat rajoitukset, päättäjät, viranomaiset)?</p> <p><b>Pelaajiin suorassa vaikutuksessa olevat portinvartijat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ilveksen jalkapalloilijoiden vanhemmat</li> <li>- Joukkueiden valmentajat ja joukkueenjohtajat</li> </ul> <p><b>Harjoitusmahdollisuuksiin liittyvät portinvartijat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Urheiluseura (Ilves)</li> <li>- Tampereen kaupunki (eri hallinnonalat)</li> <li>- Palloliitto (Tampereen piiri)</li> <li>- Valo (ent. Hämeen Liikunta ja Urheilu)</li> </ul> <p>(mm. kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimpakyytien edellytysten kehittämisen kenttävuoroja jaettaessa, joukkueiden harjoituskaiktaulujia suunniteltaessa ja kestäväis-tä kulkutavoista tiedottaminen joukkueille kohdistuvassa viestinnässä)</p> |

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
| IV | <p><b>Toteutettavat liikkumisen ohjauksen toimenpiteet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- toimenpiteet kuvataan tarkemmin taulukon 2 tasolla A</li> </ul>  | <p><b>Suorille kohderyhmille, liikkujille:</b><br/>Mitä liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä hankkeen aikana aiotaan toteuttaa liikkujille?</p> <p><b>Suunniteltuja hankkeen toimenpiteitä:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Internet-kysely harrastusmatkustamisen nykytilasta (vastaajina pelaajat ja vanhemmat)</li> <li>- Pelaajien ryhmähaastattelut</li> <li>- Markkinointi- ja viestittämistilaisuudet</li> <li>- Aiheeseen liittyvät materiaalit</li> <li>- Tiedotteet jalkapalloilijoille ja medialle</li> <li>- Liikkumisen suunnittelu</li> <li>- Kulkutavan seuranta</li> <li>- Kimppakyytipalvelu</li> <li>- Pyöräilevä treenibussi</li> <li>- Joukkoliikenteen kokeilumahdollisuus</li> <li>- Turnaus- ja pelitapahtumien liikkumisen ohjaus</li> </ul> | <p><b>Epäsuoralle kohderyhmälle, portinvartijoille:</b><br/>Mitä toimenpiteitä hankkeen aikana aiotaan toteuttaa portinvartijoille?</p> <p><b>Portinvartijoihin kohdistuvat toimenpiteet:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Internet-kysely harrastusmatkustamisen nykytilasta (vastaaminen pelaajan tai vanhemman toimesta)</li> <li>- Aiheeseen liittyvät tiedotteet ja materiaalit</li> <li>- Selvitetään harjoitusvuorojen jakamisperusteita: <ul style="list-style-type: none"> <li>o asiantuntijahaastattelut ja ohjausryhmätyöskentely (hankeen ohjausryhmän jäsenet)</li> <li>o vertailuesimerkit muista seuroista</li> <li>o vuorojen jakamiskriteerien arviointi</li> <li>o mahdollisten ohjauskeinojen määrittäminen</li> </ul> </li> <li>- Viisaan liikkumisen sisällyttämisen seura- ja järjestötason toimintaan <ul style="list-style-type: none"> <li>o Sinettiseuratoinnin periaatteiden kehittäminen kaikille lajeille (HLU / Valo)</li> <li>o Lajiliiton Footpass-auditoinnin kriteerien kehittäminen (Palloliitto)</li> <li>o Kestävän harrastusmatkustamisen sisällyttäminen kaikkeen seurata-son tiedottamiseen</li> </ul> </li> </ul> |
| V  | <p><b>Toivottu muutos liikkumisesä ja/tai asenteissa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tavoitteet kuvataan tarkemmin taulukon 2 tasolla F ja H</li> </ul> | <p><b>Suora kohderyhmä, liikkujat:</b><br/>Mitä kulkutapaa hankkeella edistetään? Mikä on toivottu käyttäytymis-/kulkutapamuutos?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Edistettävää harrastusmatkojen kulkumuotoja ovat <b>kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja kimppakyydit.</b></li> <li>- Toivottu kulkutapamuutos on edellä mainittujen kulkumuotojen käytön lisääminen jalkapallon harrastusmatkoilla henkilöautoilla tehtävän yksittäiskyydittämisen kustannuksella.</li> </ul>   | <p><b>EI TÄYTETÄ</b></p>   |

| TARKASTELUTASOT   | TAVOITTEET<br>Mitä tavoitteita asetetaan eri tasolle?  | SEURANTAMITTARIT<br>Mitä tietoja kerätään?<br>Mitä tekijöitä seurataan?   | SEURANTA-MENETELMÄT<br>Miten tiedot kerätään?  | SEURANNAN AJOITUS<br>Milloin tiedot kerätään?   |
|---|--|---|--|---|
| <b>OLOSUHDETEKIJÄT (tasot 1-2)</b><br><br><b>Ulkoiset muutostekijät</b><br>- Esimerkiksi verotus, polttoaineen/joukkoliikennelipun hinnan lasku, infrastruktuuri, talouden lama, sää, yrityksen sijainti, pysäköintipaikkojen saatavuus<br><br><b>1</b> | Mitä ovat keskeiset ulkoiset tekijät, jotka voivat vaikuttaa hankkeen lopputulokseen / asetettuihin tavoitteisiin? Mitkä muutostekijät ovat olennaisia hankkeen kannalta?<br>- Harjoituspaikkojen sijainti<br>- Harjoitusten ajankohta<br>- Infrastruktuuri (jalan- ja pyöräilyympäristön laatu)<br>- Joukkoliikennelinjat (reitit ja aikataulut)<br>- Henkilöautojen pysäköintipaikkojen saatavuus harrastuspaikoilla<br>- Harrastuspaikkojen pyöräpysäköintimahdollisuudet<br>- Vuodenaikojen sää<br>- Joukkuekaveri- ja kulkutapavaihtoehdot<br><br><b>EI TAVITETA</b>  | Mitä ovat keskeiset ulkoiset tekijät, jotka voivat vaikuttaa hankkeen lopputulokseen / asetettuihin tavoitteisiin? Mitä tietoja liikkumises-ta/asenteista kerätään?<br><b>Muuttumistekijät:</b><br>- Harjoituspaikkojen ja kodin sijaintien muutokset toisiinsa nähden<br>- Pelaajien perheiden autonomisuuden muutokset tai mahdollisuudet eri kulkutapojen käyttöön (esim. bussikortin hankkiminen tai polkupyörän ostos)<br>- Henkilökohtaiset asennemuutokset<br><b>Kerättävät tiedot:</b><br>- Harjoitus-/pelimatkoilla käytetyt kulkumuodot, kestävien kulkumuotojen osuus<br>- Kulkumuotoihin siirtymisen esteet ja kokeilemisen valmiusaste | Miten muutokset todennetaan? (usein kevyt dokumentointi riittää)<br>- Jaettujen harjoitusvuorojen seuranta<br>- Seuradustajan haastattelut (hankkeen kummiseuranan ilves)<br>- Harjoituspaikkojen sijainti (paikkatietotarkastelut)<br>- Kevyen liikenteen ja joukkoliikenneverkon ja tarjonnan kartoitus sekä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä tarkastelut (paikkatietotarkastelut)<br>- Säättiedot<br>- Joukkueiden pelaajien ryhmähaastattelut ja Internet-kysely matkustustottumuksista | Milloin mitataan? (tyypillisesti ennen ja jälkeen hankkeen)<br>- Harjoitusvuorojen jakoperiaatteen (keskustelu- ja yhteistyöseuran) aikana<br>- Paikkatietoaineistot hankkeen alussa (vyöhykkeitä, liikenneverkoston ja kenttien sijaintitiedon hyödyntäminen)<br>- Vuodenaikojen säättiedot hankkeen lopussa (onko tarkastelutavaraa erää pitkäaikaisiin keskiarvoon, joka voisi vaikuttaa liikkumistottumuksiin)<br>- Pelaajien haastatteluja ja kulkutapavaihtoa (keskustelu- ja kulkutapavaihtoa) (keskustelu- ja kulkutapavaihtoa) |
| <b>Kohderyhmään liittyvät muutostekijät</b><br>- Esimerkiksi asuinpaikan muutos, ajokortin/auton hankkiminen, perheen perustaminen<br>- Tiedot henkilöiden liikkumisesta ja asenteista<br><br><b>2</b>  | Mitä ovat keskeiset kohderyhmään liittyvät tekijät, joiden muuttuminen voi vaikuttaa lopputulokseen / asetettuihin tavoitteisiin? Mitä tietoja liikkumises-ta/asenteista kerätään?<br><b>Muuttumistekijät:</b><br>- Harjoituspaikkojen ja kodin sijaintien muutokset toisiinsa nähden<br>- Pelaajien perheiden autonomisuuden muutokset tai mahdollisuudet eri kulkutapojen käyttöön (esim. bussikortin hankkiminen tai polkupyörän ostos)<br>- Henkilökohtaiset asennemuutokset<br><b>Kerättävät tiedot:</b><br>- Harjoitus-/pelimatkoilla käytetyt kulkumuodot, kestävien kulkumuotojen osuus<br>- Kulkumuotoihin siirtymisen esteet ja kokeilemisen valmiusaste | Miten tiedot kerätään? (kyselyt, haastattelut ym.)<br>- Laaja nettikysely kummiseuran junioripelaajien matkustustottumuksista (nykytilanteen kartoitus)<br>- Harjoitusmatkalla kulkutapojen seuranta, kummijoukkueiden valmentajat harjoitusten yhteydessä<br>- Kummijoukkueiden pelaajien ryhmähaastattelut ja valmentajien haastattelut (1-2 haastattelua/joukkue)<br>- Toimenpiteistä saatua palaute joukkueen pelaajilta, vanhemmilta ja valmentajilta/joukkuejohtajilta  | Milloin tiedot kerätään? (tyypillisesti ennen toimenpiteiden toteuttamista joko ennen hanketta tai sen alussa)<br>- Nettikysely hankkeen alussa<br>- Harjoituksiin tulo kulkumuodon kirjaaminen kokeilutoiminnan aikana<br>- Haastattelut pelaajille (ryhmähaastattelut) ja valmentajille kokeilutoiminnan aikana<br>- Palaute keräminen koko hankkeen ajan  | Milloin tiedot kerätään? (tyypillisesti ennen toimenpiteiden toteuttamista joko ennen hanketta tai sen alussa)<br>- Nettikysely hankkeen alussa<br>- Harjoituksiin tulo kulkumuodon kirjaaminen kokeilutoiminnan aikana<br>- Haastattelut pelaajille (ryhmähaastattelut) ja valmentajille kokeilutoiminnan aikana<br>- Palaute keräminen koko hankkeen ajan   |

| TOTEUTETTAVAT LIIKKUMISEN OHJAUKSEN TOIMENPITEET (tasot A–D)   |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p>Mitä toimenpiteitä hankkeen aikana toteutetaan ja missä laajuudessa? Mitä määrällisiä tavoitteita toteutukselle asetetaan?</p> <p>Toimenpiteet ja tavoitetasot (kokeilutoiminnan aikana):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Internet-kysely seuratasolla</li> <li>- Markkinointi- ja viestittämistilaisuuDET joukkueetasolla</li> <li>- Tiedotteet kestäväistä kulkumuodoista seura- ja joukkueetasolla sekä medialle</li> <li>- Ryhmähaastattelut joukkueetasolla</li> <li>- Liikkumisen suunnittelu joukkueetasolla</li> <li>- Kimppakyytipalvelu seuratasolla</li> <li>- Pyöräilevän treenibussit joukkueetasolla</li> <li>- Kulkutavan seuranta- ja ohjauksen seuratasolla</li> <li>- Turnaus-/pelitapahtumien liikkumisen ohjauksen seuratasolla</li> <li>- Joukkoliikenteen kokeilumahdollisuus (kuukausiliput) joukkueetasolla</li> </ul> | <p>Mitä toimenpiteiden toteutukseen liittyviä asioita on tarpeen dokumentoida?</p> <p>Dokumentoitavat tiedot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Internet-kysely: liikkumistottumusten kartointus (kyselyn tulokset)</li> <li>- Markkinointi- ja tiedotemateriaalit: sähköpostijakojen vastaanottajamäärä ja lukumäärä; netti-ilmoitusten lukijamäärät</li> <li>- Tiedotetilaisuudet ja niiden osallistujamäärät</li> <li>- Ryhmähaastatteluihin osallistuneet ja tehdyt havainnot ja saatu palaute</li> <li>- Kimppakyytipalvelun käyttö määrä ja palaute</li> <li>- Pyöräilevän treenibussin käyttäjämäärä ja palaute</li> <li>- Kulkutavan seuranta- ja ohjauksen seuratasolla käytetty harjoitusten yhteydessä (osa kummijoukkueista)</li> <li>- Turnaus- ja pelitapahtumien liikkumisen ohjauksen seuratasolla käytettyä materiaalia (esim. kävijämäärä, pyöräilevien käyttöaste, ajokielon noudattaminen ja saatu palaute)</li> <li>- Joukkoliikenteen lippukokeilun osallistujamäärä ja palaute</li> </ul> | <p>Miten tiedot kerätään? (Usein dokumentointi riittää)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiedot kerätään kokoilutoiminnan aikana.</li> <li>- Dokumentointitapa: hankeraportti</li> </ul>   | <p>Milloin tiedot kerätään? (Tyypillisesti jatkuvasti hankkeen aikana)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tietoa kerätään jatkuvasti hankkeen aikana</li> <li>- Internet-kysely hankkeen alkuvaiheessa</li> <li>- Haastattelut ja palaute kerääminen toimenpiteiden yhteydessä</li> </ul> |
| <p>Mitä toimenpiteitä hankkeen aikana toteutetaan ja missä laajuudessa? Mitä määrällisiä tavoitteita toteutukselle asetetaan?</p> <p>Toimenpiteet ja tavoitetasot</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seuran harrastusmatkustamisen pelisääntöjen laadinta (suositukset)</li> <li>- Harjoitusvuorojen jakokriteerien/ohjauksen kehittäminen (Ilves, Palloliitto, Tampereen kaupunki)</li> <li>- Sinettiseuratoinnin kriteerien kehittäminen (HLU, Palloliitto)</li> <li>- Kaupungin seuratoiminnan avustuskriteerien kehittäminen</li> <li>- Liikkumisasiat seuran toimintaan (esim. toimintasuunnitelmaan)</li> <li>- Turnaus-/pelitapahtumien liikkumisen ohjauksen seuratasolla</li> </ul>   | <p>Mitä toimenpiteiden toteutukseen liittyviä asioita on tarpeen dokumentoida?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vuorojen jakamisen kriteerien, ohjauksen ja kehitystarpeiden mahdollisuudet ja kehitystarpeet</li> <li>- Kriteerien ja avustusten kehittämis ehdotukset</li> <li>- Seuratoinnin kehittämis ehdotukset</li> <li>- Turnaus- ja pelitapahtumien liikkumisen ohjauksen seuratasolla käytettyä materiaalia (esim. kävijämäärä, pyöräilevien käyttöaste, ajokielon noudattaminen ja saatu palaute)</li> </ul>   | <p>Miten tiedot kerätään? (Usein dokumentointi riittää)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auditoimintamateriaalit</li> <li>- Asiantuntijahaastattelut ja ohjauksiryhmätyöskentely</li> <li>- Havainnointi kokeilutoiminnan toimenpiteiden toteutuksen aikana</li> <li>- Dokumentointitapa: hankeraportti</li> </ul> | <p>Milloin tiedot kerätään? (Tyypillisesti jatkuvasti hankkeen aikana)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tietoa kerätään jatkuvasti hankkeen aikana</li> <li>- Asiantuntijahaastattelut ja ohjauksiryhmätyöskentely hankkeen aikana</li> </ul>   |
| <p>Toimenpiteiden toteutuksen kuvaus (portinvartijat)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitä toimenpiteitä hankkeen aikana toteutetaan?</li> <li>- Katso taulukko 1 kohta IV</li> </ul>   | <p>Milloin tiedot kerätään? (Tyypillisesti jatkuvasti hankkeen aikana)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tietoa kerätään jatkuvasti hankkeen aikana</li> <li>- Asiantuntijahaastattelut ja ohjauksiryhmätyöskentely hankkeen aikana</li> </ul>   | <p>Miten tiedot kerätään? (Usein dokumentointi riittää)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auditoimintamateriaalit</li> <li>- Asiantuntijahaastattelut ja ohjauksiryhmätyöskentely</li> <li>- Havainnointi kokeilutoiminnan toimenpiteiden toteutuksen aikana</li> <li>- Dokumentointitapa: hankeraportti</li> </ul> | <p>Milloin tiedot kerätään? (Tyypillisesti jatkuvasti hankkeen aikana)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tietoa kerätään jatkuvasti hankkeen aikana</li> <li>- Asiantuntijahaastattelut ja ohjauksiryhmätyöskentely hankkeen aikana</li> </ul>   |



|   |   |   |  |   |  |
|---|---|---|--|---|--|
| B   | <b>Tietoisuus toteutetuista toimenpiteistä</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka moni (osuus) oli tietoinen toteutetuista toimenpiteistä/hankkeesta?</li> <li>- Liikkujat ja portinvarijat</li> </ul> | Mikä tavoite asetetaan tietoisuuden osalta? Vai asetetaanko ollenkaan? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ei tarkasti asetettua tavoitetta</li> <li>- Tavoitteena tavoittaa hankkeella mahdollisimman moni ilveksen jalkapalloilija ja heidän vanhempi ja valmentaja</li> <li>- Tavoitteena tavoittaa hankkeella kaikki kummijoukkueiden pelaajat ja heidän vanhemmat ja valmentajat</li> </ul> | Toimenpiteistä/hankkeesta tietoisten määrä (osuus) <ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>   | Miten tietoisuus toimenpiteistä todennetaan? (kyselyt, haastattelut) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kokeilutoimintaan osallistuneiden määrä</li> <li>- Hankkeen tiedotteiden ja materiaalien jakelun laajuus</li> </ul>   | Milloin tietoisuus toimenpiteistä todennetaan? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hankkeen kokeilutoiminnan aikana</li> </ul>  |
| C *)  | <b>Osallistuminen toteutettuihin toimenpiteisiin</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka moni (osuus) osallistui toteutettuihin toimenpiteisiin?</li> <li>- Liikkujat ja portinvarijat</li> </ul>       | Mikä tavoite asetetaan toimenpiteisiin osallistumisen osalta? Vai asetetaanko ollenkaan? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tavoite vaihtelee toimenpidekohtaisesti</li> <li>- Kummijoukkueiden toimenpiteissä osallistumisen tavoite 100 %</li> </ul>  | Osallistuneiden määrä (osuus) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hankkeen kokeilutoimintaan osallistuneiden määrät</li> <li>- Tiedotteiden ja materiaalien jaon vastaanottajamäärät</li> </ul> | Miten osallistuminen toimenpiteisiin todennetaan? (kyselyt, haastattelut) <b>Osallistuminen todennetaan:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kyselyn vastausmäärä</li> <li>- Tilaisuuksien osallistujamäärä</li> <li>- Toimenpiteiden osallistujamäärä</li> <li>- Nettitiedotteiden/-ilmoitusten lukijamäärät</li> <li>- Yleistiedotteiden jakelumäärä (sähköpostitiedotteet)</li> <li>- Seurannan ja dokumentoinnin kautta (mm. kulkutavan seuranta-lukko)</li> </ul> | Milloin osallistuminen toimenpiteisiin todennetaan? <b>Osallistuminen todennetaan:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kysely hankkeen alkuvaiheessa</li> <li>- tavoitettavien henkilöiden määrät tilaisuuksissa, tiedotteissa ja toimenpiteissä hankkeen aikana</li> </ul> |
| D   | <b>Tyytyväisyys toteutettuihin toimenpiteisiin</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka moni (osuus) oli tyytyväinen toteutettuihin toimenpiteisiin?</li> <li>- Liikkujat ja portinvarijat</li> </ul>    | Mikä tavoite asetetaan tyytyväisyyden osalta? Vai asetetaanko ollenkaan? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tyytyväisyyttä seurataan tiettyjen toimenpiteiden osalta (mm. pyöräilevä treenibussi ja joukkoliikennekokeilu)</li> </ul>   | Toimenpiteisiin tyytyväisten määrä (osuus) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tavoitteena 100 %:n tyytyväisyys toimenpiteisiin osallistujien keskuudessa</li> </ul>                            | Miten tyytyväisyys toimenpiteisiin todennetaan? (kyselyt, haastattelut, palaute) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haastattelut</li> <li>- Kyselyt</li> </ul>  | Milloin tyytyväisyys toimenpiteisiin todennetaan? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toimenpiteiden kokeilukauden jälkeen</li> </ul>   |
| <b>TOIVOTTU MUUTOS LIUKKUMISESSA JA / TAI ASEENTEISSA (TASOT E–H)</b> |   |   |  |   |  |
| E   | <b>Kulkutapamuutokseen, uuden kulkutavan käyttöön sitoutuminen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka moni (osuus) sitoutui uuden kulkutavan käyttöön hankkeen aikana?</li> </ul>                      | Mikä tavoite asetetaan kulkutapamuutokseen, uuden kulkutavan käyttöön sitoutumiselle?   | Uuden kulkutavan käyttöön sitoutuneiden määrä (osuus)  | Miten sitoutuminen uuden kulkutavan käyttöön todennetaan? (Dokumentointi)   | Milloin sitoutuminen uuden kulkutavan käyttöön todennetaan?  |



|                                     |   |  |   |   |  |
|-------------------------------------|---|--|---|---|--|
| F*)                                 | <p><b>Kulutapamuutos, uuden kulkutavan (todellinen) käyttö</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka moni (osuus) todellisuudessa muutti kulkutapaansa hankkeen aikana?</li> <li>- Tiedot henkilöiden liikkumisesta ja asenteista (taulukko 1 kohta 2)</li> <li>- Katso taulukko 1 kohta V</li> </ul> | <p>Mikä tavoite asetetaan käyttäytymismuutokselle/uuden kulkutavan todelliselle käytölle?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ensimmäisenä tavoitteena löydyttävistä hokkaima vaikutuskeinoja harjoitusmatkustamisen kulkutapavaihtoaan vaikuttamiselle</li> </ul> <p>Tavoitteet kokeilutoiminnan aikaiselle ja pysyvälle liikkumiselle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Edistettävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja kimppeily) osuus on kasvanut harrastuskäytössä</li> <li>- Henkilöautoilla tehtävien yksittäisyys- ja yhdistelmämatkoilla</li> </ul> | <p>Hankkeen aikana kulkutapansa todellisuudessa muuttaneiden määrä (osuus). Mitä tietoja liikkumisesta, asenteista, muutoksen syistä kerätään?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulkutavan seuranta, viisaita kulkutapoja käyttävien pelaajien osuus</li> </ul> | <p>Miten tiedot kerätään? (kyselyt, haastattelut, matkapäiväkirjat). Samat liikkumiseen ja asenteisiin liittyvät tiedot kuin henkilöihin liittyvien tekijöiden osalta on kerätty vertailutiedon saamiseksi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulkutavan seuranta taulukoiden avulla</li> <li>- Internet-kysely</li> </ul> | <p>Milloin tiedot kerätään? (Tyypillisesti toimenpiteiden toteuttamisen aikana tai jälkeen, hankkeen aikana tai lopulla)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulkutapaseuranta kokeilujakson aikana</li> <li>- Internet-kyselyt hankkeen alkuvaiheissa</li> </ul> |
| G                                   | <p><b>Tyytyväisyys uuteen kulkutapaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka moni (osuus) oli tyytyväinen uuteen kulkutapaan hankkeen aikana?</li> </ul>   | <p>Mikä tavoite asetetaan tyytyväisyyden osalta? Vai asetetaanko ollenkaan?</p>  | <p>Uuteen kulkutapaan tyytyväisten määrä (osuus)</p>  | <p>Miten tyytyväisyys toimenpiteisiin todennetaan? (kyselyt, haastattelut, palaute)</p>   | <p>Milloin tyytyväisyys toimenpiteisiin todennetaan?</p>   |
| H*)                                 | <p><b>Pitkäkestoiset asenne- ja käyttäytymismuutokset</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuinka moni (osuus) jatkoi uuden kulkutavan käyttöä hankkeen jälkeen?</li> <li>- Tiedot henkilöiden liikkumisesta ja asenteista (taulukko 1 kohdat 2 ja F)</li> <li>- Katso taulukko 1 kohta V</li> </ul>    | <p>Mikä tavoite asetetaan hankkeen pitkäkestoisille asenne- ja käyttäytymismuutoksille? Milloin tiedot kerätään?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toimenpidekorttien kautta (esim. harrastusmatkojen pelisaannot, pyöräilivät treenibussit) haetaan pitkäkestoisista muutoksista</li> <li>- portinvartijoiden koulutus (valmentajat, joukkueenjohtajat)</li> </ul>   | <p>Hankkeen jälkeen uuden kulkutavan käyttöä jatkaneiden määrä (osuus) Mitä tietoja liikkumisesta, asenteista kerätään?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toimenpidekorttien jakelun laajuus</li> <li>- Koulutukseen osallistuneiden määrä</li> </ul>            | <p>Miten tiedot kerätään? (kyselyt, haastattelut) Samat liikkumiseen ja asenteisiin liittyvät tiedot kuin henkilöihin liittyvien tekijöiden osalta ja tasolla F on kerätty vertailutiedon saamiseksi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Koulutukseen osallistuneiden määrä</li> </ul>                                      | <p>Tyypillisesti hankkeen jälkeen esim. vuoden kuluttua hankkeen toteutuksesta, jotta pitkäkestoisia vaikutuksia on mahdollista tarkastella.</p>   |
| <b>YLEISET VAIKUTUKSET (TASO I)</b> |   |  |   |   |  |
| I                                   | <p><b>Systeemivaikutus</b><br/>(kulkutapajakamamuutos, päätöt, terveys, liikenteen energiankulutus jne.)</p>  | <p>Mikä tavoite asetetaan hankkeen aiheuttamille systeemivaikutuksille?</p>  | <p>Mitä tietoja laskentaa varten tarvitaan?</p>   | <p>Systeemivaikutus voidaan määrittää laskennallisesti riittävien lähtötietojen perusteella.</p>  | <p>Milloin systeemivaikutukset lasketaan?</p>  |