

**HENKILÖAUTORIIPPUUUTTA SELITTÄVÄT TEKIJÄT
JÄÄKIEKKOHARRASTUKSESSA**

**Kyselytutkimus harrastusmatkojen liikkumiskäytännöistä ja kulkutapamuutoksen
mahdollistavista tekijöistä JYP Juniorit ry:ssä**

Kati Hyvärinen

Liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielma
Liikuntatieteellinen tiedekunta
Jyväskylän yliopisto
Syksy 2022

TIIVISTELMÄ

Hyvärinen, K. 2022. Henkilöautoriippuvuutta selittävät tekijät jääkiekkoharrastuksessa: kyselytutkimus harrastusmatkojen liikkumiskäytänteistä ja kulkutapamuutoksen mahdollistavista tekijöistä JYP Juniorit ry:ssä. Liikuntatieteellinen tiedekunta, Jyväskylän yliopisto, liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielma, 117 s., 1 liite.

Suomalaiset lapset kulkevat koulumatkansa pääsääntöisesti itsenäisesti ja kestäviä kulkutapoja käyttäen, mutta matkat organisoituihin vapaa-ajan harrastuksiin kuljetaan usein aikuisen kanssa ja henkilöautolla. Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli tutkia JYP Juniorit ry:ssä harrastaneiden lasten ja heidän perheidensä liikkumiskäytänteitä sekä tunnistaa keskeisiä henkilöautoriippuvuutta selittäviä ja lasten itsenäiseen liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä jääkiekkoharrastusmatkoilla. Teoreettinen viitekehys rakentui yhteiskuntatieteellisestä liikkumisen ja ympäristöhallinnan tutkimuksesta sekä sosiaalisten käytänteiden teoriasta. Lisäksi työn teoriaosassa esitetään kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön keskeisimmät poliittiset tavoitteet ja ohjauskeinot sekä lasten itsenäisestä liikkumisesta ja liikkumiskäytänteistä tehtyä tutkimusta. Tutkimusaineiston muodosti seuran U10-U14-joukkueissa kaudella 2019–2020 harrastaneiden lasten vanhemmilta kerätty kyselyaineisto. Kysely oli tehty osana Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana (STYLE)-tutkimushanketta. Kyselytuloksia analysoitiin sekä kvantitatiivisia että kvalitatiivisia tutkimusmetodeja hyödyntäen.

Tutkimustulosten perusteella JYP Junioreissa harrastavat lapset kulkivat koulumatkansa pääsääntöisesti pyöräillen tai kävellen, kun taas lyhyetkin matkat jääkiekkoharjoituksiin kuljettiin henkilöauton kyydissä, joko yksin tai kimpakyydillä muiden lasten kanssa. Merkittävimpiä harjoitusmatkojen henkilöautoriippuvuutta selittäviä tekijöitä olivat jääkiekkovarusteiden kuljettamistarve, kiireinen arki ja autoilun nopeus, haastavat harjoitusajat sekä matkan pituus. Lisäksi vanhempien omat liikkumiskäytännöt olivat erittäin henkilöautopainotteiset ja vanhemmat yhdistivät kyyditsemiskäytäntöön lasten turvallisuutta ja hyvinvointia korostavia merkityksiä sekä muita arkisia käytäntöjä.

JYP Junioreiden vanhemmat suhtautuivat erittäin myönteisesti lasten itsenäiseen liikkumiseen sekä aktiivisten kulkutapojen edistämiseen. Kestävien ja aktiivisten kulkutapojen edistämässä huomattavasti tärkeämpää oli kuitenkin lasten liikunnan määrän lisääminen kuin liikennepäästöjen vähentäminen. Lisäksi vain noin puolet vanhemmista piti ylipäättään ympäristöhaittojen vähentämiseen tähtääviä muutoksia aiheellisina jääkiekkoharrastuksessa. Muutokset aiheellisiksi kokeneet vanhemmat peräänkuuluttivat toimia erityisesti lasten ja varusteiden kyyditystarpeen vähentämiseksi.

Tutkimusta lasten harrastusmatkojen kulkutapoja selittävistä tekijöistä on toistaiseksi tehty vain vähän. Sosiaalisten käytänteiden teoria tarjoaa kuitenkin mielenkiintoisen lähestymistavan tutkia liikkumiseen ja eri kulkutapoihin kytkeytyviä tekijöitä ja muita käytänteitä. Jatkossa olisi mielenkiintoista pureutua liikkumiskäytänteisiin myös kyselytutkimusta syvällisemmin hyödyntämällä laadullisia tutkimusmenetelmiä, kuten haastattelututkimusta.

Asiasanat: harrastusmatkat, kulkutavat, lapset, itsenäinen liikkuminen, ympäristöhallinta, sosiaaliset käytänteet

ABSTRACT

Hyvärinen, K. 2022. Factors explaining car dependency in ice hockey: a survey study of the mobility practices of training trips and the factors that enable change in the modes of travel in JYP Juniorit. Faculty of Sport and Health Sciences, University of Jyväskylä, Master's thesis in Social Sciences of Sport, 117 pp.. 1 appendix.

Finnish children generally go to school independently by using sustainable travel modes, but trips to organized leisure activities are often made with an adult and by car. The purpose of this study was to examine the mobility practices of children and their families in the hockey club JYP Juniorit and to identify key factors explaining car dependency and contributing to the independent mobility of children on ice hockey practice trips. The theoretical framework was based on social science research on mobility and environmental governing and the theory of social practices. In addition, the theoretical part of the work presents the main policy objectives and instruments for the promotion of walking and cycling, as well as research on the independent mobility and mobility practices of children. The research data was formed by survey data collected from parents of children who played in the club's U10-U14 teams in the 2019-2020 season. The survey had been conducted as part of the Healthy Lifestyles to Boost Sustainable Growth (STYLE) research project. The survey results were analysed using both quantitative and qualitative research methods.

Based on the findings, children engaged in JYP Juniorit went to school mainly by bike or on foot, while even short trips to hockey practice were taken by car either on their own or through informal carpooling with other children. The most significant factors explaining car dependency on training trips were the need to carry hockey equipment, busy everyday life and speed of car, challenging training times, and length of the trip. In addition, the parents' own mobility practices were highly car-oriented and parents combined the meanings of children's safety and well-being as well as other everyday practices with the practice of chauffeuring.

Parents of JYP Juniors were very positive about the independent mobility of children and the promotion of active travel modes. However, more important in promoting sustainable and active modes of travel was to increase the amount of physical activity in children than reducing traffic emissions. In addition, only about half of parents thought changes aimed at reducing environmental harm were appropriate in the hockey hobby at all. Parents who experienced the changes were necessary called for action, particularly to reduce the need for chauffeuring children and the hockey equipment.

So far, little research has been done on factors explaining the modes of travel on children's hobby-related trips. However, the social practice theory provides an interesting approach to studying the factors and other social practices that are linked to mobility and different travel modes. In the future, it would also be interesting to delve into mobility practices more deeply by using qualitative research methods, such as interview research.

Key words: hobby-related trips, modes of travel, children, independent mobility, environmental governing, social practices

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1 JOHDANTO.....	1
2 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN HYÖDYT JA POLIITTISET TAVOITTEET	4
2.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyötyjä.....	5
2.2 Kansainvälisen ilmastopolitiikan linjaukset ja kansalliset sitoumukset.....	6
2.3 Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet.....	8
2.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen valtakunnalliset tavoitteet	10
2.5 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen liikuntapoliittisissa tavoitteissa.....	13
3 YMPÄRISTÖHALLINTA JA POLIITTISET OHJAUSKEINOT.....	15
3.1 Ympäristöhallinta	15
3.2 Ohjausreformi ja ympäristöohjauskeinojen valinta.....	17
3.3 Liikennesektorin ohjauskeinot kävelyn ja pyöräilyn edistämässä.....	18
4 YHTEISKUNTATIETEELLINEN LIKKUMISEN TUTKIMUS JA SOSIAALISET KÄYTÄNTEET	24
4.1 Uusi liikkumisen paradigma.....	25
4.2 Kompleksiset liikkumisen järjestelmät ja autojärjestelmä	27
4.3 Kompleksisen järjestelmän murros ja sen tutkiminen.....	30
4.4 Sosiaalisten käytänteiden teoria	33
4.4.1 Pyöräily ja autoilu käytänteinä	36
4.4.2 Liikkumiskäytänteiden muuttaminen	37
5 LASTEN LIKKUMISEN JA LIKKUMISKÄYTÄNTEIDEN TUTKIMUS	40
5.1 Lasten itsenäinen liikkuminen ja liikkumiseen vaikuttavat tekijät.....	40
5.2 Perheiden liikkumiskäytännöt autoistuneessa kaupunkiympäristössä.....	43
6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	46

6.1	Tutkimustehtävä ja -kysymykset	47
6.2	Tutkimusmenetelmä ja aineiston kerääminen	50
6.3	Tutkimuskohde, - joukko ja aineiston käsittely.....	52
6.4	Tutkimusetiikka	56
7	TUTKIMUSTULOKSET	57
7.1	Vastaajien taustatiedot ja lasten ikäjakauma	57
7.2	Perheiden kulkutavat arjen matkoilla	61
7.2.1	Perheen autojen lukumäärä ja auton käyttö.....	63
7.2.2	Kulkutapoja selittäviä muita tekijöitä.....	64
7.3	Lasten koulumatkojen kulkutavat ja niitä selittäviä tekijöitä	66
7.4	Harjoitusmatkojen kulkutavat ja niitä selittäviä tekijöitä	69
7.4.1	Harjoitusmatkojen pituus ja sen vaikutus kulkutapaan	71
7.4.2	Kiire, hankalat aikataulut ja muita autoilua selittäviä tekijöitä	74
7.4.3	Vanhempien suhtautuminen harrastuskyyditsemiseen ja siihen kytkeytyvät muut käytänteet.....	77
7.5	Lasten itsenäinen liikkuminen ja aktiivisten kulkutapojen suosiminen	81
7.5.1	Itsenäistä kulkemista rajoittavat ja edistävät tekijät	83
7.5.2	Vanhempien suhtautuminen ympäristöhaittojen vähentämiseen	86
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	92
8.1	Kulkutavat perheiden ja lasten arkimatkoilla	92
8.2	Henkilöautoilua selittäviä materiaalisia tekijöitä	95
8.3	Harrastuskyydityksiin kytkeytyvät merkitykset ja muut sosiaaliset käytänteet	97
8.4	Keskeiset tekijät itsenäisen liikkumisen ja aktiivisten kulkutapojen edistämässä	98
9	POHDINTA.....	101
	LÄHTEET	106
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Vuonna 2019 kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä noin 94 prosenttia ja näistä 54 prosenttia aiheutui henkilöautoliikenteestä (Anderson ym. 2020, 14–15). Suomi on muun muassa kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa (Huttunen 2017, 54) ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (YM 2017, 13) sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö nähdään osana liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamista ja kävely- ja pyöräilymatkojen osalta tavoitellaan 30 prosentin kasvua vuoteen 2016 verrattuna (Huttunen 2017, 55; YM 2017, 77).

Vaikka väestöryhmistä lapset ja nuoret (6–17-vuotiaat) liikkuvat ylivoimaisesti eniten aktiivisilla kulkutavoilla, jalankulun ja pyöräilyn osuus on heidänkin joukossaan vähentynyt (Liikenneviraston 2018, 66, 82–84; Liikennevirasto 2012a). Viimeisimmän valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan vapaa-ajan matkat muodostavat puolet ja kyyditsemiseen liittyvät matkat noin neljänneksen lasten ja nuorten matkasuoritteesta (Liikennevirasto 2018, 11, 84). Kaikista kyyditsemiseen ja saattamiseen liittyvistä matkoista peräti 86 prosenttia tehdään henkilöautolla (emt., 48–49). Kansallisen liikuntatutkimuksen perusteella tiedetään, että suomalaiset lapset (3. ja 5. sekä 7. ja 9. luokkalaiset) kulkevat alle viiden kilometrin koulumatkat pääsääntöisesti kävellen tai pyöräillen (Kokko ym. 2019, 98–99). Sen sijaan matkat organisoituihin vapaa-ajan harrastuksiin kuljetaan aikuisten kanssa ja merkittävässä määrin autolla (Fagerholm ja Broberg 2011).

Myös kansainvälisissä tutkimuksissa on tunnistettu lasten jalan ja pyörällä kulkemisen väheneminen sekä harrastusmatkojen kulkutapajakauman poikkeavuus suhteessa koulumatkoihin (Fyhri, Hjorthol, Mackett, Fotel & Kyttä 2011; Fyhri & Hjorthol 2009; Hjorthol & Fyhri 2009). Tutkijoiden mukaan kaupungistuminen ja organisoidut vapaa-ajan harrastukset ovat aikaansaaneet sen, että lapset viettävät vapaa-aikaansa aiempia vuosikymmeniä vähemmän lähellä kotia ja lähiympäristössään kävellen tai pyörällä liikkuen (esim. Fyhri ym. 2011). Lasten liikkumista ja auton käyttöä lapsiperheissä tarkastelleiden tutkimusten perusteella auto on nähty perheissä usein 'normaalina' tai jopa ainoana vaihtoehtona kulkea harrastuksiin, kun tiettyyn toimintaan tai lajiin erikoistuneet harrastuspaikat eivät useinkaan sijaitse lähellä kotia (Fyhri ym. 2011; Hjorthol ym. 2006; Broberg ym. 2013). Myös

aikataulupaineet lapsiperheissä sekä autoilu tapana ovat selittäneet auton runsasta käyttöä sekä lasten kuljettamista autolla harrastuksiin. (Fyhri ym. 2011; Hjorthol 2006; Hjorthol ym. 2006).

Jyväskylän yliopiston liikuntatieteellinen tiedekunta osallistui vuonna 2019 alkaneeseen kuuden tutkimuslaitoksen yhteiseen ja Strategisen tutkimuksen neuvoston rahoittamaan Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana (STYLE)-tutkimushankkeeseen. Osana tutkimushanketta Jyväskylässä tehtiin tutkimuspainotteinen liikkumisen ohjauksen interventio JYP Juniorit ry:ssä. Interventiossa pyrittiin haastamaan vallitsevaa harrastuskyyditsemisen kulttuuria ja kehittämään käytänteitä kohti kestävää, aktiivista ja entistä vastuullisempaa seuratoimintaa.

Tämän tutkimuksen tavoitteena on kuvata JYP Juniorit ry:n liikkumiskäytänteitä ennen STYLE-tutkimusinterventiota. Tarkoituksena on tunnistaa niitä tekijöitä, jotka selittävät ja ylläpitävät henkilöautokeskeisiä kulkutapoja lasten harrastusmatkoilla. Lisäksi työn tavoitteena on selvittää lasten itsenäiseen liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä, jotka voivat olla keskeisiä jääkiekkoseuran pyrkimyksissä edistää kestäviä ja aktiivisia kulkutapoja osana ympäristövastuullisen seuratoiminnan kehittämistä.

Työn teoriatausta kytkeytyy ympäristöhallinnan liikuntasosiologisen tutkimuksen ohella yhteiskuntatieteelliseen liikkumisen tutkimukseen ja siinä erityisesti sosiaalisten käytänteiden teoriaan. Yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa liikkumisen sanotaan pitkään olleen ikään kuin 'musta laatikko'. Kaikki olettavat tietävänsä, mitä esimerkiksi pyöräilyllä tarkoitetaan, mutta se, miten paljon erilaisia käytäntöjä, prosesseja ja merkityksiä siihen kytkeytyy, tekee mistä tahansa määritelmästä tai yksittäisestä luonnehdinnasta haasteellisen (Cox 2019, 3). Sosiaalisten käytänteiden teorian avulla pyritään kuvaamaan niitä kompleksisia suhteita ja tekijöitä, joista lasten harrastusmatkojen liikkumiskäytänteet koostuvat sekä tunnistamaan myös käytänteiden taustalla vaikuttavia asenteita, kokemuksia ja näkemyksiä, jotka osaltaan selittävät kulkutapatottumuksia ja vaikuttavat niiden säilymiseen.

Kompleksisen aiheen tutkimisessa on tyypillistä, että teoriatausta ei täysin noudata perinteisiä akateemisia tieteenalarajoja. Jokainen tieteenala tarjoaa omat taustansa ja tapansa tutkia samaa ilmiötä. Teoriataustaltaan tämä liikuntasosiologinen tutkimus kytkeytyy lähinnä yhteiskuntatieteelliseen ympäristötutkimukseen ja yhteiskuntatieteelliseen liikkumisen tutkimukseen, mutta kulkutapojen tutkimisessa on lähes väistämättä kytkentöjä myös

yhdyskuntasuunnittelun ja liikenteen tutkimukseen. Harrastusmatkojen kulkutapojen ja liikkumiskäytäntöjen tutkiminen on suhteellisen tuore aihe paitsi Jyväskylän yliopiston liikuntatieteellisessä tiedekunnassa kehitetyssä ympäristöhallinnan liikuntasosiologisessa tutkimuksessa myös laajemmin yhteiskuntatieteellisessä ympäristötutkimuksessa. Lisäksi urheiluseura on vielä harvinainen tutkimuskohde yhteiskuntatieteellisessä liikkumisen tutkimuksessa.

Aiheen merkitystä lisää sekin, että ihmisten kulkutapoihin vaikuttamisella on myös vahva poliittinen ulottuvuus. Tutkimusaihe sijoittuu liikunta-, ilmasto- ja liikennepolitiikan yhtymäkohtaan. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ollut keskeinen tavoite erityisesti kaupunkielämän uudistamisessa, liikennejärjestelmän vihreässä siirtymässä sekä fyysisen aktiivisuuden lisäämistä korostavassa liikunta- ja terveystieteessä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyötyihin ja poliittisiin tavoitteisiin perehdytään tarkemmin tutkimuksen toisessa luvussa.

Tutkimuksen kolmannessa luvussa tutustutaan ympäristöhallinnan käsitteeseen ja ympäristöohjauskeinoihin. Työn neljännessä luvussa syvennyttään yhteiskuntatieteelliseen liikkumisen tutkimukseen, kompleksisiin liikkumisjärjestelmiin sekä sosiaalisten käytänteiden teoriaan. Teoriaosuuden lopuksi luodaan katsaus aiempaan lasten liikkumisen ja lapsiperheiden liikkumiskäytänteiden tutkimukseen. Tutkimuksen toteutus -luvussa esitellään tutkimuskysymykset ja tutkimusmenetelmä sekä kuvataan aineiston käsittelyprosessi ja käytetyt analyysitavat. Tutkimuksen seitsemännessä luvussa käsitellään tutkimustulokset ja johtopäätösluvussa kerrataan keskeisimmät tutkimustulokset sekä verrataan niitä aiempiin lasten liikkumista ja perheiden kulkutapoja koskeviin tutkimustuloksiin. Viimeinen luku sisältää tutkijan omaa pohdintaa tutkimusprosessin synnyttämistä ajatuksista suhteessa suomalaiseen kestäväan liikkumisen edistämistyöhön. Luvun lopuksi arvioidaan tutkimuksen reliabiliteettia ja validiteettia.

2 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN HYÖDYT JA POLIITTISET TAVOITTEET

Yhteiskunnallisen kehityksen ja erilaisten teknologioiden yleistymisen myötä ihmisten tarve liikkua, tehdä työtä ja hankkia ravintoa lihasvoimin on vähentynyt (Jääskeläinen 2018). Esimerkiksi suomalaisten kävellen ja polkupyörällä tehtyjen matkojen määrä on parin viime vuosikymmenen aikana laskenut ja kahden viimeisimmän (otosvuodet 2010–2011 ja 2016) henkilöliikennetutkimuksen mukaan säilynyt kuta kuinkin ennallaan¹ (Pastinen, V. 1999; WSP LT-Konsultit Oy 2006; Liikennevirasto 2012a; 2018). Perinteisellä, autoilua suosivalla kaupunki- ja liikennesuunnittelulla tuotetaan ympäristöjä, missä autoja on paljon ja ihmisten arjen toiminnot ovat etäällä toisistaan. Autokeskeisessä liikennejärjestelmässä olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle ovat usein huonot, turvattomat tai sellaiset, mitkä koetaan turvattomiksi ja epämieluisiksi (esim. melun, saasteiden ja muiden ilman epäpuhtauksien sekä autojen kovien ajonopeuksien ja väyläinfran puutteiden takia).

Samaan aikaan lasten liikkuminen on vähentynyt kaikkialla läntisessä maailmassa. Myös suomalaisista lapsista ja nuorista vain reilu kolmannes liikkuu terveys-suositusten mukaisesti (Kokko ym. 2019, 18, 145). Kokonaisliikunta-aktiivisuuteen vaikuttaa erityisesti ohjaamattoman liikkumisen, kuten pelien, leikkien ja muun vapaa-ajan fyysisen aktiivisuuden väheneminen iän myötä. Lisäksi siirtyminen omaehtoisesta kävelemisestä ja pyöräilemisestä autossa kuljetettavaksi vaikuttaa lasten arkiliikkumisen määrään ja sitä kautta terveyteen ja hyvinvointiin. (Itkonen, Lehtonen & Aarresola 2018, 67.)

Eryteisesti 2000-luvulla tieteellinen tieto länsimaisen elämäntavan ja muun muassa fossiilisiin polttoaineisiin perustuvan liikenteen vaikutuksista ilmastoon ja ympäristöön ovat johtaneet erilaisiin toimiin laajasti yhteiskuntien eri tasoilla ja sektoreilla. Tämä näkyy muun muassa kävelyn ja pyöräilyn painoarvon nousuna niin kansainvälisiä kuin kansallisia toimia linjaavissa politiikka-asiakirjoissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen strateginen sekä merkittävä osa toimeenpanovastuusta kuuluu liikennesektorille. Kuitenkin kävely- ja pyörämatkojen lisäämisestä saadut hyödyt jakautuvat useammalle sektorille ja kokonaisvaltainen edistämistyö edellyttää organisaatio-, hallinnonala- ja sektorirajat ylittäviä toimia. Tässä luvussa perehdytään

¹ Monilla tiiviillä kaupunkialueilla jalan ja pyörällä tehtyjen matkojen määrä on kylläkin kasvanut, mutta kasvun on katsottu johtuvan enemmän väestölisäyksestä kuin jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvusta (Liikennevirasto 2018, 35).

kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyötyihin sekä käydään läpi kansainvälisen ilmastopoliitiikan keskeisimmät linjaukset sekä kansalliset ilmasto-, liikenne- ja liikuntapoliittiset tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta.

2.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyötyjä

Poliittisissa linjauksissa ja tutkimusjulkaisuissa on tunnistettu useita kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen liittyviä vaikutuksia, joita voidaan pitää tavoittelemisen arvoisina tai yleisen edun mukaisina. Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt tulevat korostuneesti esiin silloin, kun lihasvoimin kulkemisella korvataan henkilöautomatkoja. Tällöin kävellen tai pyörällä liikkumalla vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä. Samalla lisätään muun muassa ympäristön viihtyisyyttä, yhdyskuntien keskustojen elinvoimaisuutta, maankäytön tehokkuutta, liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenneturvallisuutta², tasa-arvoa sekä kansanterveyttä (Tuominen ym. 2015, 54; Litman 2021; myös Huttunen 2017). Käveltävät ja pyöräiltävät ympäristöt tarjoavat paremmin saavutettavia ja miellyttäviä vaihtoehtoja myös liikenteellisesti heikommassa asemassa oleville, eli heille, kenellä ei ole autolla ajoon vaadittavia edellytyksiä iän, osaamisen tai muiden ominaisuuksien suhteen (ks. esim. Litman 2021, 15). Kyse on siis ympäristönkäytön oikeudenmukaisuuden lisäämisestä. Kävelyyn, pyöräilyyn ja julkiseen liikenteeseen pohjautuva liikennejärjestelmä tarjoaa autokeskeiseen liikennejärjestelmään verrattuna huomattavasti tasavertaisemmat mahdollisuudet eri väestöryhmille käyttää kaupunkitilaa ja kulkea siinä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on myös taloudellista. Taloudelliset hyödyt automatkojen korvaamisessa kävely- tai pyörämatkoilla muodostuvat ruuhkien vähentymisen lisäksi säästöinä ympäristö-, väylä- ja pysäköinti-infrastruktuuri- sekä erityisesti terveystaloudellisuudessa. Esimerkiksi tiiviissä kaupunkiympäristössä kävelyn ja pyöräilyn väylät ja pyöräpysäköinti vievät huomattavasti vähemmän tilaa ja ovat täten edullisempia järjestää kuin vastaavat toiminnot autoliikenteelle. Kävelystä ja pyöräilystä ei aiheudu myöskään

² Pyöräilyn lisääntymisen on katsottu lisäävän liikenneonnettomuuksia alkuun, mutta riippuen erityisesti siitä, minkä tyyppisille väylille kasvu suuntautuu ja toisaalta siitä, miten voimakasta kasvu on, turvallisuuden on havaittu parantuvan pyöräilijöiden ja pyöräilyn lisääntyessä. Pyöräilyn turvallisuuteen vaikuttavat lisäksi muun muassa autoliikenteen määrä ja nopeudet, autoilijoiden tietoisuus pyöräilijöistä, tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen, mutta myös maankäyttö ja liikenneverkko laajemmin siten, että ne tukevat riittävästi turvallista pyöräilyä. (Luukkonen & Vaismaa 2013, 36.)

melusaastetta, joka rajoittaa melulle herkkien toimintojen sijoittamista ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. (Jääskeläinen 2018, 12; Litman 2021, 30.) Kun tarkasteluun otetaan mukaan myös lisääntyneen fyysisen aktiivisuuden tuomat terveyshyödyt, kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen kansantalouden säästöpotentiaali on huomattava. Huomionarvoista on myös se, että kävellessä tai pyörällä tehdyt matkat voivat korvata lyhyiden matkojen lisäksi myös pidempiä automatkoja tai edestakaisia kyyditysmatkoja (Litman 2021, 9; myös Cairns ym. 2004; Guo & Gandavarapu 2010, Litman 2021, 9 mukaan). Tällöin fyysisesti aktiivisilla kulkutavoilla taitettujen matkojen myönteiset vaikutukset ovat entistä merkittävämmät.

Yksilön tasolla kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen hyödyt kytkeytyvät terveyden ja fyysisen toimintakyvyn kannalta välttämättömään fyysiseen aktiivisuuteen. Runsaan liikunnan harrastamisen ja muun fyysisen aktiivisuuden tiedetään olevan yhteydessä paitsi parempaan elämänlaatuun, myös pienempään riskiin sairastua moniin kroonisiin kansansairauksiin, kuten tyypin 2 diabetekseen, rintasyöpään, paksusuolensyöpään, sepelvaltimotautiin tai masennukseen (Vasankari ym. 2018, 9; Husu ym. 2018, 9). Lisäksi runsaalla fyysisellä aktiivisuudella on todettu olevan myönteisiä vaikutuksia koulutustasoon, työelämään sijoittautumiseen ja kiinnittymiseen sekä ikääntyneiden kotona selviytymiseen (Husu ym. 2018, 8; Vasankari ym. 2018, 4). Toisaalta runsaaseen istumiseen ja muuhun vähäiseen fyysiseen aktiivisuuteen liittyy monia terveysriskejä ja niiden tiedetään olevan yhteydessä jopa lisääntyneeseen ennenaikaisen kuoleman riskiin (Husu ym. 2018, 9; Davis ym. 2014, Vasankari ym. 2018, 9 mukaan; myös WHO 2010, 10).

2.2 Kansainvälisen ilmastopoliitiikan linjaukset ja kansalliset sitoumukset

Kansainvälisesti tärkeimmät ilmastopoliittiset linjaukset sisältyvät vuonna 1994 voimaan tulleeseen Yhdistyneiden kansakuntien (myöhemmin YK) ilmastonmuutosta koskevaan puitesopimukseen (UN Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) (myöhemmin ilmastopuitesopimus), sopimusta tarkentavaan Kioton pöytäkirjaan ja vuonna 2016 voimaan tulleeseen Pariisin ilmastopuitesopimukseen. Ilmastopuitesopimuksen tavoitteena on ilmakehän kasvihuonekaasujen eli ihmisen toiminnasta aiheutuvien päästöjen vakauttaminen vaarattomalle tasolle. Taso tulisi saavuttaa sellaisessa ajassa, että ekosysteemit ehtivät sopeutua ilmastonmuutokseen luonnollisella tavalla. Samalla kuitenkin pyritään turvaamaan kestävä taloudellinen kehitys ja elintarviketuotanto. (YM 2020.)

Ilmastopuitesopimus velvoittaa kaikkia osapuolia laatimaan ilmastonmuutosta hillitsevät ja sopeutumista edistävät kansalliset suunnitelmat. Sopimus edellyttää valtioita myös muun muassa raportoimaan tietoja kasvihuonekaasupäästöistä ja nieluista sekä edistämään hiilivarastojen ja -nielujen säilyttämistä ja parantamista. (YM 2020.) Hallitustenvälisen ilmastopaneelin (IPCC:n) vuonna 2018 julkaiseman raportin mukaan 1,5 asteen globaalin keskilämpötilan nousu saavutetaan vuosisadan puoleen väliin mennessä, mikäli lämpeneminen jatkuu nykyistä vauhtia (IPCC 2018; YM 2020). Rajan ylittäminen aiheuttaisi ennen näkemättömän laajaa inhimillistä kärsimystä, sillä seurauksena olisi esimerkiksi kuivuutta, tulvia, merenpinnan nousua, luonnon monimuotoisuuden hupenemista, nälänhätää, ympäristöpakolaisuutta ja konflikteja (Andersson ym. 2020, 12). Raportissa vaaditaankin nopeita päästövähennyksiä (IPCC 2018; YM 2020).

Euroopan unionin (myöhemmin EU) ilmastopolitiikka perustuu YK:n ilmastopuotesopimukseen, sitä täydentävään Kioton pöytäkirjaan ja Pariisin ilmastopuotesopimukseen. EU:n ilmastopolitiikassa keskeisiä instrumentteja ovat päästökauppa, kansalliset tavoitteet päästökaupan ulkopuolisille aloille eli niin sanotulle taakanjakosektorille sekä EU:n sopeutumisstrategia (YM 2021). Taakanjakosektorin päästöihin kuuluvat muun muassa liikenne, maatalous, rakennusten erillislämmitys sekä jätehuolto. Jo ennen Pariisin ilmastopuotesopimusta EU:ssa oli asetettu ilmasto- ja energiapolitiikan vuoteen 2030 ulottuvat tavoitteet (Huttunen 2017), jotka kirjattiin myös Pariisin ilmastopuotesopimukseen. Sitten EU on kiristänyt tavoitetta ja tällä hetkellä EU-maat ovat sitoutuneet vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta (YM 2021). Lisäksi EU:n tavoitteena on olla ensimmäinen ilmastoneutraali maanosa vuoteen 2050 mennessä. Osana Euroopan komission vuoden 2019 lopussa julkaisemaa vihreän kehityksen ohjelmaa (European Green Deal) komissio julkaisi ehdotuksen eurooppalaiseksi ilmastolaiksi, jonka myötä ilmastoneutraalius kirjataan lakiin sekä eurooppalaiseksi ilmastopuotesopimukseksi. Eurooppalainen ilmastolaki astui voimaan kesällä 2021 ja sen myötä ilmastoneutraaliustavoite vuoteen 2050 mennessä ja vuoden 2030 vähintään 55 prosentin päästövähennystavoite ovat laillisesti sitovia. Samana kesänä Euroopan komissio julkisti ilmasto- ja energialainsäädäntöehdotusten 'Fit for 55-paketin' uusista maakohtaisista tavoitteista ja päästökaupan laajentamiseksi myös tieliikenteeseen. Komission ehdotuksen mukaan Suomen tulisi vähentää taakanjakosektorilla päästöjä 39 prosentin sijaan 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kullekin jäsenmaalle asetettavat päästövähennystavoitteet perustuvat maiden BKT:hen asukasta kohti. (YM 2021.)

Suomi on sitoutunut kansainvälisiin ilmastositoumuksiin sekä EU:n ilmastositoumuksiin. Suomen pitkän aikavälin tavoite hiilineutraalista yhteiskunnasta kirjattiin ensimmäisen kerran parlamentaarisen energia- ja ilmastokomitean lokakuussa 2014 julkaisemaan mietintöön Energia- ja ilmastotiekartta 2050 (Parlamentaarinen energia- ja ilmastokomitea 2014, 9; Huttunen 2017, 13). Mietintö toimi strategisen tason ohjeena, kunnes kasvihuonekaasupäästöjen 80 prosentin vähentämistavoite kirjattiin myös vuonna 2015 voimaan tulleeseen ilmastolakiin (609/2015). Uudistetusta ilmastolaista on annettu hallituksen esitys keväällä 2022. Lakiesitykseen on kirjattu Marinin hallituksen asettama tavoite Suomen hiilineutraaliudesta jo vuoteen 2035 mennessä (YM 2022b.) Lisäksi lakiesitykseen on kirjattu uudet päästövähennystavoitteet vuosille 2030, 2040 ja 2050 sekä tavoitteet nielujen vahvistamisesta (YM 2022a). Tavoite vähähiilisen yhteiskunnan rakentamiseksi edellyttää mittavia toimia yhteiskunnan kaikilla tasoilla ja sektoreilla (Parlamentaarinen energia- ja ilmastokomitea 2014, 9).

2.3 Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet

Liikenne tuottaa noin 20 prosenttia kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia Suomen taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöistä (Huttunen 2017, 54; Andersson ym. 2020). Vuonna 2019 noin 94 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä ja näistä noin 54 prosenttia aiheutui henkilöautoliikenteestä (Anderson ym. 2020, 14–15; LIPASTO 2019). Koska tieliikenteen ja siinä erityisesti henkilöautojen osuus päästöistä on huomattava, myös liikenteen päästövähennystoimenpiteet kohdentuvat pääosin tieliikenteeseen.

Kansallisessa Energia- ja ilmastostrategiassa (Huttunen 2017, 54), Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (YM 2017, 13) sekä Marinin hallitusohjelmassa (VN 2019, 111) on linjattu, että liikenteen päästöjä on leikattava 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Sekä Energia- ja ilmastostrategiaa että Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa päivitetään parhaillaan vastaamaan kiristyneitä päästövähennystavoitteita. Käytännössä tavoitteiden saavuttaminen edellyttää uusia toimia ja nykyistä suurempia päästövähennyksiä, sillä nykyisillä toimilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on arvioitu vähenevän yhteensä noin 37 prosenttia vuoteen 2030 mennessä (Andersson ym. 2020,

16; LVM 2021b, 1). Liikenteen pitkän aikavälin tavoite on asetettu muusta ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmästä poikkeavasti vuoteen 2045, mihin mennessä liikenteen tulisi olla nollapäästöistä. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vuoden 2020 perusennusteen mukaan vähenemän on arvioitu olevan noin 60 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. (Andersson ym. 2020, 16–17.)

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen nähdään yhtenä osakokonaisuutena liikenteen ilmastopoliittisiin tavoitteisiin vastaamisessa. Sekä Energia- ja ilmastostrategiaan että Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaan on kirjattu kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoite 30 prosentin kasvusta matkamäärissä vuoteen 2030 mennessä³ (Huttunen 2017, 55; YM 2017, 77). Mainituissa asiakirjoissa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteet on sisällytetty osaksi liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamista ja keskeisimpinä toimina kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen, maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimusten (MAL-sopimukset) laatiminen ja toimeenpano, valtion ja kuntien yhteisen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttaminen sekä muun muassa pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen liikenteen solmukohdissa ja toisaalta liikkumistottumusten muutoksiin varautuminen kaavoituksessa ja pysäköintinormeissa. (Huttunen 2017, 30–31; YM 2017, 14, 77–78.)

Näissä ilmasto- ja liikennepoliittisissa linjauksissa nimettyjen erillisten kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien lisäksi edistämistyön sisällöt kytkeytyvät myös erityisesti Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa käsiteltyihin yleisiin liikennesektoria koskeviin muutoksiin, kuten 'liikenne palveluna' -toimintamalliin (Mobility as a Service, MaaS) sekä liikkumistottumusten muutoksiin osana laajempaa kuluttajakäyttäytymisen muutosta. Suunnitelmassa todetaan muun muassa, että kansalaisten rooli päästövähennysten saavuttamisessa korostuu tulevaisuudessa ja muutokset kohdistuvatkin monenlaisiin valintoihin ihmisten elämässä. Valinnat liittyvät niin asumiseen, liikkumistapoihin kuin ravintotottumuksiin. Suunnitelmassa on myös tunnistettu, että vaikka teknologian kehittyminen ja uusien ohjauskeinojen käyttöönotto voivat mahdollistaa muutoksen ilman kansalaisten aktiivista roolia, useat keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan linjaukset edellyttävät kansalaisilta muutoksia erityisesti liikkumistavoissa. (YM 2017, 136.)

³ Kävelyn ja pyöräilyn edistämistavoitteeseen ei tiettävästi ole tulossa muutoksia Energia- ja ilmastostrategian ja Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman päivityksen yhteydessä.

2.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen valtakunnalliset tavoitteet

Kattavimmin kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä valtakunnallisesti ohjaavat vuonna 2018 annettu valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä (LVM/2018/18) ja sen yhteydessä julkaistu Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma⁴ (Jääskeläinen 2018). Periaatepäätöksessä ja edistämishjelmassa esitetään tarkemmat tavoitteet ja yksilöidään yhteensä 31 toimenpidettä, joiden avulla tavoitellaan jo edellä mainittua 30 prosentin kasvua kävelyn ja pyöräilyn matkamäärissä. Käytännössä tavoitteen täyttyminen tarkoittaa sitä, että vuonna 2030 kävely- ja pyöräilymatkoja tehtäisiin vähintään noin 450 miljoonaa enemmän kuin vuonna 2016 ja yhteenlaskettu kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus nousisi noin 30 prosentista⁵ vähintään 35–38 prosenttiin. Edistämishjelmaan on lisäksi kirjattu tarkennus siitä, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi olla siirtymää henkilöautomatkoista. (Jääskeläinen 2018, 17.)

Keskeisimpiä edistämishjelman toimenpidekokonaisuuksia ovat infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun sekä seurannan kehittäminen, rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen (liikkumisen ohjaus). Lisäksi valtakunnallisen edistämishjelman toimenpiteisiin kuuluvat taloudellisen ohjauksen ja lainsäädännön kehittäminen, mutta myös kävelyn ja pyöräilyn vastuutahojen määrittäminen sekä yhteistyö eri toimijoiden välillä. (Jääskeläinen 2018.)

Merkittävimpanä kävelyn ja pyöräilyn edistämistahona voidaan pitää kuntia. Kuntien rooli on erityisen tärkeä kattavan ja laadukkaan jalankulun ja pyöräiliikenteen väyläverkoston rakentamisessa sekä sen ympärivuotisessa hoidossa. Infrastruktuurin ohella kuntien rooli on kriittinen eheän ja toiminnoiltaan monipuolisen yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. Esimerkiksi päivittäispalvelujen (julkisista palveluista esimerkiksi koulut ja päiväkodit) sijoittamisessa kävelyn ja pyöräilyn kannalta suotuisille alueille tuetaan paitsi kävelyn ja

⁴ Edistämishjelma täydentää ja jatkaa aiempia, vuoteen 2020 ulottuneita kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisia linjauksia: liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2011 valmistunutta kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallista strategiaa (LVM 2011) sekä sen toteuttamiseksi vuonna 2012 laadittua Liikenneviraston valtakunnallista kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmaa (Liikennevirasto 2012b; Jääskeläinen 2018, 13).

⁵ Viimeisimmän henkilöliikennetutkimuksen mukaan kävelyn kulkutapaosuus oli 22 prosenttia ja pyöräilyn kahdeksan prosenttia (Liikennevirasto 2018).

pyöräilyyn, myös laajemmin kestävästä liikennejärjestelmän toimintaedellytyksiä. Lisäksi tavoitteellisessa, systemaattisessa ja pitkäjänteisessä pyöräilyn edistämiseksi paikallisten, poikkihallinnollisesti laadittujen edistämishelmien on todettu olevan ratkaisevassa roolissa kuntien pyöräilymyönteisten poliittisten päätösten (esimerkiksi investointien ja kunnossapidon määrärahojen suuntaamispäätösten) tekemisessä (Turunen 2019, 32–34).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi pienimuotoiset edistämishankkeet, -kampanjat tai yksittäisten väyläyhteyksien parantamiset eivät saa aikaan vielä pysyvää muutosta kävelyn ja pyöräilyn matkamäärissä, vaan kokonaisvaltainen kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää laajaa toimijakenttää läpi perinteisten politiikkalohkojen. Tämä on tunnistettu myös valtakunnallisessa edistämishjelmassa, jonka mukaan kunnissa ja valtionhallinnossa parhaita tuloksia saadaan aikaan silloin, kun suunnitteluun ja edistämistoimiin osallistuvat liikennesektorin lisäksi vähintään ympäristö-, terveys- ja liikuntasektorit (Jääskeläinen 2018, 15). Käytännössä edistämishjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden täysimääräinen toteutuminen edellyttää tätäkin laajempaa yhteistyötä eri sektoreiden ja toimialojen kesken. Valtakunnallisen edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamisessa vastuutahoiksi on valtionhallinnosta nimetty liikenne- ja viestintäministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö ja ympäristöministeriö sekä näiden hallinnonalojen muita organisaatioita (Jääskeläinen 2018). Valtionhallinnon organisaatioiden, kuntien sekä maakuntien lisäksi edistämistoimia toteuttavat yksityisen ja kolmannen sektorin toimijat. Järjestöistä merkittävimpinä valtakunnallisina toimijoina voidaan pitää Pyöräilykuntien verkostoa ja Pyöräiliittoa. Kyseiset järjestöt ovat osallistuneet tiiviisti myös valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatimiseen. Lisäksi Pyöräilykuntien verkosto ja Pyöräiliittoon kuuluvat paikalliset pyöräilyjärjestöt osallistuvat aktiivisesti edistämistyöhön paikallistasolla.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Keväällä 2021 julkaistiin kaksi merkittävää liikennepolitiikkaa 2020-luvulla ohjaavaa asiakirjaa: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta (LVM 2021c; 2021a). Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä ja suunnitelmassa esitetään muun muassa visio liikennejärjestelmän kehittämisestä aina vuoteen 2050 asti. Lisäksi suunnitelma sisältää 12-vuotisen toimenpideohjelman, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. (LVM

2021c.) Fossiilittoman liikenteen tiekartassa puolestaan esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä (LVM 2021a).

Sekä Fossiilittoman liikenteen tiekartassa että Liikenne 12-suunnitelmassa korostetaan kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämistä yhtenä tärkeimmistä keinoista vaikuttaa kulkutavan valintaan ja kasvattaa kävely- ja pyöräliikennemääriä (LVM 2021a, 18; 2021c, 67). Liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta vaikuttavimpina kehittämishankkeina nähdään laatukäytävät (ns. baanahankkeet), uudet jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet sekä pyöräkaistat. Näiden on arvioitu lisäävän eniten pyöräilyä samalla autoilua vähentäen (LVM 2021a, 18). Kummassakin politiikka-asiakirjassa onkin omana toimenpiteenään mainittu kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman jatkaminen. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa valtion rahoitusta ohjataan kuntien kävely- ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämiseen.

Kenties merkittävimmät kirjaukset kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyen koskevat kuitenkin määrärahaa. Sekä Fossiilittoman liikenteen tiekartan että Liikenne 12-suunnitelman toimenpiteiden yhteydessä esitetään investointiohjelman rahoitukseksi 30 miljoonaa euroa vuosittain vuosina 2021–2032. Rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät kävely- ja pyöräliikenteen infrahankkeiden rahoittamiseen vastaavan summan. (LVM 2021a, 18; LVM 2021c, 67.) Kuntien katuverkon infrastruktuurihankkeiden tukemisen lisäksi valtion maantieverkon kävelyn pyöräliikenneinfran sekä liikenteen solmukohtien pyöräilyolosuhteiden parantamiselle esitetään rahoitukseksi 10 miljoonaa euroa vuosittain (LVM 2021a, 18; LVM2021c, 60). Lisäksi Liikenne 12-suunnitelmaan on kirjattu, että infrastruktuurin riittävästä kunnossapidosta huolehtimiseen varataan tarpeen mukainen rahoitus osana maanteiden hoitoja ja korjauksia (LVM 2021c, 67–68).

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin panostamisen lisäksi Liikenne 12-suunnitelmassa edellytetään kunnilta kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishelmien laatimista, kaupunkipyöräjärjestelmien suunnittelua osana liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä kävelyä ja pyöräilyä koskevan tiedon laadun ja saatavuuden kehittämistä yhdessä valtion kanssa (LVM 2021c, 68). Fossiilittoman liikenteen tiekartassa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman jatkamisen lisäksi korostetaan kestävä liikenteen, kuten kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen ja liikenteen uusien palveluiden edistämistä suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla MAL-

sopimusten ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisen sekä näiden rahoituksen kautta. Liikenne 12-suunnitelman mukaan valtio varaa MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisesti rahoitettaviin infra- ja palveluostoihin suunnittelukaudella yhteensä 22,8–100 miljoonaa euroa vuodessa vuosille 2024–2032. Määrärahan tarkempaa kohdentumista ei esitetä, mutta suunnitelmassa esitellään MAL-sopimuksissa käsiteltäviä aihepiirejä liikenteen osalta. Näihin sisältyy myös kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen. (LVM 2021c, 114, 132.)

Lisäksi Fossiilittoman liikenteen tiekartassa mainitaan, että kasvaviin kävely- ja pyöräilymääriin tulee varautua muun muassa maankäytön suunnittelussa ja investoinneissa liikenteen infrastruktuuriin (LVM 2021a, 32). Liikenne 12-suunnitelmassa puolestaan todetaan, että kulkumuotosiirtymä kestäviin kulkumuotoihin (joukkoliikenne, kävely ja pyöräliikenne sekä muut kestävät liikkumisen palvelut) edellyttää liikennepoliittisten toimenpiteiden ja kestäväää liikennettä tukevan maankäytön lisäksi taloudellista ohjausta (LVM 2021c, 100). Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan sisältyykin Marinin hallitusohjelman mukainen toimenpide ruuhkamaksujen käyttöönoton mahdollistavan lain säätämisestä. Lailla mahdollistettaisiin kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävät ruuhkamaksut, millä pyritään vähentämään liikenteen päästöjä suurilla kaupunkiseuduilla ja näin parantaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä. (LVM 2021a, 29.)

2.5 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen liikuntapoliittisissa tavoitteissa

Kansalliset liikuntapolitiikan yleiset tavoitteet on asetettu liikuntalaissa (390/2015, 2 §) ja tärkeimmistä kehittämissuunnitelmista sovitaan erillisissä ohjelmissa sekä hallitusohjelmassa (OKM 2020). Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta merkittävimmät liikuntalaissa asetetut tavoitteet ovat edistää eri väestöryhmien mahdollisuuksia liikkua ja harrastaa liikuntaa, väestön hyvinvointia ja terveyttä sekä fyysisen toimintakyvyn ylläpitämistä ja parantamista. Myös 2020-luvun liikuntapolitiikkaa linjaavan liikuntapoliittisen selonteon (VNS 6/2018 vp) yleinen päämäärä on lisätä merkittävästi ihmisten fyysistä aktiivisuutta. Selonteon punaisena lankana on fyysisen aktiivisuuden ja liikunnan nivominen mahdollisimman luontevaksi osaksi ihmisten päivittäisiä toimintaympäristöjä ja elämää. Tavoitteena on, että liikunnallinen elämäntapa on helposti valittavissa. Liikunnan edistäminen nähdään selonteossa koko yhteiskunnan asiana, joka tulee nivoa osaksi laajempia kokonaisuuksia, kuten terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä, koulutusta, nuorisotyötä sekä olosuhteiden kehittämistä. (VNS

6/2018 vp, 16.) Selonteon verkkokuulemiseen osallistuneet (yhteensä 4246 henkilöä) katsoivat, että panostaminen lapsiin ja nuoriin on kaikkein merkittävintä suomalaisten liikkumisen lisäämisessä (VNS 6/2018 vp, 8).

Liikuntapoliittisessa selonteossa korostetaan sitä, että liikuntaa käsitellään kunnissa laajasti osana kunnan yleistä kehittämistä ja asukasviihtyvyyttä. Tärkeänä pidetään myös kansallisten liikuntaa edistävien ohjelmien ja suositusten käsittelyä sekä sitä, että toimenpiteistä päätetään koko kunnan ja eri toimialojen osalta. Lisäksi selonteossa todetaan, että strategisten kysymysten ohella liikunnan olosuhteita koskevien tavoitteiden määrittelyä tulee tehdä vuorovaikutuksessa liikennesuunnittelun edustajien kanssa, jotta liikuntapaikkojen hyvä saavutettavuus voidaan turvata. Liikuntapaikkojen tulee sijaita riittävän lähellä asuinalueita ja kouluja. (VNS 6/2018, 29.)

Liikkumisen olosuhteet nähdään keskeisenä väestön liikuntakäyttäytymiseen vaikuttavana tekijänä (VNS 6/2018 vp, 10). Liikkumisen olosuhteilla selonteossa tarkoitetaan ympäristöä, johon luetaan kävely- ja pyörätiet, leikkipaikat, erilaiset puisto- ja piha-alueet, rakennettu liikuntapaikkaverkosto, luontoympäristöön kytkeytyvät virkistys- ja ulkoilualueet sekä reitit ja rakentamaton luonto. Merkittävän osan omatoimisesta liikunnasta todetaan tapahtuvan kävellessä, pyöräillen tai luontoliikunnan muodossa, mistä syystä kävely-, pyöräily- ja luontoliikuntamahdollisuuksien lisääminen tulee ottaa huomioon kaikessa alue- ja maankäytön suunnittelussa ja kaavoituksessa. Liikuntaa edistävään rakentamiseen liittyy myös kävely- ja pyörätieverkoston jatkuva kehittäminen. Selonteon yhdeksi toimenpide-ehdotukseksi on kirjattu, että kuntien tulee laatia liikuntaolosuhteiden nykytilan analyysi, jossa otetaan huomioon myös kävely- ja pyörätieverkoston kehittäminen. (VNS 6/2018 vp, 30–31.)

Myös Sanna Marinin hallitusohjelmaan (VN 2019, 176) on kirjattu tavoitteet liikunnallisen kokonaisaktiivisuuden lisäämiseksi kaikissa väestöryhmissä sekä ulkoilun ja arkiliikkumisen edellytysten parantamiseksi. Näihin tavoitteisiin tähtääviin keinovalikoimiin ei ole kuitenkaan sisällytetty kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimia tai kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja reitistön kehittämistä. Nämä toimet sekä matkasuoritteen ja -määrien lisäämistä koskevat tavoitteet sisältyvät kuitenkin niihin hallitusohjelman kohtiin, joissa määritellään hiilineutraalin yhteiskunnan rakentamisen, toimivan liikenneinfrastruktuurin sekä vähäpäästöisen liikenteen tavoitteita (VN 2019, 49, 112, 115–117).

3 YMPÄRISTÖHALLINTA JA POLIITTISET OHJAUSKEINOT

Yhteiskunnallisten ongelmien nähdään olevan seurausta monista keskenään vuorovaikutuksessa olevista tekijöistä, joista kaikki eivät ole välttämättä edes tiedossa. Ongelmat ovat yhä kompleksisempia ja tekninen sekä poliittinen tieto ongelmista ja niiden ratkaisuista on käytännössä hajaantunut useille eri tahoille⁶. Kun tieto ja toimijakenttä on laajentunut, kasvaa myös epävarmuus hallinnasta. (Sairinen 2009, 133.) Yhteiskunta ei pysty ohjaamaan itseään enää tietyn toimijaryhmän kontrolloimana ja tiettyä suunnitelmaa noudattavana lineaarisena prosessina (Voss & Kemp 2006, 8–9). Sen sijaan julkisen politiikan tavoitteita on vaikea määritellä ja niitä joudutaan uusimaan jatkuvasti (Sairinen 2009, 134.)

Yhtäältä yhteiskunnallisen päätöksenteon kompleksisuudesta ja epävarmuudesta sekä toisaalta toimijakentän laajentumisesta ja toimijasuhteiden muutoksista on seurannut perustavanlaatuisia muutoksia myös yhteiskunnallisen kehityksen hallintaa koskeviin ajattelutapoihin ja käytäntöihin (Kooiman 1993, Sairinen 2009, 133 mukaan). Hallinnassa on kyse entistä enemmän vuorovaikutuksesta erilaisten toimijoiden kesken niin, että julkisen vallan, yksityisen sektorin ja kansalaisyhteiskunnan toimijat verkottuvat keskenään ja vaikuttavat uusin tavoin toisiinsa. Poliitiikan tutkimuksessa tätä muutosta kuvataan siirtymisenä 'hallinnosta hallintaan' (*from government to governance*). (Sairinen 2009, 133.) Kyse on siis yhteiskunnallisten ja/tai yhteisöllisten ympäristöratkaisujen sekä niihin liittyvien prosessien ja toimijoiden kuvaamisesta, eli *ympäristöhallinnasta*.

3.1 Ympäristöhallinta

Yleisesti määriteltynä ympäristöhallinnassa on kysymys ympäristöongelmien ja niiden ratkaisujen yhteiskunnallisesta hallinnasta. Ympäristöhallinnan tarkoituksena on huomioida luonnonvarojen kestävä käytön, kansanterveyden sekä lajien tai alueiden suojelun tavoitteet. (Sairinen 2009, 139.) Ympäristöhallinnalla voidaan tarkoitaa mitä tahansa sääntöjä sekä niitä ylläpitäviä sosiaalisia ja kulttuurisia järjestelmiä (ts. institutionaalisia järjestelyjä), joilla ohjataan yksilöiden tai organisaatioiden harjoittamaa luonnonvarojen käyttöä, ekologisia

⁶ Esim. energia- ja ilmastopolitiikassa epävarmuuksia liittyy erityisesti teknologiseen kehitykseen, kansalliseen ja kansainväliseen toimintaympäristöön, sekä EU:n sääntelyyn (Sairinen 2009).

systemeitä tai jätehuoltoa (Brewer & Stern 2005, 41, Sairinen 2009, 139 mukaan). Ympäristöhallinta kuvaa siis laajasti yhteiskunnallisia ja/tai yhteisöllisiä ympäristöratkaisuja sekä niihin liittyviä prosesseja ja toimijoita.

Ympäristöhallinnan käsite liittyy läheisesti *hallinnan* käsitteeseen, josta on olemassa lukuisia eri sisältöjä (ks. esim. Sairinen 2009). Lähimpänä tässä työssä käytettyä ympäristöhallinnan sisältöä on näkemys hallinnasta yhteiskunnallisten ongelmien käsittelyprosessina. Tämän lähestymistavan mukaan hallinnan prosessi sisältää kollektiivisten ongelmien määrittelyn ja analysoinnin, tavoitteiden ja ratkaisujen muotoilun sekä toimintastrategioiden koordinoinnin (Sairinen 2009, 137; myös Voss & Kemp 2006).

Ympäristöhallinnan kehittämisessä tehtävänä on puolestaan löytää sopivia hallinnan muotoja suhteessa kuhunkin ongelmaan ja tilanteeseen. Tavoitteena on parhaan ja universaalien hallintastrategian sijaan ymmärtää tilanteita paremmin. Vuorovaikutus erilaisten toimijoiden kesken lisääntyy ja tarkastelu ulottuu myös muihin kuin julkisvallan toimijoihin. Kyse on siitä, mitkä roolit eri tilanteissa sopivat erityyppisille toimijoille. (Sairinen 2009, 139–140.) Näin sääntelyn ja konfliktien käsittelyn rinnalle nousevat kysymykset myös yhteistyösuhteiden ja verkostojen rakentamisesta eri toimijoiden välillä (Sairinen 2009, 131–132). Verkostojen korostumisessa ei ole kuitenkaan kysymys valtion auktoriteetin romahtamisesta, vaan sen uudelleenmäärittämisestä.

Tässä työssä ympäristöhallinta ymmärretään laajana, kaikkien kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön kannalta olennaisten yhteiskunnan eri sektoreiden toimijoita osallistavana politiikkaprosessina. Kuitenkin ympäristöpolitiikan osalta keskitytään lähinnä ilmastopolitiikan lohkoon, sillä kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliset edistämistavoitteet juontuvat pitkälti ilmastopolitiikasta. Esimerkiksi nykyisistä valtakunnallisista kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien lisäystavoitteista on keskusteltu ja päätetty osana ilmastopoliittista suunnittelujärjestelmää. Mutta aivan kuten edellä on todettu, yhteiskunnalliset ongelmat ovat kompleksisia ja ratkaisut hajaantuneet useille eri tahoille. Myös kävelyn ja pyöräilyn edistämistyössä onnistuminen vaatii oikeansuuntaisia, oikea-aikaisia ja riittäviä toimia useamman kuin yhden toimijatason, toimialan tai sektorin osalta. Tämä edellyttää tiivistä vuorovaikutusta ja laajaa yhteistyötä sekä sitoutumista yhteisiin päämääriin.

3.2 Ohjausreformi ja ympäristöohjauskeinojen valinta

Eräänä ympäristöhallintaa läpäisevänä erityiskysymyksenä voidaan Sairisen (2009) mukaan pitää ohjauskeinojen valintaa. Ympäristöohjauskeinoja ovat ne vaikuttamiskeinot, joilla julkinen valta yksin tai yhdessä muiden toimijoiden kanssa pyrkii ohjaamaan yhteiskunnan toimintoja ympäristönsuojelun kannalta myönteisempään suuntaan. Tätä vaikuttamista kutsutaan ympäristöohjaukseksi (engl. *environmental governing*). Ympäristöohjauskeinot voidaan jakaa kuuteen eri luokkaan. Perinteisiin välineisiin luetaan yleensä hallinnollisoikeudellinen-, informaatio- sekä taloudellinen ohjaus. Uusina ohjaustapoina pidetään suunnittelu-, yhteis- ja itseohjausta. Yhteisohjaukseen kuuluvat muun muassa vapaaehtoiset ympäristösopimukset. Itseohjausta taas edustavat esimerkiksi tietyn teollisuusalan tai yksittäisten organisaatioiden omat ympäristöohjelmat ja -sertifikaatit. (Sairinen 2009, 140.)

Perinteisen sääntelyohjauksen (kutsuttu myös *command and control*-ohjaukseksi) rajoitukset ovat 1980-luvulta lähtien tulleet esille monissa kansallisissa ja kansainvälisissä yhteyksissä. Perinteinen ympäristösääntely toimi riittävän tehokkaasti ympäristöpolitiikan alkuvaiheessa, kun se kohdistui suuriin yksittäisiin saastuttajiin. Vaatimusten ja toimijoiden määrän kasvaessa sekä tilanteiden monimutkaistuessa sääntelyohjaus on kuitenkin joutunut vaikeuksiin. Sääntelyn kohteet ovat sitoutuneet huonosti ympäristönsuojeluun, ja keinot eivät ole aina sopineet käytännön tilanteisiin. Lisäksi sääntelyn kustannustehokkuudessa on ollut parantamisen varaa. (Sairinen 2009, 141.) Uusien ympäristöohjauskeinojen laajaa käyttöönottoa on kansainvälisesti kutsuttu ohjausreformiksi (engl. *regulatory reform*) (Sairinen 2009; myös *Environmental Policy in Europe* 1996, Golub 1998, Sairinen 2000, Sairinen 2009 mukaan). Muutoksiin ovat johtaneet paitsi edellä mainitut ympäristösääntelyn kokemukset myös yleiset yhteiskunnalliset paineet vähentää sääntelyä (deregulaatio) ja toisaalta kehittää uudenlaisia ohjausmalleja (Sairinen 2009, 140.)

Uudet ohjauskeinot palvelevat monia eri tavoitteita. Niitä ovat muun muassa kannustavuuden lisääminen (ympäristösaavutusten palkitseminen), sääntelytaakan vähentäminen, omaehtoisuus ja itseoppiminen sekä kustannustehokkuus ja markkinamekanismin hyödyntäminen. Usein pyritään myös tukemaan innovaatioita, hyödyntämään kuluttajien ympäristöarvoja sekä edistämään vuoropuhelua, avoimuutta ja osallistumista. Lisäksi tavoitteisiin voi lukeutua tietopohjan kartuttaminen tai pyrkimys lisätä julkista hyväksyntää ympäristöohjaukselle.

(Sairinen 2009, 141–142.) Käytännössä nämä tavoitteet voivat olla toisistaan riippumattomia tai ristiriidassa keskenään. Lisäksi eri toimijat voivat odottaa uusilta ohjauskeinoilta aivan eri asioita. Talouselämä korostaa vapaaehtoisia ohjauskeinoja ja odottaa sääntelytaakan vähentämistä ja ennustettavuutta. Ympäristöjärjestöt puolestaan vaativat osallistuvaa ja avointa päätöksentekoa, monipuolista tietopohjaa ja taloudellista ohjausta. (Emt., 142.)

Myös ohjauskeinojen muutokset rikkovat perinteisiä raja-aitoja julkisen ohjausvallan, yksityisen sektorin ja kansalaisyhteiskunnan välillä. Sääntelyohjauksen merkitys ei ole ympäristöpolitiikassa kuitenkaan vähentynyt, vaan sääntelyn tarpeet ja kohteet ovat lähinnä moninaistuneet. Tärkeäksi on koettu parantaa ympäristösääntelyn laatua eikä purkaa sitä (Wilkinson ym. 2004, Sairinen 2009 mukaan). Yhä kattavampi tieto ihmisen toiminnan vaikutuksista ilmastomuutokseen on tehnyt ympäristöohjauskeinojen valinnasta, uusien ohjauskeinojen kehittämisestä ja sääntelystä erityisen ajankohtaista (Sairinen 2009, 140).

3.3 Liikennesektorin ohjauskeinot kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä

Suomessa kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä on pitkään keskitytty lähinnä väyläinfrastruktuurin rakentamiseen. Vuonna 2012 'kevyen liikenteen' väylästä arvioitiin olevan noin 16 000 kilometriä (Liikennevirasto 2012b, 8) ja vuonna 2018 tehdyn selvityksen (Turunen 2019, 67) mukaan pyöräilyväylien pituus oli keskimäärin 126 kilometriä kuntaa kohden. Väyläkilometrejä tarkasteltaessa on kuitenkin syytä muistaa, että Suomi on suhteellisen harvaanasuttu maa, jossa välimatkat ovat pitkiä. Lisäksi jalankulku- ja pyöräilyväyliä on rakennettu monin paikoin myös hiljaisille kaduille, missä autoliikenteen rauhoittaminen⁷ erillisten väylien sijaan olisi toimivin ja edullisin tapa parantaa erityisesti pyöräilyn olosuhteita (esim. Liikennevirasto 2012b, 37).

Suomalaisessa liikennepolitiikassa ja -suunnittelussa omaksuttu tapa yhdistää nämä kaksi eri kulkutapaa keskenään on yksi merkittävimmistä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin kytkeytyvistä ongelmista. Kävely⁸ ja pyöräily ovat keskenään hyvin erilaisia kulkumuotoja,

⁷ Liikenteen rauhoittamisella tarkoitetaan erilaisia liikenteen ohjaukseen, valvontaan ja väylärakenteeseen liittyviä toimenpiteitä, joilla vaikutetaan autoliikenteen nopeuksiin ja määrään sekä ajokäyttäytymiseen. Tavoitteena on turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen sekä melun ja päästöjen vähentäminen. (Liikennevirasto 2014, 51.)

⁸ Esimerkiksi lainsäädännössä käytetään käsitettä jalankulku, mutta tässä työssä käytetään termiä, joka on vakiintunut kestävien liikennemuotojen edistämistyössä ja työtä ohjaavissa asiakirjoissa.

joissa paitsi käytetty kulkuväline, myös nopeudet, liikkujaryhmät ja näiden myötä tarpeet infrastruktuurille ovat erilaisia. Jalankulkijoiksi luetaan esimerkiksi tieliikennelain (729/2018) mukaisesti jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva sekä potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjä. Myös polkupyörän tai mopon taluttaja luetaan jalankulkijaksi. Vasta viime vuosina suomalaisten kaupunkien liikenneinfrastruktuurissa on alkanut selvemmin näkyä omat, toisistaan erotellut väylänsä jalankululle ja pyöräliikenteelle. Liikennemuotojen erottelu toisistaan parantaa paitsi liikenneturvallisuutta, myös liikenteen sujuvuutta ja liikkumisen miellyttävyyttä.

Yhdistetyn kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin haasteet eivät ole uusi asia. Jo vuonna 2011 julkaistun valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn strategian (LVM 2011) toimeenpanon ohjaamiseksi laaditussa valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmassa (Liikennevirasto 2012b, 37) on todettu, että keskeisten pyöräilyn pääreittien tasoa on tarpeen nostaa, sillä valtaosa Suomen pyörätieverkostosta on kolme metriä leveää kevyen liikenteen väylää, jossa kävelyille ja pyöräilylle ei ole osoitettu omia tilojaan. Vaikka monin paikoin yhdistetyt väylät ovat edelleen toimiva ratkaisu, kaupunkimaisissa olosuhteissa ja keskeisillä väylillä, joilla jalankulkijoita on paljon, sekä toisaalta pyöräilyn pääreiteillä, joilla pyöräilynopeudet ovat suuria, jalankulku ja pyöräily on tarpeen erottaa toisistaan (Liikennevirasto 2012b, 37). Eri liikennemuotojen tilanjakoa ja -käyttöä koskevien linjausten tulee ohjata sitä, minkälaista katu- ja kaupunkiympäristöä tavoitellaan missäkin. Edelleen toimenpidesuunnitelman mukaan tarkistamista kaipaavat erityisesti seuraavat kaupunkimaisten alueiden liikenneratkaisuja koskevat periaatteet: kulkutapojen erottelun tarve ja suhde autoliikenteen nopeustasoon ja rauhoittamistoimiin, erilaisten *shared space* -ratkaisujen soveltaminen, pyöräliikenteen vaihtoehtoiset periaateratkaisut (väylät, kaistat, ajorata) erityyppisillä alueilla sekä talviolosuhteiden huomioon ottaminen (emt., 34).

Vaikka jalankulun ja pyöräliikenteen erottaminen toisistaan on konkretisoitunut suomalaisessa väyläinfrastruktuurissa verkkaisesti, silmin nähtävän muutoksen taustalla on tapahtunut laaja paradigman muutos liikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnittelussa korostetaan yhä voimallisemmin eri liikennemuotojen tasavertaista asemaa liikennejärjestelmässä sekä haetaan ratkaisuja erityisesti kestävien liikennemuotojen edistämiseen. Pääpaino on ennen kaikkea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistarpeisiin vastaamisessa, mutta myös turvallisuuden, tehokkuuden ja palvelukyvyn kehittämisessä. Muutos näkyy vähitellen

infrastruktuurissa tehtävien ratkaisujen ja liikennesuunnittelun painopisteiden sekä periaatteiden ohella myös muun muassa liikennehallinnon eri tasojen kestävä liikenteen budjeteissa ja toimenpiteiden laajuudessa sekä monipuolisuudessa. Lisäksi on kehitetty menettelyjä, missä syvennetään yhteistyötä eri toimijoiden ja sektoreiden kanssa – esimerkkinä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuskäytännöt valtion ja seitsemän suurimman kaupunkiseudun kuntien kesken.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjauskeinot 2010-luvulta alkaen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä on Sairisen (2009) mainitsemista perinteisistä ympäristöohjauskeinoista käytetty erityisesti informaatio-ohjausta. Kävelyn ja pyöräilyn informaatio-ohjauksessa on perinteisesti painottunut kansalaisten ja erityisesti koululaisten liikenneturvallisuusvalistus. Valtakunnallisista toimijoista mainittakoon Liikenneturva, joka toimii valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestönä ja jonka lakisäätöihin tehtäviin kuuluu edelleen muun muassa liikenneturvallisuutta koskeva tiedotus-, valistus- ja koulutustoiminta (laki Liikenneturvasta 278/2003, 3 §)⁹. Hallinnollis-oikeudellista ohjausta ovat edustaneet lähinnä infrastruktuurin suunnittelua koskevat suunnitteluohjeet, *Kevyen liikenteen suunnittelu* (Tielaitos 1998), *Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu* (Liikennevirasto 2014) ja vuoden 2020 lopussa julkaistu *Pyöräliikenteen suunnittelu* (Väylävirasto 2020)¹⁰, sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmat ja strategiat, vuonna 1993 julkaistusta liikenneministeriön *Pyöräilypoliittisesta ohjelmasta* (Liikenneministeriö 1993) ja vuonna 1998 julkaistusta *Kevyen liikenteen väylien kehittämisohjelmasta 1999-2002* (Liikenneministeriö 1998) alkaen. Sen sijaan Sairisen (2009) perinteisinä ympäristöohjauskeinoina esittelemät taloudelliset ohjauskeinot ovat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön näkökulmasta olleet pitkään vaatimattomia tai jopa 'vääränsuuntaisia'. Esimerkkeinä vääränsuuntaisista ohjauskeinoista voi mainita työmatkaliikenteen verotuskäytännöt ja työnantajien tarjoamat pysäköintiedut, jotka kannustavat enemmän henkilöauton kuin kestävien liikennemuotojen käyttöön (esim. Jääskeläinen 2018, 37–38). Työnantajan mahdollisuus tarjota työntekijälleen 1 200 euroon asti tuloverovapaa polkupyöräetu vuodesta 2021 alkaen sekä romutuspalkkion kohdentaminen uuden sähköavusteisen polkupyörän hankintaan vuosina 2020–2021 ovatkin olleet tervetulleita uudistuksia (Verohallinto 2021; Traficom 2021c).

⁹ Muina tehtävinä Liikenneturvasta annetun lain (278/2003, 3 §) mukaisesti on toimintaa palvelevan tutkimuksen harjoittaminen, jäsenjärjestöjen liikenneturvallisuustyön opastaminen ja yhteensovittaminen sekä tehdä aloitteita ja toimia myös muutoin liikenneturvallisuuden hyväksi (laki Liikenneturvasta 278/2003, 3 §).

¹⁰ Jalankulun suunnitteluohjetta päivitetään parhaillaan.

Valtion budjettiin lisättiin kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja kuntien infrastruktuurin kehittämiseen oma määrärahamomentti ensimmäistä kertaa vuonna 2018 (VM 2021a). Näin toimeenpantiin aiemmin samana vuonna julkaistuun valtakunnalliseen edistämishankkeeseen (Jääskeläinen 2018, 22) kirjattu toimenpide valtion ja kuntien yhteisestä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmasta. Investointiohjelmassa valtio myöntää rahoitusta kunnille laadukkaasti jalankulku- ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamiseen kuntien katuverkolla (Traficom 2021b; myös Jääskeläinen 2018, 20–22). Ennen kyseisen talousarvion perustamista valtion rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin pystyi kohdentamaan ainoastaan valtion väyläverkolla ja maa-alueilla sijaitseviin kohteisiin. Vuosina 2018–2019 kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määräraha oli vaatimaton, vain 3,5 miljoonaa euroa, mutta Marinin hallitusohjelmaan (VN 2019, 122) sisällytettiin kirjaus kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitukseksi kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden suunnitteluun ja edistämiseen kunnille 41 miljoonaa euroa vuosille 2020–2022 sekä valtion väyläverkolla tehtäviin toimenpiteisiin 10 miljoonaa euroa vuosittain vuodesta 2020 alkaen. Rahoitus kunnille toteutui lähes 30 miljoonan euron vuosittaisella määrärahalta vuosina 2020–2021, mutta käytännössä näin tapahtui EU:n koronakriisistä toipumista vauhdittamaan otetun elpymisvälineen kautta kanavoidun lisärahoituksen ansiosta.

Huolimatta viime vuosien positiivisesta kehityksestä kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeiden ja infrastruktuurin kehittämisen tukemisessa, asiantuntijoiden parissa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitusta on pidetty vain kohtalaisena (esim. Mannola, Aavajoki, Koramo, Lamuela & Päivänen 2021, 43). Rahoitusta tulisi nostaa infrastruktuurin kehittämisen lisäksi myös muissa edistämishankkeiden toimenpiteissä. Lisäksi asiantuntijat ovat huolissaan rahoituksen jatkuvuudesta. (Emt.) Huoli on osoittautumassa aiheelliseksi, sillä tuoreissa liikennepoliittisissa suunnitelmissa esitetyn 30 miljoonan euron vuosittaisen määrärahan sijaan valtion vuoden 2022 talousarviossa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen määrärahaa on toistaiseksi osoitettu vain seitsemän miljoonaa euroa (LVM 2021a, 18; LVM 2021c, 67; VM 2021b). Näin ollen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määräraha ja valtion tuki kuntien väyläinvestointeihin pieneni edellisestä vuodesta noin 22 miljoonaa euroa.

Liikkumisen ohjaus liikennepoliittisena ohjauksena. Uudempaa liikennepoliittista ohjauksena kokonaisuutta edustaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeiden sisällytetty liikkumisen ohjaus. Liikkumisen ohjauksella pyritään edistämään kestävästä liikkumisesta

ihmisten asenteisiin, valintoihin ja käyttäytymiseen vaikuttamalla. Tavoitteena on yksityisautoilun vähentäminen. Liikkumisen ohjauksessa sovellettavat ohjaukeinit ovat niin sanottuja pehmeitä keinoja, kuten neuvontaa, viestintää, markkinointia, sekä kestävien liikkumispalvelujen suunnittelua, kokeiluja ja palvelujen koordinoitua ja kehittämistä. (EPOMM 2020; Motiva 2020.) Pehmeitä keinoja pidetään yleisesti kustannustehokkaina, eivätkä ne vaadi useinkaan suuria investointeja. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuutta lisää kuitenkin näiden pehmeiden toimenpiteiden yhdistäminen perinteisiin eli niin sanottuihin koviin keinoihin, kuten maankäytön suunnitteluun, infrastruktuurin ja palvelutarjontaan, sääntelyyn ja hinnoitteluun. (Esim. EPOMM 2020.)

Liikkumisen ohjauksen toimijakenttä on laaja ja yksi keskeinen tavoite onkin saada liikkumiseen vaikuttavat tahot osallistetuksi liikkumisen ohjaustyöhön omien kohderyhmiensä, kuten asiakkaiden, työntekijöiden tai muiden osallisten piirissä. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttajina voivat täten olla esimerkiksi työpaikat, koulut, tapahtumat, tai esimerkiksi erilaisia liikkumispalveluja tarjoavat toimijat niin julkisella kuin yksityisellä sektorilla.

Suomessa liikkumisen ohjauksen työn voi katsoa käytännössä alkaneen vuonna 2010. Tuolloin valtion rahoitusta osoitettiin ensimmäistä kertaa liikkumisen ohjauksen paikallisiin hankkeisiin sekä työn valtakunnalliseen koordinointiin (Holopainen ym. 2014, 6). Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia on myönnetty kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille vuodesta 2012 lähtien, mutta jo vuosina 2010–2011 liikkumisen ohjauksen paikallisen työn käynnistämistä tuettiin liikkumisen ohjauksen LOHJELMA-tutkimus- ja kehittämisohjelmassa. Tavoitteena valtion rahoituksessa on ollut, että valtionavustus edistää pysyvien toiminta- ja yhteistyömuotojen syntymistä ja että liikkumisen ohjaus saadaan vakiinnutettua ja systematisoitua osaksi kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyötä. (Emt. 2014, 3–11.)

Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen suuruus valtion budjetissa on vaihdellut hieman vuosien mittaan, mutta viime vuosina myönnetty määräraha on ollut noin 900 000 euroa (Traficom 2021a). Liikenne 12 -suunnitelmassa (LVM 2021c, 101) on esitetty liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen nostoa 2,5 miljoonaan euroon vuodesta 2025 alkaen. Liikkumisen ohjauksen valtionavustus tulee liikenteen palvelujen valtionavustuksia koskevan asetuksen (509/2018, 6§) mukaisesti käyttää tiedolliseen ohjaukseen, markkinointiin tai palvelujen

kokeiluun ja kehittämiseen siten, että toimenpiteet vaikuttavat ihmisten kulkutapavalintoihin. Avustusta voivat saada kunnat, kuntayhtymät ja muut voittoa tavoittelemattomat yhteisöt. Toimialakohtaisia rajoituksia ei ole. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksilla on rahoitettu myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeita vuosittain. Avustusta on myönnetty muun muassa kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeiden ja työpaikkojen liikkumissuunnitelmien laadintaan, erilaisiin palvelukokeiluihin sekä valtakunnallisiin kampanjoihin, kuten ympärivuotisen pyöräilyn edistämiseen tähtäävään toimintaan.

Myös JYP Juniorit ry:ssä tehtäviin liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin myönnettiin liikkumisen ohjauksen valtionavustusta vuosille 2020–2021 osana laajempaa, Jyväskylän kestävä kehitys (ent. Jyväskylän Asukkaiden Paikallisagenda) JAPA ry:n ja Jyväskylän pyöräilyseura JYPS:n hankekokonaisuutta. JYP junioreiden hankkeessa pyrittiin kehittämään liikkumisen ohjauksen työtä, vahvistamaan ekologisesti kestäviä käytäntöjä ja edistämään harrastajien kokonaisaktiivisuutta osana urheiluseuratoimintaa. (JAPA 2019; 2020.) Toimenpiteet koostuivat viestinnästä, neuvonnasta, koulutuksesta ja viisaan liikkumisen markkinoinnista seurayhteisölle sekä uusien palveluiden ja teknologioiden testaamisesta. Tavoitteena oli vaikuttaa niin harrastajien, valmentajien kuin henkilöstön liikkumisvalintoihin harjoitus- ja kilpailutapahtumamatkoilla sekä muuttaa seura- ja valmennuskäytänteitä pysyvästi siten, että ne tukevat myös ekologisesti kestäväää toimintaa ja olisivat yleistettävissä kaikkeen urheiluseuratoimintaan. Hankehakemusten perusteella vaikuttavuutta pyrittiin lisäämään suunnittelemalla kehittämistoimet tiiviissä yhteistyössä seuran, JAPA:n, JYPS:n ja STYLE-tutkimushankkeen kesken seuran valmentajia ja pelaajia osallistaen. (JAPA 2019; 2020.) JYP Juniorit ry:hyn ja seurassa tehtävään STYLE-tutkimusinterventioon palataan tutkimuksen kuudennessa luvussa.

4 YHTEISKUNTATIEETEELLINEN LIIKKUMISEN TUTKIMUS JA SOSIAALISET KÄYTÄNTEET

Nyky-yhteiskunnassa ihmisten, ideoiden, tiedon ja esineiden sujuva liikkuminen on yhä merkittävämmässä roolissa (Urry 2007, 19). Esimerkiksi henkilöiden oikeus vapaaseen liikkumiseen on kirjattu niin YK:n ihmisoikeuksien julistukseen kuin Euroopan unionin perustamiseen johtaneeseen Maastrichtin sopimukseen. Tiedonvälityksen merkitys on jatkuvasti korostunut toisiinsa kytkeytyvien digitaalisten laitteiden ja järjestelmien kautta. Vaikka kysymykset liikkumisesta – joko liian vähäisestä tai liiallisesta, väärän tyyppisestä tai väärin ajoitetusta – ovatkin keskeisiä niin ihmisten, organisaatioiden kuin hallinnon toiminnassa, liikkumisen ja tiedonvälityksen yhteiskuntatieteellistä tutkimusta on pitkään laiminlyöty ja merkitystä vähätelty suhteessa tärkeisiin sosiaalisiin instituutioihin, kuten työhön, koulunkäyntiin, perhe-elämään ja politiikkaan (Urry 2007, 19; Hannam, Sheller & Urry 2006).

Yhteiskuntatieteissä on perinteisesti tutkittu sosiaalista liikkuvuutta, millä viitataan lähinnä yksilöiden tai ihmisryhmien liikehdintään yhteiskunnan sosiaalisissa kerrostumissa (yhteiskuntaluokissa). Toisaalta on tutkittu muun muassa maahanmuuttoa tai muuta suhteellisen pysyvää, maantieteellistä liikettä, missä liikkumisen syinä voivat olla työ, opiskelu, perhe, tai toisaalta paremman elämän etsiminen esimerkiksi sotaa, sortoa tai nälkää pakenemalla (Urry 2007, 19). Sosiaalinen vuorovaikutus on puolestaan nähty lähinnä maantieteellisesti lähellä olevien yhteisöjen enemmän tai vähemmän kasvotusten käymänä vuorovaikutuksena, ja tutkimus onkin pääsääntöisesti keskittynyt niihin ihmisten tapoihin tai rutiineihin, miten ihmiset ovat suorassa vuorovaikutuksessa keskenään. Tällöin on sivuutettu esimerkiksi ne materiaaliset infrastruktuurit, jotka organisoivat ja luovat perustan erilaisille taloudellisille, poliittisille ja sosiaalisille toiminnoille. (Urry 2007, 19.) Oli kyse minkä tyyppisestä liikkumisesta tahansa, tarvitsee se laaja-alaista liikkumatonta infrastruktuuria, kuten teitä, ratakiskoja, vesiputkia, kaapeleita, mastoja, radio- tai tv-antenneja, jotka mahdollistavat, kanavoivat, säätelevät ja toisaalta rajoittavat arkipäiväisiä käytäntöjämme (Sheller & Urry 2006; Graham & Marvin 2001, Urry 2007, 19 mukaan).

Liikenteen ja tiedonvälityksen systeemistä tutkimusta on toki tehty erillisillä tieteenaloillaan, mutta keskustelua on käyty hyvin vähän muun yhteiskuntatieteiden tutkimuksen kanssa (Urry 2007, 18–19). Esimerkiksi liikkumisen tutkimuksessa (engl. *travel*) on brittiläisen sosiologin,

John Urryn (2007, 19–20) mukaan ”liikaa liikennettä, eikä tarpeeksi yhteiskuntaa tai ei ainakaan tarpeeksi [yhteiskunnallisten] kompleksisten, risteävien prosessien ajattelua”. Toisin sanoen tutkimusta, joka tutkii niitä kompleksisia yhteiskunnallisia prosesseja, mitkä määrittävät ja organisoivat liikkumista on yhteiskuntatieteissä tehty vielä vähän tai ainakin vähäisessä vuorovaikutuksessa muun yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen kanssa. Niinkin yksinkertaiset ja arkipäiväiset toimet, kuten käveleminen, autolla ajaminen tai puheluiden soittaminen ovat henkilökohtaisesti ja kulttuurisesti tärkeitä aktiviteetteja ihmisten elämässä, joten on perusteltua tutkia myös niihin kietoutuvia taloudellisia, poliittisia tai sosiaalisia ulottuvuuksia. (Urry 2007, 19–20.) Urry onkin ollut yksi merkittävimmistä henkilöistä uuden liikkumisen paradigman kehittämisessä.

4.1 Uusi liikkumisen paradigma

Vuosituhanne vaihteessa alkunsa saaneessa liikkumiseen keskittyvässä yhteiskuntatieteen tutkimusparadigmassa (engl. *mobilities paradigm*, myös *mobile turn*) sosiaalisen elämän nähdään sisältävän jatkuvia siirtymiä keskinäisestä läsnäolosta etäyhteyteen. Urryn mukaan jatkuvasti lisääntyvä liikkuminen heikentää yhteiskunnallisia rajoja ja niiden pysyvyyttä ja muuttaa näin myös sosiologisessa tutkimuksessa vallitsevaa käsitystä yksilöllisestä länsimaisesta yhteiskunnasta, jolla olisi jokin tietty, sisäsyntyinen 'yhteiskunnallinen luonne' (Urry 2000; 2003; Sheller & Urry 2006). Yhteiskunnallisia suhteita tulisikin pyrkiä ajattelemaan uudelleen liikkumisen näkökulmasta ja kohdistaa tutkimusta liikkumisen eri muotoihin ja niihin reitteihin ja prosesseihin, jotka vaikuttavat sosiaaliseen elämään ja muuttavat sosiaalisen vuorovaikutuksen paikkoja (Lehtonen 2013). Liikkumisen (engl. *mobility*) käsite ymmärretään paradigmassa laajasti, kattaen maailmanlaajuiset ihmisten, esineiden, pääomien ja tiedon liikkeet, mutta yhtä lailla niiden paikalliset, päivittäisen liikenteen, kuljettamisen, liikkumisen ja matkustamisen prosessit (Hannam, Sheller & Urry 2006).

Paradigmassa eritellään yhteensä viisi toisistaan riippuvaista liikkumisen muotoa, jotka tuottavat pitkienkin välimatkojen yli organisoituvaa, jatkuvasti rakentuvaa ja uusiutuvaa sosiaalista elämää (Urry 2007, 47; 2013, 111; myös Larsen, Urry & Axhausen 2006, 47–48, Büscher & Urry, 2009, 101–102, Urry 2013 mukaan). On olemassa ensinnäkin ihmisten ruumiillista matkustamista (engl. *corporeal travel of people*), joka yleensä määritellään työhön,

perhe-elämään tai vapaa-aikaan liittyvänä liikkumisena, mutta sillä voidaan viitata myös laajempaan ihmisten paikasta toiseen siirtymisen muotoihin, kuten siirtolaisuuteen, muuttoliikkeisiin ja kansanvaelluksiin (Urry 2013, 111).

Toisena liikkumisen muotona on hyödykkeiden fyysinen liikkuminen, kuten osien, raaka-aineiden, ruoan ja veden fyysinen siirtäminen tuottajille, kuluttajille ja jälleenmyyjille, tai toisaalta esimerkiksi lahjojen ja matkamuuistojen lähettäminen ja saaminen (Urry 2013, 111). Kolmantena muotona esitetään ideoiden ja keksintöjen liikkuminen, jota tapahtuu esimerkiksi median, kuten radion tai television välityksellä. Tähän lukeutuu myös mielikuvitusmatkailu, jota ruokitaan erilaisissa painetuissa ja visuaalisissa medioissa ilmestyvillä kuvilla paikoista ja kansoista, ja näin rakentaa ja uusintaa käsityksiä erilaisista paikoista sekä matkustus- ja kulutusmahdollisuuksista. (Emt.)

Neljäntenä liikkumisen muotona Urry (2007, 48) esittää virtuaalimatkastamisen. Edelliseen, ideoiden ja keksintöjen liikkumiseen verrattuna, virtuaalimatkastamisella tarkoitetaan tässä todellisessa ajassa, tyypillisesti internetin välityksellä tapahtuvaa matkastamista, joka ylittää erilaiset sosiaaliset ja maantieteelliset etäisyydet ja rajat muodostaen aina toteutuessaan yhteisöjä, jotka muutoin toimivat etäällä toisistaan (Urry 2007, 48; 2013, 111). Viimeisenä eli viidentenä liikkumisen muotona Urry (2007, 48; 2013, 112) esittää kommunikoivan matkastamisen, jolla viitataan ihmisten väliseen viestintään esimerkiksi postikorttien, puhelinten, sähköpostien ja muiden vastaavien viestintävälineiden avulla. Varhaisemmat paradigmissa tehdyt liikkumisen luokittelut eivät ole juuri erotelleet viestintää muista liikkumisen muodoista, vaan se on osana muita muotoja. Urryn (2007, 48) mukaan kaikki nämä viisi liikkumisen muotoa ovatkin monin tavoin riippuvaisia toisistaan ja voivat täten myös sekoittua keskenään.

Edellä kuvatun kaltainen liikkumisen luokittelu ei ole sinänsä uutta, mutta yhteiskuntatieteellinen tutkimus on yleensä keskittynyt yhteen liikkumisen muotoon ja tutkinut siihen kytkeytyviä infrastruktuureja sekä muodostanut yleistyksiä sen erityispiirteistä. Uudessa paradigmissa korostetaan eri liikkumismuotojen keskinäisiä riippuvuuksia, jotka voivat muodostaa ja ylläpitää myös välimatkan päässä olevia sosiaalisia yhteyksiä. Yhtä lailla uudessa paradigmissa tarkastellaan keskusteluja, joissa saatetaan priorisoida tiettyä muotoa yli muiden, kuten esimerkiksi kasvatusten tapaamisia liike-elämässä tai autoilua puhuttaessa paikasta toiseen liikkumisesta. (Urry 2007, 48.)

Olennaista ei ole tarkastella ainoastaan objekteja, kuten kulkuneuvoja, puhelimia tai tietokoneita, jotka liikkuvat tai ovat osallisena liikkeessä, vaan myös reittejä (engl. *routeways*), joiden kautta ihmiset ja esineet liikkuvat sekä tieto välittyy. Reitteinä toimivat polut, jalkakäytävät, pyörätiet, rautatiet, ajoradat, meriväylät, mobiilitukiasemat ja tietoverkot, mitkä mahdollistavat eri liikkumismuotojen virtauksen. (Graham & Marvin 2001, Urry 2007, 52 mukaan.) Mitä vahvemmin yhteiskunta on organisoitunut liikkeen arvoon, sitä suurempi merkitys tällä liikkumisen reittinä toimivalla pääomalla on siinä pääomien kirjossa mitä yhteiskunnassa on tarjolla. Vaikka uudessa liikkumisen paradigmassa sivuutetaan edelleen lukuisia ihmisten ja ajatusten virtoja, kuvaa se Urryn (2007, 18) mukaan yhteiskuntatieteen uudistumista. Paradigma mahdollistaa sosiaalisen maailman laaja-alaisen taloudellisten, sosiaalisten ja poliittisten käytäntöjen, infrastruktuurien ja ideologioiden teoretisoinnin, jotka kaikki sisältävät, edellyttävät tai vähentävät eri ihmisten, ideoiden, tiedon tai esineiden moninaista liikettä. Uusi paradigma tuo esiin myös sellaisia teorioita, metodeja ja esimerkkejä, jotka aiemmissa, yhteiskunnan rakenteiden ja staattisuuden kuvaamiseen perustuvissa tutkimuksissa ovat jääneet useimmiten piiloon. (Urry 2007, 18.)

Uudessa liikkumisen paradigmassa ylitetäänkin perinteiset tieteenalarajat ja pyritään yhdistämään erilliset ihmisten, tiedon, tavaroiden ja muiden hyödykkeiden liikkumiseen keskittyvät tutkimukset yhdeksi kokonaisuudeksi. Esimerkiksi liikennetutkimuksen ja yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen raja-aitoja madalletaan liittämällä sosiaaliset suhteet matkustamiseen ja yhdistämällä eri liikennemuotoja ja kompleksisia sosiaalisten käytäntöjen ja rutiinien muotoja (Sheller & Urry 2006). Paradigmassa yhdistetään paitsi liikenteen tutkimusta ja sosiologiaa, myös antropologian, kulttuuritutkimuksen, maantiedon, maahanmuuton, teknologian ja matkailun tutkimusta. Paradigma edustaa Shellerin ja Urryn (2006) mukaan uudehkoa soveltavaa tutkimusta tarjoten viitekehyksen esimerkiksi monenlaisten siirtymien analysointiin.

4.2 Kompleksiset liikkumisen järjestelmät ja autojärjestelmä

Kompleksisuusteorian mukaan sosiaalinen maailma rakentuu kompleksisista, adaptiivisista järjestelmistä, jotka yltyvät yli ajan ja paikan (Urry 2004). Tällaiset järjestelmät ovat yhtä aikaa sekä kestäviä ja elinvoimaisia että epävakaita ja haavoittuvia. Kompleksiset ja adaptiiviset

järjestelmät kehittyvät ajan myötä niin, että kansantaloudet, yritykset ja kotitaloudet lukitaan vakaisiin polkuriippuvaisiin käytäntöihin. (Urry 2004; Hannam, Sheller & Urry 2006.) Lukittautumisilla on suuri merkitys siihen, miten järjestelmät kehittyvät pitkällä aikajänteellä. Instituutiot voivat tuottaa pitkän aikavälin ratkaisuja, jotka ovat toisaalta ennustettavia, mutta toisaalta niitä on mahdoton myöskään peruuttaa tai vaikea edes muuttaa (North 1990, 104, Urry 2007, 278 mukaan).

Liikkumisen järjestelmät organisoituvat niiden prosessien ympärille, jotka kierrättävät ihmisiä, tavaroita ja informaatiota eri tiloissa ja nopeuksilla. Mitä varakkaammasta yhteiskunnasta on kyse, sitä enemmän on olemassa erilaisia liikkumisjärjestelmiä ja sitä kompleksisempia ovat eri järjestelmien väliset yhtymäkohdat. Missä tahansa yhteiskunnassa on yleensä kuitenkin jokin hallitseva liikkumisen ja kierron prosessi, joka kehittyy ja adaptoituu suhteessa yhteiskunnan talouteen hyödykkeiden ja palveluiden tuotannon ja kulutuksen sekä työvoiman ja kuluttajien vetovoiman ja kierron kautta. Tällaiset liikkumisjärjestelmät ovat myös adaptiivisia ja kehittyvät yhdessä suhteessa toisiinsa niin, että jotkin näistä järjestelmistä laajenevat ja lisääntyvät, kun toiset kuihtuvat laajuudessa ja merkittävytydessään. Tällaiset järjestelmät tarjoavat ympäristön, missä kukin järjestelmä toimii autopoieettisesti, eli itseään tuottaen. (Urry 2007, 51.) Postmodernissa maailmassa esimerkiksi kävely-, pyörä-, rautatie- ja lentoliikenne muodostavat kaikki omat järjestelmänsä, mutta autoliikenne on Urryn (2007, 51) mukaan ylivoimaisesti vaikutusvaltaisimman liikkumisen järjestelmä, joka leviää ympäri maailmaa sitä mukaa kun valtio toisensa jälkeen kehittää 'autoiluun perustuvaa kulttuuriaan'.

Autojärjestelmä ja autoilun valta-asema. Autojärjestelmä (engl. *system of automobility*) koostuu muun muassa autojen, kuljettajien, teiden, fossiilisten polttoaineiden ja lukuisten tarvikkeiden, monimutkaisten teknologioiden, rakennusten, opasteiden, erilaisten tunnusten ja symbolien yhdistelmästä (Urry 2004). Järjestelmä ulottuu syvälle yhteiskunnan taloudellisiin, sosiaalisiin ja poliittisiin prosesseihin kytkeytyen muun muassa auton valmistukseen ja myyntiin, osia ja lisävarusteita tuottavaan teollisuuteen, korjaamoihin, bensiinin jalostukseen ja jakeluun, kuten myös tienrakennukseen ja kunnossapitoon. Lisäksi se kytkeytyy tienvarsialueiden hotelleihin, esikaupunkialueiden omakotiorakentamiseen, vähittäiskauppaan ja erilaisiin vapaa-ajan keskuksiin, mainontaan ja markkinointiin, kaupunki- ja liikennesuunnitteluun sekä useisiin öljyrikkaisiin kansakuntiin. (Freund 1993, Urry 2004 mukaan.) Tämä yhdistelmä laajenee tuottaen yhä uudelleen sen erityistä valta-asemaa (dominanssia) suhteessa muihin liikkumisjärjestelmiin (Sheller & Urry 2000; Urry 2004).

Autoilun valta-asema ilmenee erityisen konkreettisesti globaaleissa suurkaupungeissa, missä valtavat maa-alueet on omistettu vain autojen käyttöön (Urry 2004). Autoilua helpottavat valtaväylät, risteysalueet, kierto- ja eritasoliittymät halkovat asuinalueita ja vaikeuttavat muiden liikkujien, kuten jalankulkijoiden, koululaisten, postinjakajien, roskien kerääjien ja eläimien päivittäisiä rutiineja ja luovat elottomia julkisia tiloja viihtyisän kaupunkitilan ja -elämän kustannuksella (Freund 1993, 119, Urry 2004 mukaan). Samalla autoilusta on muodostunut hallitseva kulttuuri, joka pitää yllä diskursseja 'hyvästä elämästä', eli siitä, mikä on välttämätöntä ja sopivaa ihmisten liikkumisen kannalta. Järjestelmä itse pitää tehokkaasti yllä tätä mielikuvaa tarjoamalla muun muassa autoiluun eri tavoin kytkeytyviä kirjallisia tuotoksia, taiteellisia kuvia ja symboleja. (Urry 2004.)

Myös sosiaalinen elämämme on muuttunut ja lukittautunut niihin liikkumisen muotoihin, joita järjestelmä sekä synnyttää että edellyttää. Autojärjestelmä on synnyttänyt uusia sosiaalisia käytäntöjä liittyen päivittäiseen pendelöintiin, perheiden ja yhteisöjen elämään, vapaa-aikaan sekä liikkumisesta nauttimiseen (Urry 2004; Sheller & Urry 2000). Jakamalla kaupunkialueita, synnyttämällä erillisiä vapaa-ajan keskuksia ja vähittäiskaupan keskittymiä kaupunkien laitamille ja heikentämällä näin paikallisia keskustoja, on tämä järjestelmä paitsi pidentänyt kuljettavia matkoja, myös synnyttänyt täysin uusia matkoja. Pidemmät välimatkat ja paikkojen eriytyminen eivät palvele sen enempää kävelyä tai pyöräilyä kuin joukkoliikennettäkin, vaan lisää entisestään autoilua ja autoriippuvuutta. Syynä on erityisesti autoilun joustavuus ja saumattomuus, jota muilla kulkumuodoilla ei toistaiseksi ole saavutettu. Auto mahdollistaa liikkumisen mihin aikaan ja mihin suuntaan tahansa sekä mahdollistaa sosiaaliset kanssakäymiset myös pidemmän matkan päähän. Julkisella rahalla rakennettu tieverkosto ulottuu lähes jokaiseen asuintaloon, työpaikkaan ja vapaa-ajan keskukseseen ja suuri osa nykyaikaisesta sosiaalisesta elämästä ei olisi edes mahdollista ilman autoilun mahdollistamaa joustavuutta. Auto yksinkertaisesti laajentaa sitä aluetta, mihin ihmiset voivat mennä, sekä tarjoaa enemmän vaihtoehtoja, mitä ihmiset voivat tehdä. (Urry 2004.) Vaikka ympärillä tapahtuu massiivisia taloudellisia, sosiaalisia ja teknologisia muutoksia, silti yli vuosisadan vanha ja ekologisesti kestävä öljyn polttoon ja teräkseen perustuva autojärjestelmä näyttää säilyvän stabiilina ja muuttumattomana (Urry 2007, 278).

4.3 Kompleksisen järjestelmän murros ja sen tutkiminen

Autoiluun lukittautuneet (engl. *locked-in*) instituutionaaliset prosessit ovat erittäin vaikeita kääntää toiseen suuntaan, kun miljardit toimijat ympäri maailman kasvavat ja adaptoituvat niihin ja rakentavat elämäänsä kytkeytyen tähän omalaatuiseen sekoitukseen pakkoa ja joustavuutta (Krugman 1996, Urry 2007, 278 mukaan). Uusien liikkumisjärjestelmien tulee puolestaan löytää paikkansa fyysisesti, sosiaalisesti, taloudellisesti sekä diskursiivisesti siinä elinkykyisessä maailmassa, jossa on jo olemassa fyysiset rakenteet, sosiaaliset käytännöt ja taloudelliset yksiköt, mitkä suoriutuvat etäisyyksistä ja jäsentävät liikkumista sedimentoituneilla tai lukittautuneilla tavoilla (Urry 2007, 278).

Kompleksisuuden lähestymistavassa on kuitenkin olennaista se, että mikään ei säily muuttumattomana ikuisesti, sillä kompleksiset järjestelmät ovat dynaamisia ja arvaamattomia prosesseja. Samaan aikaan kun järjestelmä saattaa olla tasapainossa pitkän aikaa lukittautumisten kautta, pienetkin keskenään riippuvaiset muutokset, tietyssä järjestyksessä ilmentyessään voivat horjuttaa tasapainoa ja voivat aikaansaada suuria, epälineaarisia järjestelmätason muutoksia. Otolliset hetket nopealle muutokselle on vaikea ennustaa, mutta on mahdollista, että järjestelmä (kuten autojärjestelmä) saavuttaa tällaisen käännteentekevän hetken (engl. *tipping point*) milloin kaikki lähtee peruuttamattomasti kehittymään uuteen suuntaan. (Temenos ym. 2017.)

Liikenteen tutkimuksessa liikennejärjestelmä kuvataan usein sosioteknisenä järjestelmänä, jolla viitataan siihen lukuisten eri tekijöiden kokonaisuuteen, joka kattaa niin teknologian, politiikan, markkinat, kuluttajien käyttäytymisen, infrastruktuurin, kulttuuriset ja symboliset merkitykset kuin tieteellisen tutkimuksen (Geels & Kemp 2012, 49; Geels 2002; 2004). Siirtymällä (engl. *transition*) puolestaan tarkoitetaan sitä prosessia, jossa nykyhetkenä käytettyjen hiili-intensiivisten materiaalien hyödyntämisestä siirrytään ennen pitkää kohti hiilivapaata yhteiskuntaa (Temenos ym. 2017).

Liikenteen sosioteknisen järjestelmän murrosta ja siirtymää kohti kestävästä liikkumisesta (engl. *sustainable mobility*) käsittelevässä tutkimuksessa teoreettinen tausta kytkeytyy lähes poikkeuksetta innovaatiotutkimuksesta juurensa juontavaan, hollantilaisen Frank Geelsin kehittämään monitasomalliin (engl. *multi-level perspective, MLP*) (Temenos ym. 2017). Geelsin lähestymistavassa sosiotekniset siirtymät ymmärretään epälineaarisisina prosesseina,

jotka ilmenevät kolmen analyttisen kerroksen vuorovaikutuksessa (Geels 2002; 2004). Näitä kerroksia ovat mikrotason 'nichet' (engl. *niches*), mesotason sosiotekniset 'regiimit' (engl. *sociotechnical regimes*) ja makrotason sosiotekniset näkymät (engl. *sociotechnical landscapes*) (esim. Geels 2002; Geels & Kemp 2012, 52).

Aivan kuten kompleksisuusteoriassa korostetaan, myös monitasomallissa tunnustetaan, että järjestelmätason murrokset eivät tapahdu ainoastaan teknologisina ratkaisuna teknisissä tuotteissa, vaan myös muun muassa poliittisissa linjauksissa, ihmisten harjoittamissa käytännöissä, infrastruktuurissa, teollisuuden eri toimialojen rakenteissa, symbolisissa sisällöissä sekä merkityksissä (Temenos ym. 2017; Geels 2014, 165). Tästä huolimatta liikkumista tutkivat yhteiskuntatieteilijät ovat sitä mieltä, että empiirisessä tutkimuksessa teknologiset artefaktit (kuten sähköautot), kysymykset liikenteen hinnoittelusta, infrastruktuurista tai institutionaalisista järjestelyistä (kuten yhteiskäyttöautot) ovat korostuneesti esillä (Temenos ym. 2017; Schwanen, Banister & Anable 2011). Esimerkiksi Tim Schwanen (Temenos ym. 2017) on todennut, että siirtymää tutkivilla on usein liian vähän syvällistä tietämystä liikkumisesta ja tutkimuksiin sisältyy yleinen uskomus siitä, että erilaisten vaihtoehtojen tarjoaminen olisi riittävä keino saada ihmiset käyttämään muita, henkilöautolle vaihtoehtoisia kulkumuotoja tai matkustamaan lyhyempiä välimatkoja. Schwanenin (Temenos ym. 2017) mukaan tutkimukset osoittavat parhaimmillaankin vain pinnallista sosiaalista sitoutumista ja selittävät kehnosti esimerkiksi niitä moninaisia tarpeita, valmiuksia ja kokemuksia, mitkä vaikuttavat ihmisten liikkumiseen.

Myös Tim Cresswell (Temenos ym. 2017) pitää teknologiakysymystä ja teknologisiin ratkaisuihin kiinnittymistä liian hallitsevana kasvihuonekaasupäästöjen ja fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämiseen keskittyneessä tutkimuksessa. Hänen mukaansa liikkumista korostavassa lähestymistavassa (engl. *mobilities approach*) teknologia on vain yksi mahdollinen osa siirtymässä kohti vähähiilistä ja kestäväää liikkumista. Kun tutkimuksen keskiössä on liikkuminen, sen merkitykset ja käytännöt sekä liikkumiseen kytkeytyvät tekijät, voidaan paremmin hahmottaa, mitä muutoksia on tapahduttava järjestelmän eri tasoilla ja tekijöissä, jotta kasvihuonekaasupäästöt ja öljyriippuvuus tulevat vähenemään (Cresswell

2010). Toisinaan siirtymä edellyttää teknologisia ratkaisuja, toisinaan taas ei¹¹ (Temenos ym. 2017).

Vaikka monitasomallissa tunnistetaan sosiaaliset ja kulttuuriset tekijät sekä prosessit järjestelmätason murroksissa (esim. Geels 2004), liikkumista tutkivat yhteiskuntatieteilijät näkevät mallissa puutteita. Esimerkiksi Frans Sengers (Temenos ym. 2017) väittää, että monitasomallin käyttö sellaisenaan johtaa köyhtyneeseen liikkumisen käsitteelliseen sisältöön. Mallissa sosiaalinen maailma jakautuu hänen mukaansa sektoreihin tai yhteiskunnallisiin tehtäviin, missä liikkuminen tai liikenne on sijoitettu vain yhdeksi erilliseksi toimialueeksi. Tämä vie Sengersin (Temenos ym. 2017) mukaan huomion pois siitä, kuinka olennainen osa liikkumisella ja sen eri muodoilla on ihmisten elämässä ja kuinka käytäntöjen muuttaminen tietyllä sektorilla tai tehtävissä voi muuttaa käytäntöjä myös muilla toimialoilla. Esimerkkinä Sengers (Temenos ym. 2017) mainitsee sen, miten etätyön lisääminen vähentää työmatkoja.

Mimi Sheller (2012, 185) korostaa puolestaan kulttuuristen tekijöiden kietoutumista, ilmenemistä ja merkitystä siirtymissä ja sosioteknisen järjestelmän eri kerrosten analysoinneissa. Huolimatta onnistumisista muuttaa arjen liikkumiskäytäntöjä tietyissä 'niche'-tason ryhmissä sekä muutoksista regiimitason diskursseissa ja verkostoissa, todellista liikkumiskulttuurien muutosta ei Shellerin mukaan synny välttämättä vain liikennesektorin tutkimuksesta tai yksilön valintaan ja paikallisiin liikennesuunnitteluprosesseihin painottuvista niche- tai regiimitason kokeiluista. Shellerin (2012, 198) mukaan esimerkiksi pyörä-, bussi- ja raideliikenteen infrastruktuurin rakentaminen nykyisten autoteiden rinnalle tai erilaiset maksu- ja veroedut eivät ole riittävän houkuttelevia saadakseen aikaan laaja-alaisen siirtymän pois yksityisautoilusta. Myöskään sillä ei ole juuri väliä, kuinka onnistuneesti katuja 'elävöitetään' niin kauan kuin kaupunki- ja esikaupunkiympäristöt suunnitellaan ja rakennetaan tukemaan yksityisautoiluun perustuvaa liikkumis- ja liikennekulttuuria. Liikkumisen käytäntöjä, verkostoja ja diskursseja mullistavat ilmiöt saattavat Shellerin (2012, 198–199) mukaan hyvinkin ilmaantua liikennesektorin ulkopuolisesta sosioteknisestä järjestelmästä ja

¹¹ Cresswell on myös sitä mieltä, että monitasomallin siirtymänäkökulma korostaa turhan voimakkaasti sosioteknistä 'nicheä' paikkana, jossa muutos saa alkunsa. Cresswellin mukaan on olemassa myös muita tiloja, jotka eivät ole sosioteknisiä eivätkä nichejä, mutta voivat synnyttää muutoksen. Esimerkiksi hallitukset, jotka omaavat riittävästi asiaankuuluvaa tahtoa, voivat säädellä siirtymää vaatimalla esimerkiksi suuria vähennyksiä kasvihuonekaasupäästöissä tai tukemalla vaihtoehtoisia energiamuotoja. Poliittisen spektrin toisessa päässä taas yhteiskunnalliset liikkeet ja ruohonjuuritason järjestöt voivat saada aikaan muutosta niin sanotusti alhaalta ylöspäin. Näistä kumpikaan ei tarkkaan ottaen edusta nicheä, eivätkä välttämättä keskity teknologiaan. (Temenos ym. 2017.)

kulttuurista. Esimerkiksi paperi-, kaapeli- ja kumituotantoa aiemmin harjoittanut Nokia mullisti matkapuhelimillaan ihmisten välisen kanssakäymisen 1990-luvulla. (Emt.)

4.4 Sosiaalisten käytänteiden teoria

Uusi liikkumisen paradigma hyödyntää kompleksisuusteorian lisäksi sosiaalisten käytänteiden teoriaa (engl. *social practice theory*). Teoria perustuu ajatukseen epävakasta ja alati muuttuvista keskinäisistä suhteista tilan, ihmisten, teknologioiden ja luonnon välillä. Nämä suhteet liittyvät toisiinsa harjoitettujen suoritusten ja käytäntöjen kautta. (Temenos ym. 2017.) Yksinkertaisimmillaan käytänteet (jatkossa myös käytännöt) ovat rutiininomaista käyttäytymistä (Reckwitz 2002, 249; Shove, Pantzar & Watson 2012, 6). Olennaista on keskittyminen käytäntöön erilaisten tekijöiden muodostamana kokonaisuutena sen sijaan, että keskityttäisi vain esimerkiksi yksittäiseen käytännön harjoittajaan.

Reckwitz (2002, 249) esittää käytännön 'entiteettinä', joka koostuu lukuisista eri tekijöistä ja näiden välisistä riippuvuussuhteista, kuten kehon ja mielen toiminnoista, esineistä ja niiden käytöstä sekä taustalla vaikuttavasta ymmärryksestä, tietotaidoista, tunnetiloista ja motivoivasta tiedosta. Esimerkiksi skeittaamista ei ajatella pelkkänä yksilön harjoittamana aktiviteettina, vaan ymmärretään skeittaaminen kompleksisena yhdistelmänä skeittilautoja ja katutiloja yhdistettynä kehollisiin kompetensseihin sekä katu ympäristössä olevien 'affordansien' käyttämiseen tempuissa (Shove ym. 2012, 7). Lisäksi skeittaamiseen kuuluu joukko sääntöjä ja normeja, jotka määrittävät skeittaamista, sen merkitystä skeittaajille ja ulkopuolisille (mukaan lukien heidät, jotka vastustavat koko käytäntöä). Sosiaalisten käytänteiden näkökulmasta skeittaaminen on siis olemassa oleva tunnistettavien ja moninaisten tekijöiden yhdistelmä ja täten hahmotettavissa itsenäisenä kokonaisuutena, mistä voidaan puhua ja mistä voidaan ammentaa erilaisia voimavaroja ja apukeinoja skeittaamisen harjoittamiseen. (Shove ym. 2012, 7.)

Käytännöt ovat olemassa toistuvien suoritusten kautta. Juuri nämä onnistuneet suoritushetket, joissa moninaiset tekijät ja niiden väliset riippuvuussuhteet syntyvät, muodostavat ajan mittaan käytänteen. Esimerkiksi skeittaaminen on olemassa ja säilyy lukuisten, toistuvien suoritusten ansiosta. Jokainen suoritus tuottaa keskinäisiä riippuvuuksia, joita tähän käytäntöön sisältyy. (Shove ym. 2012, 7.) Käytäntöihin keskittyvässä lähestymistavassa yksilöt toimivat siis

käytännön 'harjoittajina' (myöhemmin myös 'suorittajina') (engl. *carriers*) tai 'isäntinä' (engl. *hosts*). Tämä poikkeaa selkeästi vakiintuneesta lähestymistavasta, missä ihmisten toimintatapojen muuttaminen perustuu ajatukseen siitä, että ihmisen toiminta pohjautuu yksilöllisiin valintoihin ja käyttäytyminen on yksilön asenteiden tulosta. (Shove 2010.) Elizabeth Shove (2010) kutsuu tätä ABC-malliksi. Nimi tulee englanninkielisistä sanoista *attitude* (A), *behaviour* (B) ja *choice* (C) ja mallin mukaan vaikuttamalla asenteisiin (A), sen ajatellaan suoraviivaisesti vaikuttavan myös ihmisen käyttäytymiseen (B), sillä käyttäytyminen on yksilön tekemien valintojen (C) tulos. Tähän ajatukseen perustuvat pitkälti myös kestävien liikennemuotojen käyttöön tähtäävät interventiot, joissa kannustetaan nimenomaan yksilöitä tekemään parempia liikkumisvalintoja ja muuttamaan käyttäytymistään siten, että liikuttaessa paikasta toiseen käytetään henkilöautoa kestävämpiä kulkutapoja¹².

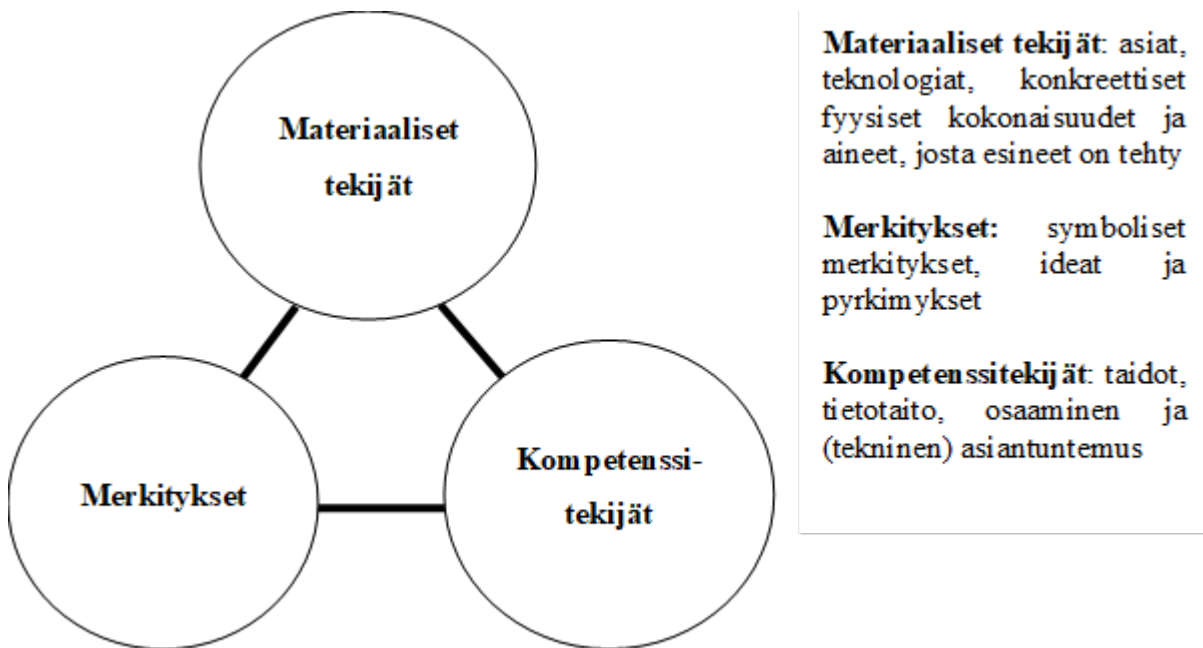
Sosiaalisten käytänteiden teoriassa esimerkiksi ymmärrys, tietotaidot, merkitykset ja pyrkimykset nähdään siis henkilökohtaisten ominaisuuksien sijaan käytännön muodostavina tekijöinä – ominaisuuksina, joita yksittäiset henkilöt ottavat (tai ovat ottamatta) käyttöönsä (Reckwitz 2002, 250; Shove ym. 2012, 7). Toisin sanoen käytäntöjä ei mielletä yksilön valintoina ja riippumattomana käyttäytymisenä, vaan käytännöt tulee ymmärtää ja niitä tulee tarkastella kollektiivisina tottumuksina ja toistuvina toimintoina (Cox 2019, 6). Kun tarkastellaan sitä, miten eri käytänteet ja päivittäiset rutiinit rakentuvat eri tekijöiden keskinäisestä vuorovaikutuksesta, voidaan ymmärtää paremmin, mitä tiettyjen käytäntöjen harjoittaminen vaatii - ja toisaalta, mikä saattaa estää tai haitata toisen käytännön harjoittamista¹³.

Shove, Pantzar ja Watson (2012, 120) ovat tiivistäneet sosiaalisten käytänteiden analysoinnin seuraavien tekijöiden ja ominaisuuksien tarkasteluihin. Ensinnäkin tutkijat katsovat sosiaalisten käytänteiden koostuvan kolmen tyyppisten tekijöiden yhteyksistä ja riippuvuuksista. Näihin lukeutuvat materiaaliset tekijät, merkitykset sekä kompetenssitekijät. Toiseksi tarkastelun kohteena on käytännön harjoittajien rekrytointi tiettyyn käytäntöön tai toisaalta käytännöstä

¹² Ks. myös liikkumisen ohjauksen määritelmä luvussa 3.

¹³ Elizabeth Shove (2003; 2015) on soveltanut teoriaa tutkiessaan esimerkiksi henkilökohtaista hygieniää ja sen muuttunutta luonnetta aikojen saatossa. Kehon puhtauden normien täyttäminen on hänen mukaansa lisännyt radikaalisti energiatarvetta, kun peseytymiskäytännöissä on vuosikymmenten aikana siirrytty viikoittaisesta kylvystä suihkussa käyntiin päivittäin. (myös Shove ym. 2012; Watson 2012.) Käytänteisiin keskittyvän teorian vahvuus on Watsonin (2012) mukaan juuri erilaisissa resurssien käyttöön ja kulutuksen kestävyysliittyvissä tutkimuksissa.

luopuminen. Käytännön harjoittajia voi tutkijoiden mukaan olla esimerkiksi yksilöt, vanhemmat, kaupunkisuunnittelijat tai käytäntöön liittyvien tuotteiden valmistajat. Kolmanneksi tutkijat nostavat lisäksi eri käytäntöjen toisiinsa kytkeytymisen, esimerkiksi autoilun ja ostoksilla käymisen kytkeytymisen toisiinsa. (Watson 2012; Shove ym. 2012; myös Kent 2015, Cass & Falconbridge 2017, Watson 2012 mukaan.)



KUVA 1. Sosiaalisten käytänteiden elementit, jotka liittyvät toinen toisiinsa (Shove ym. 2012, 14).

Materiaaliset tekijät ovat välttämätön osa käytäntöjä. Konkreettisella esineellä ei kuitenkaan yksin ole arvoa, vaan vasta, kun se integroituu käytäntöön ja siihen liitetään tarvittava osaaminen ja merkitykset. Toisin sanoen kaikki kolme elementtiä on oltava olemassa käytännön suorittamiseksi. (Shove & Pantzar 2005, 57; Spotswood; Chatterton, Tapp & Williams 2015.) Merkitykset puolestaan kohdistuvat käyttäytymiseen tai asiaan, esimerkiksi siihen, onko jokin käyttäytymismuoto sovelias. Bourdieun habitus -käsite, joka viittaa siihen, että ymmärrys merkityksestä jaetaan ryhmän kesken ja tuo siten ryhmän yhteen, on hyvin lähellä sitä, mitä merkityksillä tarkoitetaan. (Spotswood; Chatterton, Tapp & Williams 2015). Shoven, Pantzarin ja Watsonin (2012, 12) mukaan käytäntöihin keskittyvät teoriat korostavatkin niitä hiljaisia ja tiedostamattomia tiedon ja kokemuksen muotoja, joiden kautta luodaan yhteisiä tapoja ymmärtää ja olla maailmassa. Tällainen 'upotettu' merkitys ilmentää sitä tunnetta, mitkä käyttäytymismuodot ovat oikeita tai sopivia. Kun esimerkiksi tietyn

käytännön harjoittajia on merkittävä määrä, käytäntöä voidaan pitää sopivana. Jos taas ihmiset eivät harjoita käytäntöä tai eivät näe muidenkaan sitoutuvan käytäntöön, he ymmärtävät maailman paikkana, johon kyseinen käytäntö ei 'sovi'. Kompetenssilla tarkoitetaan osaamista, taitoja ja niitä moninaisia ymmärryksen ja tietämyksen muotoja, joita tarvitaan käytännön harjoittamiseen. Vaikka käytännön tekijöitä on tässä käsitelty erikseen, olennaista kuitenkin on kaikkien näiden elementtien olemassaolo ja liittyminen toisiinsa. Lisäksi tiettyyn käytäntöön voi yhtä lailla liittyä tarkasteltavalle käytännölle rinnakkaisten käytäntöjen tekijöitä, jotka voivat kietoutua yhteen joko tiiviimmiksi tai löyhemmiksi kokonaisuuksiksi. (Spotswood; Chatterton, Tapp & Williams 2015; myös Shove ym. 2012.)

4.4.1 Pyöräily ja autoilu käytänteinä

Tarkasteltaessa pyörällä tai autolla ajamista sosiaalisten käytänteiden viitekehyksessä, on käsitteellistettävä ne tekijät, joista kyseinen käytäntö muodostuu. Näitä ovat esimerkiksi ajamisessa käytetty teknologia, kuten polkupyörä, sekä muut materiaaliset tekijät, kuten lisävarusteet, pyörätie liikennemerkkeineen, pyöräliikkeit ja pyöränhuoltopalvelut. Sekä pyöräily että autoilu edellyttävät ajajaltaan myös erityistä osaamista ja tiettyjä kehollisen käyttäytymisen muotoja ja tapoja kytkeytyä ympäröivään maailmaan, missä kulloinkin liikutaan. Erityisesti kulkutapoina tarkasteltuna pyöräily ja autoilu asemoituvat yhteiskunnassa päällekkäin, ihmiskehon liikuttamisena paikasta toiseen. (Watson 2012.) Lisäksi kummallakin kulkutavalla on omat sosiaaliset merkityksensä, normit ja säännöt, joiden ympärillä käydään erilaisia diskursseja.

Mutta pyörällä tai autolla ajamisen käytänteet ovat olemassa ainoastaan pyöräilijöiden tai autoilijoiden harjoittamien ajosuoritusten kautta. Muodostuessaan toistuvista suorituksista, käytänteet ovat lopulta juurtuneet päivittäisiin toiminnan, tapojen ja rutiinien ilmentymiin, mukaan lukien ne rutiininomaiset toiminnot, jotka liittyvät ihmisten liikkumiseen paikasta toiseen (Cresswell 2010; Watson 2012). Koska käytänteet, kuten autoilu, juontuvat osittain sosioteknisestä järjestelmästä mihin ne kuuluvat, sosiotekniset järjestelmät säilyvät juuri näiden käytänteiden jatkuessa. Muutoksia sosioteknisessä järjestelmässä tapahtuu vain, jos muutoksia tapahtuu niissä käytänteissä, jotka ylläpitävät tiettyyn järjestelmään sisältyviä rutiineja ja elämänrytmejä (Watson 2012). Tai kuten Watson (2012) yksinkertaistaa, ”kun tarpeeksi ihmisiä tekee tarpeeksi asioita tarpeeksi eri tavalla, silloin tapahtuu muutoksia myös

sosioteknisessä järjestelmässä”. Watsonin (2012) mukaan mikä tahansa sosiotekninen murros on siis tapahduttava siirtymänä käytänteissä.

Sosiaalisten käytänteiden teoriaa on kritisoitu siitä, että se soveltuu huonosti muutoksen ymmärtämiseen. Näkemys käytänteistä kokonaisuutena, jota ylläpidetään jatkuvasti toistuvien suoritusten kautta, ja mistä itse järjestelmä rakentuu, ei äkkiseltään vaikutakaan kovin dynaamiselta tai optimaaliselta tilalta innovaatioille ja muutoksille. Tämä rajoittaisi selvästi teorian hyödynnettävyyttä etenkin merkittävien sosioteknisten muutosten analysoinnissa. Toiseksi kritiikki on kohdistunut teorian keskittymiseen heterogeenisten elementtien monimutkaiseen integrointiin ja tekemisen yksityiskohtiin. Näin käytänteiden teorian on nähty olevan sovellettavissa lähinnä arkisten käytänteiden tutkimiseen ja kuvaamiseen. Tämä on myös heijastunut teorian empiirisissä sovelluksissa. (Watson 2012.) Esimerkiksi Geels (2010) näkee käytänteiden teorian keskittymisen paikallisen toiminnan yksityiskohtiin rajoittavan sen kykyä tuoda esiin siirtymäprosesseja, jotka ovat luonnostaan monitasoisia.

Watsonin (2012) mukaan käytänteiden teorian viitekehyksessä järjestelmät kuitenkin säilyvät ja muuttuvat vain ja ainoastaan käytänteiden virrasta – niistä toistuvista toiminnoista ja tekemisistä, mistä käytänteet muodostuvat. Käytänteet kun eivät ole hänen mukaansa rajoitettu vain suorittajien käytänteisiin tai vain tiettyjen tunnistettavien innovaattoreiden uudenslaisiin käytänteisiin, vaan pohjimmiltaan järjestelmät ovat olemassa lukuisten eri järjestelmän osissa toimivien toimijoiden rutiininomaisen toiminnan kautta. Kun lukuisat toimijat suorittavat niitä käytänteitä, jotka ylläpitävät tiettyjä instituutioita ja riippuvuuksia, joista esimerkiksi autoiluun perustuva liikennejärjestelmä koostuu, käytänteet sisältävät niin monitasomallin 'niche-' kuin 'regiimitason'. Vaikka tutkijat käyvät keskustelua sosiaalisten käytänteiden teorian tarkasta luonteesta, monet ovat sitä mieltä, että se on oivaltava tapa seurata ihmisen käyttäytymistä ja tarkastella liikkumisjärjestelmien säilymistä sekä muuttumista. Watsonin (2012) mukaan järjestelmätason muutokseen pyrittäessä paikallisiin käytänteisiin vaikuttaminen saattaakin olla tehokkaampi intervention kohde kuin liikkujien asenteisiin vaikuttaminen.

4.4.2 Liikkumiskäytänteiden muuttaminen

Matt Watson (2012) on tarkastellut sitä, kuinka käytänteiden teoriaa voi hyödyntää tutkittaessa siirtymää kohti vähäpäästöistä liikennejärjestelmää. Hän esittelee kolme muutosmekanismia,

jotka voivat muuttaa mitä tahansa käytänteitä. Ensinnäkin tekijät, mistä käytäntö muodostuu, voivat muuttua. Sekä autolla että pyörällä ajaminen ovat ihmisen historiassa suhteellisen nuoria käytänteitä niiden suorittamisessa vaadittavan teknologian takia. Sekä pyöräilyn että autoilun kehitys voidaankin sitoa kertomukseen teknologisesta kehityksestä. Jotta teknologiset muutokset vaikuttavat käytänteisiin, on ne integroitava käytänteen harjoittajan suorittamiin suorituksiin, millä taas on vaikutuksia myös käytänteen osana tarvittavaan kompetenssiin sekä merkityksiin. Watsonin (2012) mukaan merkitys- ja kompetenssitekijät voivat olla myös dynaamisuuden lähteitä, kun ne ovat integroituneet käytänteen suorittamiseen. Esimerkiksi pyöräkuriirien ilmaantuminen 1900-luvun lopulla länsimaisiin suurkaupunkeihin ei edellyttänyt radikaaleja teknologisia läpimurtoja, vaan kuriirien pyöräilysuoritusten omaleimaisuus muutti pyöräilyn merkityksiä ja loi samalla omaleimaisen tyylin murtautuen niin vaate-, polkupyörä- kuin laukkumuotiin. Muotiin, mitä urbaanit pyöräilijät seurasivat pyrkien jäljittelemään tätä 'messenger' -estetiikkaa. Useimmiten on kuitenkin vaikea tunnistaa yhtä yksittäistä tapahtumaa tai tekijää, mikä muuttaa käytänteitä. (Emt..)

Toiseksi käytänteen 'harjoittajien' populaatio, eli ihmiset, jotka suorittavat tiettyä käytäntöä, voivat muuttua. Edellä oleva kuvaus siitä, miten käytänteiden tekijät voivat muuttua, korostaa käytänteen harjoittajan roolia. Vaikka käytänteiden lähestymistavassa tarkastelun keskiössä eivät olekaan yksilöt, on kuitenkin tärkeää tunnistaa ihmiset ja heidän ainutlaatuiset valmiutensa sekä aktiivinen osallistuminen käytänteiden dynamiikassa. (Watson 2012.) Koska käytänteet säilyvät juuri toistuvien suoritusten kautta, käytänteen kohtalo riippuu paitsi siitä, kuinka se onnistuu rekrytoimaan harjoittajia, jotka kykenevät ja haluavat tehdä sen mitä suoritus sisältää, myös siitä, että käytänne onnistuu säilyttämään heidät, eli estämään käytänteen harjoittajia loikkaamasta muihin käytänteisiin (Watson 2012; Shove & Pantzar 2007). Kun analysoidaan esimerkiksi 1940- ja 1970-lukujen välillä Euroopassa tapahtunutta pyöräilyn merkittävää vähenemistä käytänteiden välisiä systeemisiiä suhteita tarkastelemalla, ymmärretään pyöräilyn vähentyminen yksilöiden muuttuneiden preferenssien sijaan käytänteestä loikkaamisen prosessina. Toisin sanoen loikkaamisena pyöräilystä autoilun käytänteeseen, sillä autoilu lisääntyi kyseisenä aikana merkittävästi. Sekä Watson (2012) että Shove (2012) ovat sitä mieltä, että käytänteisiin keskittyvä lähestymistapa tarjoaa uudenlaista ymmärrystä henkilöliikenteen muutosprosesseista.

Kolmantena käytänteiden muutosmekanismina Watson (2012) nostaa esiin sen taipumuksen, miten yhteen käytäntöön kytkeytyy joukko muita käytänteitä. Tämä on tärkeä sekä käytänteen

muodostavien tekijöiden, että käytänteiden harjoittajien rekrytointiprosessien muutoksissa (Watson 2012). Käytänteet kytkeytyvät toisiinsa siinä, miten ihmiset suorittavat niitä organisoidessaan päiväänsä. Esimerkiksi autolla tai pyörällä ajaminen voi kytkeytyä työssä tai ostoksilla käymiseen. Pooley ym. (2011) ovat tutkineet perheiden liikkumiskäytänteitä ja yhdistämällä kysely-, haastattelu- ja etnografisen tutkimuksen tietoja he havainnollistivat, kuinka kompleksisia ja riippuvaisia liikkumisen käytännöt ovat arjen yleisestä koordinoinnista. Tarkastelemalla liikkumista ja ymmärtämällä ihmisten kompleksista tapaa kytkeä monimuotoisia ja vaihtelevia sosiaalisia aktiviteetteja sekä matkojen paikka- ja aluekohtaisia sekä ajallisia tekijöitä, lähestytään myös uudessa liikkumisen paradigmassa tunnistettuja sisältöjä (Urry & Sheller 2006; Urry 2007). Watsonin (2012) mukaan käytänne voi muuttua myös silloin, kun rinnakkaiset käytännöt muuttuvat (kuten jo edellä mainittu esimerkki siitä, että etätyön lisääminen vähentää työmatkoja).

5 LASTEN LIKKUMISEN JA LIKKUMISKÄYTÄNTEIDEN TUTKIMUS

Edellä on esitetty ympäristö-, liikenne- ja liikuntapoliittisia linjauksia, ympäristöongelmien ja niiden ratkaisujen yhteiskunnallista hallintaa sekä liikkumisen, sosiaalisten käytänteiden ja niiden muuttamisen sosiologista tutkimusta. Tutkimuksen empiirisessä osiossa tarkastellaan yhtä autojärjestelmää ilmentävää liikkumiskäytäntöä, lasten harrastuskyyditsemistä, ja peilataan sitä erityisesti sosiaalisten käytänteiden teoriaan. Ennen varsinaiseen tutkimusosioon siirtymistä tutustutaan lyhyesti lasten itsenäistä liikkumista ja harrastusmatkoja sekä lasten ja vanhempien liikkumiskäytänteitä käsittelevään tutkimukseen. Liikuntasosiologista tutkimusta suomalaisten lasten harrastusmatkojen liikkumiskäytänteistä ei ennen STYLE-hanketta ole juuri tehty. Aihe kuitenkin kytkeytyy muilla tieteenaloilla tehtyihin lasten itsenäistä liikkumista ja harrastusmatkojen kulkutapoja tarkasteleviin tutkimuksiin. Tässä luvussa esiteltävät tutkimukset edustavat erityisesti kaupunkimaantieteissä ja sosiologiassa tehtyjä suomalaisia ja kansainvälisiä tutkimuksia.

5.1 Lasten itsenäinen liikkuminen ja liikkumiseen vaikuttavat tekijät

Fagerholm ja Broberg (2011) ovat tutkineet 10–11-vuotiaiden lasten päivittäistä liikkumista kaupunkiympäristössä sijaitsevilla kahdella asuinalueella Turussa. Heidän tutkimuksensa tuloksena oli, että lasten päivittäinen itsenäinen liikkuminen painottuu pitkälti kodin ja koulun läheisyyteen. Tutkimus vahvisti jo aikaisempia tutkimustuloksia (mm. Kyttä 2003; Kyttä ym. 2010) siitä, että suomalaiset lapset saavat liikkua suhteellisen itsenäisesti ilman aikuisten läsnäoloa ja fyysisesti aktiivisilla kulkutavoilla. Tämä on seurausta koetun turvallisuuden tunteesta, mikä oli myös Fagerholmin ja Brobergin tutkimuksessa korkealla tasolla sekä lasten että heidän vanhempiensa keskuudessa.

Huolimatta suhteellisen laajasta liikkumisvapaudestaan, mielenkiintoista kuitenkin on, että lasten harrastusmatkat, eli matkat organisoituihin vapaa-ajan harrastuksiin, kuljetaan kuitenkin aikuisten kanssa ja merkittävässä määrin autolla. Vapaa-ajan harrastusmatkojen kulkutapajakauma oli hyvin erilainen kuin muilla matkoilla. Kun esimerkiksi koulumatkoista vain muutama prosentti tai ystävien luokse tätäkin pienempi osuus kuljettiin autolla, harrastusmatkoista jopa 74 prosenttia kuljettiin autolla ja 75 prosenttia harrastusmatkoista

kuljettiinkin yhdessä aikuisen kanssa. (Fagerholm ja Broberg 2011.) Vastaava havainto autoilun merkittävästä osuudesta lasten harrastusmatkoilla on tehty myös Korpisen (2013, 57) lasten jalkapalloharrastusmatkojen kulkutapoja tarkastelleessa tutkimuksessa sekä norjalaisten lasten liikkumista käsittelevissä tutkimuksissa (Fyhri & Hjorthol 2009; Hjorthol & Fyhri 2009). Yksi selittävä tekijä kulkutapajakauman merkittäväälle muutokselle tutkijoiden mukaan on ollut se, että usein harrastuspaikat eivät sijaitse kodin läheisyydessä ja ovat käytännössä saavutettavissa vain autolla (Hjorthol & Fyhri 2009; Korpinen 2013, 57; Fyhri, Hjorthol, Mackett, Fotel & Kyttä 2011).

Hjortholin ja Fyhrin (2009) mukaan vanhempien näkemykset liikenneturvallisuudesta sekä työmatkojen kulkeminen henkilöautolla selittävät autoilua myös lasten harrastusmatkoilla. Norjalaisten lapsiperheiden liikkumista sekä auton ja matkapuhelimen käyttöä tarkastelleiden tutkimusten perusteella myös aikataulupaineet lapsiperheiden arjen eri toimintojen yhteensovittamisessa on yleinen syy auton runsaalle käytölle sekä lasten kuljettamiselle autolla harrastuksiin (esim. Hjorthol, Jakobsen & Ling 2006, ii-iii, 95-97; Hjorthol 2006; myös Freudendal-Pedersen 2007 Fyhri ym. 2011 mukaan). Lisäksi autoilusta on tullut tapa, eikä autolle vaihtoehtoisia kulkutapoja juuri pohdita (Hjorthol, Jakobsen & Ling 2006, ii). Korpisen (2013, 57-58) mukaan juuri lasten ja nuorten kyyditysmatkat korostavat vanhempien henkilöautoriippuvuutta, sillä eniten kyyditsemismatkoja tekevät 30-54-vuotiaat¹⁴. Tosin myös Korpinen toteaa, että kyyditsemisen taustalla on kaupunkiseuduilla todellisen tarpeen lisäksi totutut käytännöt ja asenteet. Autolla kyyditseminen mielletään helppona ja nopeana tapana suoriutua useita kertoja viikossa toistuvista matkoista, kuten lasten harjoitusmatkoista. (Korpinen 2013, 57-58).

Fyysinen ympäristö ja sen vaikutukset lasten itsenäiseen ja aktiiviseen liikkumiseen. Kytän, Brobergin ja Kahilan (2012) tutkimuksessa tutkittiin ominaisuuksiltaan erilaisia kaupunkiympäristöjä ja niiden suhdetta 10–15-vuotiaiden lasten kokemuksiin ja aktiivisuuteen eri ympäristöissä sekä näiden yhteyksiä terveyteen ja painoindeksiin (BMI). Tutkimuksen

¹⁴ Vastaava huomio on tehtävissä myös valtakunnallisista henkilöliikennetutkimuksista, vaikka ikäryhmät on luokiteltu hieman eri tavoin (35-54-vuotiaisiin), väestöryhmien vertailussa kyyditsemiseen ja saattamiseen liittyvien matkojen osuus matkasuoritteesta on suurin lapsiperheiden vanhemmilla sekä lapsilla ja nuorilla (Liikennevirasto 2018, 11, 48; 2012a, 57). Vuoden 2016 kyyditykseen ja saattamiseen liittyvistä kodin ja vapaa-ajan kohteen välisistä matkoista peräti 91 prosenttia tehtiin henkilöautolla, joko kuljettajana tai matkustajana. Pyörällä tai jalan näistä matkoista tehtiin vain viisi prosenttia ja joukkoliikenteellä yksi prosentti. (Liikennevirasto 2018, 49.)

mukaan asuintiheydellä on positiivinen yhteys lasten kulkemiseen fyysisesti aktiivisilla tavoilla kouluun sekä lapsille merkityksellisiin paikkoihin suuntautuvilla lyhyillä matkoilla. Tutkimuksessa tarkasteltiin fyysisen ympäristön tekijöitä, jotka edistävät lasten itsenäistä ja aktiivista kulkemista mielekkääksi koettuihin paikkoihin. Keskeisenä havaintona oli, että parhaiten tätä tuki rakennetun ympäristön kohtuullinen tiiviys. Kaikkein tiiveimmässä kaupunkiympäristössä aktiivisten kulkutapojen käyttö vähenee ja lasten julkisen liikenteen käyttö lisääntyy. Lisäksi lasten ikä ja määränpään etäisyys kotoa olivat merkittävässä yhteydessä sekä liikkumisen itsenäisyyteen että aktiivisuuteen. Tutkimukseen osallistuneet 11-vuotiaat lapset kulkivat enemmän kävellen ja pyörällä kuin 14-vuotiaat, jotka käyttivät jo selvästi enemmän julkisia liikennevälineitä. 11-vuotiaista kävellen ja pyörällä kulki 75 prosenttia, julkisilla liikennevälineillä 17 prosenttia ja autolla 8 prosenttia, kun taas 14-vuotiaista kävellen tai pyörällä kulki 61 prosenttia julkisilla liikennevälineillä 32 prosenttia ja autolla 8 prosenttia).

Brobergin, Salmisen ja Kytän (2013) mukaan Pont ym. (2009) ovat todenneet kirjallisuuskatsauksessaan, että etäisyys on yleisimmin tutkittu fyysinen ympäristötekijä, joka määrittää lasten aktiivista kulkemista paikasta toiseen ja että on olemassa vakuuttavia todisteita siitä, että kuljetun matkan pituuden kasvu on käänteisesti yhteydessä aktiiviseen liikkumiseen. Broberg, Salminen ja Kytä (2013) kuitenkin korostavat, että etäisyyttä ei tule ymmärtää vain fyysisen ympäristön mittana, vaan on tärkeää ymmärtää, että tietyt fyysiset ympäristöt saattavat tuottaa myös pidempiä matkoja kuin toisenlainen ympäristö. Etäisyys onkin tutkijoiden mukaan otettava aina huomioon, kun tutkitaan erilaisia yhdyskuntarakenteita ja eri kulkutapojen tai itsenäisyyden välisiä yhteyksiä. (Broberg ym. 2013.)

Kaupunkiympäristö, joka vaikeuttaa tai jopa estää lasten aktiivisen ja itsenäisen liikkumisen, liittyy erityisesti koettuun turvallisuuteen (esim. Kytä, Broberg & Kahila 2012). Mikäli lapset itse tai heidän vanhempansa kokevat, että ympäristö ei ole turvallinen, tämä saattaa johtaa lasten itsenäisen liikkumisen vähenemiseen. Vanhemmilla onkin merkittävä rooli siinä, sallivatko ja motivoivatko he lapsiaan toimimaan itsenäisesti eri ympäristöissä. Tutkimuksissa käytetään lasten *liikkumislisenssi* -käsitettä, millä tarkoitetaan vanhempien antamaa lupaa tai mahdollisuutta lapsille liikkua itsenäisesti. Yksin tämä lupa ei saa kuitenkaan lapsia liikkeelle. Esimerkiksi haja-asutusalueilla ja kaupunkien laitamilla asuvat lapset, joilla on periaatteessa lupa liikkua itsenäisesti, saattavat jättää käyttämättä tämän mahdollisuuden, koska

lähiympäristöt eivät tarjoa heille kiehtovia ja merkityksellisiä toimintamahdollisuuksia. (Kytä ym. 2012.)

Mattsson (2002) on tutkinut ruotsalaisten lasten aktiivista liikkumista ja vanhempien kuljettamiskäytäntöjä keskikokoisessa kaupungissa sekä läheisellä maaseudulla. Tutkimustulokset osoittivat, että harvaan rakennetuilla alueilla asuvat lapset kulkivat vähemmän itsenäisesti ja enemmän autolla kuin kaupungissa asuvat lapset, sillä he osallistuvat kaupunkiin sijoittuviin aktiviteetteihin aivan kuten kaupungissa asuvat lapset. Mikäli haja-asutusalueella asuva osallistuu aktiivisesti organisoituihin vapaa-ajan harrastuksiin, voi se johtaa siihen, että autossa vietetään paljon aikaa ja kodin välittömässä läheisyydessä olevaa vihreää ympäristöä ei juuri hyödynnetä. (Mattsson 2002; Kytä ym. 2012.) Päivittäin vähän autolla liikkuvien on todettu olevan fyysisesti aktiivisempia myös muussa toiminnassaan (Fagerholm & Broberg 2011).

Muita lasten itsenäiseen liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä ovat eri tutkimusten mukaan vanhempien auton käyttö, vuodenaika ja päivän pituus sekä muun muassa ympäristön lapsiystävällisyys (Fagerholm & Broberg 2011; O'Brien, Jones, Sloan & Rustin 2000; myös Hart 1979, Hillman & Adams 1992, Fagerholm & Broberg 2011 mukaan). Sukupuolen osalta tutkimukset lasten liikkumisesta ovat osin ristiriitaisia. Siinä missä useat tutkimukset osoittavat, että pojat ovat yleensä aktiivisempia ja liikkuvat kaupunkiympäristössä enemmän kuin tytöt (esim. Fagerholm & Broberg 2011; Mikkelsen & Christensen 2009; Johansson 2006), Brobergin ja Kahilan (2012) tutkimuksessa sukupuoli ei ollut merkittävässä yhteydessä liikkumisen itsenäisyyteen tai aktiivisuuteen. Lasten itsenäiseen liikkumiseen vaikuttaa kuitenkin se, onko kyseessä arkipäivä vai viikonloppu. Arjen matkat ovat esimerkiksi alakouluikäisillä lapsilla lyhyempiä ja niitä kuljetaan enemmän aktiivisilla kulkutavoilla kuin viikonlopun viettoon ja muuhun vapaa-aikaan liittyviä matkoja. Lisäksi Fagerholmin ja Brobergin (2011) mukaan lapset ovat fyysisesti aktiivisempia ja kävelevät vaihtelevampia reittejä silloin, kun he eivät ole aikuisten seurassa.

5.2 Perheiden liikkumiskäytänteet autoistuneessa kaupunkiympäristössä

Kansainvälisessä tutkimuksessa edellä käsiteltyjen kaupungistumista ja yhdyskuntarakennetta kuvaavien tekijöiden ohella autoriippuvuutta lapsiperheissä korostavat vanhempien pelot

suhteessa liikenteeseen tai muihin ihmisiin yhdistettynä tunteeseen yhteisöllisyyden puutteesta (McLaren 2018; Lopes, Cordovil & Neto 2014), emotionaalinen kiinnittyminen autoon (esim. Sheller 2004) sekä hyvän vanhemmuuden – erityisesti äitiyden – normin täyttäminen (McLaren 2018; Freudendal-Pedersen & Kesselring 2016, 580; Dowling 2000). Arlene Tigar McLarenin (2018) mukaan auton välttämättömyydestä ja autoiluun perustuvista käytänteistä on muodostunut laajalle levinnyt yhteiskunnallinen kertomus, joka ylläpitää kuvaa 'normaalista ja hyvästä elämästä'. Kun perheessä on lapsia, kertomus muuntuu tarinaksi hyvästä vanhemmuudesta, jossa autosta on tullut väline organisoida kompleksisia päivittäisiä rutiineja ja yhteensovittaa perheenjäsenten moninaisia tarpeita. (Dowling 2000).

McLaren (2018) on hyödyntänyt sosiaalisten käytänteiden teoriaa kvalitatiivisessa tutkimuksessaan, missä hän tarkastelee vanhempien ja alle 12-vuotiaiden lasten liikkumiskäytäntöjä ja subjektiivisia kokemuksia autoistuneessa kaupunkiympäristössä. Tutkimus on tehty Vancouverin metropolialueella, missä kiilu rikkaiden ja köyhien välillä on kasvanut ja sosioekonominen epätasa-arvoisuus asuinalueiden välillä on herättänyt kysymyksen liikkumisen oikeudenmukaisuudesta (McLaren 2018; myös Sodero & Scott 2016, Ley & Lynch 2012, McLarenin 2018 mukaan). Tutkimuksessaan McLaren on pyrkinyt ymmärtämään vanhempien henkilöautoriippuvuutta ylläpitäviä tekijöitä ja kuvaamaan haavoittuvuuksia tässä riippuvuussuhteessa. Hän on pyrkinyt tuomaan esiin niitä tekijöitä, jotka yhtäältä avaavat mahdollisuuksia vaihtoehtoisten kulkutapojen käyttöön ja toisaalta määrittävät vanhempien ja lasten yhdessä kulkemista arjen matkoilla. Tutkimus kuvaa McLarenin mukaan sitä, missä määrin tietynlaisen liikkumisen normiston omaksuneet vanhemmat pystyvät edistämään siirtymää autoiluun perustuvasta liikennejärjestelmästä kohti kestävämpiä ja oikeudenmukaisempia arjen liikkumiskäytänteitä.

Vanhempien henkilöautoriippuvuutta ja toisaalta autojärjestelmää haastavien liikkumiskäytänteiden tutkimiseksi McLaren on luokitellut vanhemmat 1) heihin, jotka lasten kanssa liikkeessään turvautuvat kiinteästi henkilöautoiluun eli 'autoriippuvaisiin' (engl. *auto dependency*), 2) vanhempiin, jotka rutiininomaisen auton käytön rinnalla käyttävät myös muita kulkutapoja eli multimodaaleihin (engl. *multimodality*) sekä 3) heihin, jotka käyttävät monipuolisesti ja lähes aina yksityisautolle vaihtoehtoisia kulkutapoja (engl. *altermobility*). McLaren (2018) painottaa, että eri luokkiin kuuluvien vanhempien liikkumiskäytännöt liittyvät kuitenkin dynaamisesti toisiinsa. Autoriippuvalaiset vanhemmat käyttivät arjessaan ensisijaisesti autoa, kun he kulkivat lasten kanssa, mutta käyttivät ajoittain myös muita kulkutapoja.

Multimodaalit vanhemmat käyttivät auton lisäksi joustavasti myös muita kulkutapoja. Vaihtoehtoisia kulkutapoja suosivat vanhemmat – erityisesti vanhemmat, jotka eivät omistaneet autoa – kävelivät, pyöräilivät tai käyttivät julkista liikennettä. Lisäksi he käyttivät ajoittain yhteiskäyttöautopalveluita, takseja sekä sukulaisten tai ystävien autokyytejä.

Tutkimuksen perusteella auto mahdollisti vaivattoman pääsyn paikasta toiseen ja sen myötä lapsille mahdollisuuden osallistua esimerkiksi kaukana tai aikaa vievien matkojen päässä sijaitseviin harrastuksiin. Haastatellut kuvasivat, miten he kuljettavat lapsiaan useampiin eri harrastuksiin eri puolille kaupunkia. He myös perustelivat kahden auton omistamista juuri lasten harrastuksiin kuljettamisella. Lisäksi haastatellut kokivat auton konkreettisesti suojelevan pienten lasten kehoa loukkaantumiselta liikenteessä, säältä tai erityisesti julkisissa liikennevälineissä matkustavilta muilta, tuntemattomilta ihmisiltä. Haastateltavat kuvasivat myös, miten lasten kanssa kulkiessa on oltava paljon tavaroita mukana ja auto mahdollistaa tai helpottaa tavaroiden kuljettamista. Kaikki tutkimuksen vanhemmat eivät kuitenkaan nojautuneet ainoastaan auton käyttöön, vaan kulkivat joustavasti muilla kulkutavoilla myös lasten kanssa liikkeessään. Osa tutkimuksen vanhemmista suhtautui ristiriitaisesti autolla ajamiseen ja osa ei käyttänyt autoa lainkaan. He pitivät tärkeänä muun muassa sitä, että lapsi oppii kulkemaan matkoja myös itsenäisesti. Näitä tuloksia McLaren piti viitteinä autojärjestelmän potentiaalisesta haavoittuvuudesta. (McLaren 2018.)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tämä tutkimus kytkeytyi osaksi laajempaa, strategisen tutkimuksen neuvoston (STN) rahoittamaa Liikunnallinen elämäntapa kestävä kasvun aikaansaajana STYLE-tutkimushanketta. Hankkeessa tutkittiin keinoja, joilla eri ikäryhmien liikkumista voidaan lisätä siten, että ratkaisut edistävät aktiivisten kulkutapojen käyttöä ja samalla liikkuvaa elämäntapaa tukevaa liiketoimintaa. Tutkimusteemat pureutuivat muun muassa liikennejärjestelmien hallintaan ja liikkumisen edistämiseen, eri ikäisten kansalaisten liikuntatottumuksiin, ihmisten käyttäytymisen muutoksen perimmäisiin motiiveihin ja tunteisiin sekä liikkumista edistävän infrastruktuurin ja liiketoimintamahdollisuuksien kehittämiseen. (STYLE 2020.)

Tutkimushankkeessa tehtiin erilaisia interventioita kestävien ja aktiivisten kulkutapojen edistämiseksi suomalaisissa kaupungeissa. Jyväskylässä tehtiin jääkiekkoseura JYP Juniorit ry:ssä toimintatutkimus, jonka tavoitteena oli kehittää seuratoiminnasta liikkuvampaa ja ympäristön kannalta kestävämpää. Johtoajatuksena oli uudistaa seuratoimintoja siten, että ne lisäävät toimintoihin osallistuvien lasten ja nuorten kokonaisaktiivisuutta, sekä siten, että seuratoiminnoista aiheutuvat hiilidioksidipäästöt vähenevät. Työssä tukeuduttiin yhteiskehittämisen menetelmään. Tämän pro gradu -tutkielman tarkoitus on ollut kuvata lähtötilanne JYP Juniorit ry:ssä ennen STYLE-tutkimushankkeen interventiota.

Tutkimuksen voidaan katsoa jatkavan Jyväskylän yliopiston liikuntatieteellisessä tiedekunnassa kehitettyä yhteiskuntatieteelliseen ympäristötutkimukseen kytkeytyvää ympäristöhallinnan liikuntasosiologista tutkimuslinjaa. Tutkimusta liikunnan ja urheilun ympäristövaikutuksista ja ympäristösuhteesta on tehty jonkin verran 1990-luvulta lähtien, mutta varsinaisesti ympäristöhallinnan liikuntasosiologisen tutkimuksen voi sanoa käynnistyneen Turpeisen (2012) *Ympäristökysymysten hallinta liikuntajärjestöissä* pro gradu-tutkielman sekä suomalaisen liikuntakulttuurin avaintoimijoiden suhdetta kansainvälisen ympäristöpolitiikan linjauksiin kartoittaneen tutkimushankkeen *Ympäristökysymyksen hallinta liikuntaorganisaatioissa* (Simula, Itkonen & Matilainen 2014) myötä.

Viime vuosina liikuntakulttuurin ympäristöhallintaan ja sen kehittämiseen kytkeytyviä tarkasteluja on tehty useissa pro gradu-tutkielmissa. Tutkielmissa on tarkasteltu esimerkiksi Suomen Olympiakomitean ja Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitran perustamaa Urheilun ympäristövastuuverkostoa liikuntakulttuurin ympäristövastuullisuuden edistäjänä (Tattinen

2020) ja verkoston potentiaalia toimia liikunnan ja urheilun ympäristöhallinnan edistämässä (Mantere 2019). Posio (2021) on puolestaan tutkinut ympäristöhallintaa osana Suomen Palloliiton organisaatiokulttuuria ja Jurvelin (2021) maltillista ympäristöliikettä ja -kansalaisuutta liikuntakulttuurin sisällä syntyneessä Protect Our Winters -ilmastoliikkeessä.

Simulan (2015, 213) mukaan monissa liikuntajärjestöissä on tiedostettu kaikille yhteiskunnan sektoreille osoitettu vaatimus edistää ympäristövastuullista toimintakulttuuria ja yhteistyötä on tiivistetty julkishallinnon instituutioiden, liikuntajärjestöjen yhteistyökumppaneiden sekä kansainvälisten lajiliittojen kanssa. Yhteistyössä on tarkasteltu järjestöjen varsinaisen toiminnan aiheuttamia ympäristövaikutuksia, liikuntapaikkojen kunnossapidon, käytön ja rakentamisen ympäristövaikutuksia sekä eri harrastuksiin liittyvää moottoriliikennettä (Simula 2015, 213-214; Turpeinen 2012, 99-100). Tästä huolimatta tehdyt toimenpiteet ovat olleet vielä melko vaatimattomia ja toimintaan liittyviin ympäristöongelmiin on etsitty pääasiassa teknisiä ratkaisuja, kuten kierrättämisen organisoimista sekä investoimista energiatehokkuutta parantavaan ja päästöjä vähentävään teknologiaan (Simula 2019). Keskustelua ympäristöpoliittisten linjauksien peräänkuuluttamista kestävämmien käytäntöjen muutoksista ei Simulan (2019) mukaan ole varsinaisesti aloitettu. Lisäksi harrastuksiin liittyvä moottoriliikenne on nähty lähinnä välillisesti ympäristötyöhön liittyvänä kysymyksenä (ks. esim. Simula 2015, 213; Simula ym. 2014; Turpeinen 2012, 99–100). Harrastusmatkojen kulkutapoihin ja niihin kytkeytyvien käytänteiden tutkiminen onkin harvinainen aihe paitsi suomalaisessa liikuntasosiologian tutkimuksessa, myös kansainvälisessä liikuntakulttuurin ympäristösuhteita käsittelevässä tutkimuksessa.

6.1 Tutkimustehtävä ja -kysymykset

Tutkimustehtävänä oli kuvata jääkiekkoseuran liikkumiskäytänteitä tutkimalla niitä tekijöitä, jotka selittävät ja ylläpitävät henkilöautokeskeisiä kulkutapoja lasten harrastusmatkoilla. Lisäksi työn tavoitteena oli selvittää lasten itsenäiseen liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä, jotka voivat olla keskeisiä jääkiekkoseuran pyrkimyksissä edistää kestäviä ja aktiivisia kulkutapoja osana ympäristövastuullisen seuratoiminnan kehittämistä. Tehtävä kiteytettiin seuraavien tutkimuskysymysten muotoon:

1. Millä kulkutavoilla JYP Juniorit ry:ssä harrastavat lapset ja heidän perheensä liikkuvat arjen matkoilla?
2. Mitkä tekijät ovat keskeisiä ja selittävät liikkumiskäytänteitä JYP Juniorit ry:ssä?
 - a. Mitkä materiaaliset tekijät selittävät käytettyjä kulkutapoja perheissä ja jääkiekkojunioreiden harrastusmatkoilla?
 - b. Mitä merkityksiä ja muita sosiaalisia käytänteitä kytkeytyy lasten harrastuskyyditsemiseen?
3. Mitä asenteita, merkityksiä ja muita tekijöitä kytkeytyy lasten itsenäiseen liikkumiseen ja mitkä voivat olla keskeisiä kestävien ja aktiivisten kulkutapojen edistämässä JYP Juniorit ry:ssä?

Kuten monesti yhteiskuntatieteellisissä tutkimuksissa, myös tässä tutkimuksessa kiinnostuksen kohteet ja tarkasteltavat käsitteet ovat abstrakteja. Jotta tarkasteltavia asioita voidaan tutkia, tulee käsitteet määritellä ja luoda mittarit kiinnostuksen kohteiden mittaamiseksi. Abstrakteista käsitteistä luodut mittarit ymmärretään yleensä kysymys- tai väittämäpatteristoiksi. (Vastamäki & Valli 2018.) Tutkimustehtävä on muodostettu esitettyä teoriataustaa vasten ja tutkimuskysymysten muodostamisessa on hyödynnetty erityisesti sosiaalisten käytänteiden tutkimuksessa käytettyjä käsitteitä. Koska tutkimuksessa hyödynnettiin STYLE-tutkimushankkeessa kerättyä kyselyaineistoa, on käsitteiden operationalisointi tapahtunut vasta tulosten analysointivaiheessa. Kyselylomakkeella ei siis esiinny teoriaosuudessa esitettyjä käsitteitä suoraan, mutta pyrin seuraavissa kappaleissa operationalisoimaan tutkimuskäsitteet ja kuvaamaan, millä kyselylomakkeen kysymyksillä on haettu vastauksia edellä esitettyihin tutkimuskysymyksiin.

Kulkutavoilla tarkoitetaan sitä tapaa, miten ihminen liikkuu paikasta toiseen¹⁵. Ensimmäiseen tutkimuskysymykseen haetaan vastauksia kyselylomakkeen perheiden arjen matkojen sekä JYP Junioreissa harrastavien lasten koulu- ja harrastusmatkojen kulkutapoja kartoittavilla kysymyksillä (liite 1, kysymykset 58, 60 ja 62). Vastajat ovat pystyneet täsmentämään kulkutapatottumuksiaan myös avoimilla vastauksilla kunkin kulkutapaa kartoittavan kysymyksen jälkeen (kysymykset 59, 61 ja 63).

¹⁵ Liikenteen tutkimuksessa käytetään yleisesti myös käsitettä kulkumuoto.

Kuten edellä on esitetty, sosiaalisten käytänteiden teoriaa soveltavissa tutkimuksissa sosiaalisia käytänteitä on tarkasteltu tutkimalla riippuvuuksia ja yhteyksiä materiaalisten tekijöiden, merkitysten ja kompetenssin kesken. Lisäksi sosiaaliset käytänteiden on ymmärretty muodostuvan eri käytänteiden kytkeytymisestä toisiinsa. Perheiden arki- ja lasten harrastusmatkojen kulkutapoihin vaikuttavia *materiaalisia* tekijöitä kartoitettiin kyselylomakkeen auton tai pyörän omistusta, kuljettavan matkan pituutta sekä jääkiekkovarusteiden kuljettamista koskevilla kysymyksillä ja väittämällä (liite 1, kysymykset 55, 57, 66). Lisäksi erilaisia materiaalisia tekijöitä on pystynyt tuoda esiin kyselylomakkeen avoimissa vastauksissa (esim. kysymykset 59, 61, 63, 67 ja 68).

Kielitoimiston sanakirjan (2021b) mukaan *merkitys* viittaa siihen, mitä jokin tarkoittaa, ilmaisee, esittää, symboloi tai sillä voidaan viitata asian arvoon tai tärkeyteen. Sosiaalisten käytänteiden teoriaa soveltaneiden tutkijoiden mukaan merkityksiin on luettu esimerkiksi ideat, toiveet, halut ja pyrkimykset (esim. Shove ym. 2012). Harrastuskyydityksiin kytkeytyviä merkityksiä on selvitetty erityisesti kyselylomakkeen kysymyksessä 66 esitetyillä väittämällä arjen aikatauluja¹⁶ ja kiirettä, itsenäisen kulkemisen vaarallisuutta, kyyditsemisen rasittavuutta ja kimppakyytien järjestämisen vaikeutta, sekä toisaalta harrastuskuljettamisen mielekkyyttä koskien. Harrastuskyydityksiin kytkeytyistä muista käytännöistä esitettiin kyselylomakkeella oma kysymyksensä (kysymys 65).

Kompetenssi määritellään Kielitoimiston sanakirjassa (2021a) puolestaan pätevyudeksi, kelpoisuudeksi tai esimerkiksi kielitajuksi. Shove ym. (2012, 23) viittaavat kompetenssitekijöillä erilaisiin ymmärryksen ja osaamisen muotoihin. Sosiaalisten käytänteiden teoriaa hyödyntävissä liikkumisen tutkimuksissa kompetenssilla on viitattu usein ajamiseen kytkeytyviin taitoihin, kehon ja mielen toimintoihin sekä tietotaitoon (engl. *know-how*) (Watson 2012; Cox 2019; Shove 2012; Reckwitz 2002, 249). Ajamisen kompetenssia kartoittavia kysymyksiä tai väittämiä ei kyselylomakkeella esitetty. Vastajaat pystyivät kuitenkin tuomaan esiin myös muita kuin kyselylomakkeella valmiiksi esitettyjä, arjen liikkumiskäytäntöjä ja kulkutapoja selittäviä tekijöitä kyselyn avoimissa vastauksissa (ks. liite 1, kysymykset 67–68 sekä kysymykset 59, 61, 63 ja 72).

¹⁶ McLaren on artikkelissaan Parent–child mobility practices: revealing ‘cracks’ in the automobility system (2018) lukenut aikataulut osaksi liikkumisen materiaalisia tekijöitä. Tässä tutkimuksessa perheiden kiirettä ja aikatauluja kuvaavien vastausten on katsottu kuvaavan erityisesti harrastusmatkojen henkilöautoiluun ja rinnakkaisiin sosiaalisiin käytäntöihin kytkeytyviä merkityksiä ja tältä osin on poikettu McLarenin liikkumiskäytänteitä kuvaavien tekijöiden jaottelusta.

Viimeiseen tutkimuskysymykseen vastaamiseksi analysoidaan vanhempien vastauksia lasten itsenäistä liikkumista sekä aktiivisten kulkutapojen suosimista ja lisäämistä kartoittaviin kysymyksiin ja väittämiin (liite 1, kysymykset 66 ja 68). Lisäksi lasten itsenäiseen liikkumiseen ja aktiivisten kulkutapojen edistämiseen vaikuttavia tekijöitä kartoitetaan yleisemmin vanhempien tietoutta ilmastonmuutoksesta ja jääkiekon ympäristövaikutuksista sekä asenteita jääkiekkoharrastuksessa ja -seurassa tehtävää ympäristöhaittojen vähentämistä käsittelevien kysymysten ja väittämien (liite 1, kysymykset 69, 71 ja 72) avulla. Taustalla on Reckwitzin (2002, 249) esittämä ajatus siitä, että käytäntöjen tekijöihin lukeutuu esineiden sekä kehon ja mielen toimintojen lisäksi myös taustalla vaikuttavat ymmärrys, tietotaidot, tunnetilat ja motivoiva tieto (ks. myös luku 4).

Viimeisen tutkimuskysymyksen voi katsoa linkittyvän myös yhteiskuntatieteellisessä ympäristötutkimuksessa esiintyvään ympäristötietoisuuden käsitteeseen. Ympäristötietoisuudella tarkoitetaan ympäristönäkökohtien tiedostamista ja huomioimista tehtäessä henkilökohtaisia valintoja ja päätöksiä (Heinonen & Luomi 2008, 16). Esimerkiksi Harju-Autti (2011, 8–10) määrittelee ympäristötietoisuuden käsitteen kattavan tiedot, taidot sekä asenteet ja motivaation. Asenteet hän määrittelee suhtautumistavoiksi, kannoiksi asiaan, arvot asenteita pysyvämpinä, yleisempinä valintatapumuksina ja motivaation puolestaan toimintaan suuntautuneena terminä, ikään kuin käyttövoimana tai haluna, joka saa ihmisen valitsemaan tietyn tavan käyttäytyä. (Harju-Autti 2011, 9.) Vaikka kyse on pitkälti yksilön henkilökohtaisista ominaisuuksista, ympäristötietoisuutta käsittelevissä tutkimuksissa korostetaan, että ympäröivä yhteisö ja yhteiskunta kuitenkin vaikuttavat aina yksilön mahdollisuuksiin toimia ympäristömyönteisellä tavalla. (Neuvonen 2011, 159). Vanhempien ympäristötietous ja -asenteet kuvaavat tässä tutkimuksessa sitä asenneympäristöä mikä seurayhteisössä vallitsi ennen varsinaista lasten liikkumiskäytänteiden muutokseen ja seuran ympäristövastuullisen toiminnan kehittämiseen tähtäävää tutkimusinterventiota.

6.2 Tutkimusmenetelmä ja aineiston kerääminen

Tutkimuksen tavoitteen ollessa jääkiekkoseuran liikkumiskäytänteiden kuvaaminen, kvantitatiivisen tutkimuksen voi katsoa soveltuvan hyvin tähän tehtävään. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla saadaan yleensä kartoitettua tilanne tietyntyyppisen ajankohtana, mutta tarkempaan

syiden selvittämiseen ei pystytä. (Heikkilä 2014b.) Alkulan, Pöntisen ja Ylöstalon (1999, 188) mukaan kuvailevassa eli deskriptiivisessä tutkimuksessa pyritään jonkin tuntemattoman asian tai tilanteen mahdollisimman tarkkaan ja oikeaan esittämiseen. Tuntemattomuus voi tarkoittaa heidän mukaansa sitä, että asiaa ei ole aikaisemmin lainkaan tutkittu. Lisäksi sillä voidaan viitata myös siihen, että tutkimuksen johtoajatukseksi on tutkimuksen kohteessa tapahtuneiden muutosten kuvaaminen. Heikkilän (2014b) mukaan ilmiön kuvaileminen liittyykin lähes jokaiseen kvantitatiiviseen tutkimukseen. Vallitsevan tilanteen kuvaileminen on edellytyksenä ilmiöön pureutuville muunlaisille tutkimustehtäville.

Kuvaileva tutkimus vaatii laajan aineiston, sillä tulosten luotettavuus, tarkkuus ja yleistettävyydet ovat siinä tärkeitä (Heikkilä 2014b). Kun pyritään keräämään tietoa ihmisten toiminnasta, asenteista tai mielipiteistä laajalla aineistolla, tutkimusmenetelmänä kysely soveltuu tähän erinomaisesti. Kyselytutkimuksen vahvuutena pidetään erityisesti aineistonkeruun tehokkuutta ja taloudellisuutta (Valli 2015; Alkula ym. 1999, 119). Lisäksi kyselytutkimuksen yleisenä vahvuutena on pidetty pitkälle kehitettyä kvantitatiivista analyysiperinnettä, vaikka tämä on saanut myös kritiikkiä osakseen (Alkula ym. 1999, 119). Esimerkiksi sitä, että jokaisen yksittäisen vastaajan vastaus tulkitaan yhtä tärkeäksi, on arvosteltu ylidemokraattisuudesta ja atomistisuudesta (esim. Alkula ym. 1999, 121). Kyselytutkimuksen heikkoutena voi olla myös vastausprosentin jääminen alhaiseksi (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 195).

Kyselytutkimuksen onnistumisen ydin on kyselylomake, sillä se luo pohjan tutkimuksen onnistumiselle (Valli 2018). Tässä tutkimuksessa hyödynnetyn STYLE-tutkimushankkeen kyselylomakkeen suunnittelusta olivat vastanneet Jyväskylän yliopiston liikuntatieteellisen tiedekunnan projektitutkijat Jonne Silonsaari ja Iina Raudasoja. Kyselyllä kerättiin aineistoa heidän liikunnan yhteiskuntatieteiden ja terveystieteiden väitöskirjatutkimuksiin. Aineisto palveli STYLE-hankkeen toimintatutkimuksen ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden suunnittelua. Lisäksi tätä aineistoa tullaan hyödyntämään tutkimushankkeen myöhemmässä vaiheessa tehtävässä vaikutusten arvioinnissa.

Tutkimusaineisto kerättiin kevään ja kesän 2020 aikana sähköisellä Webropol 3.0 - verkkokyselyohjelmalla. Kyselyohjelman käyttö parantaa yleensä tutkimuksen luotettavuutta, kun aineistoa ei tarvitse erikseen syöttää ja litteroida, vaan se on valmiiksi siinä muodossa kuin kysymykset on esitetty ja vastaaja on vastannut (Valli & Perkkilä 2018). Aineiston keräämisestä vastasivat STYLE-tutkimusta tekevä tutkijaryhmä yhteistyössä JYP Juniorit ry:n kanssa.

Kysely välitettiin joukkueille avoimella linkillä JYP Junioreiden sähköpostilistoja hyödyntäen. Jäseniä seuralla oli vuonna 2020 noin 600, mutta kyselylinkkiä ei toimitettu aivan kaikille seuran jäsenille, sillä lasten ja nuorten liikkumiseen keskittyvään STYLE-tutkimukseen eivät sisällyneet esimerkiksi naisten liigajoukkue ja joukkueen taustahenkilöt. Kyselystä muistutettiin kahdesti kesän 2020 aikana ja lopullinen palautettujen vastausten määrä oli 262.

6.3 Tutkimuskohde, - joukko ja aineiston käsittely

Tutkimuskohteena oli jääkiekkoon erikoistunut urheiluseura, joka järjestää toimintaa Jyväskylän seudulla. Seuran tarkoituksena on edistää liikuntaa ja urheilua sekä niihin liittyvää kansalaistoimintaa siten, että kaikilla on mahdollisuus harrastaa ja osallistua kunto- ja terveystoimintaan, kilpa- ja huippu-urheiluun tai näihin liittyvään yhdistystoimintaan edellytyksensä ja tarpeidensa mukaisesti (JYP Juniorit 2021b). Seuran visiona on olla laadukain jääkiekon junioriseura Suomessa ja arvoina ovat yhteisöllisyys, kasvatuksellisuus, urheilullisuus ja pelaajalähtöisyys (JYP Juniorit ry 2020a).

Seurassa toimi kaudella 2019–2020 yhteensä 18 joukkuetta, joista Naisten Liigaa pelannut JYP naiset oli ainoa aikuisten joukkue. Juniorikiekkojoukkueita oli yhteensä 12, poikien U8-joukkueesta U18 SM-sarjaa pelaavaan kilpajoukkueeseen sekä D-tyttöjen joukkue. Lisäksi seurassa toimi 4–6- ja 6–9-vuotiaiden kiekkokoulut, kolme aikuinen–lapsi -ryhmää sekä 10–17-vuotiaille tytöille ja pojille tarkoitettu EasyHockey – harrastekiekkojoukkue.

STYLE-tutkimushankkeessa kyselyn kohderyhmänä olivat seuran juniorijoukkueissa pelaavien lasten ja nuorten vanhemmat ja huoltajat, seurassa toimivat valmentajat (vapaaehtoiset ja palkatut), hallituksen jäsenet ja seuran toimihenkilöt (palkattu henkilöstö) sekä joukkueiden taustahenkilöt, kuten joukkueenjohtajat. Vastaajan rooli seurassa määrittä kysymyspatteriston tarkemman sisällön, mutta jokaiselle vastaajaryhmälle kohdennetut kysymykset käsitelivät seuratoimintaa, jääkiekkoharrastusta, kulkutapatottumuksia sekä ympäristöteemoja. Kysymysten sisältö ja lukumäärä vaihtelivat kokonaisuuksien sisällä jonkin verran. Kyselyä ei lähetetty lapsille ja nuorille itselleen, vaan vanhemmille esitettyjen kysymysten kautta pyrittiin muodostamaan käsitys lasten kulkutapojen lisäksi myös perheiden liikkumiskulttuurista ja -käytännöistä arjen matkoilla.

Tämän pro gradu -tutkimuksen tutkimusjoukon muodostaa kyselyajankohdan (kevät ja kesä 2020) aikaan JYP Junioreiden U10-U14-joukkueisiin kuuluneet lapset, joten tutkimusaineistona käytetään ainoastaan näissä joukkueissa pelanneiden lasten vanhempien ja huoltajien vastauksia. Tutkimusjoukko muodostaa samalla tutkimuksen perusjoukon. Koska jokaiselta perusjoukon jäseneltä (tai oikeammin perusjoukkoa edustavalta vanhemmalta tai huoltajalta) on pyritty saamaan vastaus, tämä tutkimus voidaan määritellä kokonaistutkimukseksi. Kokonaistutkimusta suositellaan käytettäväksi pieniin perusjoukkoihin, jolloin vältetään otantavirheen tuomat ongelmat. (Heikkilä 2014b.)

Tutkimusjoukon määrittämiseen vaikuttivat seuraavat asiat. Ensinnäkin toimintatutkimuksen työryhmän mukaan nuorimmille ikäluokille tarkoitettujen aikuinen–lapsi-ryhmien ja kiekkokoulujen toiminta poikkesi selvästi ympärivuotisesta säännöllisestä seurajoukkuetoiminnasta. Myöskään tiettyjen alakoulujen ensimmäisille luokka-asteille asettamien pyöräilyrajoitusten ei haluttu vääristävän tutkimustuloksia. Aiemman tutkimuksen perusteella (mm. Kyttä, Broberg & Kahila 2012) lisäksi tiedettiin, että vanhemmissa ikäluokissa moottoroitujen kulkuneuvojen käyttö (esim. joukkoliikenteen käyttö koulumatkoilla) voi lisääntyä. Tutkimukseen ei pidetty tarkoituksenmukaisena sisällyttää myöskään kovin laajaa ikähaarukkaa, sillä se saattaisi heikentää tulosten vertailtavuutta aiempiin lasten liikkumista käsitteleviin tutkimuksiin.

Tutkimusaineiston koko, käsittely ja analysointi. Tutkimusaineisto koostuu 129 vanhemman vastauksesta, jotka edustavat yhteensä 154 U10-U14-joukkueissa pelaavaa lasta¹⁷. Vanhempien antamat vastaukset kertoivat kuitenkin hieman tätä ensisijaista tutkimusjoukkoa laajemminkin JYP Junioreissa harrastavien lasten kulkutavoista ja niihin vaikuttavista tekijöistä, sillä U10-U14-joukkueissa pelaavien lasten lisäksi näillä kyselyyn vastanneilla vanhemmilla oli 19 lasta, jotka harrastivat JYP Junioreiden U8-U9 -joukkueissa tai kiekkokouluissa sekä neljä lasta, jotka pelasivat seuran U15-U18 -joukkueissa. Aineistoa käsiteltäessä havaittiin, että 10 vanhempaa oli vastannut kyselyyn kaksi kertaa. Tarkemmassa tarkastelussa seitsemälle tuplavastaukselle löytyi looginen selitys. Samassa perheessä useampi lapsi harrasti JYP Junioreiden U10-U14-joukkueissa ja vanhempi oli vastannut toisella kertaa sisaruksen näkökulmasta (selitystä puoltaa esimerkiksi se, että vanhempi oli kirjannut lastensa nimet lomakkeelle eri järjestyksessä toisella

¹⁷ Valitun kohderyhmän vastaukset muodostavat noin puolet kaikista STYLE-tutkimushankkeen kyselyyn vastanneista (n=262).

vastaukskerrallaan). Sen sijaan kolmen vanhemman osalta ei löytynyt selittävää tekijää sille, miksi he olivat vastanneet kyselyyn kahteen kertaan ja kirjanneet lomakkeelle molemmilla kerroilla saman lapsen nimen. Nämä tuplavastaukset on vähennetty alla tutkimusaineiston edustavuutta laskettaessa.

Tutkimusaineisto edustaa näin ollen noin 79 prosenttia U10-U14-joukkueissa pelanneista lapsista (n=192). Aineiston kokoa voi pitää hyvänä ottaen huomioon myös sen, että vanhemmille ja huoltajille laadittu kyselypatteristo oli suhteellisen pitkä (yhteensä 35 kysymystä sisältäen myös useamman kysymyksen, mikä sisälsi useita väittämiä). Tutkimuksen luotettavuuden (reliabiliteetti) kannalta onkin tärkeää, että kyselyyn vastanneiden joukko on tarpeeksi suuri ja edustava. Toisin sanoen vastanneiden joukon on oltava mahdollisimman samanlainen kuin perusjoukko ja vastausprosentin on hyvä olla korkea (Heikkilä 2014). Vallin (2015) mukaan riittävänä vastausprosenttina voidaan useimmiten pitää kuuttakymmentä.

Eräänä tutkimusaineiston laatua kuvaavana tekijänä voidaan käyttää myös puuttuvien tietojen määrää (esim. Valli 2015). Kyselyyn vastaamatta jättäneiden vanhempien poikkeavuutta kyselyyn vastanneiden ryhmästä on vaikea arvioida, eikä erillistä katoanalyysiä tehty tutkimusekonomisista syistä johtuen. Vastauksia saatiin kuitenkin suhteellisen tasaisesti kaikista joukkueista (ks. luku 7). Myös kyselyyn vastanneiden osalta voidaan todeta, että vanhemmat olivat täyttäneet kyselylomakkeen tiedot huolellisesti kyselyn loppuun asti. Puuttuvia tietoja oli erityisesti lomakkeen laajuus huomioiden vähän, kysymyskohtaisesti kato vaihteli nolasta kolmeen prosenttiin. Poikkeuksen teki muutama yksittäinen vastausvaihtoehto, joissa lähinnä täydennettiin tai täsmennettiin valmiita vastausvaihtoehtoja (kato näissä 34–46 %), mutta kyseisten väittämien osalta vastaajan on ollut mahdollista tulkita kysymys siten, että viimeiseen väittämään ei tarvitse vastata. Muuttujien puuttuvia tietoja ei korvattu.

Webropolista aineisto vietiin SPSS-järjestelmään. Aineiston viennistä vastasi liikuntatieteellisen tiedekunnan tutkija Pertti Matilainen. Vanhemmilta kerätty vastausaineisto luokiteltiin SPSS:ssä kolmeen luokkaan, U8-U9, U10-U14 ja U15-U18 (SM ja Mestis), vanhemmille esitetyn kysymyksen (liitteenä 1 olevan kyselylomakkeen kysymys 51) mukaan, jossa kysytään joukkuetta, jossa heidän lapsensa harrastaa. Vastausvaihtoehdoista on pystynyt valitsemaan useamman, jos vastaajalla oli useampia JYP Junioreiden joukkueissa harrastavia lapsia. Luokittelu tehtiin alkuun vanhimman lapsen mukaan, mutta koska tässä tutkimuksessa keskitytään U10-U14-joukkueissa harrastaneisiin lapsiin ja koska aineistosta haluttiin

mahdollisimman kattava, SPSS-aineisto luokiteltiin uudelleen siten, että luokkaan U10-U14 sisällytettiin kaikkien niiden vanhempien vastaukset, joiden lapsi harrasti edellä mainituissa joukkueissa. Näin tutkimuksen U10-U14-aineistoon sisältyy vastaukset yhteensä 129 vastaajalta, mikä on neljä vastaajaa enemmän kuin alkuperäisessä U10-U14-luokittelussa.

Kyselylomake sisälsi monivalintakysymyksiä, avoimia kysymyksiä sekä arviointiasteikkollisia väittämiä (viisiportainen Likert). Tuloksia on analysoitu pääsääntöisesti taulukoimalla ja tarkastelemalla jakaumia erilaisin kaavioin. Lisäksi monivalintakysymysten vastauksista on laskettu summamuuttujia ja tehty ristiintaulukointeja. Ristiintaulukoiden eri ryhmien riippumattomuuksien tilastollinen merkitsevyyden testaus tehtiin khiin neliö -testillä, sekä pienempien muuttujajoukkojen tarkasteluissa käytettiin Mann-Whitney U -testiä (taulukko 6) ja Kruskal-Wallis -testiä (taulukko 7). Eri sukupuolten antamien vastauserojen merkitsevyyttä tutkittiin T-testillä. P-arvojen tulkinnassa merkitsevyytensä käytettiin $p < 0,05$ (eli 5 %) riskitasoa¹⁸. Avoimet vastaukset käsiteltiin sisällönanalyysin avulla luokitellen ensin vastausten sisällöt ja eritellen sen jälkeen vastausten sisältöjen määrälliset jakaumat. Kyselyn tulosten käsittelyssä ja analysoinnissa on käytetty Webropolin ja SPSS-ohjelman lisäksi Microsoft Excel -taulukko-ohjelmaa.

Vaikka Webropol -ohjelma mahdollistaa vastaajan anonymiteetin, kyselyssä kerättiin kuitenkin paitsi vastaajien, myös heidän lastensa nimitietoja. Tiedot on kuitenkin kerätty vain tutkimusryhmän käyttöön tutkimuksen laadun varmistamiseksi, eikä tutkimusaineistoon ole ollut pääsyä tutkimusryhmän ulkopuolisilla henkilöillä. Tässä tutkimuksessa on nimitietoja hyödyntämällä pyritty varmistamaan luokittelujen ja tulosten tulkinnan oikeellisuutta ja näin parantamaan tutkimuksen luotettavuutta. Nimitietoja on hyödynnetty myös yhdistettynä vanhempien ja lasten osoitetietoihin (kotiosoite ja postinumero) aineiston edustavuuden arvioinnissa. Lisäksi lasten osoitetietoja on hyödynnetty kokonaiskäsityksen muodostamiseen pelaajien maantieteellisestä levittäytymisestä Jyväskylän seudulla. Nimi- ja osoitetietoja ei kuitenkaan käsitellä tässä tutkimusraportissa.

¹⁸ Kun tutkimusaineiston katsotaan edustavan koko perusjoukkoa, voidaan kyseenalaistaa koko tilastollisen testauksen mielekkyys, koska kaikki pienetkin havaitut erot ovat todellisia. Toisaalta voidaan ajatella myös niin, että perusjoukossa esiintyvistä eroista voidaan testaamalla selvittää, ovatko ne satunnaisia vai systemaattisia (Pitkänen 1994, 13, Heikkilä 2014a mukaan). Esimerkiksi Heikkilän (2014a) mukaan kokonaistutkimuksessakin käyttää sen testaamiseen, ovatko erot niin suuria, että erojen syntyminen sattumalta on hyvin epätodennäköistä (riski alle 5 %).

6.4 Tutkimusetiikka

Tässä tutkimuksessa on noudatettu Jyväskylän yliopiston sitoumuksen mukaisesti hyvän tieteellisen käytännön periaatteita sekä Tutkimuseettisen neuvottelukunnan laatimaa ohjeistusta hyvästä tieteellisestä käytännöstä ja sen loukkausepäilyjen käsittelemisestä Suomessa (HTK-ohje, 2012). Lupa STYLE-tutkimuksessa kerätyn kyselyaineiston käyttöön on varmistettu liikuntatieteellisen tiedekunnan tutkijoilta. Kyselytutkimuksen saatekirjeessä vastaajille annettiin olennaiset tiedot tutkimukseen osallistumisesta: saatekirjeessä kerrottiin vastauksien anonymisoinnista, tutkimuksen tavoitteista ja tulosten hyödyntämisestä sekä painotettiin osallistumisen vapaaehtoisuutta. Lisäksi osallistujilla oli mahdollisuus tutustua tietosuojaselosteeseen ja heille annettiin tutkimuksen tekijöiden yhteystiedot mahdollisia lisäkysymyksiä tai tarkennuksia varten.

Tutkimusaineistoa, tuloksia ja niistä tehtyjä taulukoita ja kuvia on säilytetty tutkijan omalla salasanalla suojatulla tietokoneella. Myös Webropol- ja SPSS-ohjelmissa tutkimusaineiston käsittely on edellyttänyt kirjautumista ja voimassa olevia opiskelijatunnuksia. Tutkimuksessa on kunnioitettu myös muiden tutkijoiden tekemää työtä ja viitattu julkaisuihin johdonmukaisesti sekä tiedekunnan lähdeviittausohjeita noudattaen. Niin ikään taulukoiden ja kuvien laatimisessa sekä keskeisten tunnuslukujen raportoinnissa on noudatettu tiedekunnan ohjeita. Tutkimustulosten raportoinnissa on oltu avoimia ja rehellisiä. Valmis tutkimus julkaistaan Jyväskylän yliopiston verkkojulkaisuarkistossa, jossa se tulee olemaan julkisesti nähtävissä ja vapaasti hyödynnettävissä.

7 TUTKIMUSTULOKSET

Lasten vanhemmille ja huoltajille osoitetun kyselylomakkeen kysymykset on jaettu yhteensä viiteen pääteemaan, jotka käsittelevät 1) vastaajan taustatietoja, 2) JYP Juniorit ry:ssä harrastavien lasten taustatietoja ja kulkutapoihin välittömästi kytkeytyviä sosiaalisia tekijöitä, 3) perheiden ja lasten arjen matkojen kulkutapatottumuksia ja niihin kytkeytyviä käytänteitä, 4) vanhempien näkemyksiä tärkeistä asioista seuratoiminnassa, sekä 5) ympäristöasioita liittyen jääkiekkoharrastukseen ja seuratoimintaan (liite 1). Tässä luvussa tulokset esitellään hieman edellä kuvatussa ryhmittelystä ja kyselylomakkeen rakenteesta poiketen. Aivan kaikkia vanhemmille esitettyjä kysymyksiä ei käsitellä tässä tutkimuksessa. Vanhemmille ja huoltajille osoitettu kyselylomake on tutkimuksen liitteenä (liite 1).

7.1 Vastaajien taustatiedot ja lasten ikäjakauma

Taustatietoja selvitettiin yhdeksällä kysymyksellä. Vastaajan nimi, syntymävuosi, kotiosoite sekä postinumero kysyttiin avoimilla kysymyksillä ja sukupuoli, koulutus, koulutusala, työllisyystilanne sekä vastaajan rooli seurassa kysyttiin monivalintakysymyksinä, joista vastaajat pystyivät valitsemaan yhden vaihtoehdon. Kuten edellä on todettu, nimi- ja osoitetietoja ei kuitenkaan esitetä tässä tutkimusjulkaisussa.

Vastaajien sukupuoli- ja ikäjakauma. Vastaajan sukupuoli ja ikä on koottu taulukkoon 1. Sukupuolta kysyttiin monivalintakysymyksellä, missä vastausvaihtoehtoja oli neljä: nainen, mies, muu tai en halua sanoa. Vastaajia oli yhteensä 129 ja heistä naisia oli 47 prosenttia ja miehiä 53 prosenttia. Yksikään vastaaja ei valinnut vastausvaihtoehtoja muu tai en halua sanoa.

Ikäjakauman muodostamiseksi luotiin SPSS:ssä uusi ikämuuttuja, sillä kyselylomakkeella kysyttiin avoimella kysymyksellä vastaajan syntymävuotta. Syntymävuoden ilmoitti 128 vastaajaa eli tutkimusjoukosta kysymykseen oli jättänyt vastaamatta yksi henkilö (kysymyskohtainen kato: 1 %). Vastaajien ikäjakauma oli 29–58 vuotta ja mediaani ikä 42 vuotta. Ikämuuttujat luokiteltiin muodostaen ensin kuusi tasavälistä luokkaa viiden vuoden välein, mutta alla olevaan taulukkoon (taulukko 1) kaksi vanhimpien vastaajien luokkaa yhdistettiin, mikä kasvatti kyseisen luokan ikäjakauman kahdeksaan vuoteen. Vastanneista

lähes 40 prosenttia oli 40–44-vuotiaita, lähes 30 prosenttia 35–39-vuotiaita ja reilu 20 prosenttia 45–49-vuotiaita. Alle 35-vuotiaita sekä vähintään 50-vuotiaita oli kuusi prosenttia kutakin.

TAULUKKO 1. Vastaajien sukupuoli- ja ikäjakauma.

Sukupuoli	n	%
Nainen	60	47
Mies	69	53
Yhteensä	129	100
Ikä		
29-34	8	6
35–39	36	28
40–44	49	38
45-49	27	21
50-58	8	6
Yhteensä	128	100

Koulutus ja koulutusala. Taulukossa 2 esitetään vastaajien suorittama korkein koulutusaste sekä koulutusala. Koulutusastetta tiedusteltiin monivalintakysymyksellä, jossa oli viisi valmista ja yksi avoin vastausvaihtoehto. Koulutusastetta koskevaan kysymykseen vastasivat kaikki 129 vanhempaa ja heistä suurin osa (39 % vastaajista) oli ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneita. Toiseksi yleisin koulutus oli ammattitutkinto (31 % vastaajista) ja kolmanneksi yleisin oli alempi korkeakoulututkinto (27 % vastaajista). Ylioppilastutkinto korkeimpana suoritettuna koulutusasteena oli kahdella prosentilla ja tohtoritutkinnon suorittaneita oli yksi prosentti. Vastaajien joukossa ei ollut yhtään ainoastaan perusasteen koulutuksen suorittanutta.

Koulutusala koskevassa kysymyksessä tarjottiin kymmenen valmista ja yksi avoin vastausvaihtoehto. Kysymykseen vastasi 128 vastaajaa eli kysymyskohtainen kato oli jälleen yksi prosentti. Lisäksi 'Muu koulutusala, mikä?' - vastausvaihtoehdon yhteensä 11 vastanneesta kaksi oli jättänyt kirjaamatta koulutusalatiedon vastausvaihtoehdon avoimeen tekstikenttään. Avoimeen tekstikenttään kirjattujen tietojen perusteella vastauksista kuusi luokiteltiin uudestaan hyödyntäen Tilastokeskuksen Kansallista koulutusluokitusta (2016). Näin ollen kolme sotilas- ja puolustusalaaksi luettavaa vastausta (maanpuolustus, puolustusvoimat, sotatieteet) sekä yksi kuljetuspalveluiksi tulkittu vastaus (kuljetus ja logistiikka) luokiteltiin palvelualoihin. Vastaajien koulutusjakaumat on esitetty taulukossa 2. Koulutusalakseen

rakennusalan ilmoittaneet sisällytettiin puolestaan luokkaan tekniikan alat. Näin Muu koulutusala -luokkaan jäi yhteensä viisi vastausta (4 %). Tässä yhteydessä on hyvä huomata, että taulukon 2 luokittelu ei kuitenkaan täysin vastaa Kansallista koulutusluokitusta (2016), sillä kyselylomakkeella liikunta-ala oli yhdistetty terveys- ja hyvinvointialoihin²¹ ja Yhteiskunnalliset alat -vaihtoehtoa ei sisällynyt kyselylomakkeen suljettuihin vastausvaihtoehtoihin. Koska vastaajista vain yksi ilmoitti koulutusalakseen yhteiskuntatieteet, yhteiskunnallisista aloista ei muodostettu myöskään taulukkoon omaa luokkaa, vaan vastaus sisältyy luokkaan Muut koulutusalat.

TAULUKKO 2. Vastaajien koulutusaste ja koulutusala.

Koulutus	n	%
Peruskoulu	0	0
Ylioppilas	3	2
Ammattitutkinto	40	31
Alempi korkeakoulututkinto	35	27
Ylempi korkeakoulututkinto	50	39
Muu, tohtoritutkinto	1	1
Yhteensä	129	100
Koulutusala		
Tekniikan alat	35	27
Terveys-, liikunta ja hyvinvointialat	26	20
Kauppa, hallinto ja oikeustieteet	17	13
Kasvatusalat	11	9
Palvelualat	11	9
Tietojenkäsittely ja tietoliikenne (ICT)	8	6
Luonnontieteet	7	6
Humanistiset ja taidealat	3	2
Yleissivistävä koulutus	3	2
Maa- ja metsätalousalat	2	2
Muut koulutusalat ^a	5	4
Yhteensä	128	100

^a Yhteiskunnalliset alat (n=1) ja tarkemmin määrittelemättömät.

Lähes puolet (47 %) vastaajista on suorittanut joko tekniikan (27 % vastaajista) tai vaihtoehtoisesti terveys-, liikunta- ja hyvinvointialan koulutuksen (20 %). 13 prosentilla vastaajista on kauppa-, hallinto- tai oikeustieteiden koulutus ja vajaa kymmenes vastaajista on kouluttautunut joko kasvatus- tai palvelualalle (9 % vastaajista kutakin). Tietojenkäsittely ja tietoliikenteen (ICT) tai luonnontieteiden koulutuksen on saanut yhteensä 12 prosenttia

vastaajista (6 % kutakin) ja lopuilla vastanneista on humanististen ja taidealojen (2 %), maa- ja metsätalouselämyalan (2 %) tai yleissivistävä koulutus (2 %).

Työllisyystilanne. Työllisyystilannetta käsittelevässä kysymyksessä tarjottiin kuusi valmista ja yksi avoin vastausvaihtoehto. Kysymykseen vastasi yhteensä 127 vastaajaa, eli kysymyskohtainen kato oli 2 prosenttia. Tulokset on esitetty alla taulukossa 3. Erona kyselylomakkeen vastausvaihtoehtoihin, taulukkoon on yrittäjistä muodostettu oma luokka, sillä yrittäjiä oli avoimeen 'Jokin muu. Mikä?' -vastausvaihtoehtoon yhdeksästä vastanneesta peräti kahdeksan. Yrittäjien lisäksi kyseisen vaihtoehdon oli valinnut yksi jatko-opiskelija (tohtorikoulutettava), joka kuuluu näin ollen ainoana alla olevan taulukon luokkaan 'Muu'.

Vastaajista yhteensä 84 prosenttia toimi työsuhteessa (vakituinen tai määräaikainen) ja heistä valtaosa (96 % työsuhteessa olevista) oli vakituksessa työsuhteessa. Yrittäjien osuus vastanneista oli kuusi prosenttia ja työttömien neljä prosenttia. Opiskelijoita vastaajista oli kaksi prosenttia, kuten myös vanhempainvapaalla olevia. Vastaajista yksi prosentti oli jatko-opiskelijoita. Kyselyyn vastanneiden joukossa ei ollut yhtään lomautettua.

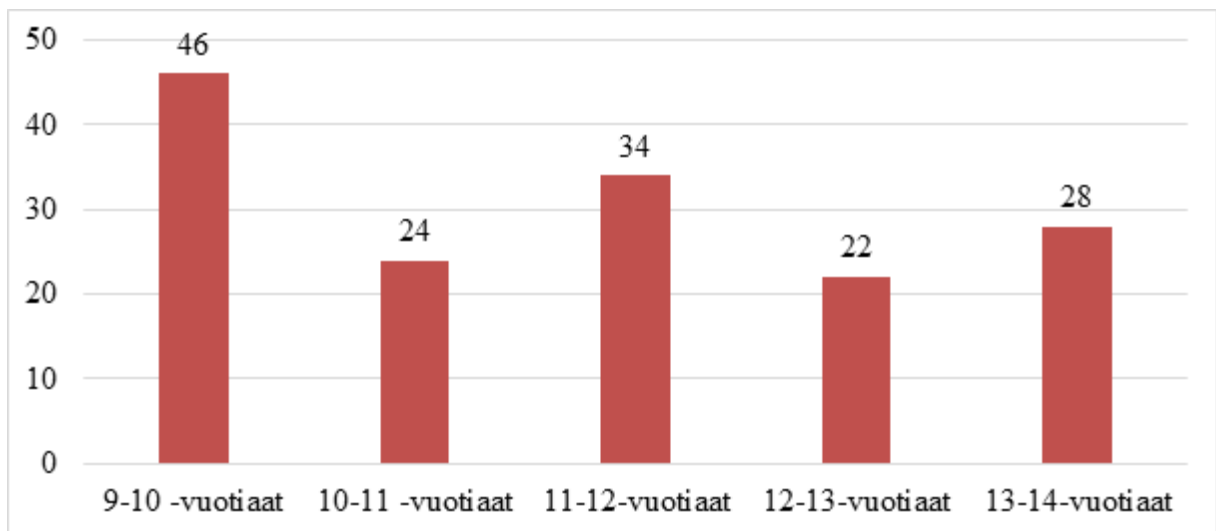
TAULUKKO 3. Vastaajien työllisyystilanne.

Työllisyystilanne	n	%
Vakituisessa työsuhteessa	103	81
Yrittäjä	8	6
Työtön	5	4
Määräaikaisessa työsuhteessa	4	3
Opiskelija	3	2
Vanhempainvapaa	3	2
Muu, jatko-opiskelija (tohtorikoulutettava)	1	1
Yhteensä	127	99 ¹⁹

Lasten ikäjakauma. Kyselylomakkeella kysyttiin monivalintakysymyksellä sitä JYP joukkuetta, jossa vastaajan lapsi harrastaa, joten ikäjakauman muodostamiseksi luotiin SPSS:ssä lasten ikämuuttuja. Kuten edellisessä luvussa mainittiin, kyselyyn vastanneella 129 vanhemmalla tai huoltajalla oli yhteensä 154 JYP:n U10-U14-joukkueissa harrastavaa lasta.

¹⁹ Taulukkoon pyöristetyillä luvuilla summaksi saadaan 99, mutta laskettaessa tarkkoine desimaaleineen, summa on 100 prosenttia.

Lapsista 30 prosenttia kuului U10 -joukkueeseen eli lapset olivat kyselyhetkellä 9–10-vuotiaita (ks. kuva 2). Toiseksi eniten, 22 prosenttia kyselyyn vastanneiden vanhempien lapsista pelasi U12-joukkueessa eli he olivat 11–12-vuotiaita. 13–14-vuotiaita (U14-joukkueessa harrastavia) oli vajaa viidennes (18 %), 10–11-vuotiaita (U11) 16 ja 12–13-vuotiaita (U13) oli tutkimuksen lapsista 14 prosenttia.



KUVA 2. Kyselyyn vastanneiden vanhempien JYP Juniorit ry:n U10-U14-joukkueissa harrastavien lasten ikäjakauma (n=154).

7.2 Perheiden kulkutavat arjen matkoilla

Vanhemmilta kysyttiin paitsi lasten ja nuorten kulkemisesta jääkiekkoharrastukseen ja kouluun myös koko perheen liikkumiskäytännöistä ja kulkutavoista arjen matkoilla. Aloitetaan tarkastelu perheiden arkimatkojen kulkutapatottumuksista.

Perheissä käytettyjä kulkutapoja kartoitettiin kysymyksellä 'Millä tavalla perheessänne yleensä kuljetaan arjen matkat (esimerkiksi töihin, kouluun, harrastuksiin, kauppaan jne.)?' (Liite 1, kysymys 58). Kyselylomakkeen kulkutapoja kartoittavissa kysymyksissä vastausvaihtoehdot oli jaettu kulkutapojen mukaan kuuteen vaihtoehtoon: kävellen, pyörällä, julkisilla liikennevälineillä, henkilöautolla, muulla moottoriajoneuvolla tai muulla. Viimeisen vastausvaihtoehdon yhteydessä oli avoin vastauskenttä käytetyn kulkutavan kirjaamiseksi. Kunkin kulkutavan osalta vastaajan tuli arvioida kulkutavan yleisyyttä perheen matkoilla ja tätä arvioitiin Likertin viisiportaisella asteikolla. Asteikon vastausvaihtoehdot olivat: harvemmin tai

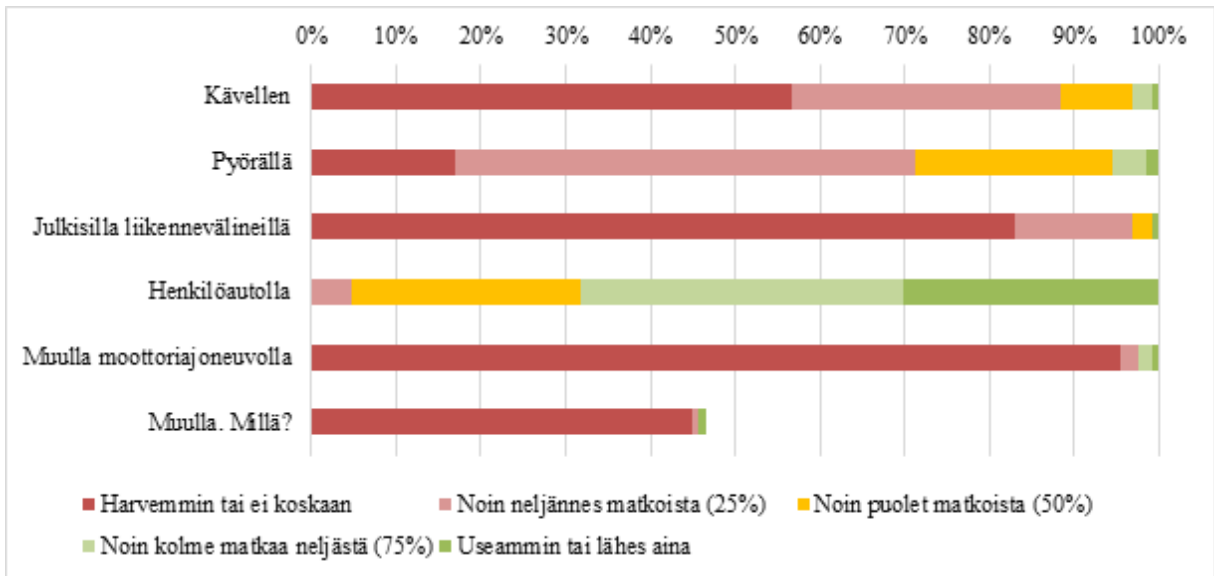
ei koskaan, noin neljännes matkoista (25 %), noin puolet matkoista (50 %), noin kolme matkaa neljästä (75 %) tai useammin tai lähes aina. Vastaja pyydettiin esittämään arvio kaikkien eri kulkutapojen yleisyydestä merkitsemällä parhaiten sopiva vastausvaihtoehto.

Perheiden arjen matkoilla henkilöauto oli selvästi käytetyin kulkutapa (ks. kuva 3). Kaikki kysymykseen vastanneet (n=129) arvioivat perheensä käyttävän henkilöautoa arjessa vähintään neljänneksellä matkoistaan ja vähintään puolet arjen matkoista kulkevia perheitä on peräti 95 prosenttia vastaajista (30 % vastasi vaihtoehdon lähes aina). Toiseksi yleisin kulkumuoto, pyöräily, jäi suosiossaan kauas autoilun taakse. Noin 29 prosenttia vanhemmista vastasi, että perheessä kuljetaan vähintään puolet arjen matkoista pyörällä (lähes aina vastanneita 2 %). Reilu puolet (54 %) vastaajista vastasi, että pyörällä kuljetaan noin neljännes perheen arjen matkoista, kun taas 17 prosenttia arvioi, että perheessä ei käytetä pyörää arjen matkoilla juuri koskaan.

Kävellen arjen matkoja kuljettiin jonkin verran. Vähintään puolet arjen matkoista kävellen kulkevia perheitä oli noin 12 prosenttia ja noin neljänneksen matkoista kävellen taittavia perheitä vajaa kolmannes (32 %). Kuitenkin yli puolet (57 %) vastaajista arvioi, että heidän perheessään ei kuljettu arjen matkoja kävellen juuri koskaan. Julkisen liikenteen, muun moottoriajoneuvon tai muiden kulkutapojen käyttäminen oli suhteellisen harvinaista. Vain kolme prosenttia vastaajista arvioi, että perheessä vähintään joka toinen matka kuljettiin julkisia liikennevälineitä käyttäen ja 14 prosenttia vastanneista arvioi, että julkisilla kuljettiin noin neljänneksellä arjen matkoista. 83 prosenttia vastanneista vastasi, että julkisia liikennevälineitä käytettiin harvemmin tai ei koskaan.

Muulla moottoriajoneuvolla kuljettiin noin puolet matkoista kahdessa prosentissa perheistä ja samoin kaksi prosenttia vastaajista arvioi muita moottoriajoneuvoja käytettävän noin neljänneksellä matkoista. 95 prosenttia perheistä ei käyttänyt muita moottoroituja ajoneuvoja arjen matkoillaan. Vaikka lomakkeella ei erikseen pyydetty tarkentamaan, mitä muita moottoriajoneuvoja perheissä käytettiin, avoimessa vastauskentässä muina moottoroituina ajoneuvoina mainittiin mopo, moottoripyörä sekä skootteri. Vastausten perusteella näitä käytettiin muiden kulkumuotojen rinnalla muutamassa perheessä. Lisäksi vajaa kaksi prosenttia vanhemmista vastasi perheessä kuljettavan joskus muulla kulkutavalla, mutta tähän kysymykseen vastasi vain 60 vanhempaa. Vastausvaihtoehdon yhteydessä olevaan avoimeen

tekstikenttään oli annettu vain yksi vastaus, jossa muuksi kulkumuodoksi ilmoitettiin ”Kimppa treenikyydit”.



KUVA 3. Vanhempien arviot perheessä käytettyjen kulkutapojen yleisyydestä arjen matkoilla (esim. töihin, kouluun, harrastuksiin, kauppaan).

7.2.1 Perheen autojen lukumäärä ja auton käyttö

Vanhemmilta kysyttiin omana kysymyksenään (liite 1, kysymys 57) perheen autojen lukumäärää ja valmiita vastausvaihtoehtoja tarjottiin neljä: 0, 1, 2 ja 3 tai useampi. 129 vastaajasta valtaosan (71 %) perheessä oli kaksi autoa. Yhden auton perheitä oli neljännes vastaajista. Neljä prosenttia vastaajista ilmoitti, että perheessä on kolme tai tätä useampi auto ja vain yhdellä prosentilla vastaajien perheistä ei omistanut lainkaan autoa. Kun tarkastellaan perheiden henkilöautolla kulkemisen yleisyyttä perheiden autojen lukumäärän mukaan (taulukko 4), voidaan todeta, että mitä useampi auto perheessä on, sitä enemmän arjen matkoja kuljettiin henkilöautolla.

TAULUKKO 4. Arjen matkojen kulkeminen henkilöautolla perheen autojen lukumäärän mukaan (%).

	Autojen lukumäärä perheessä			
	0	1	2	3 tai useampi
Useammin tai lähes aina	0	19	32	80
Noin 75 % matkoista	0	44	37	20
Noin 50 % matkoista	0	31	28	0
Noin 25 % matkoista	100	6	3	0
Yhteensä	100	100	100	100
N	1	32	91	5
p=0,001 ^a				

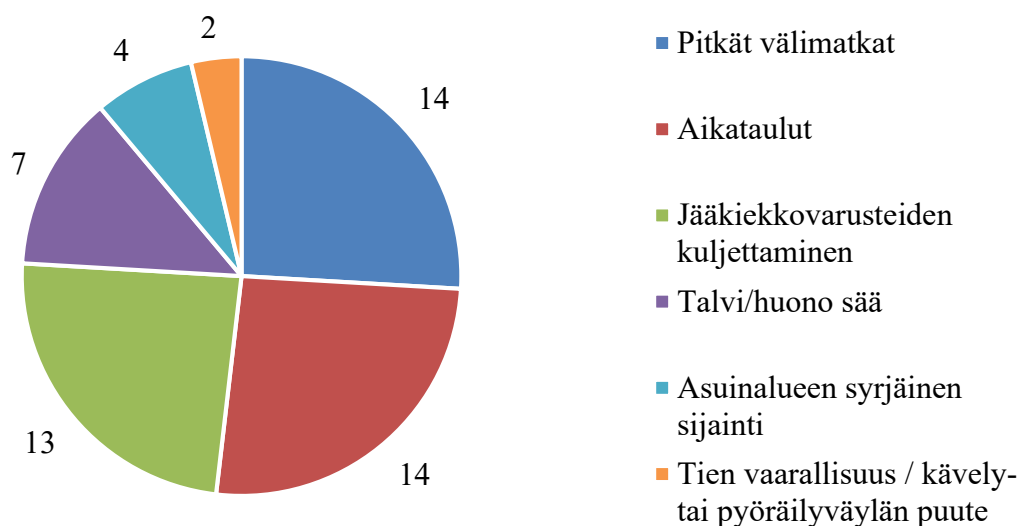
^a Huom. 10 solussa (62,5 %) odotettu lukumäärä on vähemmän kuin 5.

Yllä olevan ristiintaulukoinnin ja sen virhepäätelmän todennäköisyyttä mittaavan (khiin neliö - testin) p-arvon perusteella voidaan todeta, että havaittu yhteys omistettujen autojen lukumäärän ja auton kulkutapaosuuden välillä on tilastollisesti erittäin merkitsevä ($p=0,001$), yhden auton perheistä 19 prosenttia tekee arjen matkat autolla, mutta kolmen auton perheistä vastaava osuus on jopa 80 prosenttia. Tulos on kuitenkin suuntaa antava, sillä taulukon soluista liian moni (62,5 %) sisältää liian pienen odotetun lukumäärän (alle viisi). Taanilan (2020) mukaan alle viiden suuruisia odotettuja frekvenssejä saa olla viidesosa (20 %) kaikista odotetuista frekvensseistä, eikä alle yhden suuruisia odotettuja frekvenssejä saa olla lainkaan. Kategorioiden yhdistely parantaisi testin luotettavuutta, mutta tällöin tarkastelun sisällöllinen merkitsevyys heikkenee, eikä siihen ryhdytty.

7.2.2 Kulkutapoja selittäviä muita tekijöitä

Arjen kulkutapoja täsmentävien avointen vastausten (liite 1, kysymys 59; $n = 65$) perusteella perheiden arjen matkoja kuljettiin pääsääntöisesti seuraavasti: vanhemmat kulkivat autolla töihin ja kauppaan, lapset kulkivat kouluun kävellen tai pyörällä ja pidemmillä matkoilla lapset käyttivät vähintään osan vuotta joukkoliikennettä. Vaikka muihin harrastuksiin, esimerkiksi jalkapalloharjoituksiin tai kesäaikaan myös jääkiekon oheistreeneihin, lapsi kulkisi pääsääntöisesti pyörällä, jääkiekkoharjoituksiin kuljettiin lähes poikkeuksetta autolla. Vain muutamassa vastauksessa mainittiin lapsen kulkevan jääkiekkoharjoituksiin pääsääntöisesti pyörällä.

Vaikka vastaajia ei erikseen kehoitettu perustelemaan auton käyttöä, niitä kuitenkin esitettiin lukuisissa vastauksissa. Annettujen vastausten perusteella auton käyttöä selitti ennen kaikkea pitkät välimatkat sekä asuinalueen syrjäinen sijainti. Syrjäisen sijainnin todettiin vaikuttavan paitsi arjen matkojen pituuteen, myös joukkoliikenneyhteyksien puuttumiseen. Auton käyttöä perusteltiin myös erityisesti aikatauluilla sekä jääkiekkovarusteiden kuljettamisella. Lisäksi autoa käytettiin talviaikaan ja huonolla säällä. Muutaman vastauksen perusteella myös tien vaarallisuus ja kävely- ja pyöräilyväylän puute olivat esteinä erityisesti lasten kulkemiseen kävellen tai pyörällä. Väylän puuttuessa kokonaan kouluun kuljettiin taksikyydityksellä.



KUVA 4. Perusteluja auton käytölle perheiden arjen matkojen kulkutapatottumuksia täsmentävissä avoimissa vastauksissa.

Annettujen vastausten perusteella julkisia liikennevälineitä käytetään muiden kulkumuotojen ohella ja esimerkiksi vain talviaikaan. Vain alle kymmenen vastaajaa mainitsi perheenjäsenen kulkevan pääsääntöisesti koulu- tai työmatkat julkisilla liikennevälineillä. Harrastusmatkoilla joukkoliikenteen käyttö vaikutti olevan tätäkin harvinaisempaa, sillä vain yksi mainitsi lapsen kulkevan julkisilla liikennevälineillä musiikkiharrastusmatkat. Muutama vastaaja ilmoitti, että perheenjäsenet kulkevat joukkoliikenteellä satunnaisesti ja/tai jonkun osuuden harjoitusmatkasta. Yksikään vastaaja ei maininnut joukkoliikennettä pääkulkutavaksi jääkiekkoharrastusmatkoilla.

Perheen arjen kulkutapatottumuksia täsmentävien avointen vastausten perusteella jääkiekkoharrastusmatkoilla ei autoilulle juuri nähty vaihtoehtoja. Eräässä perheessä lapsen jääkiekkoharjoitukset olivat syy lähteä töihin tiettyinä viikonpäivinä kahdella autolla, kun muina päivinä perheen matkatarpeiden tyydyttämiseksi riitti yksi auto. Huomionarvoista on erityisesti se, että vaikka perheessä kuljettiin arjen matkat muilla kulkumuodoilla, jääkiekkoharjoituksiin kuljettiin autolla. Erään vastaajan mukaan ”Jääkiekkoreeneihin kuljetaan autolla, mutta jalkapalloreeneihin pojat kulkevat pyörällä vaikka matkaa tulisi suuntaansa 10km”. Ja toisen vastaajan mukaan ”Pojat kulkevat kouluun ja muuhun arjen toimintaan pyörällä. Myös osa kesäkauden jäkis- ja jalkapalloharjoituksista menee pyörällä... Jäätreeneihin on pakko kulkea autolla koska varusteet säilytetään kotona ja harjoituksia on eri halleilla...”. Perheessä, jossa ei ollut omaa autoa, lapsi kulki jääkiekkoharjoituksiin isovanhempien kyyditsemänä. Vanhempien ja isovanhempien ohella harjoituksiin lapsia kuljettivat muiden perheiden vanhemmat. Kimppakyydit tai kuljetusrinki mainittiin yhteensä yhdeksässä vastauksessa (14 % kysymykseen vastanneista).

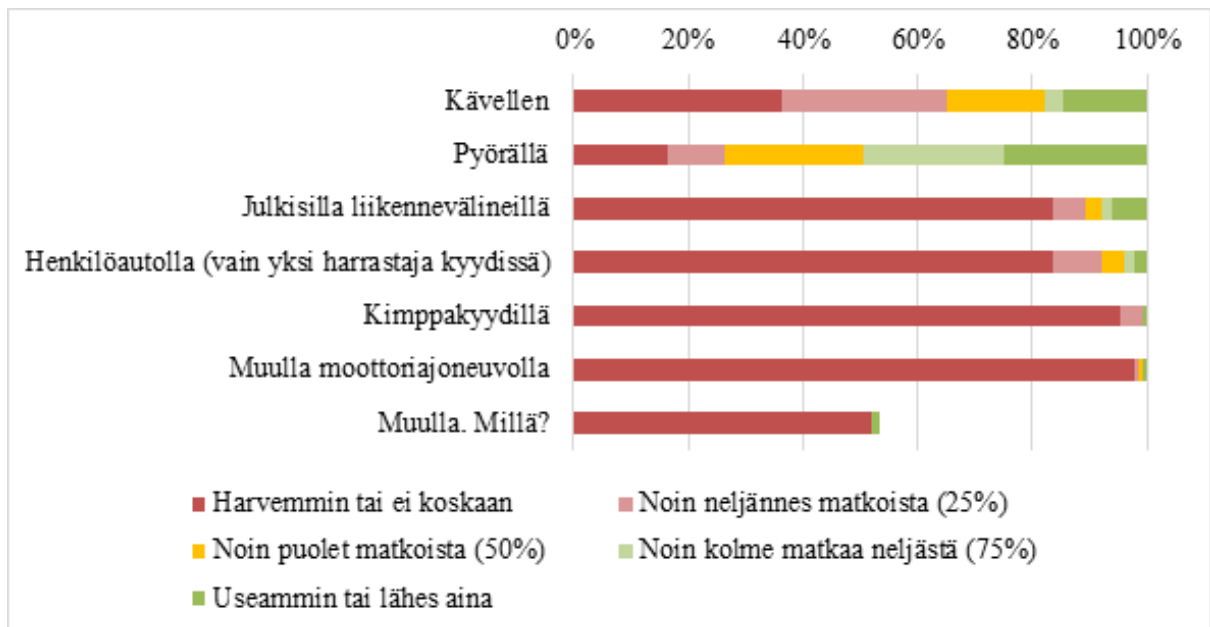
7.3 Lasten koulumatkojen kulkutavat ja niitä selittäviä tekijöitä

Vastausvaihtoehdot JYP:ssä harrastavien lasten kulkutavoista koulumatkoilla (liite 1, kysymys 60) oli jaettu vastaavasti kuin perheiden kulkutapoja käsittelevässä kysymyksessä, ja edelleen vastaajan tuli arvioida myös kulkutavan yleisyyttä koulumatkoilla²⁰. Useimmin lapset kulkivat kouluun pyörällä (kuva 5). 50 prosenttia lapsista kulki kolme neljästä matkasta tai tätä useammin pyörällä (lähes aina: 25 % ja noin kolme matkaa neljästä: 25 %). Lähes neljännes (24 %) lapsista kulki noin puolet koulumatkoista pyörällä ja neljännes tätä harvemmin (joka kymmenes lapsi noin 25 % matkoista ja 16 % tätä harvemmin). Toiseksi yleisin kulkutapa koulumatkoilla oli kävely. 35 prosenttia lapsista kulki koulumatkat kävellen vähintään joka toisella matkalla (lähes aina kulki 15 %, noin kolme matkaa neljästä 3 % ja puolet matkoista 17 %). 29 prosenttia lapsista kulki kävellen noin neljänneksen matkoista. 36 prosenttia lapsista ei kulkenut kävellen koulumatkoja juuri koskaan.

²⁰ Kyselylomakkeella tiedusteltiin myös lasten kulkutapoja päiväkotimatkoilla, mutta koska tämän tutkimuksen tutkimusjoukkoon sisältyy vain kouluikäisiä, keskitytään tulosten raportoinnissa koulumatkoihin.

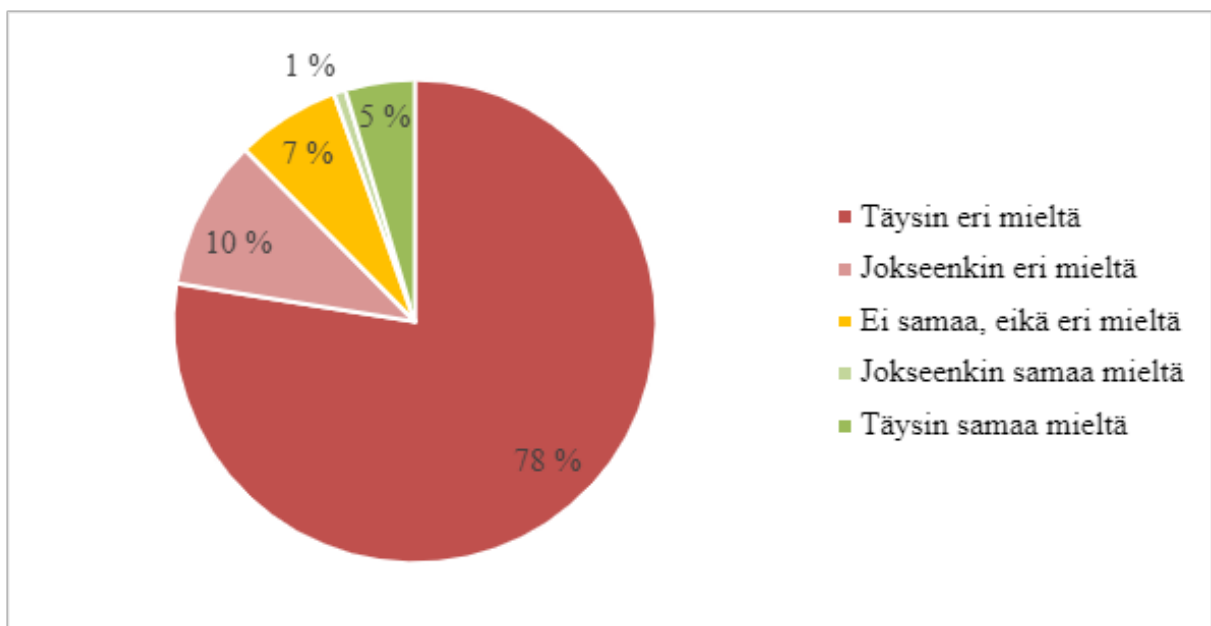
Julkisilla liikennevälineillä 9–14-vuotiaista lapsista kulki kolme neljästä matkasta tai tätä useammin kahdeksan prosenttia (kolme neljästä matkasta 2 %, tätä useammin 6 %). Noin puolet matkoistaan julkisilla kulkevia lapsia oli kolme prosenttia ja noin neljänneksen matkoistaan kulkevia viisi prosenttia. 84 prosenttia lapsista ei käyttänyt julkisia liikennevälineitä koulumatkoillaan juuri koskaan. Henkilöautolla kulkeminen kouluun oli julkisia liikennevälineitäkin harvinaisempaa. Henkilöautolla kouluun kulki noin puolet matkoistaan neljä prosenttia, kolme neljästä matkasta kaksi ja tätä useammin kaksi prosenttia. Noin neljänneksen koulumatkoista henkilöautolla kulkevia oli yhdeksän prosenttia ja 84 prosenttia ei kulkenut juuri koskaan henkilöautolla kouluun.

Kimppakyydillä kouluun kulki lähes aina yksi prosentti lapsista, ja noin neljänneksellä matkoista neljä prosenttia. 95 prosenttia lapsista ei kulkenut kimppakyydeillä kouluun. Muulla moottoriajoneuvolla kouluun kulki kolme prosenttia lapsista (lähes aina 1 %, noin puolet matkoistaan 1 % ja noin neljänneksen matkoistaan 1 %). 98 prosenttia lapsista ei juuri käyttänyt muita moottoriajoneuvoja koulumatkoillaan. Kaksi prosenttia lapsista kulki koulumatkojaan lähes aina muulla kulkuneuvolla. Avoimeen tekstikenttään pystyi täsmentämään, mitä kulkuvälinettä vastaaja tarkoitti ja vastausten perusteella muut kulkuvälineet olivat potkulauta ja koulukyyti (taksi). Viimeiseen väittämään vastasi vain 54 prosenttia vanhemmista.



KUVA 5. Lasten kuljutavat koulumatkoilla.

Vanhemmilta kysyttiin omana väittämänänsä itsenäiseen kulkemiseen sopivista välineistä (liite 1, kysymys 66). Vastausvaihtoehtoina oli Likertin viisiportainen asteikko ääripäinään täysin eri mieltä ja täysin samaa mieltä. Vastausjakauma on esitetty kuvassa 6. Vain kuusi prosenttia vanhemmista oli samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että lapsella ei olisi itsenäiseen kulkemiseen sopivia välineitä, kuten esimerkiksi polkupyörää (täysin samaa mieltä 5 % ja jokseenkin samaa mieltä 1 %). Sen sijaan eri mieltä väittämän kanssa oli 88 prosenttia vanhemmista (täysin eri mieltä 78 % ja jokseenkin eri mieltä 10 %). Seitsemän prosenttia ei ottanut kantaa väittämään.



KUVA 6. Vanhempien vastaukset väittämään lapsella ei ole itsenäiseen kulkemiseen sopivia välineitä (esim. pyörä).

Muita koulumatkojen kulkutapoja selittäviä tekijöitä. Avointen vastausten perusteella kouluun pyöräiltiin toisaalta ympäri vuoden, säällä kuin säällä, mutta mikäli kulkutapaa vaihdettiin, pyöräily vaihtui talvella useimmiten kävelyyn tai yksittäisten vastausten perusteella autokyytiin (henkilöauto tai koulutaksi). Lyhyet koulumatkat (500–1000 m) kuljettiin kävellen. Autokyydillä kuljettiin erityisesti silloin, kun keli oli huono, esimerkiksi kun syksyllä sataa vettä tai talvella on kovat pakkaset. Myös aikaiset (klo 8) aamut ja satunnaiset vanhempien kouluun viemiset tai jokin muu erityinen syy selitti henkilöautolla kulkemista satunnaisesti koulumatkoilla. Koulukyydityksiä järjestettiin ja julkisia liikennevälineitä (linja-autoa) käytettiin silloin kun koulumatka oli pitkä tai matkan varrella vaarallisia tieosuksia.

Annettujen vastausten perusteella perheiden päiväkotikäisiä lapsia kuljetettiin useammin autolla kuin heidän kouluun itsenäisesti kulkevia sisaruksiaan.

7.4 Harjoitusmatkojen kulkutavat ja niitä selittäviä tekijöitä

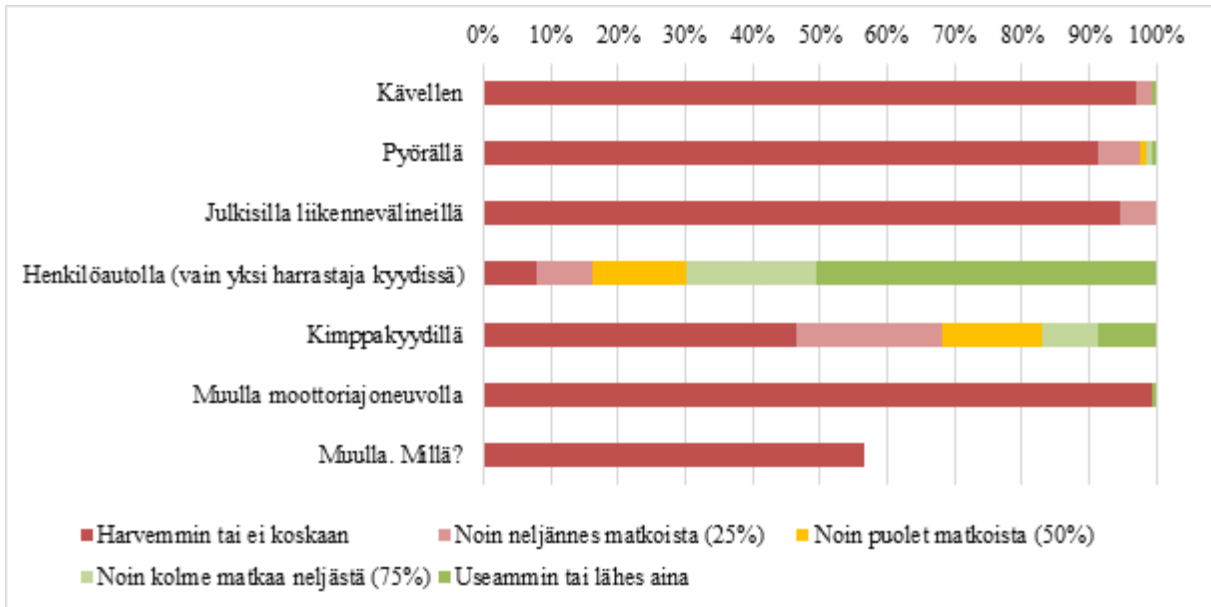
Vanhemmilta kysyttiin lapsen kulkemisesta JYP:n jääkiekkoharjoituksiin kyselyajankohtaa edeltäneen kauden (2019–2020) aikana (liite 1, kysymys 62). Vastausvaihtoehdoissa annettiin muuten samat vaihtoehdot kuin edellisissä kulkutapoja käsitelleissä kysymyksissä, mutta henkilöauto -vastausvaihtoehdon yhteydessä annettiin täsmennys 'vain yksi harrastaja kyydissä', jolla korostettiin eroa kimppekyyti -vastausvaihtoehtoon.

Jääkiekkoharjoituksiin kuljettiin pääsääntöisesti henkilöautolla (ks. kuva 7). Puolet vastaajista kertoi lapsensa kulkevan jääkiekkoharjoituksiin lähes aina henkilöautolla, missä oli kyydissä vain yksi harrastaja. Edelleen vajaa viidennes (18 %) kulki kolme neljästä harrastusmatkasta henkilöautolla ja noin 14 prosenttia kulki henkilöauton kyydissä puolet harrastusmatkoistaan. Neljänneksen harjoitusmatkoista kulki henkilöauton kyydissä noin yhdeksän prosenttia lapsista. Harvemmin tai ei koskaan henkilöautolla kulkevia oli kahdeksan prosenttia.

Huolimatta siitä, että vajaa puolet (47 %) vanhemmista vastasi, ettei heidän lapsensa kulje juuri koskaan kimppekyydillä, tämä oli toiseksi yleisin kulkutapa lasten harjoitusmatkoilla. Vanhemmista reilu viidennes (22 %) kertoi lapsensa kulkevan harjoituksiin kimppekyydillä neljänneksellä harjoitusmatkoista ja 15 prosenttia vastasi kulkutavaksi kimppekyydin joka toisella harjoitusmatkalla. Noin yhdeksän prosenttia kulki kimppekyydillä kolme matkaa neljästä ja useammin tai lähes aina kahdeksan prosenttia.

Harrastusmatkojen kulkeminen kävellen oli erittäin harvinaista. Peräti 97 prosenttia vanhemmista vastasi lapsensa kävelevän harjoituksiin harvemmin tai ei koskaan. Vain yksi kertoi lapsensa kävelevän harjoituksiin lähes aina ja kolme (2 %) vanhempaa kertoi lapsensa kävelevän noin neljänneksellä matkoista. Lähes yhtä harvinaista oli julkisen liikenteen käyttö, sillä 95 prosenttia vastasi lapsensa kulkevan harjoituksiin harvemmin tai ei koskaan julkisilla liikennevälineillä. Loput noin viisi prosenttia arvioi lapsensa käyttävän julkisia liikennevälineitä neljänneksellä matkoista. Myös pyörällä kulkeminen jääkiekkoharjoituksiin oli vähäistä. Harvemmin tai ei koskaan vastasi 93 prosenttia vanhemmista. Noin neljänneksen

matkoista kulki pyörällä noin kuusi prosenttia, ja puolet tai yli puolet matkoista polki harjoituksiin vain vajaa kaksi prosenttia lapsista (n=2). Muulla moottoriajoneuvolla lähes aina kulki yksi prosentti lapsista. Vastaja ei täsmentänyt kyseistä kulkutapaa. Muiden kulkutapojen käyttöä ei raportoitu.



KUVA 7. Lasten käyttämät kulkutavat ja niiden yleisyys jääkiekkoharjoitusmatkoilla.

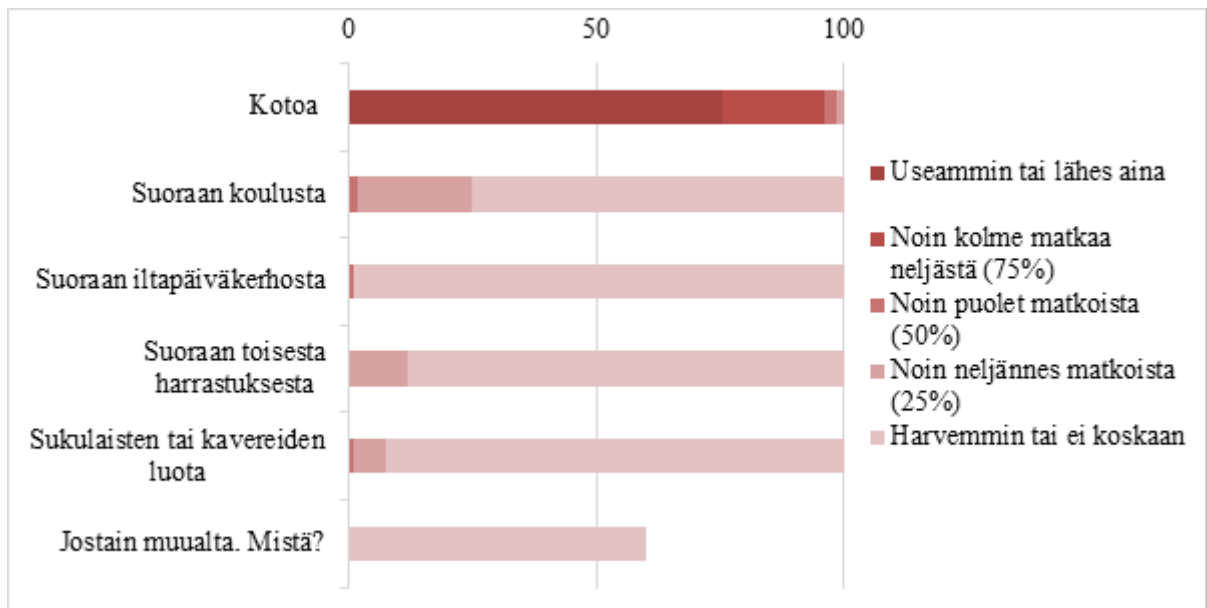
Aivan kuten perheiden arkimatkojen ja lasten koulumatkojen kulkutapoja koskevien kysymysten jälkeen, vanhemmat pystyivät täsmentämään avoimella vastauksella myös harjoitusmatkojen kulkutapatottumuksia (liite 1, kysymys 63). Vastauksia saatiin yhteensä 34 vanhemmalta. Vanhemmat toivat esiin erityisesti syitä henkilöauton käytölle harjoitusmatkoilla ja vastauksissa korostuivat varusteiden kuljettaminen, kireät aikataulut ja matkojen pituus. Myös vanhempien osallistumisella joukkueen toimintaan (valmentajana, huoltajana tai muuna toimihenkilönä) sekä perheen muiden lasten harrastuskuljettamisella perusteltiin auton (sekä henkilöauton että kimppakyytien) käyttöä lasten harrastusmatkoilla.

Lisäksi vastauksissa tuotiin esiin haasteita autoilulle vaihtoehtoisten kulkutapojen käyttöön, kuten reitin vaarallisuus tai vaihtojen sisältyminen bussimatkaan. Jälkimmäinen nähtiin hankalana erityisesti varusteiden kanssa kuljettaessa. Annettujen vastausten perusteella kimppakyytejä käytettiin, kun samalta asuinalueelta tai kaupunginosasta kulki useampi lapsi. Myös harjoitusten aikataulut (erityisesti aikaiset harjoitusten alkamisajat) lisäsivät kimppakyytien hyödyntämistä. Kimppakyydiksi oli vastauksissa luettu myös saman perheen

useamman lapsen kuljettaminen harrastuksiin. Harrastusmatkojen pyöräily nähtiin mahdollisena silloin, kun harrastustapahtumat olivat lähellä, eikä ollut tarvetta kuljettaa suuria varustekasseja, ja joukkoliikenteen käyttö silloin, kun aikataulut olivat sopivat.

7.4.1 Harjoitusmatkojen pituus ja sen vaikutus kulkutapaan

Kyselylomakkeella kartoitettiin ensinnäkin paikkoja, mistä lapset yleensä kulkivat JYP:n harjoitukseen (liite 1, kysymys 64). Valmiita vastausvaihtoehtoja annettiin viisi, lisäksi vastaajalle tarjottiin avoin vastausvaihtoehto (ks. kuva 8). Vastausten perusteella (n=129) lapset kulkevat harjoitukseen lähes aina kotoa. Peräti 96 prosenttia vanhemmista vastasi, että heidän lapsensa tulee JYP:n harjoitukseen kotoa vähintään kolme matkaa neljästä (75 % lähes aina tai useammin). Toiseksi yleisin vastaus oli suoraan koulusta, mutta vain 23 prosenttia vastasi lapsen tulevan harjoitukseen suoraan koulusta noin neljänneksellä matkoista ja kaksi prosenttia joka toisella matkalla. 12 prosenttia vastaajista vastasi lapsen tulevan suoraan toisesta harrastuksesta noin neljänneksellä harrastusmatkoista. Sukulaisten tai kavereiden luota harjoitukseen kulki noin kuusi prosenttia lapsista yhden neljästä matkastaan. Suoraan iltapäiväkerhosta kulkeminen harjoitukseen oli harvinaista. Vastausvaihtoehtoon jostain muualta vastasi 60 prosenttia vastaajista, mutta heistä kukaan ei täsmentänyt paikkatietoa vastausvaihtoehdon yhteydessä olevaan avoimeen tekstikenttään.



KUVA 8. Mistä lapsi tulee JYP:n harjoitukseen ja kuinka usein (%).

Harrastusmatkan pituus. Kodin ja harrastuspaikan (Killeri/Buugi) välisen matkan pituutta kartoittavassa kysymyksessä (liite 1, kysymys 55) vastausvaihtoehdot oli jaettu kuuteen valmiiseen vastausvaihtoehtoon (ks. taulukko 5). Lähes puolet (48 %) JYP:n U10-U14 -joukkueissa harrastavien lasten vanhemmista vastasi kodin ja harrastuspaikan välisen etäisyyden olevan yli kymmenen kilometriä. Etäisyydeksi viidestä kymmeneen kilometriä ilmoitti 30 prosenttia ja enintään viideksi kilometriksi reilu viidennes (22 %) vanhemmista.

TAULUKKO 5. Kodin ja harrastuspaikan (Killeri/Buugi) välinen etäisyys.

Etäisyys kotoa	n	%
0–1 km	4	3
1,1–3 km	12	9
3,1–5 km	13	10
5,1–10 km	39	30
10,1–20 km	42	33
yli 20 km	19	15
Yhteensä	129	100

Kuljutavat lyhyillä harjoitusmatkoilla. Vanhemmista (n=129) yhteensä 16 (12 %) vastasi heidän kotinsa sijaitsevan alle kolmen kilometrin päässä harjoituspaikasta. Heidän lapsistaan puolet kulki harjoituksiin lähes aina henkilöautolla, jonka kyydissä oli vain yksi harrastaja (ks. taulukko 6). Vain 13 prosenttia (n=2) alle kolmen kilometrin päässä harjoituspaikasta asuvien lapsista ei koskaan kulkenut harjoituksiin henkilöautolla. Toiseksi yleisin kulkutapa näillä lyhyillä harjoitusmatkoilla oli kimppekyydit. 13 prosenttia (n=2) alle kolmen kilometrin päässä harjoituspaikasta asuvista vanhemmista vastasi lapsensa kulkevan jääkiekkoharjoituksiin kimppekyydillä lähes aina ja noin 57 prosenttia (n=9) vanhemmista vastasi, että heidän lapsensa käytti kimppekyytejä vähintään osalla harjoitusmatkoistaan. Vain yksi (1 %) vanhempi vastasi lapsensa kävelevän lähes aina jääkiekkoharjoitusmatkansa ja lähes 90 prosenttia (n=14) alle kolmen kilometrin päässä harjoitushallilta asuvien lapsista ei koskaan kulkenut harjoituksiin kävelen. 75 prosenttia (n= 12) alle kolmen kilometrin päässä harjoituspaikasta asuvien lapsista ei koskaan myöskään pyöräillyt jääkiekkoharjoituksiin.

Vanhempia, jotka vastasivat heidän lastensa harjoitusmatkan pituudeksi reilusta kolmesta kilometristä viiteen kilometriin, oli yhteensä 13 (10 % kyselyyn vastanneista vanhemmista).

Heistä 62 prosenttia (n=8) vastasi lapsensa kulkevan lähes aina harjoituksiin henkilöautolla, jonka kyydissä oli vain yksi harrastaja (ks. taulukko 6). Loput (39 %) tämän matkaryhmän vanhemmista vastasi lastensa kulkevan yksin autokyydillä vähintään osalla harjoitusmatkoista. 62 prosenttia (n=8) ryhmän vanhemmista vastasi lapsensa käyttävän osalla harjoitusmatkoistaan kimppekyytejä, kun loput (39 %) vastasi, ettei heidän lapsensa kulkenut harjoituksiin kimppekyydillä. Vain kaksi (15 %) 3,1-5 kilometrin etäisyydellä harjoituspaikasta asuvista vanhemmista vastasi heidän lapsensa kulkevan joka neljännen harjoitusmatkansa kävelen, kun loput 85 prosenttia raportoi, ettei heidän lapsensa kävele jääkiekkoharjoituksiin. Pyöräily ei ollut 3,1-5 kilometrin matkoilla kävelyä yleisempää. Etäisyys kotoa harrastuspaikalle (Killeri/Buugi), ei vaikuttanut tilastollisesti merkitsevästi käytettyyn kulkutapaan (p>0,05).

TAULUKKO 6. Eri kulkutapojen yleisyys (%) 0–3 tai 3,1–5 kilometrin harjoitusmatkoilla.

	alle 3,0 km				3,1–5,0 km			
	kävely	pyöräily	kimppa- kyyti	henkilö- auto	kävely	pyöräily	kimppa- kyyti	henkilö- auto
Lähes aina	6	-	13	50	-	-	-	62
Noin 75 % matkoista	-	6	-	13	-	-	15	23
Noin 50 % matkoista	-	6	13	19	-	-	8	8
Noin 25 % matkoista	6	13	31	6	15	15	39	8
Ei koskaan	88	75	44	13	85	85	39	-
Yhteensä	100	100	100	100	100	100	100	100
(n)	16	16	16	16	13	13	13	13
p-arvo ^a	0,619	1	0,398	0,948				

^a P-arvot matkojen alle 3 km >> yli 3 km välillä laskettu Mann-Whitney U-testillä.

Yksikään vanhempi ei vastannut lapsensa kulkevan viiden kilometrin tai tätä lyhyempiä jääkiekkoharrastusmatkoja julkisilla liikennevälineillä tai muilla moottoriajoneuvoilla, joten näitä kulkutapoja ei sisällytetty yllä olevaan taulukkoon. Lisäksi todettakoon, että kävely ja pyöräily olivat erittäin harvinaisia yli viiden kilometrin harjoitusmatkoilla. Yksikään lapsi ei kävellyt yli viiden kilometrin harjoitusmatkojaan ja ainoastaan kaksi vanhempaa vastasi

lapsensa pyöräilevän noin joka neljännen 5,1–10 kilometrin (n=1) tai yli 10 kilometrin (n=1) pituisista JYP Junioreiden harjoitusmatkoista.

Julkisten liikennevälineiden käyttö. Julkisten liikennevälineiden käyttö ei ollut juuri pyöräilyä suosittumpaa edes pidemmällä harjoitusmatkoilla (ks. taulukko 7). Kyselyyn vastanneista 129 vanhemmasta 30 prosenttia (n=39) asui 5,1-10 kilometrin päässä JYP Junioreiden harjoituspaikasta ja heistä ainoastaan yksi vastasi lapsensa kulkevan julkisilla jääkiekkoharjoituksiin, ja tämäkin vain noin neljännen matkoista. Loput 97 prosenttia vastasi, ettei heidän lapsensa matkusta koskaan julkisilla liikennevälineillä jääkiekkoharjoituksiin. Vanhempia, jotka raportoivat lastensa harjoitusmatkan pituudeksi yli kymmenen kilometriä, oli yhteensä 61 ja heistä 90 prosenttia (n=55) vastasi, ettei heidän lapsensa käyttänyt koskaan julkisia liikennevälineitä näillä matkoilla. Loput, eli 10 prosenttia (n=6) ryhmän vanhemmista vastasi heidän lapsensa käyttävän julkisia noin joka neljännellä harjoitusmatkalla. Tilastollista merkitsevyyttä tarkasteltiin ryhmien välillä Kruskal-Wallis -testillä, mikä vahvisti sen, että matkan pituus (koti–harjoituspaikka) ei vaikuttanut julkisten liikennevälineiden käyttöön näillä matkoilla (p>0,05).

TAULUKKO 7. Julkisten liikennevälineiden käyttö jääkiekkoharjoitusmatkoilla matkan pituuden (koti–harjoituspaikka) mukaan (%).

	alle 3,0 km	3,1–5,0 km	5,1–10 km	yli 10 km
Noin 25 % matkoista	-	-	3	10
Ei koskaan	100	100	97	90
Yhteensä	100	100	100	100
(n)	16	13	39	61

p-arvo 0,207^a

^a P-arvo laskettu Kruskal-Wallis -testillä.

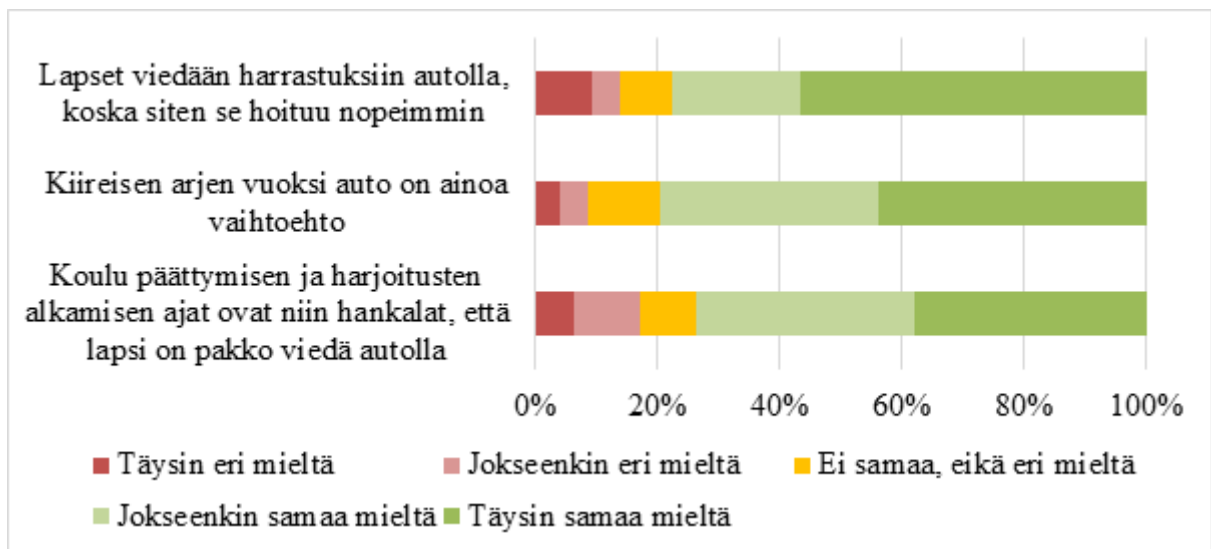
7.4.2 Kiire, hankalat aikataulut ja muita autoilua selittäviä tekijöitä

Henkilöauton käyttöä lasten harrastusmatkoilla kiireisen arjen vuoksi selvitettiin kolmella väittämällä (liite 1, kysymys 66). Vastausvaihtoja oli kunkin väittämän kohdalla viisi (Likertin asteikko), ääripäinään täysin eri mieltä ja täysin samaa mieltä. Kaikki vastaajajoukon 129 vanhemmasta vastasivat kiirettä ja arjen aikatauluja koskeviin väittämiin.

Vanhemmista 78 prosenttia oli samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että lapset viedään harrastuksiin autolla, koska siten se hoituu nopeimmin (kuva 9). Täysin samaa mieltä väittämän kanssa oli peräti 57 prosenttia. Eri mieltä siitä, että nopeus selittäisi lasten viemistä autolla harrastuksiin, oli yhteensä 14 prosenttia (täysin eri mieltä 9 % ja jokseenkin eri mieltä 5 %). Yhdeksän prosenttia ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa.

Kiireisen arjen vuoksi autoa ainoana vaihtoehtona piti 79 prosenttia vastaajista (täysin samaa mieltä väittämän kanssa 43 % ja jokseenkin samaa mieltä 36 %). Vajaa kymmenes vastaajista oli eri mieltä (täysin eri mieltä 4 % ja jokseenkin eri mieltä 5 %) ja reilu kymmenes (12 %) ei ottanut kantaa väittämään.

Koulun päättymisen ja harjoitusten alkamisajankohdan hankaluuden takia autoilun välttämättömyyttä korostavan väittämän kanssa samaa mieltä oli lähes kolme neljästä vastaajasta (74 %, joista täysin samaa mieltä 38 % ja jokseenkin samaa mieltä 36 %). Eri mieltä väittämän kanssa oli 17 prosenttia vastaajista (täysin eri mieltä 6 % ja jokseenkin eri mieltä 11 %). Yhdeksän prosenttia ei ottanut kantaa suuntaan tai toiseen.



KUVA 9. Arjen aikataulujen ja kiireen suhde autoiluun.

Näiden kolmen väittämän reliabiliteettia varten muodostettiin myös summamuuttujat (Cronbach's Alpha), ja tulokseksi saatiin 0,673. Cronbachin alpha -kerroin kertoo mittarin johdonmukaisuudesta, eli siitä ovatko vastaajat vastanneet väittämiin yhtenevästi. Tulos on

enemmän kuin 0,6, eli vastaajat ovat vastanneet väittämiin samalla tapaa ja mittari on johdonmukainen siinä, että arjen aikataulut ja kiire selittävät autoilua. Vanhempien vastauksista tehtiin myös t-testi, jonka avulla vertaillaan kahden toisistaan riippumattoman ryhmän keskiarvojen odotusarvoja. Vastauksissa ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa sukupuolten välillä ($p=0,794$)

Muita henkilöautoilua harrastusmatkoilla selittäviä tekijöitä. Vanhemmilta kysyttiin lisäksi avoimella kysymyksellä asioita, jotka vaikuttivat siihen, että perheessä lasta vietiin harjoituksiin autolla (liite 1, kysymys 67). Vastauksia annettiin 62 ja useimmat vastaukset vahvistivat jo edellä esiin tulleita pääasiallisia syitä auton käyttöön harrastusmatkoilla: arjen aikatauluhaasteet, harjoitusten aikaiset alkamis- tai myöhäiset päättymisajat sekä välimatkojen pituudet. Myös asuminen kaukana julkisen liikenteen reiteistä ja muut julkisen liikenteen palvelutasoa heikentävät tekijät (kuten epäsovivat aikataulut ja vaihtojen aiheuttama matkan hitaus) sekä jääkiekkovarusteiden kuljettamisen haasteet nousivat vastauksissa esiin. Varusteiden kuljettaminen autolla nähtiin välttämättömänä, kun hallilla ei ole paikkaa säilyttää varusteita. Useammassa vastauksessa tuotiinkin esiin, että jos varusteet voisi jättää hallille, toisi se enemmän vaihtoehtoja lasten kulkemiseen jääkiekkoharjoituksiin. Osa vanhemmista tosin vei varusteet jo esimerkiksi aamulla jäähallille ja näin lapsi pystyi kulkemaan itsenäisesti harjoituksiin.

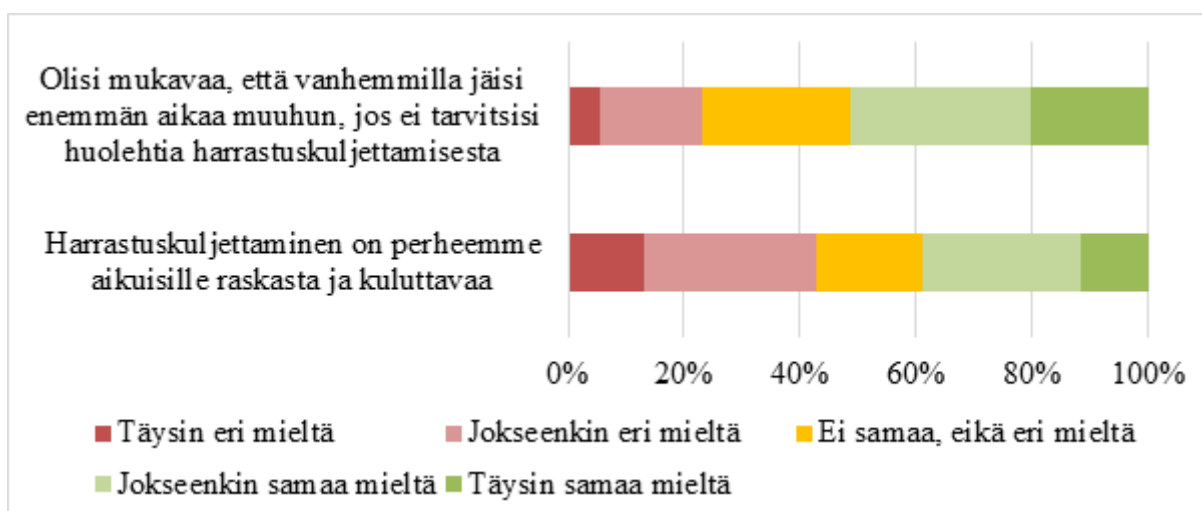
Lisäksi vastauksissa korostui autoilun helppous ja nopeus sekä lasten vapaa-ajan vähäiseksi jääminen koulupäivän, pitkien harjoitusten, muiden harrastusten ja läksyjen teon johdosta. Autokyydin katsottiin nopeuttavan myös nukkumaan menoa. Erään vanhemman mukaan läksyjen tekoon jäi enemmän aikaa, kun niitä oli mahdollista tehdä myös matkan aikana. Samalla huoltaja pystyi auttamaan läksyissä sekä varmistamaan, että läksyt tulevat ylipäättään tehdyiksi. Muina autoilua selittävinä asioina vastauksissa mainittiin huono keli sekä se, että talviset olosuhteet estivät oikoreitin käyttämisen metsän läpi hallille (erityisesti suuren varustekassin kanssa).

7.4.3 Vanhempien suhtautuminen harrastuskyyditsemiseen ja siihen kytkeytyvät muut käytänteet

Kyselyssä selvitettiin Likert-asteikollisin väittämien myös vanhempien suhtautumista kuljettamiseen ja kimpakyytien järjestämiseen sekä autoilusta tapana ja tottumuksena (liite 1, kysymys 66). Kaikki vastaajajoukon 129 vanhemmasta vastasivat kaikkiin seuraavissa kappaleissa esitettäviin väittämiin.

Kuljettamisen epämukavuutta kartoitettiin kahdella väittämällä (kuva 10). Noin puolet (51 %) vanhemmista kokisi sen mukavana, jos heillä jäisi enemmän aikaa muuhun, kun ei tarvitsisi huolehtia harrastuskuljettamisesta. Täysin samaa mieltä väittämän kanssa oli viidennes vanhemmista. Väittämän kanssa täysin eri mieltä oli vain viisi prosenttia ja jokseenkin eri mieltä vajaa viidennes (18 %) vastaajista. Reilu neljännes (26 %) vanhemmista ei kuitenkaan ottanut kantaa puolesta tai vastaan.

Vajaa 40 prosenttia vanhemmista oli samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että harrastuskuljettaminen on perheen aikuisille raskasta ja kuluttavaa (täysin samaa mieltä 12 % ja jokseenkin samaa mieltä 27 %). Eri mieltä väittämän kanssa oli hieman suurempi osuus, 42 prosenttia (täysin eri mieltä 13 % ja jokseenkin eri mieltä 29 %). Lähes viidennes (18 %) vastaajista ei esittänyt mielipidettään puolesta tai vastaan.



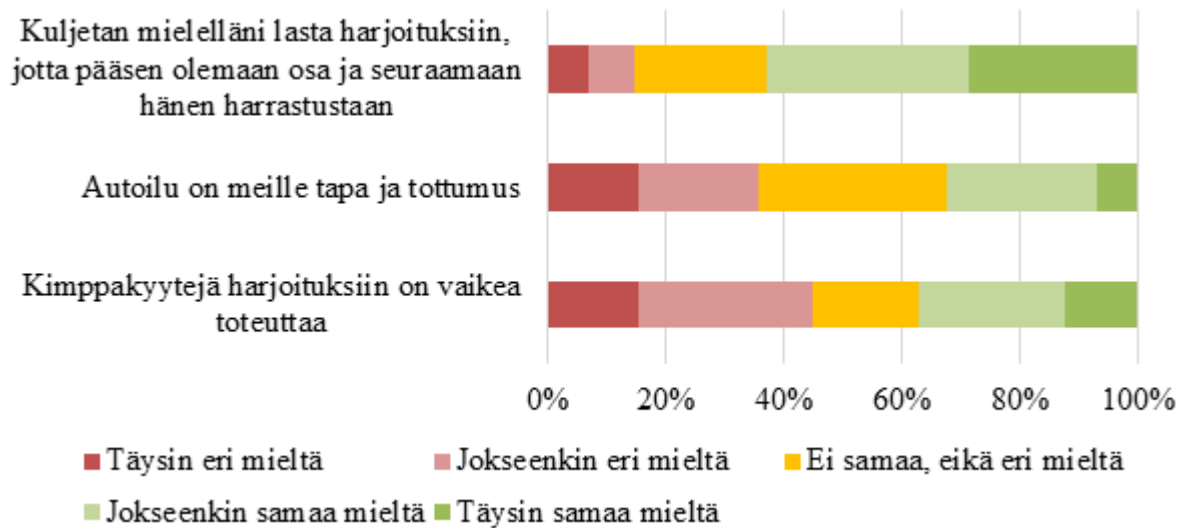
KUVA 10. Vanhempien mielipiteitä harrastuskuljettamisen epämukavuutta kartoittaviin väittämiin.

Myös edellä esitetyistä harrastuskuljettamisen epämukavuutta mitanneista väittämistä laskettiin Cronbahin Alpha ja tulos 0,778 viittaa siihen, että vanhemmat ovat vastanneet johdonmukaisesti väittämiin. Vanhempien keskuudessa harrastuskuljettaminen koetaan raskaaksi ja kuluttavaksi ja vanhemmista olisi mukavaa, että heillä jäisi enemmän aikaa muuhun. Vastauksia tarkasteltiin myös vastaajien sukupuolen mukaan, mutta merkitsevää eroa sukupuolten välillä ei havaittu ($p=0,378$).

Kuljettamisen mielekkyys, autoilu tapana ja kimppakyytien järjestämisen vaikeus. Kuljettamisen mielekkyys oli kyselyssä yhdistetty vanhempien osallisuuteen lapsen harrastuksessa (kuva 11). Väittämän 'Kuljetan mielelläni lasta harjoituksiin, jotta pääsen olemaan osa ja seuraamaan hänen harrastustaan' kanssa samaa mieltä oli 63 prosenttia vanhemmista (täysin samaa mieltä 29 % ja jokseenkin samaa mieltä 34 %). Eri mieltä väittämän kanssa oli 15 prosenttia (täysin eri mieltä 7 % ja jokseenkin eri mieltä 8 %) vanhemmista. Reilu viidennes (22 %) ei ottanut ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa.

Vastaukset väittämään autoilusta tapana ja tottumuksena jakoutuivat vastausasteikolle suhteellisen tasaisesti. Kolmannes vanhemmista oli samaa mieltä (täysin samaa mieltä 7 % ja jokseenkin samaa mieltä 26 %), eri mieltä hieman suurempi joukko, 36 prosenttia, ja vajaa kolmannes (32 %) ei ollut väittämän kanssa samaa eikä eri mieltä.

Myös väittäjä kimppakyytien toteuttamisen vaikeudesta harjoitusmatkoilla jakoi mielipiteitä. Samaa mieltä väittämän kanssa oli 37 prosenttia (täysin samaa mieltä 12 % ja jokseenkin samaa mieltä 25 %) vanhemmista, kun eri mieltä väittämän kanssa oli 45 prosenttia (täysin samaa mieltä 16 % ja jokseenkin samaa mieltä 29 %) vanhemmista. Vajaa viidennes (18 %) vanhemmista ei esittänyt mielipidettään väittämään.



KUVA 11. Vanhempien näkemyksiä kuljettamisen mielekkyydestä, autoilusta tapana ja kimppakyytien järjestämisen vaikeudesta.

Vanhempien kokemuksia harrastuskyyditsemiseen liittyen. Muutama vanhempi toi esiin näkemyksiään ja kokemuksiaan harrastuskyyditsemisestä myös kyselyn avoimeen kysymykseen, mitkä muut asiat vaikuttivat siihen, että perheessä lasta vietiin harjoituksiin autolla (liite 1, kysymys 67). Eräs vanhempi kiteytti kokemuksensa aikatauluhaasteista sekä jääkiekkoharrastuksen ja harrastuskyyditsemisen kuormittavuudesta seuraavasti: ”Yleensä on hirveää minuuttipeliä muutenkin lähteä töistä liian aikaisin ja ehtiä viemään lapsia harkkoihin, niin ei yksinkertaisesti ehdi kuin ovelta kiljua että nyt kyytiin kun on niin kiire. Maalivahdin varusteet on melkoinen raahattava pienikokoiselle lapselle ja talvella ei pääse edes oikaisemaan metsän läpi. Ei yksinkertaisesti raaski laittaa lasta kävelemään jos hän on juuri kävellyt koulusta kotiin ja on muutenkin kiire...Jääkiekko määrittelee ihan liian paljon muuta elämää tällä harjoittelun määrällä ja aikatauluilla. Enää vuosien harrastamisen jälkeen itsellä ei tahdo enää olla jaksamista järjestellä omia liikkuksia tai muutakaan näitten kuljetusten yhteyteen. On vaan ajettu kuin robotit. nyt tosin helpottaa kun on vaan yhden lapsen aikataulut.”

Toinen vastaaja kuvasi puolestaan kimppakyytien järjestämisen vaikeutta ja vielä kehittymätöntä ympäristöajattelua vanhempien parissa: ”Yrityksen[i] kimppakyydeistä ei oikein saa tuulta purjeisiin. Olen valmis aina ottamaan jonkun toisen pelaajan kyytiin ja tarjonnut apua, jota otetaan epäsäännöllisesti vastaan, mutta vastapalvelusta ei tarjota. Toki

pyydettyä onnistuu. Muilla vanhemmilla ei ole mielestäni ympäristöllistä näkemystä kimpakyytiasiaan.”

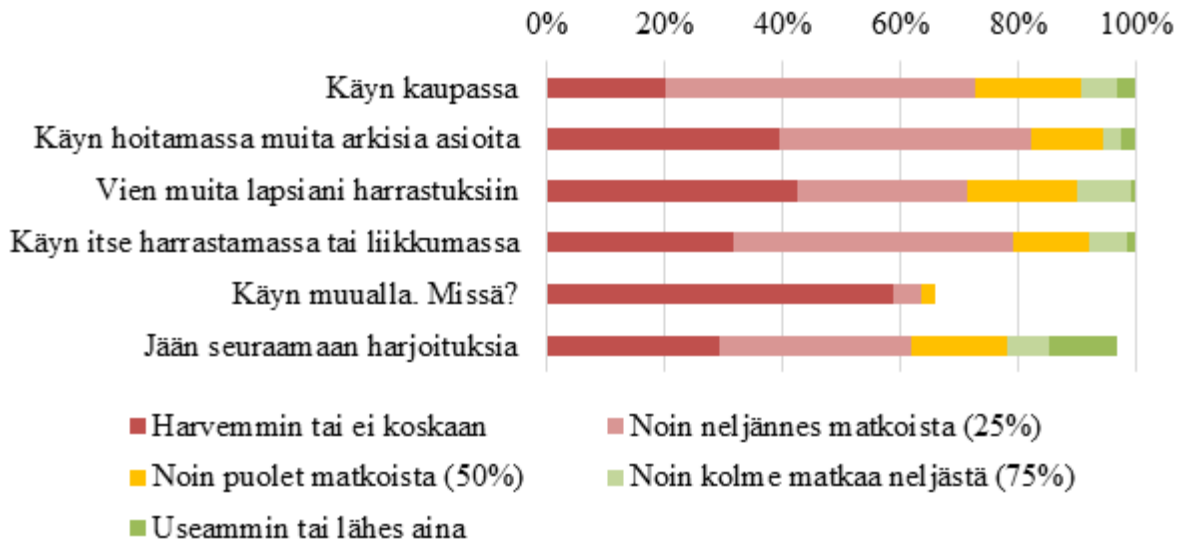
Harrastuskyyditsemiseen kytkeytyvät muut käytänteet. Kysymykseen, kuinka usein lasten harrastuskyydityksiin kytkeytyy muiden asioiden hoitamista, vastausvaihtoehtoja tarjottiin kuusi ja kunkin vaihtoehdon yleisyyttä tiedusteltiin vastaavalla viisiportaisella asteikolla kuin kulkutapoja koskevissa kysymyksissä (liite 1, kysymys 65).

Reilu neljännes vastaajista (27 %) kävi kaupassa joka toisella harrastuskyyditysmatkalla tai tätä useammin ja yli puolet (53 %) vastanneista kävi kaupassa arviolta joka neljännellä harrastuskyyditysmatkalla (ks. kuva 12). Viidennes vastanneista ei yhdistänyt kaupassa käyntiä lapsensa harrastuskyyditysmatkoihin. Muiden arkisten asioiden hoitaminen oli kaupassa käyntiä harvinaisempaa, sillä 40 prosenttia ei juuri hoitanut arkisia asioita harrastuskyyditysmatkoilla ja 43 prosenttia vanhemmista vain noin neljänneksellä matkoista. 29 prosenttia vanhemmista vastasi kytkevänsä sisarusten viemisen harrastuksiin vähintään joka toiseen harrastuskyyditysmatkaan ja samoin 29 prosenttia noin joka neljanteen harrastusmatkaan. 43 prosenttia vanhemmista ei kytkenyt muiden lastensa viemistä JYP Junioreissa pelaavan lapsen harrastuskyydityksiin. Tämän tuloksen tulkinnassa on hyvä huomioida, että osassa perheistä JYP Junioreissa harrastava lapsi saattoi olla perheen ainoa lapsi, tai perheen ainoa ohjatussa harrastuksessa harrastava lapsi, mutta yksilapsisia tai yhden harrastavan lapsen perheiden tarkkaa lukumäärää ei kyselyssä selvitetty²¹.

Vanhemmista noin viidennes (21 %) kävi itse harrastamassa tai liikkumassa vähintään joka toisen kyyditysmatkan yhteydessä ja vajaa puolet (47 %) vanhemmista joka neljännän harrastuskyyditysmatkan yhteydessä. Vajaa kolmasosa (32 %) ei kytkenyt omaa harrastamista tai liikkumista harrastuskyydityksiin. Muualla käyminen harrastuskyyditysmatkojen yhteydessä oli vähäistä. Vain 66 prosenttia vanhemmista vastasi tähän vastausvaihtoehtoon (kato 34 %) ja vastausten perusteella ainoastaan seitsemän prosenttia kyselyyn vastanneista vanhemmista (n=129) yhdisti muualla käymisen harrastuskyyditysmatkoihin. Vastausta täsmänsi avoimeen kenttään kuusi vanhempaa ja vastausten perusteella vanhemmat kävivät

²¹ Vanhemmilta kysyttiin (liite 1, kysymys 56) perheen lasten lukumäärää, jotka ovat mukana jossain ohjatussa harrastuksessa. Valmiita vastausvaihtoehtoja oli neljä: 1–2, 3–4, 5–6 ja yli 6. Vastausten perusteella enintään kahden ohjatusti harrastavan lapsen perheitä oli 72 prosenttia (n=93) ja kolmen tai neljän lapsen perheitä loput 28 prosenttia (n=36). Viiden tai tätä useamman ohjatussa harrastuksessa harrastavan lapsen perheitä ei ollut vastanneiden joukossa lainkaan.

töissä tai työskentelivät etänä hallin kahviossa, kävivät kotona tai ulkoiluttivat koiraa. Noin 35 prosenttia vanhemmista jäi seuraamaan JYP junioreissa pelaavan lapsensa harjoituksia vähintään joka toisella kyyditysmatkalla ja kolmasosa vastanneista noin neljäsosalla matkoista. 29 prosenttia vastanneista ilmoitti, ettei jää seuraamaan harjoituksia. Tämän vastausvaihtoehdon kohdalla kato oli 3 prosenttia.



KUVA 12. Muiden arkisten asioiden hoitamisen yleisyys harrastuskyditysmatkoilla.

7.5 Lasten itsenäinen liikkuminen ja aktiivisten kulkutapojen suosiminen

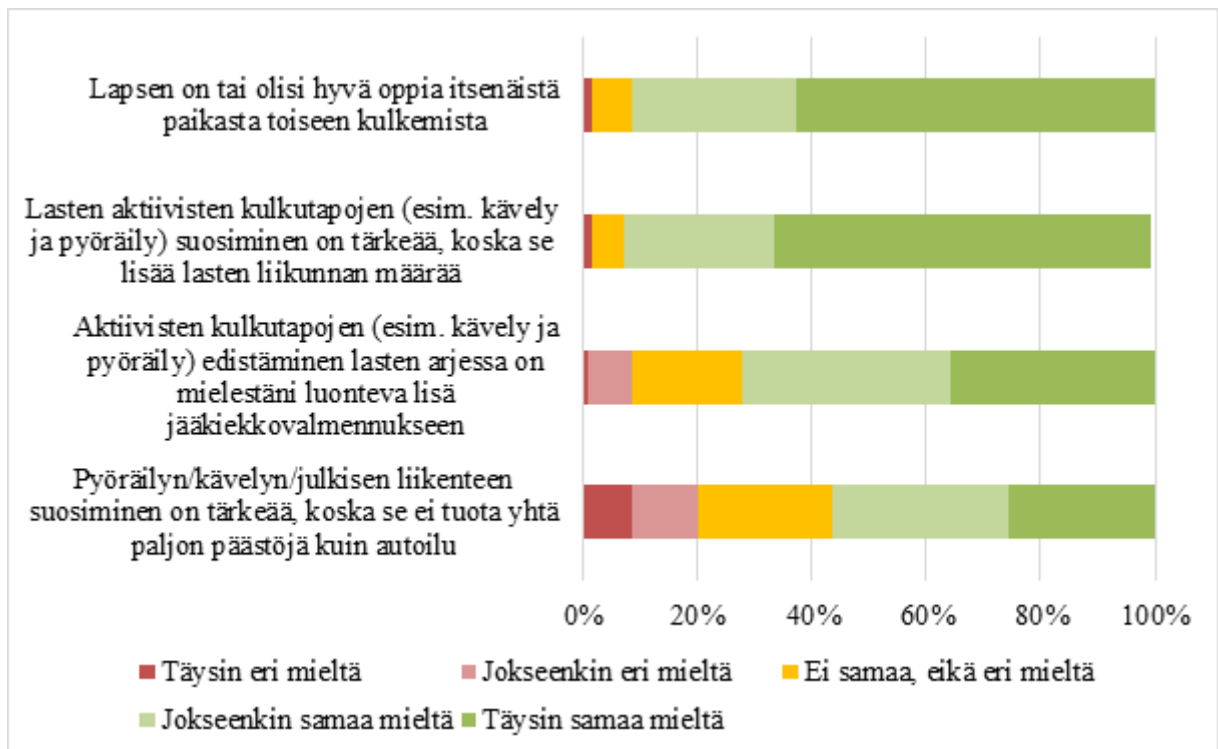
Lasten aktiivisten kulkutapojen ja itsenäisen liikkumisen suosimisesta esitettiin kyselyssä yhteensä neljä väittämää (liite 1, kysymys 66). Niissä kartoitettiin vanhempien näkemyksiä ja suhtautumista lapsen itsenäiseen kulkemiseen, aktiivisten kulkutapojen suosimisesta lasten liikuntamäärän lisäämisessä, kestävien liikennemuotojen suosimisen tärkeydestä hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä sekä aktiivisten kulkutapojen edistämistyön luontevuudesta jääkiekkovalmennuksessa (kuva 13).

Vanhemmat olivat varsin yksimielisiä siitä, että lapsen on tai olisi hyvä oppia itsenäistä paikasta toiseen kulkemista. Peräti 92 prosenttia vanhemmista oli samaa mieltä ja heistä 63 prosenttia täysin samaa mieltä väittämän kanssa. Seitsemän prosenttia ei ollut samaa eikä eri mieltä, mutta vain kaksi prosenttia oli (täysin) eri mieltä väittämän kanssa.

Vastaava osuus vanhemmista eli 92 prosenttia oli samaa mieltä myös siitä, että lasten aktiivisten kulkutapojen (esim. kävely ja pyöräily) suosiminen on tärkeää, koska se lisää lasten liikunnan määrää. Heistä peräti kaksi kolmasosaa oli täysin samaa mieltä väittämän kanssa. Täysin eri mieltä väittämän kanssa oli kaksi prosenttia vanhemmista ja noin viisi prosenttia ei ottanut kantaa väittämään.

72 prosenttia (36 % täysin ja 36 % jokseenkin samaa mieltä) vanhemmista oli samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että aktiivisten kulkutapojen (esim. kävelyn ja pyöräilyn) edistäminen on luonteva lisä jääkiekkovalmennukseen. Eri mieltä oli yhdeksän prosenttia (täysin eri mieltä 1 % ja jokseenkin eri mieltä 8 %) vanhemmista ja vajaa viidennes (19 %) vanhemmista ei ottanut kantaa väittämään.

Edellisiä väittämiä selkeästi pienempi osuus vanhemmista oli samaa mieltä pyöräilyn, kävelyn ja julkisen liikenteen suosimisen ilmastonsuojelullisia merkityksiä koskevan väittämän kanssa. Samaa mieltä oli 57 prosenttia vanhemmista, joista täysin samaa mieltä oli reilu neljännes vastaajista ja jokseenkin samaa mieltä vajaa kolmannes. Eri mieltä väittämän kanssa oli reilu viidennes vastaajista, joista täysin eri mieltä yhdeksän prosenttia ja jokseenkin eri mieltä 12 prosenttia. Vanhemmista 23 prosenttia ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa.



KUVA 13. Vanhempien näkemyksiä lasten itsenäisestä liikkumisesta ja aktiivisten kulkutapojen suosimisesta.

Lasten itsenäisen liikkumisen ja aktiivisten kulkutapojen suosimista selvittävien neljän väittämän Cronbachin Alpha -tulos oli 0,618, mikä viittaa yhdenmukaisiin vastauksiin näiden neljän väittämän osalta. Tilastollisesti merkitsevää eroa sukupuolten välillä ei vastauksissa havaittu (p-arvo = 0,151).

7.5.1 Itsenäistä kulkemista rajoittavat ja edistävät tekijät

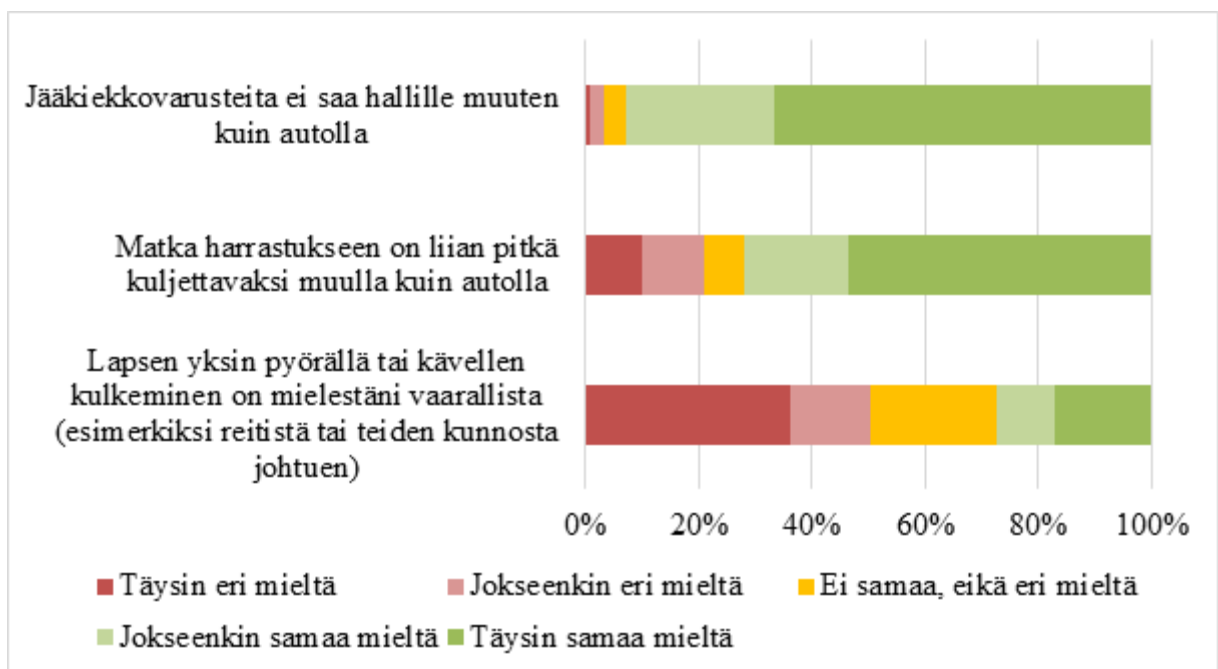
Lasten itsenäistä kulkemista rajoittavia tekijöitä kartoitettiin kolmen väittämän avulla (liite 1, kysymys 66). Väittämissä kysyttiin vanhempien näkemyksiä auton välttämättömyydestä jääkiekkovarusteiden kuljettamisessa, harrastusmatkan pituuden vaikutuksesta autolla kulkemiseen sekä lapsen yksin pyörällä tai jalan kulkemisen vaarallisuudesta. Vanhempien näkemykset on koottu kuvaan 14.

Peräti 93 prosenttia vanhemmista oli yhtä mieltä väittämän kanssa siitä, ettei jääkiekkovarusteita saa hallille muuten kuin autolla (täysin samaa mieltä 67 % ja jokseenkin

samaa mieltä 26 %). Vain kolme prosenttia oli eri mieltä väittämän kanssa (täysin eri mieltä 1 % ja jokseenkin eri mieltä 2 %), kun neljä prosenttia ei ollut samaa eikä eri mieltä.

Samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että matka harrastukseen on liian pitkä kuljettavaksi muulla kuin autolla, oli 72 prosenttia (täysin samaa mieltä 53 % ja jokseenkin eri mieltä 19 %) ja eri mieltä 21 prosenttia (täysin eri mieltä 10 % ja jokseenkin eri mieltä 11 %) vastaajista. Seitsemän prosenttia ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa.

Lapsen yksin pyörällä tai kävellen kulkemisen vaaralliseksi (esimerkiksi reitistä tai teiden kunnosta johtuen) koki 27 prosenttia vanhemmista (täysin samaa mieltä 17 % ja jokseenkin samaa mieltä 10 %). Väittämän kanssa eri mieltä oli tasan puolet vastanneista (täysin eri mieltä 36 % ja jokseenkin eri mieltä 14 %), kun taas reilu viidennes (22 %) ei ollut samaa eikä eri mieltä.



KUVA 14. Vanhempien näkemyksiä lasten itsenäistä kulkemista rajoittavista tekijöistä.

Lasten itsenäistä kulkemista edistäviä tekijöitä. Vanhemmilta kysyttiin avoimella kysymyksellä myös muita asioita, mitkä voisivat vaikuttaa siihen, että harrastus- ja koulumatkoja kuljettaisiin enemmän kävellen, pyörällä tai julkisilla (liite 1, kysymys 68). Vastauksia saatiin yhteensä 54 ja ne painottuivat jääkiekkoharrastusmatkoihin. Vastauksissa mainittuja asioita on koottu kuvaan 15. Merkittävimpänä harrastusmatkojen kulkemiseen vaikuttavana asiana pidettiin

varusteiden säilytysmahdollisuutta hallilla. Tämä mainittiin yhteensä 31 vastauksessa (57 % annetuista vastauksista ja 40 % kaikista vastauksissa mainituista, yhteensä 77 asiasta). Annettujen vastausten perusteella varusteiden säilyttäminen hallilla mahdollistaisi harjoitusmatkojen kulkemisen niin pyörällä, kävellen kuin julkisella liikennevälineellä. Erään vastaajan näkemyksen mukaan esimerkiksi U13-joukkueen pelaajat ovat jo hyvässä iässä kulkemaan harrastusmatkoja itsenäisesti, mutta varustekassin kuljettaminen useita kilometrejä on hankalaa. Varustekassi koettiin myös esteenä tai riskinä turvalliseen liikkumiseen pyörällä tai julkisilla. Lisäksi kassin kanssa pyöräilemisen tai matkustamisen ruuhkaisissa julkisissa liikennevälineissä todettiin olevan autolla kulkemista hitaampaa ja esimerkiksi linja-autolla kulkemiseen ison varustekassin kanssa liitettiin riski myöhästyä jatkoyhteydestä. Konkreettisenä ehdotuksena varusteiden säilytysratkaisuksi esitettiin konttia jäähallin pihaan. Eräissä vastauksissa esitettiin olennainen toimintatapa, mitä tulisi lisäksi noudattaa: harjoitukset tulisi keskittää kyseiseen halliin, missä varusteita säilytetään.

Aikataulujen osalta liian aikaiset tai myöhäiset harjoitusajat koettiin haasteiksi itsenäiselle kulkemiselle, ja vanhemmat toivoivatkin, että harjoitusaikoja muutettaisiin siten, että lapsi ehtisi ja pystyisi kulkemaan itse harjoituksiin. Aikaiset harjoitukset tai pitkät harjoitusmatkat voivat ajoittua päällekkäin jopa koulun oppituntien kanssa. Toisaalta myös harjoitusten päättyminen myöhään illalla on este lasten pyöräilylle. Lisäksi muutama vanhempi esitti huolen lasten harrastustapahtumien aikatauluista suhteessa kokonaiskuormitukseen. Haasteita niin aikatauluihin kuin kuormitukseen liittyen kiteytetään esimerkiksi seuraavassa vastauksessa: *"Mietin myös lapsen kuormituksen määrää päivässä. Jos harjoitusajat olisi lapsen jaksamisen [huomioivemmat], olisi pyöräily hyvä. Nyt esim treenit loppuu ke ja pe klo 21.30. Seuraavana päivänä koulu alkaa klo 8 ja pelireissuihin lähdöt on varhain la-aamuna (klo 6/7)."*

Lisäksi lasten harrastusmatkojen itsenäistä kulkemista lisäävinä asioina vanhemmat mainitsivat lyhyemmät matkat kotoa harrastuspaikkaan ja ilman vaihtoja kuljettavat bussimatkat harjoituspaikalle. Myös tiheämmät julkisen liikenteen vuorovälit ja liikkujien tarpeita paremmin palvelevat reitit sekä pysäkkien sijoittaminen riittävän lähelle (sekä harjoitushallia että kotia) mainittiin. Esiin tuli myös Hippos harjoituspaikkana, mitä perusteltiin sillä, että se sijaitsee lähempänä kotia ja helpottaisi aikatauluja sekä varusteiden kuljettamista. Edelleen, jos harjoitukset olisivat Hippoksella ja varusteet pystyisi säilyttämään hallilla, myös joukkoliikenteen käyttö helpottuisi. Eräs vanhempi puolestaan koki, että mikäli oma työpaikka olisi lähempänä eikä olisi 'aina kiire', niin tämä voisi vaikuttaa harrastusmatkojen kulkemiseen

kestävillä kulkutavoilla. Myös paremmat tai turvallisemmat pyöräily- ja kävely-yhteydet sekä lapsen ikä mainittiin muutamassa vastauksessa. Lisäksi eräs vanhempi esitti, että seurojen ja koulujen tulisi tehdä tiiviimpää yhteistyötä. Täten seurat voisivat tukea lasten liikuntaa myös lähellä kotia. Toisaalta eräs vastaajista kuitenkin toivoi, ”*ettei Jypissä keskitytä pyörällä harkkoihin kulkemiseen sillä se asettaa kauempana asuvat eriarvoiseen asemaan*”.



KUVA 15. Vanhempien esittämät asiat, jotka voisivat lisätä harrastus- ja koulumatkojen kulkemista kävellen, pyörällä tai julkisilla liikennevälineillä.

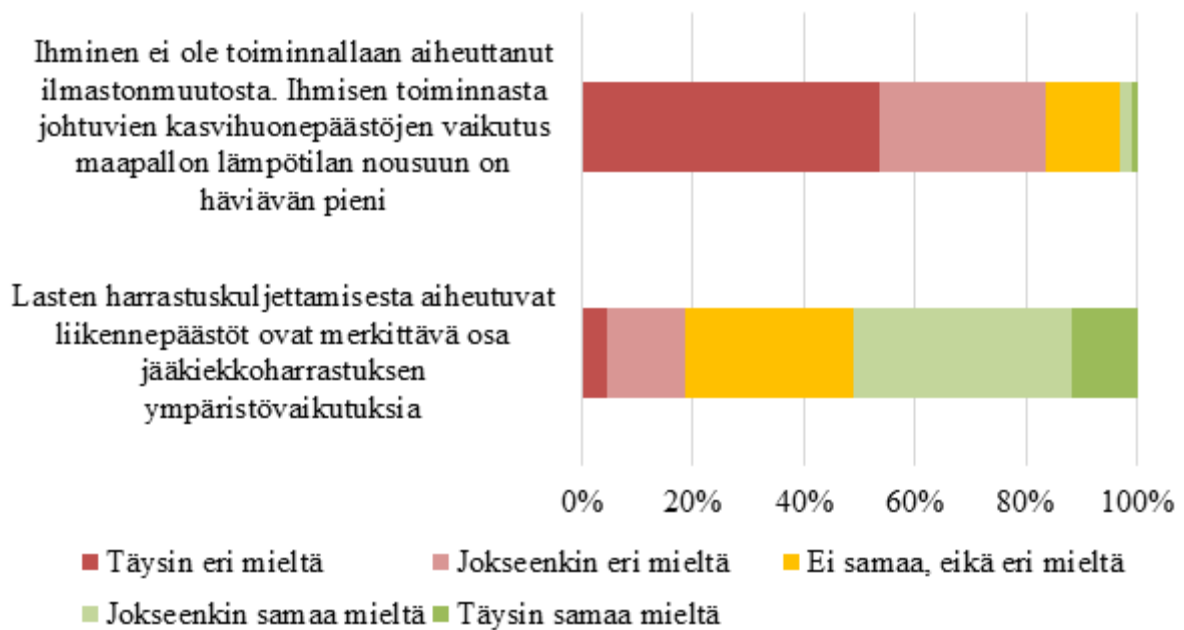
7.5.2 Vanhempien suhtautuminen ympäristöhaittojen vähentämiseen

Vanhempien ympäristötietoutta sekä suhtautumista urheilukulttuurin, jääkiekon ja seuran vastuusta ympäristövaikutusten vähentämisessä kartoitettiin kyselyssä yhteensä kymmenellä väittämällä, joista kuuden katsottiin olevan keskeisiä tämän tutkimuksen kannalta (liite 1, kysymys 69). Vastausvaihtoehtoja väittämiin annettiin kyselyssä viisi (Likertin asteikko), ääripäinään täysin eri mieltä ja täysin samaa mieltä. Kaikki kyselyyn vastanneista 129 vanhemmasta vastasivat tämän osion väittämiin.

Vanhemmat olivat hyvin tietoisia siitä, että ilmastonmuutos on ihmisen toiminnasta johtuvaa, ja että kasvihuonekaasupäästöt vaikuttavat maapallon lämpötilan nousuun, sillä vanhemmista 83 prosenttia oli eri mieltä (täysin eri mieltä 53 %) väittämän kanssa, joka väheksyi ihmisen

toiminnan vaikutuksia (ks. kuva 16). Samaa mieltä väittämän kanssa oli kolme prosenttia (täysin samaa mieltä 1 %). 13 prosenttia ei kuitenkaan ilmaissut mielipidettään asiaan.

Hieman reilu puolet (51 %) vanhemmista oli tietoisia myös siitä, että lasten harrastuskuljettamisesta aiheutuvat liikennepäästöt ovat merkittävä osa jääkiekkoharrastuksen ympäristövaikutuksia (väittämän kanssa täysin samaa mieltä oli 12 % ja jokseenkin samaa mieltä 40 %). Eri mieltä asiasta oli 19 prosenttia (täysin eri mieltä 5 % ja jokseenkin eri mieltä 14 %). Vajaa kolmannes (30 %) vanhemmista ei kuitenkaan ottanut kantaa asiaan.



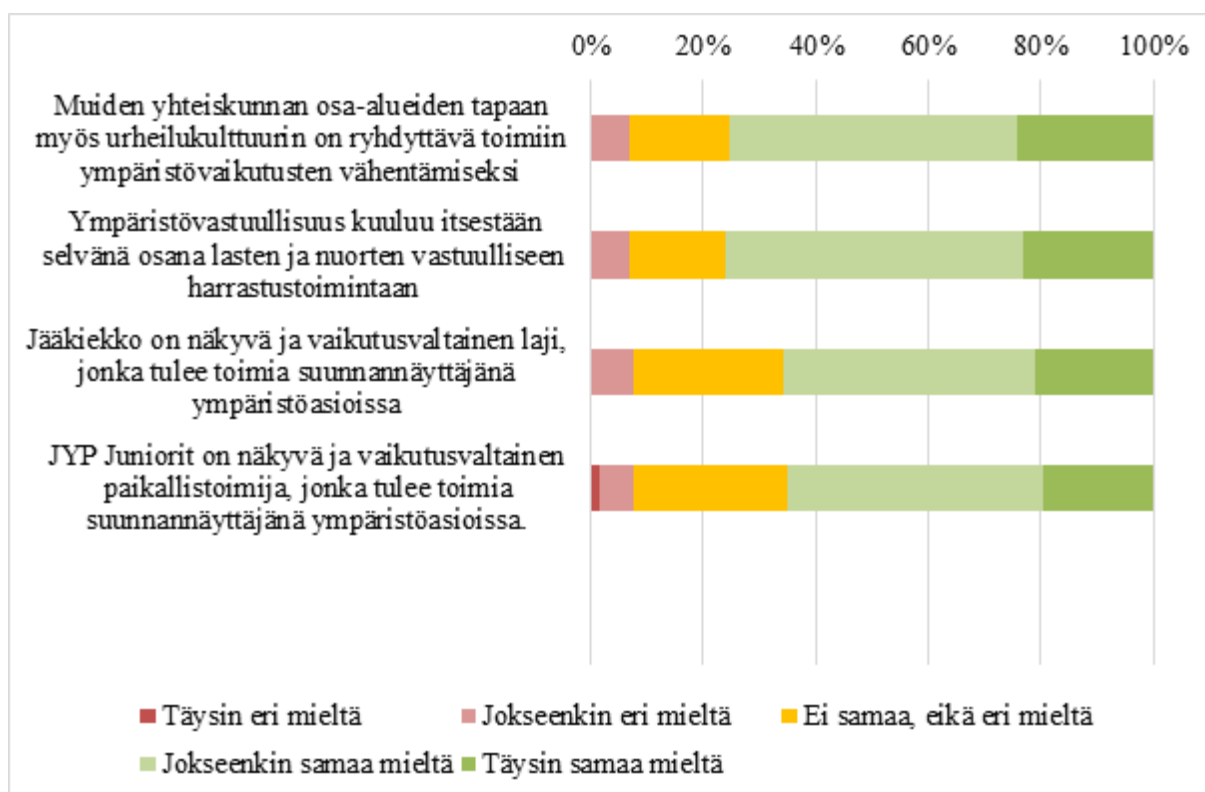
KUVA 16. Vanhempien vastauksia väittämiin ihmisen toiminnan vaikutuksista ilmastonmuutokseen sekä liikennepäästöjen osuudesta jääkiekon ympäristövaikutuksissa.

Urheilukulttuurin, jääkiekon ja seuran rooli ympäristöasioissa sekä vastuullisen toiminnan luontevuus. Kolme neljästä vanhemmasta oli yhtä mieltä siitä, että myös urheilukulttuurin on ryhdyttävä toimiin ympäristövaikutusten vähentämiseksi (täysin samaa mieltä 24 % ja jokseenkin sama mieltä 51 %) (kuva 17). Jokseenkin eri mieltä oli seitsemän prosenttia vanhemmista, mutta yksikään vastaaja ei ollut täysin eri mieltä siitä, että urheilukulttuurin on ryhdyttävä toimiin. Vajaa viidennes (18 %) ei esittänyt mielipidettään asiasta.

76 prosenttia vanhemmista oli samaa mieltä siitä, että ympäristövastuullisuus kuuluu itsestään selvänä osana lasten ja nuorten vastuulliseen harrastustoimintaan (täysin samaa mieltä 23 % ja

jokseenkin samaa mieltä 53 %). Seitsemän prosenttia vanhemmista esitti eriävän mielipiteensä, mutta yksikään ei ollut täysin eri mieltä väittämän kanssa. 17 prosenttia ei ottanut kantaa asiaan. Kaksi kolmesta vastaajasta oli yhtä mieltä siitä, että jääkiekon näkyvänä ja vaikutusvaltaisena lajina tulisi toimia suunnannäyttäjänä ympäristöasioissa (täysin samaa mieltä 21 % ja jokseenkin samaa mieltä 45 %). Kahdeksan prosenttia vastaajista oli eri mieltä (täysin eri mieltä 0 %) ja reilu neljännes (26 %) vastaajista ei ilmaissut kantaansa.

Lähes kaksi kolmasosaa vanhemmista näki myös JYP Junioreiden roolin näkyvänä ja vaikutusvaltaisena paikallistoimijana, jonka tulee toimia suunnannäyttäjänä ympäristöasioissa (täysin samaa mieltä 19 % ja jokseenkin samaa mieltä 46 %). Eri mieltä olevien osuus oli kahdeksan prosenttia ja heistä täysin eri mieltä väittämän kanssa oli kaksi prosenttia vastaajista. Reilu neljännes (27 %) ei ilmaissut mielipidettään väittämään.



KUVA 17. Vanhempien näkemyksiä liittyen urheilukulttuurin, jääkiekon ja seuran rooliin ympäristöasioissa sekä ympäristövastuullisen toiminnan luontevuudesta lasten harrastustoiminnassa.

Muutokset ympäristöhaittojen vähentämiseksi jääkiekkoharrastuksessa. Vanhemmilta kysyttiin mielipidettä siihen, onko jääkiekkoharrastuksen suhteen aiheellista tehdä muutoksia

ympäristöhaittojen vähentämiseksi (liite 1, kysymys 71). Vastauskaala oli dikotominen kyllä/ei. Viisi vanhempaa eli noin neljä prosenttia vastaajista jätti vastaamatta kysymykseen. Annetut vastaukset (n=124) jakautuivat kohtuullisen tasaisesti, sillä 53 prosenttia (n=66) vastaajista katsoi, että jääkiekkoharrastuksen suhteen ei ole aiheellista tehdä muutoksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja noin 47 prosenttia (n=58) vastaajista puolestaan katsoi, että muutokset olisivat aiheellisia.

Kun vastausten jakautumista tarkastelee sukupuolen mukaan (taulukko 8) havaitaan, että 124 kysymykseen vastanneesta on naisia 57 ja miehiä 67. Naisista 56 prosenttia oli sitä mieltä, että jääkiekkoharrastuksessa tulee tehdä muutoksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi, miehistä vain 39 prosenttia. Ero on tilastollisesti melkein merkitsevä ($p=0,05$). Tulos naisten myönteisemmästä suhtautumisesta jääkiekkoharrastuksen ympäristöhaittojen vähentämiseen on siis 95 prosentin todennäköisyydellä yleistettävissä perusjoukkoon, eli tässä kokonaistutkimuksessa kaikkiin JYP Junioreiden U10-U14-joukkueissa pelanneiden lasten vanhempiin.

TAULUKKO 8. Vanhempien vastaukset kysymykseen, onko jääkiekkoharrastuksen suhteen aiheellista tehdä muutoksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi, sukupuolen mukaan (%).

	Nainen	Mies	Yhteensä
	%	%	%
Kyllä	56	39	47
Ei	44	61	53
Yhteensä	100	100	100
N	57	67	124

p-arvo^a 0,05

^a Sukupuolien välinen ero laskettu χ^2 -testillä.

Edelliseen kysymykseen myöntävästi vastanneilta (n=58) kysyttiin avoimella kysymyksellä tarkennuksia siitä, millaisia muutoksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi jääkiekkoharrastuksessa tulisi tehdä (liite 1, kysymys 72). Vastauksia saatiin yhteensä 42 ja ne analysoitiin ja luokiteltiin kahdeksaan kategoriaan (kuva 18). Vastauksissa korostuivat ennen kaikkea harrastusmatkojen kulkemiseen ja kuljetustarpeeseen vaikuttavat tekijät. Yli puolessa vastauksista (yhteensä 24) mainittiin tarve varusteiden säilyttämiseen hallilla ja valtaosassa vastauksista tämän katsottiin helpottavan vanhempien 'kuljetustaakkaa' sekä mahdollistavan lasten itsenäisen kulkemisen joko pyörällä tai julkisilla. Lisäksi varusteiden säilyttämisen

katsottiin helpottavan myös kimppakyytien järjestämistä, sillä varustekassin suuresta koosta johtuen useamman jääkiekkoilijan kuljettaminen henkilöautolla koettiin vaikeaksi. Eräs vastaaja kiteytti yhteyden varustesäilytyksen, autoilun sekä kimppakyytien välillä seuraavasti: *"Varustesäilytyksen mahdollistaminen jäähalleilla laskee autolla kuljettamisen tarvetta merkittävästi. Niin kauan kuin pitää kuljettaa urheilija ja viisikymmentä kiloa varusteita jäähallille, on auto ainoa vaihtoehto. Kimppakyyditkin ovat liki mahdottomia. Kahden pelaajan varusteet mahtuvat kyytiin jotenkin mutta kolmen ei."*

Toiseksi useimmin (yhteensä 17 kertaa) vastauksissa jääkiekkoharrastuksen ympäristöhaittojen vähentämiseksi mainittiin kimppakyytien järjestäminen ja niiden suosiminen. Seuralta ja joukkueilta toivottiin paitsi ohjausta ja apua perheille kimppakyytien järjestämiseen, mutta toisaalta seuralta odotettiin myös kimppakyytien järjestämistä. Kimppakyytien ohella vanhemmat nostivat esiin jalan tai pyörällä sekä julkisen liikenteen suosimisen harrastusmatkoilla (yhteensä 6 mainintaa ilman kytkentää muiden kategorioiden sisältämiin toimiin, kuten varusteiden säilyttämiseen hallilla).

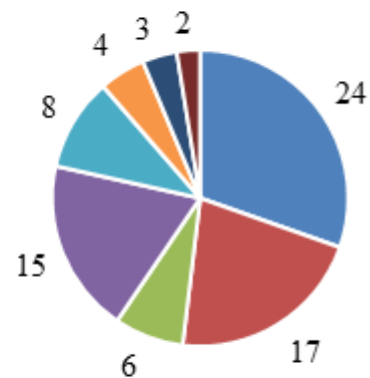
Lisäksi vastauksissa esitettiin myös muita kyyditystarpeen vähentämiseen tähtäviä toimia (yhteensä 15 mainintaa). Näitä olivat harjoituskertojen vähentäminen, harrastustapahtumien keskittäminen lähialueelle ja tiettyyn jäähalliin sekä harjoitusten aikatauluttaminen siten, että niihin olisi mahdollista ehtiä myös muilla kulkutavoilla kuin autolla. Muutamassa vastauksessa pohdittiin vanhempien kuljetustaakan helpottamista myös koulun ja seuran yhteistyön kautta. Vastauksissa esitettiin esimerkiksi harjoittelemisen sisällyttämistä koulun toimintaan, aikatauluista sopimista koulun ja urheiluseuran kesken sekä kyydityksen järjestämistä koululta jäähallille. Myös sarjatoimintaa tulisi vastaajien mukaan kehittää ja otteluohjelmia laatia siten, että matkustusta voisi vähentää. Yksittäisten otteluiden sijaan pelit ehdotettiin pelattavan turnausmuotoisesti ja erityisesti nuoremmissa ikäluokissa toivottiin lyhyempiä pelimatkoja. Eräs vastaaja kuvasi tapahtumien ja kyyditsemistarpeen välistä suhdetta sekä suhtautumistaan vieraspelimatkojen pituuteen seuraavasti: *"Joukkueen tapahtumien määrä on suoraan verrannollinen kuinka monta kertaa esim. viikossa tarvitsee ajaa kodin ja hallin väliä. Nuorimmilla pelaajilla vierasotteluja ei tarvitsisi haalia monen sadan kilometrin päästä."*

Energiatehokkaat ja ympäristöystävälliset ratkaisut ja niihin panostaminen kytkettiin erityisesti jäähalleihin (yhteensä 6 mainintaa). Vastausten perusteella tulisi tarkastella, mitä energiaa halleissa käytetään, millä energiamuodolla halli lämmitetään sekä seurata veden kulutusta.

Energiatehokkuuteen ja ympäristöystävällisiin ratkaisuihin tulisi vastaajien mukaan panostaa vähintään uusissa jäähalleissa. Yhdessä vastauksessa energiatehokkaisiin ratkaisuihin sisällytettiin myös pelimatkoilla käytettävien ajoneuvojen käyttövoimatarkastelut. Lisäksi ympäristöhaittojen vähentämiseen tärkeinä toimina vanhemmat esittivät varusteiden kierrättämisen ja seuran harrastajien, valmentajien ja vanhempien ympäristökasvatuksen. Muina asioina vastauksissa mainittiin kokonaisvaltainen yksityisautoilun vähentäminen sekä jäähallien määrän lisääminen. Vastauksissa ei yksilöity toimia yksityisautoilun vähentämiseksi tai esimerkiksi sitä, mihin uusia jäähalleja tulisi rakentaa.

Huomionarvoista kulkemiseen liittyvissä vastauksissa oli se, ettei niissä viitattu juuri liikenteen aiheuttamiin ympäristö- tai ilmastohaittoihin, vaan vanhempien kuljetustaakan keventämiseen, turhan ajon vähentämiseen sekä lasten omatoimisen tai hyötyliikunnan lisäämiseen. Eräs vastaaja nosti esiin seuraavan huomion: *"seurassa kannustetaan kulkemaan itsenäisesti, mutta jos vanhemmat tuovat varusteet hallille, kyse ei ole ympäristöteosta vaan lähinnä tavoite lapsen liikunnan lisääminen"*. Toisen vastaajan mukaan joukkueessa ei ole huomioitu ympäristöasioita lainkaan, eikä seuran tasolla ympäristöpuhe ole konkretisoitunut konkreettisiksi teoiksi.

- Varusteiden säilyttäminen hallilla
- Kimppakyytien organisointi ja suosiminen
- Kestävien kulkutapojen käyttöön kannustaminen
- Kyyditystarpeeseen vaikuttaminen (tapahtumien määrät, aikataulut, keskittäminen)
- Energiatehokkaat ratkaisut (erit. jäähalleissa)
- Varusteiden kierrätys
- Ympäristökasvatus
- Muut



KUVA 18. Vanhempien mainitseamia muutoksia, mitä jääkiekkoharrastuksen ympäristöhaittojen vähentämiseksi tulisi tehdä.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen tavoitteena oli kuvata JYP Juniorit ry -jääkiekkoseuran liikkumiskäytänteitä tutkimalla niitä tekijöitä, jotka selittävät ja ylläpitävät henkilöautokeskeisiä kulkutapoja jääkiekkojunioreiden harrastusmatkoilla. Lisäksi tavoitteena oli tunnistaa tekijöitä, jotka mahdollistaisivat lasten itsenäisen kulkemisen myös jääkiekkoharrastukseen. Sosiaalisten käytänteiden teorian perusteella käytänteet muodostuvat erilaisten materiaalisten tekijöiden sekä merkitysten ja kompetenssin yhteenliittymästä, jossa nämä eri elementit vaikuttavat toinen toisiinsa. Myös jokin rinnakkainen käytäntö tai sen osatekijät voivat vaikuttaa siihen, ryhtyykö ihminen harjoittamaan tiettyä käytäntöä – kuten esimerkiksi pyöräilemään arjen matkojaan, vai ei. Tässä luvussa kerrataan keskeisimmät tutkimustulokset sekä peilataan niitä aiempaan tutkimukseen.

Tutkimukseen osallistuneet JYP Junioreissa jääkiekkoa harrastavien lasten vanhemmat edustivat suhteellisen korkeasti koulutettuja, iältään 42 ikävuoden molemmin puolin olevia, Jyväskylän kaupunkiseudulla asuvia, työssäkäyviä naisia ja miehiä. Vertailua vastaajien taustatietojen osalta voidaan tehdä Suomen jäähallien palvelualueita käsittelevään tutkimukseen, jonka perusteella hallien käyttäjäryhmät ja -määrät eivät ole suoraan johdettavissa alueen väestöstä, vaan jäähallien käyttäjäkuntaa kuvaavat erityisesti seuraavat taustamuuttujat: teini-ikäisiä lapsia sisältävä perhe, vanhemmilla teknis-luonnontieteellinen koulutustausta ja toimiala, työvoimaa sekä ylintä tuloluokkaa edustava osuus väestöstä (Lahtinen 2003). Tässä tutkimuksessa tehdyn rajauksen takia tutkimukseen kuuluvien perheiden lapset ovat vasta teini-iän kynnyksellä, mutta muuten vastaajien taustat ovat varsin samansuuntaiset: JYP Junioreiden U10-U14-joukkueissa harrastavien lasten vanhemmista kaksi kolmasosaa oli korkeasti koulutettuja, yhdeksän kymmenestä toimi työsuhteessa tai yrittäjänä ja kolmasosa vastaajista oli saanut teknisen alan tai luonnontieteiden koulutuksen. Tuloluokkaa ei vanhemmilta kysytty.

8.1 Kuljutavat perheiden ja lasten arkimatkoilla

Lähes kolmannes tutkimuksen perheistä käytti henkilöautoa arjen matkoilla lähes aina ja peräti 95 prosentissa perheistä kuljettiin autolla vähintään puolet arjen matkoista. Tutkimukseen ei osallistunut yhtään perhettä, joissa arjen matkoja ei kuljettaisi koskaan henkilöautolla. Sen

sijaan perheitä, joissa ei koskaan käytetty julkisia liikennevälineitä oli peräti 83 prosenttia. Lähes aina julkisilla liikennevälineillä matkojaan kulki ainoastaan yksi prosentti tutkimukseen osallistuneista perheistä. Pääsääntöisesti julkisia liikennevälineitä käytettiin muiden kulkumuotojen ohella ja esimerkiksi talviaikaan tai huonolla säällä. Julkisiin liikennevälineisiin siirryttiin lähinnä kävelystä tai pyöräilystä. Muilla moottoriajoneuvoilla (esim. mopolla) kuljettiin vähintään neljännes arjen matkoista viidessä prosentissa tutkimukseen osallistuneista perheistä.

Fyysisesti aktiivisista kulkutavoista (kävely ja pyöräily) suositumpi perheiden arkimatkoilla oli pyöräily. Kuitenkin perheitä, joissa arjen matkat kuljettiin lähes aina pyörällä, oli vain kaksi prosenttia. Reilu puolet kyselyyn vastanneista vanhemmista arvioi, että perheen matkoista neljännes kuljettiin pyörällä, kun vajaa viidennes vastasi, ettei arjen matkoilla käytetty pyörää juuri koskaan. Kävelen lähes aina arjen matkansa kulki tutkimuksen perheistä yksi prosentti. Noin kolmannes vanhemmista arvioi, että perheen matkoista neljäsosa kuljettiin kävelen, kun yli puolet vanhemmista raportoi, ettei heidän perheessään kuljettu arjen matkoja kävelen juuri koskaan.

84 prosenttia tutkimuksen lapsista kulki vähintään neljänneksen koulumatkoistaan pyörällä ja heistä neljännes pyöräili koulumatkansa lähes aina. Kävelen vähintään neljäsosan koulumatkoistaan kulki 64 prosenttia tutkimuksen lapsista ja heistä 15 prosenttia käveli koulumatkansa lähes aina. Muilla kulkutavoilla koulumatkojen kulkeminen oli selvästi pyöräilyä ja kävelyä harvinaisempaa. Julkisilla liikennevälineillä koulumatkoja kulki 16 prosenttia ja heistä kuusi prosenttia matkusti julkisilla kouluun lähes aina. Myös henkilöautolla (ainoana kyydissä) kulki 16 prosenttia vähintään neljänneksellä matkoista, mutta lähes aina autolla kouluun kulkevia oli ainoastaan kaksi prosenttia. Kimppakyydit ja muiden moottoriajoneuvojen käyttö olivat harvinaisia, sillä kullakin kulkutavalla lähes aina kouluun kulki vain yksi prosentti tutkimuksen lapsista.

Kulkutavat jääkiekkoharjoituksiin poikkesivat merkittävästi lasten kulkutavoista koulumatkoilla. JYP Juniorit ry:ssä harrastaneista 154:stä 9–14-vuotiaasta lapsesta peräti 84 prosenttia kulki vähintään puolet harjoitusmatkoistaan henkilöautolla, minkä kyydissä ei ollut muita harrastajia. Peräti puolet tutkimuksen lapsista kulki lähes aina jääkiekkoharjoituksiin henkilöauton ainoana kyytiläisenä ja vain kahdeksan prosenttia lapsista ei juuri koskaan kulkenut yksin henkilöauton kyydissä jääkiekkoharjoituksiin. Toinen selkeästi muita

kulikutapoja yleisempi tapa oli kulkea jääkiekkoharjoitusmatkat kimpakyydillä. Suosiossa se jäi silti kauas vain yhden lapsen harrastuskyyditsemisen taakse, sillä lähes aina kimpakyydillä kulkevia lapsia oli vain yhdeksän prosenttia tutkimuksen lapsista. Lähes puolet vanhemmista ilmoitti, ettei heidän lapsensa kulkenut kimpakyydillä juuri koskaan.

Kestävistä kulkutavoista (kävely, pyöräily, julkinen liikenne) suosituin lasten harjoitusmatkoilla oli pyöräily. Silti ainoastaan yksi prosentti lapsista pyöräili jääkiekkoharjoitusmatkansa lähes aina, kun 91 prosenttia ei pyöräillyt harjoitukseen juuri koskaan. Julkisilla liikennevälineillä kulki viisi prosenttia lapsista noin neljänneksellä matkoillaan, loput 95 prosenttia ei käyttänyt harjoitusmatkoilla julkisia liikennevälineitä. Kävellessä harjoitukseen lähes aina kulki yksi prosentti, kun 97 prosenttia lapsista ei koskaan kävellyt jääkiekkoharjoitukseen.

Myös eräissä pohjoiseurooppalaisissa lasten kulikutapoja koulu- ja vapaa-ajan matkoilla käsiteltyissä tutkimuksissa on havaittu, että kulikutapa koulumatkoilla korreloi vain heikosti vapaa-ajan matkoilla. Esimerkiksi norjalaisten 6–12-vuotiaiden lasten kulukupoihin keskittyvissä Fyhrin ja Hjortholin (2009; myös Hjorthol & Fyhri 2009) tutkimuksissa sekä Ison Britannian, Norjan, Suomen ja Tanskan kansallisia liikennetutkimusaineistoja hyödyntäneessä tutkimuksessa (Fyhri ym. 2011) on osoitettu, että organisoituihin harrastuksiin kulkeminen kävellessä tai pyörällä on selvästi vähäisempää kuin koulumatkoilla. Fyhrin ja Hjortholin (2009) Norjan kansalliseen liikennetutkimukseen (2005) sekä fyysisen ympäristön ja lasten harrastamista koskevaan kyselyaineistoon perustuvan tutkimuksen mukaan norjalaiset 6–12-vuotiaat lapset kulkivat urheiluharrastuksiin henkilöautolla kaksi matkaa kolmesta, kun kävellessä tai pyörällä kuljettiin noin kolmasosa harrastusmatkoista. Joukkoliikenteen käyttö oli erittäin harvinaista (1 % matkoista).

Puhtaasti vapaa-ajan matkoihin keskittyneen Johanssonin (2006) tutkimuksen perusteella puolet ruotsalaisten 8–11-vuotiaiden lasten harrastusmatkoista kuljettiin autolla. Tutkimuksessa tarkasteltiin organisoituihin urheilu-, musiikki- ja taideharrastuksiin suuntautuneita matkoja ja näistä 25 prosenttia kuljettiin kävellessä ja vain 18 prosenttia pyöräillen. Myös Johanssonin tutkimuksessa julkisten liikennevälineiden käyttö oli vähäistä, sillä matkoista vain kolme prosenttia kuljettiin julkisilla kulkuvälineillä. Vaikka eri tutkimusten kulikutapajakaumat eivät ole suoraan verrannollisia keskenään (mm. tutkimusaineistojen, tutkimusmenetelmien ja -kysymyksenasettelun osalta), voitaneen kuitenkin todeta, että tulokset

autoilun merkittävästä osuudesta lasten harrastusmatkoilla sekä selkeä ero lasten harrastus- ja koulumatkojen kulkutapajakaumissa ovat kansainvälisestikin tunnistettuja ilmiöitä.

8.2 Henkilöautoilua selittäviä materiaalisia tekijöitä

Yhdyskuntasuunnittelussa mielekkääksi koetun kävely- tai pyörämatkan ajallisena kestona on yleisesti pidetty noin 15–20 minuuttia. Tämän on katsottu vastaavan aikuisilla 1–2 kilometrin matkaa kävellen ja 5–6 kilometrin pyörämatkaa. (Oulun yliopisto 2021.) Suomalaisten lasten itsenäistä liikkumista tarkastelevassa tutkimuksessa viides- ja seitsemäsluokkalaisten keskimääräinen alueellinen toimintasäde on ollut keskimäärin 2,8 kilometriä (Fagerholm ja Broberg 2011).

JYP Junioreissa pelaavista 9–14-vuotiaista lapsista reilu viidennes asui enintään viiden kilometrin päässä harjoituspaikalta, noin kymmenesosalla lapsista harrastusmatka oli alle kolme kilometriä ja noin kolmella prosentilla alle kilometrin. Yli 70 prosenttia tutkimuskyselyyn vastanneista vanhemmista oli sitä mieltä, että JYP Junioreissa harrastavan lapsen matka harrastukseen oli liian pitkä kuljettavaksi muulla kuin autolla. Matkan pituus ei kuitenkaan yksin selittänyt autoilun merkittävää osuutta, sillä auton kyydissä kulkeminen jääkiekkoharjoituksiin oli selvästi muita kulkumuotoja yleisempää myös niiden lasten joukossa, jotka asuivat alle kolmen kilometrin päässä harjoitushallilta.

Eräänä merkittävimpänä lasten harrastusmatkojen autopainotteisiin kulkutapoihin vaikuttavana tekijänä voi tämän tutkimuksen perusteella pitää jääkiekkovarusteiden kuljettamistarvetta. Peräti yhdeksän kymmenestä tutkimukseen osallistuneesta vanhemmasta oli sitä mieltä, että jääkiekkovarusteita ei saa hallille muuten kuin autolla. Lisäksi avoimeen kysymykseen siitä, mitkä muut asiat vaikuttivat lapsen autokyyditsemiseen harjoitusmatkoilla, yli puolessa annetuista vastauksista mainittiin jääkiekkovarusteet. Jääkiekkovarusteiden viemä tila ja kuljettamistarve vaikutti myös kimpakyytien tehokkuuteen, kun tavanomaiseen henkilöautoon ei välttämättä mahdu kahta useampaa jääkiekkoilijaa varusteineen. Sen sijaan ilman isoa varustekassia harjoituksiin, esimerkiksi kesäaikaan jääkiekon oheistreeneihin, lapsista osa pyöräili myös yli 10 kilometrin matkoja. Tavaroiden kuljettamistarpeen yhteys autoiluun on tunnistettu myös McLarenin (2018) lapsiperheiden liikkumiskäytänteitä tarkastelleessa

tutkimuksessa. McLarenin tutkimuksessa haastateltavat kokivat, että auto helpotti tai ylipäättään mahdollisti kulkemisen, kun mukana piti kuljettaa myös lasten tavaroita.

Perheen autojen lukumäärä. Tutkimukseen osallistuneista perheistä peräti 71 prosenttia omisti kaksi autoa ja neljä prosenttia vastaajista ilmoitti, että perheessä on kolme tai useampi auto. Yhden auton perheitä oli neljännes ja autottomia perheitä oli vain yksi (1 %). JYP Junioreiden perheissä autonomistus on Jyväskylän seudun kotitalouksiin verrattuna huomattavasti yleisempää. Jyväskylän kaupunkiseudulla vuonna 2019 tehdyn henkilöliikennetutkimuksen (WSP s.a., 26–27) mukaan kaikista seudun kotitalouksista reilu neljännes ei omista lainkaan autoa, noin puolet omistaa yhden auton ja reilu viidennes enemmän kuin yhden auton²².

Tutkimuksessa havaittiin, että mitä useampi auto perheessä oli, sitä yleisempää oli arjen matkojen kulkeminen henkilöautolla. Myös suomalaisissa liikennetutkimuksissa (esim. Liikennevirasto 2018, 78; WSP s.a., 27) on todettu, että autonomistuksella on suuri merkitys käytettyihin kulkutapoihin, ja mitä useampi auto kotitaloudessa on, sitä enemmän autolla ajetaan ja sitä vähemmän liikutaan jalan, pyörällä sekä joukkoliikenteellä. Jyväskylän kaupunkiseudun henkilöliikennetutkimuksen (WSP s.a., 27) perusteella asukkaat, joiden kotitaloudessa ei ole autoa, tekevät 86 prosenttia matkoistaan kestäväillä kulkutavoilla eli kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Yhden auton kotitalouksissa asuvat vastaajat tekivät 37 prosenttia matkoistaan kestäväillä kulkutavoilla ja useamman auton kotitalouksissa asuvat 19 prosenttia. Erot kulkutavoissa näkyvät erityisesti kävely- ja pyörämatkoissa.

Syynä henkilöautoilulle JYP Junioreiden perheissä oli myös kodin syrjäinen sijainti. Syrjäisen sijainnin kerrottiin heikentävän paitsi arjen matkojen käveltävyyttä ja pyöräiltävyyttä myös joukkoliikenneyhteyksiä. Lisäksi pyöräilyinfrastruktuurin huono kunto tai yhteyden puuttuminen kokonaan selitti moottoroidun liikennevälineen käyttöä (autokyyti tai koulutaksi) myös joidenkin lasten koulumatkoilla.

²² Erot kuntien välillä ovat kuitenkin suuria. Jyväskyläläisten autottomien kotitalouksien osuus on 31 prosenttia, kun Laukaassa ja Muuramessa osuus on 10 prosenttia ja maaseutumaisissa kehyskunnissa 12 prosenttia. Jyväskyläläisistä kotitalouksista 16 prosenttia omistaa puolestaan useamman kuin yhden auton, kun Laukaassa ja Muuramessa vastaava osuus on 47 prosenttia ja maaseutumaisissa kehyskunnissa 42 prosenttia. (WSP s.a., 26–27.)

8.3 Harrastuskyydityksiin kytkeytyvät merkitykset ja muut sosiaaliset käytänteet

JYP junioreiden vanhemmista lähes 80 prosenttia piti autoilun nopeutta syynä sille, että lapset vietiin harrastuksiin autolla. Yhtä moni vastaaja koki, ettei kiireisen arjen vuoksi autoilulle ollut vaihtoehtoja. Kolme neljästä vanhemmasta piti koulun päättymisen ja harjoitusten alkamisen aikoja niin hankalina, että ainoa tapa ehtiä ajoissa jääkiekkoharjoituksiin, oli viedä lapsi autolla. Kyyditsemisen merkitys korostui niiden lasten kohdalla, jotka asuivat kaukana harjoitushallilta ja joukkuekavereista sekä tilanteissa, joissa koulun päättymis- ja harjoitusten alkamisajat olivat niin lähellä toisiaan, että ehtiminen harjoituksiin teki tiukkaa vanhemman autokyydilläkin. Vaikka kiireisessä arjessa auton nopeudelle oli vaikea löytää kilpailukykyistä vaihtoehtoa, aikaiset harjoitusajat osaltaan lisäsivät kuitenkin kimppekyytien käyttöä. Kimppekyytejä hyödynnettiin erityisesti silloin, kun samalta asuinalueelta kulki useampi lapsi samoihin harjoituksiin. Lähes 40 prosenttia JYP Junioreiden vanhemmista koki harjoitusmatkojen kimppekyytien toteuttamisen kuitenkin vaikeana.

Hjortholin, Jakobsenin ja Lingin (2006) tutkimuksessa kiire ja aikataulupaineet selittivät auton runsasta käyttöä myös norjalaisten lapsiperheiden arjessa. Aikataulupaineita perheissä aiheuttivat perheenjäsenten lukuisten eri aktiviteettien määrä ja niiden yhtensovittaminen. Lisäksi huomattava määrä tutkimuksen perheistä kertoi auton käytön olevan tapa, eikä vaihtoehtoisia tapoja kulkea arjen matkoja edes pohdittu. Myös Fyhrin ja Hjortholin (2009) tutkimuksessa todettiin, että mikäli vanhemmilla oli yleensä auto käytettävissä ja he kulkivat työmatkansa autolla, olivat he taipuvaisia kuljettamaan myös lapset harrastuksiin autolla. JYP Junioreiden vanhemmista kolmannes oli samaa mieltä väittämän kanssa siitä, että autoilu oli heille tapa ja tottumus. Reilu kolmannes vanhemmista ei puolestaan katsonut autoilun muodostuneen tavaksi heidän perheissään.

JYP Junioreiden perheissä harrastuskyyditsemiskäytäntöön kytkeytyi myös muita merkityksiä ja käytänteitä. Näitä olivat lapsen kanssa yhdessä vietetty aika, läksyissä auttaminen ja läksyjen teon valvominen sekä yleisemmin lapsen kokonaisvaltaisesta hyvinvoinnista huolehtiminen. Autokyydin aikana lapset esimerkiksi söivät välipalaa tai lepäsivät koulupäivän ja harjoitusten välillä, kun taas myöhään päättyvien harjoitusten jälkeen auto mahdollisti nopean tavan matkustaa kotiin ja ehtiä ajoissa nukkumaan. Muista sosiaalisista käytänteistä vanhemmat kytkivät harrastuskyyditsemiseen useimmin lapsen harjoitusten seuraamisen. Seuraavaksi yleisimpiä olivat perheen muiden lasten vieminen harrastuksiin sekä kaupassa käynti.

Harrastusmatkojen kulkutapoihin vaikuttamisen näkökulmasta on mielenkiintoista, että vajaa 40 prosenttia JYP Junioreiden vanhemmista koki harrastuskuljettamisen perheen aikuisille raskaaksi ja kuluttavaksi, ja että puolet vanhemmista luopuisi mielellään harrastuskuljettamiskäytännöstä, jotta heille jäisi enemmän aikaa muuhun. Toisaalta reilu 60 prosenttia tutkimuksen vanhemmista kuljetti lastaan mielellään harjoituksiin, jotta pääsi olemaan osa ja seuraamaan lapsen harrastusta. Kyselyssä ei selvitetty erikseen, eikä vastauksissa tullut esiin esimerkiksi perheitä, joissa lapsen ja vanhempien yhteisiä matkoja kuljettaisi henkilöautolle vaihtoehtoisilla kulkutavoilla.

8.4 Keskeiset tekijät itsenäisen liikkumisen ja aktiivisten kulkutapojen edistämisessä

Kansainvälisissä tutkimuksissa (mm. Fyhrin ja Hjortolin 2009) on havaittu, että vaikka liikkumisympäristöllä ei ollut suoraa vaikutusta lasten itsenäiseen liikkumiseen, sillä oli kuitenkin välillinen vaikutus vanhempien näkemykseen erityisesti koulumatkan turvallisuudesta, mikä voi vaikuttaa lasten itsenäiseen liikkumiseen (ks. myös luku 5 lasten liikkumislisenssistä). JYP Junioreiden vanhemmista reilu neljännes oli sitä mieltä, että lapsen yksin kulkeminen oli vaarallista. Avoimissa vastauksissa esiintyi mainintoja väyläinfrastruktuurin kunnosta tai puutteesta, mutta myös varusteiden kanssa pyöräily nähtiin riskinä lasten turvalliselle liikkumiselle. Pyöräilemisen lisäksi varustekassin kanssa kulkeminen koettiin hankalana tai jopa estävän julkisten liikennevälineiden käytön harrastusmatkoilla. Ruuhkaisissa liikennevälineissä matkustamisen todettiin olevan myös autolla kulkemista hitaampaa ja ison varustekassin kanssa kulkemiseen liitettiin lisäksi riski myöhästyä jatkoyhteydestä. Viitteitä kansainvälisissä tutkimuksissa esiintyvistä 'vieraiden pelosta' (engl. *stranger danger*) ei tässä tutkimuksessa tullut esiin, mutta talvinen tai huono sää ja pimeys lisäsivät autoilua myös JYP Junioreiden perheissä ja lasten harjoitusmatkoilla (vrt. McLaren 2018; Dowling 2000; Sheller 2004; Lopes ym. 2014).

Varusteiden säilyttäminen jäähallilla edistäisi vanhempien mukaan harjoitusmatkojen kulkemista niin pyörällä, kävellen kuin julkisilla liikennevälineillä. Toinen keskeinen tekijä lasten itsenäisen liikkumisen edistämiseksi oli harjoitusten aikatauluttaminen siten, että niihin olisi mahdollista kulkea koulupäivän jälkeen myös muutoin kuin autolla. Liian myöhään kestävät harjoitukset nähtiin esteenä erityisesti pyöräilylle. Kuten aiemmissa lasten liikkumista käsitelleissä tutkimuksissa (esim. Broberg ym. 2013), myös JYP Junioreiden vanhempien

mukaan lyhyemmät matkat lisäisivät lasten kulkemista harjoituksiin aktiivisilla kulkutavoilla. Lisäksi vanhemmat näkivät, että julkisessa liikenteessä tiheämmät vuorovälit, suorat yhteydet sekä linja-autopysäkit lähellä harjoitushallia sekä kotia lisäisivät lasten harjoitusmatkojen kulkemista kestävillä kulkutavoilla.

JYP Junioreiden vanhemmat olivat varsin yksimielisiä siitä, että lasten olisi hyvä oppia itsenäistä paikasta toiseen kulkemista: yhdeksän kymmenestä vanhemmasta oli väittämän kanssa samaa mieltä, kun ainoastaan kaksi prosenttia oli eri mieltä itsenäisen liikkumisen tärkeydestä. Kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen suosimisessa vanhemmat pitivät kuitenkin selvästi tärkeämpänä lasten liikunnan määrän lisäämistä (yli 90 % vanhemmista) kuin autoilusta aiheutuvien päästöjen vähentämistä (vajaa 60 % vanhemmista). Lisäksi avoimissa vastauksissa korostui vanhempien kuljetustaakan vähentäminen perusteluna kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, kun ympäristö- tai ilmastosyitä ei tässä yhteydessä mainittu lainkaan. Aktiivisten kulkutapojen edistämistä luontevana lisänä jääkiekkovalmennukseen piti 72 prosenttia vanhemmista, minkä voi katsoa antaneen varsin hyvät edellytykset jääkiekkoseuran työlle aktiivisten kulkutapojen edistämiseksi.

Ympäristöasenteet ja toimet ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Huolimatta henkilöautopainotteisista liikkumiskäytännöistään ja painotuksistaan lasten itsenäisen ja aktiivisen kulkemisen suosimisessa, vanhemmat olivat hyvin tietoisia ihmisen toiminnan yhteydestä ilmastonmuutokseen. Ainoastaan kolme prosenttia oli sitä mieltä, että ihminen ei ole toiminnallaan aiheuttanut ilmastonmuutosta ja että ihmisen toiminnasta johtuvien kasvihuonekaasupäästöjen vaikutus maapallon lämpötilan nousuun on häviävän pieni. Kuitenkin vain noin puolet vanhemmista oli tietoisia siitä, että lasten harrastuskuljettamisesta aiheutuvat liikennepäästöt ovat merkittävä osa jääkiekkoharrastuksen ympäristövaikutuksia.

Kolme neljästä JYP Junioreiden vanhemmasta katsoi, että myös urheilukulttuurin on ryhdyttävä toimiin ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja yhtä moni piti itsestään selvänä sitä, että ympäristövastuullisuus kuuluu lasten ja nuorten vastuulliseen harrastustoimintaan. Kuitenkin suoraan (kyllä/ei) kysymykseen, onko jääkiekkoharrastuksen suhteen aiheellista tehdä muutoksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi, vain vajaa puolet vanhemmista vastasi, että muutokset olivat aiheellisia. Ne vanhemmat, jotka näkivät jääkiekkoharrastuksen ympäristöhaittojen vähentämiseen tähtäävät muutokset aiheellisiksi, korostivat erityisesti harrastusmatkojen kulkutapoihin ja lasten sekä varusteiden kuljetustarpeeseen vaikuttamista.

Varsinaisina toimenpiteinä ehdotettiin jo edellä esitettyjen varusteiden jäähallilla säilyttämisen ja harjoitusaikataulumuutosten lisäksi harjoituskertojen vähentämistä, harjoitus- ja ottelutapahtumien keskittämistä lähemmäksi kotia, pelejä järjestettäväksi turnausmuotoisesti sekä kimpakyytien suosimisen lisäksi kyydityksiä koululta jäähallille. Muina ympäristöhaittojen vähentämiseen tähtäävinä muutoksina vanhemmat nimesivät jäähallien energiatehokkuuden parantamisen, varusteiden kierrätyksen sekä seuryhteisön ympäristökasvatuksen. Liikunnan ja urheilun ilmastovaikutuksia käsittelevissä tutkimuksissa yksi merkittävimmistä ympäristökysymyksistä jääkiekossa ovat jäähalleihin liittyvän energiakulutuksen ohella olleet juuri harjoitus- ja pelitapahtumien aiheuttamat matkat ja niiden henkilöautopainotteisuudesta johtuva ilmastokuormitus (Uusitalo 2019). Näin ollen JYP Junioreiden vanhempien esiin tuomien muutostarpeiden ja toimien voi katsoa pureutuvan jääkiekkoseuran ympäristötyön näkökulmasta juuri keskeisiin asioihin.

9 POHDINTA

Tämä tutkimus on tietävästi ensimmäinen suomalaisten lasten kulkutapoja ja liikkumiskäytänteitä tarkastellut työ, joka on kytketty yhteiskuntatieteelliseen liikkumisen ja sosiaalisten käytänteiden tutkimukseen. Myös ympäristöhallinnan liikuntasosiologisessa tutkimuksessa urheiluseuran harrastusmatkojen kulkutapoihin keskittyvä tutkimus on uutta. Tutkimustehtävä on ollut erittäin mielenkiintoinen, mutta samalla poikkitieteelliseen aiheeseen tutustuminen, työn 'punaisen langan' löytäminen ja tutkimustehtävää sekä tutkimuskysymyksiä taustoittavien teorioiden nivominen yhdeksi koherentiksi kokonaisuudeksi on ollut haastavaa. Jälkikäteen tutkimusprosessia, aikataulua ja tehtyä työtä arvioiden, tutkimustehtävää olisi voinut rajata tarkemmin. Yksi vaihtoehto olisi ollut keskittyä ainoastaan seuran liikkumiskäytänteisiin ja jättää tarkastelut viimeiseen tutkimuskysymykseen vastaamiseksi kokonaan pois. Toisaalta taas lasten itsenäiseen liikkumiseen kytkeytyvien tekijöiden sekä kestävien kulkutapojen 'edistämispotentiaalin' selvittäminen JYP Juniorit ry:ssä oli tutkimuksen tekijän näkökulmasta niin mielenkiintoista, että nämä tarkastelut sisältyvät myös lopulliseen tutkimusraporttiin. Tutkimusprojekti on joka tapauksessa onnistunut viemään tämän kävelyn ja pyöräilyn edistämistehtävissä työskentelevän virkahenkilön ajattelua uusille urille ja haastanut pohtimaan uudelleen kestäväen liikkumisen valtionavustushankkeiden painotuksia ja kehittämismahdollisuuksia, nykyisten edistämistoimenpiteiden vaikuttavuutta sekä muun muassa budjetointikäytäntöjen mielekkyyttä.

Kehittäessään yhteiskunnallista liikkumisen tutkimuksen paradigmaa, John Urry (2007) tunnisti erääksi nykyaikaisen sosiaalisen elämän avaintekijäksi autoilun. Puhuessaan autoilusta sen sijaan, että puhuisi vain autosta, Urry pyrki korostamaan sitä, kuinka esineet ja niihin kytkeytyvät käytänteet muodostavat toisiinsa liittyviä järjestelmiä. Myös tämän tutkimuksen tulokset toivat esiin lukuisia eri tekijöitä ja käytänteitä, jotka ylläpitävät autoiluun perustuvaa liikkumisjärjestelmää. Kun taas pohditaan mihin käytäntöihin ja käytänteiden harjoittajiin tulisi pyrkiä vaikuttamaan käytänteiden muuttamiseksi, yksittäisen urheiluseuran tai liikkumisen ohjauksen hankkeen mahdollisuudet vaikuttaa kokonaisuuteen tuntuvat rajallisilta. Toki urheiluseura vastaa joukkueiden harjoitusmääristä ja harjoitusvuorojen jakamisesta sekä voi päättää ryhtyä organisoimaan esimerkiksi kimppekyytejä. Yhteistyössä hallikiinteistön omistajan kanssa seuralla voi lisäksi olla mahdollisuus järjestää jääkiekkovarusteiden säilytys jäähallille tai sen välittömään läheisyyteen. Laaja-alaisten ja pysyvien muutosten aikaansaamiseksi tarvitaan kuitenkin oikeanlaisia päätöksiä kuntien ja kaupunkiseutujen

maankäytössä asuinalueiden, koulujen ja jäähallien sijoittamispäätöksiä tehtäessä, valtion ja kuntien liikennesuunnittelussa autolle vaihtoehtoisten olosuhteiden ja palveluiden kehittämisessä sekä kunnossapidon priorisoinnissa kestäviä kulkutapoja edistävästi. Lisäksi joukkoliikennetoimijoiden päätökset reiteistä, kalustosta ja aikatauluista sekä kouluissa tehtävät päätökset opetuksen aikatauluttamisesta vaikuttavat kaikki osaltaan jääkiekkoa harrastavan lapsen mahdollisuuksiin kulkea harjoitusmatkojaan itsenäiseksi.

Kun liikkumisympäristöä, liikkumiskäytänteisiin kytkeytyviä muita tekijöitä ja käytäntöjen välistä dynamiikkaa onnistutaan muuttamaan systemaattisesti siten, että ne korostavat autoilulle vaihtoehtoisia kulkutapoja, parantaa se vähitellen yhä useamman ihmisen mahdollisuuksia loikkaamiseen pois autoilukäytännöstä myös tietoisuuteen, asenteisiin ja tietotaitoon vaikuttamalla. Yksittäiset toimenpiteet tai tiettyyn osakokonaisuuteen keskittyvillä interventioilla tuskin saadaan kovin pysyviä muutoksia aikaiseksi, jos autoilua korostavat käytännöt intervention ulkopuolella säilyvät ennallaan. Vaikuttavat toimenpiteet kestävien kulkutapojen edistämiseksi edellyttävätkin väistämättä yhteistyötä lukuisten eri tahojen ja toimijoiden kesken.

Vaikka erityisesti ilmasto- ja liikennepoliittiset tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat jo tietyltä osin kytkeytyneet toisiinsa ja myös suomalaisissa liikuntapoliittisissa linjauksissa on esitetty pyrkimys rikkoa perinteisiä hallinto-, organisaatio- ja ammattirajoja, samaan suuntaan ohjaavien politiikkatoimien ja kattavien toimenpidekokonaisuuksien rakentamisessa on kuitenkin vielä tehtävää. Suunnitellut toimenpiteet ja rahoitus toimien toteuttamiseksi ovat edelleen pitkälti sektorikohtaisesti eriytyneitä, eikä eri sektoreiden lukuisten toimintojen kokonaisvaltaista yhteensovittamista ja aikatauluttamista ole juuri kyetty tekemään. Tällöin esimerkiksi merkittäviin koko yhteiskuntaa koskeviin tavoitteisiin, kuten liikenteen päästövähennyksiin tai väestön fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen on vaikea päästä.

Kansainvälisten sosiaalisiin käytänteisiin perehtyneiden tutkijoiden mukaan tähän asti tehdyt, vain tiettyihin toimiin nojautuvat kestävien kulkutapojen edistämistoimet ovat olleet yksinkertaisesti riittämättömiä, niin ajallisessa kestossa kuin toimien laajuudessa. Esimerkiksi Watsonin (2012) mukaan ensisijaisia keinoja ihmisten käyttäytymisen muuttamiseksi ovat olleet erilaiset tiedottamis-, kouluttamis- ja mainoskampanjat sekä kokeiluihin kannustamiset, mitä on täydennetty yleensä varsin pienillä infrastruktuuriin kohdistuvilla investoinneilla. Samaan aikaan teknologiakehityksen on odotettu 'hoitavan' siirtymän vähäpäästöiseen

liikenteeseen ilman laajempia interventioita liikkumiseen ja sen nopeuteen ja mukavuuteen kohdistuviin odotuksiin. Yksilöiden valintoihin vaikuttamiseen ja tätä kautta käyttäytymisen muutokseen tähtäävistä, niin sanottuun ABC-malliin pohjautuvista interventioista saadut tulokset ovat Watsonin mukaan heikkoja. (Emt..)

Myös suomalainen liikkumisen ohjaustyö pohjautuu ABC-malliin ja valtakunnallisen liikkumisen ohjaustyön tuloksia ja vaikutuksia on tarkasteltu muutamassa valtakunnallista koordinoitua ja valtionavustushankkeita tarkastelleessa selvityksessä (esim. Varis, Suomela ja Hippinen 2018; Descombes ym. 2015). Tuoreimman, vuonna 2018 julkaistun selvityksen mukaan liikkumisen ohjaushankkeiden suurin merkitys on ollut ihmisten tietoisuuteen ja asenteisiin vaikuttamisessa sekä uusien toimintatapojen synnyttämisessä. Sen sijaan toiminnan varsinaisen tavoitteen, kulkutapamuutosten aikaansaaminen ei ole näyttänyt toteutuvan. Liikkumisen ohjaustyön onkin alan toimijoiden keskuudessa todettu olevan tehokkainta silloin, kun se kytketään johonkin merkittävään muutokseen esimerkiksi liikkumisympäristössä tai taloudelliseen kannustimeen. Kenties vaikuttavinta työ on kuitenkin silloin, kun kestävien kulkutapojen edistämisen rinnalla kohdennetaan toimia myös autoilun rajoittamiseksi (esim. Pohjalainen 2016).

Tämä tutkimus tarjosi mielenkiintoista tietoa tutkimuskohteena olleen jääkiekkoseuran 9-14-vuotiaiden lasten ja heidän vanhempiansa liikkumiskäytännöistä tietyinä ajankohtana. Tuloksia ei voi kuitenkaan suoraan yleistää muihin liikunta- tai jääkiekkoseuroihin. Harrastusmatkoihin ja kulkutapakäytäntöihin vaikuttavat tekijät ovat kulloisestakin kulttuuri- ja liikenneympäristöstä, sosiaalisista käytännöistä ja yksilöistä riippuvaisia. Tutkimus toimiikin tietyinä ajankohtana tehtynä tapaustutkimuksena, jota voi hyödyntää ensisijaisesti arvioitaessa JYP Juniorit ry:ssä tehtyjen liikkumisen ohjauksen ja STYLE-toimintatutkimuksen toimenpiteiden vaikutuksia. Sosiaalisten käytänteiden teoria tarjoaa kuitenkin mielenkiintoisen lähestymistavan tutkia liikkumiseen kytkeytyviä, moninaisia tekijöitä sekä rinnakkaisia käytänteitä. Erilaisissa yhteistöissä ja liikkumisympäristöissä tehtävien tutkimusten avulla olisi mahdollista saada uudenlaista tietoa kulkutapamuutoksiin tähtäävien toimenpiteiden ja keskeisten toimijoiden tunnistamiseen, ja tätä kautta mahdollisesti nykyistä vaikuttavampien interventioiden suunnitteluun. Jatkossa olisi mielenkiintoista pureutua liikkumiskäytänteisiin myös kyselytutkimusta syvällisemmin hyödyntämällä laadullisia tutkimusmenetelmiä, kuten haastattelututkimusta.

Tutkimuksen luotettavuus. Tutkimuksen kokonaisluotettavuus muodostuu reliabiliteetin ja validiteetin kokonaisuudesta. Tutkimuksen reliabiliteetti tarkoittaa tutkimuksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Se kertoo tutkimuksen toistettavuudesta, eli saadaanko sama tulos, vaikka tutkimus toistetaan jonkun toisen toimesta tai samalla mittarilla toisen kerran (Vilkkä 2014, 149; Metsämuuronen 2011, 74–75). Kun kyselytutkimukseen vastanneet edustivat noin 79 prosenttia U10-U14-joukkueissa pelanneista lapsista (n=192) voi kyselytutkimuksen tuloksia pitää varsin luotettavina ja katsoa niiden edustavan hyvin kyseissä joukkueissa pelaavista lapsista ja heidän vanhemmistaan muodostuvaa perusjoukkoa.

Reliabiliteettiin vaikuttaa myös kyselylomakkeen rakenne. Tässä tutkimuksessa hyödynnettiin STYLE-tutkimushankkeessa laadittua kyselyä, jonka suunnitteluun tämän tutkimuksen tekijä ei osallistunut. Kysymyspatteristo oli laaja, mutta kysymyksiä oli ryhmitelty ja otsikoitu teemoittain. Tiettyjä kulkutapoihin vaikuttavia tekijöitä (esim. arjen kiireen ja aikataulujen suhde autoiluun) kartoitettiin kyselyssä useamman väittämän avulla. Lisäksi vastaajille tarjottiin mahdollisuus täsmentää vastauksiaan tai tuoda vapaasti esiin omia näkemyksiään perheiden ja lasten kulkutapoihin sekä liikkumiskäytäntöihin vaikuttavista tekijöistä. Tutkimuksen luotettavuutta on pyritty lisäksi parantamaan tulosten analysoinnin yhteydessä hyödyntämällä erilaisia tilastollisia mittareita, kuten Cronbachin alfakerrointa, jolla pyrittiin varmistamaan, että vastaajat olivat vastanneet kysymyksiin johdonmukaisesti.

Lisäksi huolellisuus ja käytetyt ohjelmat tutkimusprosessin eri vaiheissa vaikuttavat tutkimuksen luotettavuuteen (esim. Vilkkä 2014, 150). Kysely oli toteutettu Webropol 3.0 -ohjelmalla, johon vastaukset tallentuvat kysymys- ja väittämäkohtaisesti suoraan ilman tarvetta erilliseen havaintoyksikköjen muuttujatietojen kirjaamiseen. Lisäksi ohjelmasta saa erilaisia koonteja ja raportteja aineiston käsittely- ja analysointivaiheessa ja näin on välttytty mahdollisilta manuaalisen kirjaus- tai siirtotyön yhteydessä tapahtuvilta inhimillisiltä virheiltiltä. Webropolin lisäksi tutkimustuloksia käsiteltiin SPSS-järjestelmässä. Tietojen siirtämisestä Webropol-ohjelmasta SPSS-järjestelmään vastasi liikuntatieteellisen tiedekunnan tutkija Pertti Matilainen, mikä paransi tutkimuksen luotettavuutta suhteessa siihen, jos tutkija itse olisi ryhtynyt tähän siirtotyöhön. Myös Matilaisen tarjoama tuki kvantitatiivisten analyysien tekemisessä ja tulosten tulkinnassa on parantanut tutkimuksen luotettavuutta.

Tutkimuksen validiteetilla (tai pätevyyden arvioinnilla) tarkoitetaan mittarin ja menetelmän kykyä mitata tarkasti niitä asioita, mitä tutkimuksen on ollut tarkoitus mitata (Metsämuuronen

2011, 65; Hirsjärvi ym. 2009, 231). Kattava kysymys- ja väittämätteristo sekä hyvä aineiston edustavuus parantavat myös tutkimuksen validiteettia. Vanhemmat olivat vastanneet kyselyyn huolellisesti ja vastauksia oli saatu kattavasti myös avoimiin kysymyksiin. Avoimet vastaukset täsmensivät myös Likert-asteikollisia kysymyksiä ja väittämiä. Lisäksi kysymykset ja väittämät vaikuttavat olleen riittävän yksiselitteisiä ja ymmärrettäviä, eikä viitteitä systemaattisista virheistä esimerkiksi epäselvän tai väärinymmärretyyn kysymyksen osalta tullut esiin. Vastaajille oli tutkimuslomakkeen saatteessa korostettu, että oikeita vastauksia ei ole ja heidän tuli vastata oman näkemyksensä mukaisesti. Näin on pyritty varmistamaan, että vastaajat antaisivat esimerkiksi sosiaalisesti suotuisalta tuntuvan vastauksen sijaan aidon rehellisen vastauksen.

Vaikka kyselylomakkeen kysymykset vastausvaihtoehtoinen toimivat odotetulla tavalla ja palvelivat varsin hyvin myös tämän tutkimuksen tavoitetta, tutkimuksen validiteettia heikensi kysymysten muotoilu ensisijaisesti toimintatutkimuksen tarpeita, eikä nimenomaisesti tämän tutkimuksen tutkimustehtävää, ajatellen. Tietyt kysymykset olisivat voineet olla täsmällisempiä tai vastausvaihtoehdot yksityiskohtaisempia. Esimerkiksi harrastusmatkojen pituutta kartoittavan kysymyksessä olisi voinut käyttää matkan täsmällistä pituutta tai tarjota vastausvaihtoehtoina luokittelua, missä eroteltaisi tarkemmin myös esimerkiksi 5–10 kilometrin matkat. Lisäksi eri kulkutapojen yleisyyttä arjen matkoilla mittaavat Likert-vastausasteikot tuottavat suuntaa-antavia arvioita, eivätkä tulokset näin ollen ole täysin vertailukelpoisia kansainvälisiin tutkimuksiin, joissa on laskettu matkamääriä ja kulkutapaosuuksia tarkoilla arvoilla.

Lisäksi eri kulkutapoja kartoittavien kysymysten vastausvaihtoehdoissa oli eroa siinä, eroteltiinko kimpakyydit omaksi valmiiksi vastausvaihtoehdoksi, vai ei. Perheiden kulkutapoja kartoittavan kysymyksen kohdalla kimpakyytejä ei ollut eroteltu omaksi vastausvaihtoehdokseen, kun taas lasten koulu- ja jääkiekkoharjoitusmatkoja koskevissa kysymyksissä kimpakyydit tarjottiin omana vastausvaihtoehtonaan. Tämä eroavaisuus on saattanut vaikuttaa vanhempien vastauksiin ja kulkutapoja käsittelevien kysymysten kulkutapajakaumat eivät täten ole täysin vertailukelpoiset edes tämän tutkimuksen eri kysymysten välillä. Tutkimukseen sisältyvät avoimet vastaukset on analysoitu kvalitatiivista sisällönanalyysiä ja luokittelua hyödyntäen. Havaintojen pelkistäminen ja luokittelu on perustunut tutkijan itse tekemiin tulkintoihin vastauksista. Tämä heikentää tutkimuksen validiteettia, sillä joku toinen olisi voinut kategorisoida vastaukset eri tavoin.

LÄHTEET

- Alkula, T., Pöntinen, S. & Ylöstalo, P. 1999. Sosiaalitutkimuksen kvantitatiiviset menetelmät. 1.–3. painos. Juva: WSOY.
- Andersson, A., Jääskeläinen, S., Saarinen, N., Mänttari, J. & Hokkanen, E. 2020. Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:18. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.
- Cresswell, T. 2010. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 28, 17-31. doi:10.1068/d11407.
- Descombes, L., Vaahtera, A., Raivio, T., Päivänen, J., Järvinen, S. & Engström, A. 2015. Liikkumisen ohjauksen työn 2010–2014 arviointi. Loppuraportti. Gaia Consulting Oy. WSP.
- Dowling, R. 2000. Cultures of mothering and car use in suburban Sydney: a preliminary investigation. *Geoforum* 31 (3), 345–353. doi:10.1016/S0016-7185(99)00048-2.
- European Platform on Mobility Management (EPOMM) 2020. Mobility Management. Viitattu 18.6.2020. <https://www.epomm.eu/index.php?id=2590>.
- Fagerholm, N. & Broberg, A. 2011. Mapping and characterising children's daily mobility in urban residential areas in Turku, Finland. Helsinki: Fennia 189 (2), 31–46.
- Faulkner, G.E.J., Buliung, R. N., Flora P. K. & Fusco, C. 2009. Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: A systematic review. *Preventive medicine* 48 (1), 3-8.
- Freudental-Pedersen, M. & Kesselring S. 2016. Mobilities, Futures & the City: repositioning discourses - changing perspectives - rethinking policies. *Mobilities* 11 (4), 575–586. doi: 10.1080/17450101.2016.1211825.
- Fyhri, A. & Hjorthol R. 2009. Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography* 17 (5), 377–384.
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel T. N. & Kyttä, M. 2011. Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy* 18(5), 703-710. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.005>.
- Geels, F.W. 2002. Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and case study. *Research Policy* 31, 1257–1274.

- Geels, F. W. 2004. From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory. *Research Policy* 33 (6), 897–920.
- Geels, F. 2014. Multi-level Perspective on System Innovation: Relevance of Industrial Transformation. Teoksessa X. Olsthoorn & A. Wieczorek (toim.). *Understanding Industrial Transformation: Views from Different Disciplines*. Dordrecht: Springer, 163–186.
- Geels, F. W. 2012. A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography* 24, 471–482.
- Geels, F. W. & Kemp, R. 2012. The Multi-Level Perspective as a New Perspective for Studying Socio-Technical Transitions. Teoksessa F.W. Geels, R. Kemp, G. Dudley, G. Lyons (toim.) *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*. New York: Routledge, 49–79.
- Geels, F.W., Kemp, R., Dudley, G., Lyons, G. (toim.) 2012. *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*. New York: Routledge.
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. 2006. Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities* 1 (1), 1–22.
- Heikkilä, T. 2014a. Muuttujien väliset riippuvuudet – esimerkkejä. Tilastollinen tutkimus. Edita Publishing Oy. Viitattu 28.6.2021. <https://www.tilastollinentutkimus.fi/5.SPSS/Riippuvuudet.pdf>.
- Heikkilä, T. 2014b. Kvantitatiivinen tutkimus. Viitattu 18.2.2021. <http://www.tilastollinentutkimus.fi/1.TUTKIMUSTUKI/KvantitatiivinenTutkimus.pdf>
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. *Tutki ja kirjoita*. 15.–16. painos. Helsinki: Tammi.
- Hjorthol, R. J. 2006. Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre. TØI rapport 834/2006. Oslo: Transportøkonomisk institut.
- Hjorthol, R. & Fyhri, A. 2009. Do organized leisure activities for children encourage car-use? *Transportation Research Part A, Policy and Practice* 43, 209–218.
- Hjorthol, R., Jakobsen, M. H. & Ling, R. 2006. På farten – i bilen – med mobilen. En studie av kommunikasjon og mobilitet i barnefamiliers dagligliv. TØI rapport 820/2006. Telenor FoU 1/2006. Oslo: Transportøkonomisk institut.
- Holopainen, M., Heikkinen, S., Kauhanen, K., Lukkarinen, S. & Viinikainen, T. 2014. *Kulje viisaasti!: katsaus liikkumisen ohjauksen hankkeisiin 2010–2013*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2014. Helsinki: Liikennevirasto.

- Husu, P., Sievänen, H., Tokola, K., Suni, J., Vähä-Ypyä, H., Mänttari, A. & Vasankari, T. 2018. Suomalaisten objektiivisesti mitattu fyysinen aktiivisuus, paikallaanolo ja fyysinen kunto. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 30/2018. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö.
- Huttunen, R. (toim.) 2017. Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 4/2017. Helsinki: Työ- ja elinkeinoministeriö. Viitattu 26.7.2020. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-190-6>.
- Ilmastolaki 1–17 §/22.5.2015/609.
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) 2018. Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. Summary for Policymakers. Working Group I, II & III. Technical Support Unit. Viitattu 7.8.2020. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/05/SR15_SPM_version_stand_alone_LR.pdf.
- Itkonen, H., Lehtonen, K., & Aarresola, O. 2018. Tutkimuskatsaus liikuntapoliittisen selonteon tausta-aineistoksi. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2018:6. Helsinki: Valtion liikuntaneuvosto.
- Johansson, M. 2006. Environment and parental factors as determinants of mode for children's leisure travel. *Journal of Environmental Psychology* 26 (2), 156–169.
- JYP Juniorit ry 2021a. JYP Juniorit ry strategia 2020-2025. Viitattu 17.1.2021. <https://www.jypjuniorit.fi/seura/301/strategia-2020-2025>.
- JYP Juniorit ry 2021b. JYP Juniorit Ry Yhdistyksen säännöt. Viitattu 17.1.2021. <https://www.jypjuniorit.fi/seura/314/yhdistyksen-saannot>.
- Jyväskylän kestävä kehitys JAPA ry 2019. Liikkumisen ohjauksen valtionavustus 2020: hakulomake 19.12.2019. Viitattu 30.10.2021. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.
- Jyväskylän kestävä kehitys JAPA ry 2020. Liikkumisen ohjauksen valtionavustus 2021: hakulomake 26.11.2020. Viitattu 30.10.2021. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.
- Jääskeläinen, S. (toim.) 2018. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

- Kielitoimiston sanakirja: hakusana kompetenssi 2021a. Verkkojulkaisu. Kotimaisten kielten keskus ja Kielikone Oy. Viitattu 7.8.2021.
<https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/kompetenssi>.
- Kielitoimiston sanakirja: hakusana merkitys 2021b. Verkkojulkaisu. Kotimaisten kielten keskus ja Kielikone Oy. Viitattu 7.8.2021
<https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/merkitys>.
- Kokko, S., Martin, L., Husu, P., Villberg, J., Mehtälä, A., Jussila, A-M., Tynjälä, J., Vasankari, T., Ng, K., Tokola, K., Vähä-Ypyä, H., Suomi, K., Blomqvist, M., Mononen, K., Koski, P., Hentunen, J., Laakso, N., Huotari, K., Elorinne, M., Hirvensalo, M., Polet, J., Lintunen, T., Laukkanen, A., Palomäki, S., Heikinaro-Johansson, P., Lyyra, N., Rajala, K., Kämppi, K., Hakonen, H., Haapala, H., Tammelin, T., Kallio, J., Parkkari, J., Kannus, P., Leppänen, M., Rintala, P., Asunta, P., Hiltunen, P., Roos, E., Paakkari, L., Paakkari, O., Ojala, K. & Välimaa, R. 2019. Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa: LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja, 2019:1. Helsinki: Valtion liikuntaneuvosto. Opetus- ja kulttuuriministeriö.
<https://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201910084362>.
- KvantiMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. SPSS-oppimisympäristö. Verkkojulkaisu. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Viitattu 11.3.2021.
<https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/SPSS/spss.html>.
- KvantiMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Verkkojulkaisu. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Viitattu 11.3.2021.
<https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/intro.html>
- Kyttä, M. 2003. Children in outdoor contexts. Affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness. Espoo: Helsinki University of Technology, Centre for Urban and Regional Studies A 28.
- Kyttä M., Broberg A. & Kahila M. 2012. Urban environment and Children’s Active Lifestyle: SoftGIS Revealing Children’s Behavioural Patterns and Meaningful Places. *American Journal of Health Promotion* 26:5, e137–e148.
- Lahtinen, J. 2003. Pienten jäähallien palvelualueanalyysi. Helsingin yliopisto. Maantieteenlaitos. Pro gradu -tutkielma.
- Lehtonen, M. 2013. Miten tutkia liikkuvaa maailmaa? Teoksessa M. Lehtonen (toim.) *Liikkuva maailma*. Tampereen yliopisto: Vastapaino, 7–29.

- Liikenne- ja viestintäministeriö 2011. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Ohjelmia ja strategioita 4/2011. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 23.6.2021. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-234-6>.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2021a. Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15. Viitattu 23.8.2021. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163258/LVM_2021_15.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2021b. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2050 (14.1.2021). Valtioneuvoston hankeikkuna. Hankenumero LVM050:00/2019. Viitattu 23.6.2021. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) 2021c. Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 (Liikenne 12). Valtioneuvoston hankeikkuna. Hankenumero LVM018:00/2019. Linjauspäätös 15.4.2021. Viitattu 23.6.2021. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>.
- Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 2021a. Hae liikkumisen ohjauksen valtionavustusta. Viitattu 14.11.2021. <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-liikkumisen-ohjauksen-valtionavustusta>.
- Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 2021b. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, hakuohje 2021. TRAFICOM/252131/05.03.162.02/2021. Viitattu 28.6.2021. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Hakuohje%20k%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20investointiohjelma%202021.pdf>.
- Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 2021c. Romuta autosi – osta tilalle sähköpyörä. Viitattu 27.11.2021. <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/romuta-autosi-osta-tilalle-sahkopyora>.
- Liikenneministeriö 1993. Pyöräilypoliittinen ohjelma. Liikenneministeriön julkaisuja 20/93. Helsinki: Liikenneministeriö.
- Liikenneministeriö 1998. Kevyen liikenteen väylien kehittämisohjelma 1999–2002. Liikenneministeriön julkaisuja 6/98. Helsinki: Liikenneministeriö.
- Liikennevirasto 2012a. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011: suomalaisten liikkuminen. Helsinki: Liikennevirasto: liikennesuunnitteluosasto.

- Liikennevirasto 2012b. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. Helsinki: Liikennevirasto.
- Liikennevirasto 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014. Helsinki: Liikennevirasto.
- Liikennevirasto 2018. Henkilöliikennetutkimus 2016: suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Helsinki: Liikennevirasto.
- Liikuntalaki 2015. 2–19 §/10.4.2015/390.
- LIPASTO 2019. Suomen kotimaanliikenteen päästöt ja energiankäyttö vuonna 2019. VTT. Viitattu 30.6.2021. <https://lipasto.vtt.fi/kaikki/kaikki2019.htm>.
- Litman, T. 2021. Evaluating Active Transport Benefits and Costs. Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs. Victoria Transport Policy Institute. Viitattu 23.6.2021. <https://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>.
- Lopes, F., Cordovil, R. & Neto, C. 2014. Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography* 41, 210–219. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.10.002.
- Luukkonen, T., Vaismaa, K. 2013. Pyöräilyn lisääntymisen yhteys turvallisuuteen. Liikenneturvan selvityksiä 1/2013. Helsinki: Liikenneturva.
- Mannola, M., Aavajoki, S., Koramo, M., Lamuela, C. & Päivänen, J. 2021. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia. Viitattu 2.11.2021. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163414>.
- Mattsson K.T. 2002. Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie* 93:4, 443–453.
- McLaren, A. 2018. Parent-child mobility practices: revealing 'cracks' in the automobility system. *Mobilities* 13 (6), 844–860.
- Metsämuuronen, J. 2011. Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä: opiskelijalaitos: e-kirja, 1. painos. Helsinki: International Methelp.
- Mikkelsen, M. R. & Christensen, P. 2009. Is Children's Independent Mobility Really Independent? A Study of Children's Mobility Combining Ethnography and GPS/Mobile Phone Technologies. *Mobilities* 4 (1), 37–58. DOI: 10.1080/17450100802657954.
- Motiva Oy 2020. Liikkumisen ohjaus. Viitattu 10.8.2020. https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus.

- Oulun yliopisto 2021. Liikuntakaavoitus.fi. Suosituksia liikuntaa suosivan elinympäristön suunnitteluun. Oulun yliopisto. Arkkitehtuurin yksikkö. Viitattu 24.6.2021. <https://liikuntakaavoitus.fi/>.
- Opetus- ja kulttuuriministeriö (OKM) 2020. Linjaukset ja kehittäminen. Viitattu 3.6.2020. <https://minedu.fi/liikunta/linjaukset>.
- Parlamentaarinen energia- ja ilmastokomitea 2014. Energia- ja ilmastotiekartta 2050: parlamentaarisen energia- ja ilmastokomitean mietintö 16. päivänä lokakuuta 2014. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja: energia ja ilmasto 31/2014. Työ- ja elinkeinoministeriö. Viitattu 26.7.2020. <https://www.tem.fi/>.
- Pastinen, V. 1999. Henkilöliikennetutkimus 1998–1999. Liikenneministeriön julkaisuja 43/99. Helsinki: Liikenneministeriö. Viitattu 29.7.2020. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT98-99-loppuraportti.pdf>.
- Pohjalainen, E. 2016. Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan. Aalto-yliopisto. Insinööritieteiden korkeakoulu. Diplomityö. Viitattu 16.12.2021.
- Pooley, C.G., Horton, D., Scheldeman, G. Tight, M., Jones, T., Chisholm, A., Harwatt, H. & Jopson, A. 2011. Household decision-making for everyday travel: a case study of walking and cycling in Lancaster (UK). *Journal of Transport Geography* 19, 1601–1607.
- Reckwitz, A. 2002. Toward a theory of social practices: a development in culturalist theorizing. *European Journal of Social Theory* 5, 243–263. doi: 10.1177/13684310222225432.
- Sairinen, R. 2009. Ympäristöhallinnan monet teoriat. Teoksessa I. Massa (toim.) *Vihreä teoria: ympäristö yhteiskuntateoriassa*. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press, 130–150.
- Schwanen, T., Banister, D. & Anable, J. 2011. Scientific research about climate change mitigation in transport: A critical review. *Transportation research Part A* 45, 993–1006. doi: 10.1016/j.tra.2011.09.005.
- Sheller, M. 2004. Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society* 21 (4/5), 221–242. doi: 10.1177/0263276404046068.
- Sheller, M. 2012. The Emergence of New Cultures of Mobility: Stability, Openings and Prospects. Teoksessa F.W. Geels, R. Kemp, G. Dudley, G. Lyons (toim.) *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*. Routledge, New York, 180–202.
- Sheller, M. & Urry, J. 2000. The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research* (24) 4, 737–757.

- Sheller, M. & Urry J. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38, 207–226.
- Shove, E. 2003. *Comfort, cleanliness and convenience: the social organization of normality*. Oxford: New York, BERG cop.
- Shove, E. 2010. Beyond the ABC: climate change policy and theories of social change. *Environment and Planning A* 42, 1273–1285.
- Shove, E. 2012. The shadowy side of innovation: unmaking and sustainability. *Technology Analysis & Strategic Management* 24 (4), 363–375. doi: 10.1080/09537325.2012.663961.
- Shove, E. 2015. Linking low carbon policy and social practice. Teoksessa Y. Strengers & C. Maller (toim.) *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond Behaviour Change*. Abingdon: Routledge, 31–44.
- Shove E. & Pantzar, M. 2007. Recruitment and Reproduction: The Careers and Carriers of Digital Photography and Floorball. *Human Affairs* 17 (2), 154–167. doi: 10.2478/v10023-007-0014-9.
- Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. 2012. *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and How it Changes*. London: SAGE Publications Ltd.
- Shove, E. & Walker, G. 2010. Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy* 39, 471–476.
- Simula, M. 2015. Liikuntaorganisaatiot ympäristöpoliittisten muutoshaasteiden edessä. Teoksessa H. Itkonen & A. Laine (toim.) *Liikunta yhteiskunnallisena ilmiönä. Tutkimuksia 1/2015*. Jyväskylän yliopisto, liikuntakasvatuksen laitos, 201–219.
- Simula, M. 2019. Ympäristöhallinnan kehittäminen liikuntaorganisaatioissa. Viitattu 29.12.2021. <https://www.lts.fi/tutkittua-sovellettua/tutkittua/ilmastonmuutos-ja-liikunta/mikko-simula.html>.
- Simula, M. Itkonen, H. & Matilainen, P. 2014. Ympäristöasioiden hallinta kuntien liikuntatoimissa ja valtakunnallisissa liikuntajärjestöissä. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2014:3.
- Silonsaari, J. 2021. Lasten urheiluseuratoiminta matkalla kohti kestävämpää ja aktiivisempaa liikkumiskulttuuria. *STYLE-tutkimushanke. Strateginen tutkimus*. Suomen Akatemia. Viitattu 21.6.2021. <https://www.styletutkimus.fi/lasten-urheiluseuratoiminta-kestavaksi/>.

- Spotswood, F., Chatterton, T., Tapp, A. & Williams D. 2015. Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 29, 22–33.
- STYLE 2020. Liikunnallinen elämäntapa kestävä kasvun aikaansaajana (STYLE). Strateginen tutkimus. Suomen Akatemia. Viitattu 22.11.2020. <https://www.styletutkimus.fi/>.
- Temenos, C., Nikolaeva, A., Schwanen, T., Cresswell, T., Sengers, F., Watson, M. & Sheller, M. 2017. IDEAS IN MOTION. Theorizing Mobility Transitions: An Interdisciplinary Conversation. *Transfers* 7 (1), 113–129. doi: 10.3167/TRANS.2017.070109.
- Tielaitos 1998. Kevyen liikenteen suunnittelu. Liikennetekniikka. Helsinki: Tielaitos.
- Tieliikennelaki 2 §/10.8.2018/729.
- Tilastokeskuksen Kansallinen koulutusluokitus 2016. Viitattu 18.1.2021. <https://www2.tilastokeskus.fi/fi/luokitukset/koulutus/>.
- Tuominen, A., Tervonen, J., Järvi, T., Mäkelä, K., Liimatainen, H., Nykänen, L. & Rehunen, A. 2015. Liikenteen energiatehokkuustoimenpiteet osana EU:n 2030 ilmasto- ja energiavoitteiden saavuttamista: vaikutukset, kustannukset ja työnjako. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 14/2015. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta. Viitattu 20.6.2021. https://vnk.fi/documents/10616/1456483/VNK+TEAS+14_2015.pdf/2af94ef1-5171-40cb-b8c3-621677564955.
- Turunen, M. (toim.) 2019. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018. Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa (HTK-ohje). Viitattu 23.11.2021. https://tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) 2020. Energia- ja ilmastostrategia. Viitattu 10.8.2020. <https://tem.fi/energia-ja-ilmastostrategia>.
- Urry, J. 2000. *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. London: Routledge.
- Urry, J. 2003. Social networks, travel and talk. *The British Journal of sociology* 54 (2), 155–175.
- Urry, J. 2004. The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society* 21 (4/5), 25–39.
- Urry, J. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Urry J. 2013. *Ilmastonmuutos ja yhteiskunta*. Tampere: Vastapaino.

- Uusitalo, V. 2019. Liikunnan ja urheilun harrastuksen ilmastovaikutukset. Luento Liikuntatieteen päivillä 28.8.2019. Viitattu 14.6.2021. <https://www.lts.fi/tutkittua-sovellettua/tutkittua/ilmastonmuutos-ja-liikunta/ville-uusitalo.html>.
- Valli, R. 2015. Johdatus tilastolliseen tutkimukseen. Jyväskylä: PS-kustannus 2015.
- Valli, R. 2018. Aineistonkeruu kyselylomakkeella. Teoksessa R. Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1 – Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. 5. uudistettu painos. Jyväskylä: PS-kustannus, 81–99.
- Valli, R. & Perkkilä, P. 2018. Sähköinen kyselylomake ja sosiaalinen media aineistonkeruussa. Teoksessa R. Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1 – Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. 5. uudistettu painos. Jyväskylä: PS-kustannus, 100–109.
- Valtioneuvosto (VN) 2019. Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019. Osallistava ja osaava Suomi: sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Valtioneuvoston julkaisuja 2019:31. Helsinki: Valtioneuvosto.
- Valtioneuvoston asetus liikenteen palvelujen valtionavustuksista 2018. 6 §/27.6.2018/509.
- Valtioneuvoston periaatepäätös LVM/2018/18. Valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Viitattu 6.8.2020. <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8059d525>.
- Valtioneuvoston selonteko liikuntapolitiikasta (VNS 6/2018 vp). Viitattu 28.5.2020. https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/VNS_6+2018.pdf.
- Valtiovarainministeriö (VM) 2021a. Valtion talousarvioesitykset. Vuosi 2018. Määrärahamomentti 31.10.37. Valtionavustus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja kuntien joukkoliikennehankkeisiin. Viitattu 27.6.2021. <https://budjetti.vm.fi/>.
- Valtiovarainministeriö (VM) 2021b. Valtion talousarvioesitykset. Vuosi 2022. Määrärahamomentti 31.10.31 Eräät avustukset. Viitattu 27.12.2021. <https://budjetti.vm.fi/>.
- Varis, T., Suomela, H. & Hippinen, I. 2018. Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet vuosina 2014–2017: Selvitys liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden vaikutuksista ja kohdatuista haasteista. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2018. Helsinki: Liikennevirasto.
- Vasankari, T., Kolu, P., Kari J., Pehkonen J., Havas, E., Tammelin, T., Jalava, J., Koski H., Pihlainen, K., Kyröläinen, H., Santtila, M., Sievänen, H., Raitanen, J. & Tokola, K. 2018. Liikkumattomuuden lasku kasvaa: vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja

- tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018. Valtioneuvoston kanslia. Viitattu 22.5.2020.
<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-535-8>.
- Vastamäki, J. & Valli, R. 2018. Tutkimusasetelman ja mittareiden valinta kyselylomaketutkimuksessa. Teoksessa R. Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin. 1, Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. Jyväskylä: PS-Kustannus.
- Verohallinto 2021. Luontoisedut verotuksessa. Polkupyöräetu. Viitattu 27.11.2021.
<https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/47886/luontoisedut-verotuksessa11/#11-polikupy%C3%B6r%C3%A4etu>.
- Vilka, H. 2007. Tutki ja mittaa: määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Voss, J-P. & Kemp, R. (toim.) 2006. Reflexive Governance for Sustainable Development. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- Väylävirasto 2020. Pyöräliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Helsinki: Väylävirasto. Viitattu 24.6.2021. https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf.
- Watson, M. 2012. How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system. *Journal of Transport Geography* 24, 488–496. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.04.002.
- World Health Organization (WHO) 2010. Global Recommendations on Physical Activity for Health. Viitattu 3.6.2020.
https://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44399/9789241599979_eng.pdf.
- WSP Finland Oy (WSP) (s.a). Jyväskylän seudun henkilöliikennetutkimus 2019. Tutkimusraportti. WSP Finland Oy.
- WSP LT-Konsultit Oy 2006. Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus. Viitattu 29.7.2020.
https://julkaisut.vayla.fi/pdf/hlt0405_loppuraportti.pdf.
- Ympäristöministeriö (YM) 2017. Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030: kohti ilmastoviisasta arkea. Ympäristöministeriön raportteja 21/2017. Helsinki: Ympäristöministeriö. Viitattu 3.6.2020. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-4748-7>.
- Ympäristöministeriö (YM) 2020. Kansainväliset ilmastoneuvottelut. Viitattu 6.8.2020.
<https://ym.fi/kansainvaliset-ilmastoneuvottelut>.

- Ympäristöministeriö (YM) 2021. Euroopan unionin ilmastopolitiikka. Viitattu 20.8.2021.
<https://ym.fi/euroopan-unionin-ilmastopolitiikka>.
- Ympäristöministeriö (YM) 2022a. Ilmastolainsäädäntö. Viitattu 30.4.2022.
<https://ym.fi/ilmastolainsaadanto>.
- Ympäristöministeriö (YM) 2022b. Ilmastolain uudistus. Viitattu 30.4.2021.
<https://ym.fi/ilmastolain-uudistus>.



JYP-seurakysely

Tervetuloa mukaan tutkimukseen, jonka avulla tuetaan JYP Junioreiden toiminnan kehittämistä ja tuotetaan kansallisesti arvokasta tietoa seuratoiminnasta ja lasten liikunnasta!

Olemme kiinnostuneita nimenomaan SINUN henkilökohtaisista näkemyksistäsi, eikä kysymyksiin ole oikeita tai vääriä vaihtoehtoja. Kyselyn avulla tuotetaan tietoa seurassa tehtäviä konkreettisia kehittämistoimia varten, joten kyselyn kautta olet vaikuttamassa aidosti seuran tulevaisuuteen.

Liikuntatieteellisen tiedekunnan tutkimusryhmä käsittelee vastaukset siten, ettei kukaan seurassa saa tietää vastauksiasi. **JYP Juniorit ry ei siis käsittele yksittäisiä vastauksia tai tutkimusdataa missään tutkimuksen vaiheessa.** Henkilötietoja kerätään vain niiltä osin kuin tutkimuksen toteuttamisen kannalta on tarpeellista.

Kysely käsittelee seuratoimintaa, jääkiekkoharrastusta sekä kulkutapatottumuksia ja ympäristöteemoja. Vastaaminen vie vain noin 10 minuuttia.

Tiedote tutkimuksesta <https://www.jypjuniorit.fi/materiaalipankki/?download=24514>

Tutkimuksen tietosuojailmoitus <https://www.jypjuniorit.fi/materiaalipankki/?download=24515>

Lisätietoja tutkimuksesta ja sen toteutuksesta voit kysyä liikuntatieteellisen tiedekunnan tutkijoilta. Ilmoitathan myös, mikäli kyselyyn vastaaminen ei jostain syystä toimi oikein.

Jonne Silonsaari, Projektitutkija, jonne.e.silonsaari@jyu.fi, 0406486293

Iina Raudasoja, Projektitutkija, iina.s.m.raudasoja@jyu.fi, 0403553328

1. Nimi (nimitiedot kerätään vain tutkimusryhmän käyttöön tutkimuksen laadun varmistamiseksi) *

2. Sukupuoli *

- Nainen
- Mies
- Muu
- En halua sanoa

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

3. Syntymävuosi

4. Koulutus (Valitse korkein suorittamasi koulutusaste)

- Peruskoulu
- Ylioppilas
- Ammattitutkinto
- Alempi korkeakoulututkinto
- Ylempi korkeakoulututkinto
- Muu, mikä?

5. Koulutusala?

- Yleissivistävä koulutus
- Kasvatusalat
- Humanistiset ja taidealat
- Kauppa, hallinto ja oikeustieteet
- Luonnontieteet
- Tietojenkäsittely ja tietoliikenne (ICT)
- Tekniikan alat
- Maa- ja metsätalousalat
- Terveys-, liikunta ja hyvinvointialat
- palvelualat
- Muu koulutusala, mikä?

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

6. Mikä on työllisyystilanteesi?

- Vakituksessa työsuhteessa
- Määräaikaisessa työsuhteessa
- Opiskelija
- Lomautettu
- Työtön
- Vanhempainvapaa
- Jokin muu. Mikä? _____

7. Kotiosoite (osoitetiedot kerätään muodostaaksemme kokonaiskäsityksen seuran jäsenten maantieteellisestä levittäytymisestä) *

8. Postinumero *

Postinumero

9. Mikä on roolisi seurassa (Jos olet valmentaja, valitse ensisijaisesti Valmentaja-vaihtoehto, vaikka olisit myös esimerkiksi harrastajan vanhempi)? *

- Valmentaja (vapaaehtoinen tai palkattu)
- Hallituksen jäsen tai seuran toimihenkilö (palkattu henkilöstö)
- Lapsen vanhempi tai huoltaja (myös joukkueiden taustat kuten joukkueenjohtajat)

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

48. JYP Junioreissa harrastavien lasten etu- ja sukunimet (nimitiedot kerätään vain tutkimusryhmän käyttöön tutkimustoiminnan laadun varmistamiseksi)

*

49. JYP:ssä harrastavien lasten kotiosoite (osoitetiedot kerätään harrastajien maantieteellisen levittäytymisen kartoittamiseksi). Jos lapsilla on esimerkiksi kaksi kotiosoitetta merkitse molemmat. *

50. Postinumero

Kotiosoite 1 *

--

Kotiosoite 2

--

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

51. Joukkue, jossa lapsesi harrastaa tai jossa toimit (mikäli sinulla on useampia lapsia, voit valita useamman)

- JYP U18 SM
- JYP U18 Mestis
- JYP U16 SM
- JYP U15
- JYP U14
- JYP U13
- JYP U12
- JYP U11
- JYP U10
- JYP U9
- JYP U8
- Hytöset (6-9v.) Kiekkokoulu
- Immoset (4-6v.) Kiekkokoulu
- Myrskyt (Aikuinen-lapsi 1) Kiekkokoulu
- Hurrikaanit (Aikuinen-lapsi 2) Kiekkokoulu
- Hyrrät (Aikuinen-lapsi 3) Kiekkokoulu
- Easy Hockey
- Tytöt
- Jokin muu

52. Toimitko joukkueen toimihenkilönä?

- Joukkueenjohtaja
- Rahastonhoitaja tai muu hallinnollinen vastuu
- Huoltaja
- En ole joukkueen toimihenkilö

53. Tutustuitko tämän kyselyn ohessa tulleeeseen infopakettiin seuran nettisivuilla, jossa kerrotaan STYLE-tutkimus- ja kehityshankkeesta?

- Kyllä, luin sen läpi huolellisesti
- Kyllä, tutustuin pintapuolisesti
- En ehtinyt vielä tai en ole huomannut saaneeni

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

54. Seuraavassa on väittämiä, jotka koskevat sitä, mikä JYP:n toiminnassa mielestäsi on tai pitäisi olla TAVOITELTAVAA JA TÄRKEÄÄ. Vastaa merkitsemällä mielipidettäsi parhaiten vastaava vaihtoehto.

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa, eikä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
harrastamisen tavoite on jääkiekkoilijana kehittyminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapselle kehittyy elämänmittainen ja kiinteä suhde jääkiekkoon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
korkeatkaan harrastusmaksut eivät ole ongelma, mikäli niille saa kunnolla vastinetta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapseni saa kantaa JYP-logoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapseni harrastaa jääkiekkoa Jyväskylän laadukkaimmassa tai korkeatasoisimmassa seurassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
voin jättää hyvällä omatunnolla lapseni liikuntakasvatuksen asiantuntijoiden hoidettavaksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapset tulevat yksilöllisesti kohdatuiksi valmentajien toimesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapsi saa kavereita harrastuksessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapsilla on kivaa, vaikka sen myötä harrastuksen urheilullinen vaatimustaso laskisi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapsi oppii sosiaalisia taitoja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
jääkiekon kautta opitaan elämäntaitoja kuten itsenäisyyttä, vastuullisuutta ja pitkäjänteisyyttä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapselle kehittyy liikunnallinen elämäntapa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
seuran valmennusta kehitetään vanhempien odotusten mukaisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pääsen itsekin olemaan osa jääkiekkoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pääsen lapsen joukkueen kautta osallistumaan urheilun seuratoimintaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
saan itsekin olla mukana lasteni harrastuksessa ja se on yhteinen juttumme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
lapseni on mukana toiminnassa, jossa kiinnitetään huomiota yhteiskunnalliseen vastuullisuuteen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

KULKEMINEN

Seuraavat kysymykset liittyvät perheenne kulkutapoihin ja arjen matkoihin.

55. Etäisyys kotoanne harrastuspaikalle (Killeri/Buugi), jossa harjoitukset yleensä järjestetään?

- 0 -1,0 km
- 1,1 - 3,0 km
- 3,1 - 5,0 km
- 5,1 - 10,0 km
- 10,1 - 20,0 km
- Yli 20 km

56. Kuinka monta lasta perheestänne on mukana jossain ohjatussa harrastuksessa?

- 1-2
- 3-4
- 5-6
- yli 6

57. Kuinka monta autoa perheessänne on?

- 0
- 1
- 2
- 3 tai useampi

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

58. Millä tavalla perheessänne yleensä kuljetaan arjen matkat (esimerkiksi töihin, kouluun, harrastuksiin, kauppaan jne.)? Esitä arviosi kaikkien eri kulkutapojen yleisyydestä merkitsemällä parhaiten sopiva vastausvaihtoehto.

	Harvemmin tai ei koskaan	Noin neljännnes matkoista (25%)	Noin puolet matkoista (50%)	Noin kolme matkaa neljästä (75%)	Useammin tai lähes aina
Kävellen *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörällä *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Julkisilla liikennevälineillä *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilöautolla *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muulla moottoriajoneuvolla *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muulla. Millä? _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

59. Tässä voit täsmentää perheenne arjen matkojen kulkutapatottumuksia.

60. Millä tavalla JYP:ssä harrastava lapsesi kulkee yleensä kouluun tai päiväkotiin? Esitä arviosi kaikkien kulkutapojen yleisyydestä merkitsemällä parhaiten sopiva vastausvaihtoehto.

	Harvemmin tai ei koskaan	Noin neljännnes matkoista (25%)	Noin puolet matkoista (50%)	Noin kolme matkaa neljästä (75%)	Useammin tai lähes aina
Kävellen *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörällä *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Julkisilla liikennevälineillä *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilöautolla *	<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"/>
Muulla moottoriajoneuvolla *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muulla. Millä? _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

61. Tähän voit täsmentää lastesi koulu- ja päiväkotimatkojen kulkutapatottumuksia.

62. Millä tavalla lapsesi kulki yleensä JYP:n jääkiekkoharjoituksiin edellisen kauden (2019-2020) aikana? Esitä arviosi kaikkien kulkutapojen yleisyydestä merkitsemällä parhaiten sopiva vastausvaihtoehto.

	Harvemmin tai ei koskaan	Noin neljännes matkoista (25%)	Noin puolet matkoista (50%)	Noin kolme matkaa neljästä (75%)	Useammin tai lähes aina
Kävellen *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörällä *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Julkisilla liikennevälineillä *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilöautolla (vain yksi harrastaja kydissä) *	<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"/>
Muulla moottoriajoneuvolla *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muulla. Millä? _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

63. Tähän voit täsmentää lastesi harjoitusmatkojen kulkutapatottumuksia.

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

64. Mistä lapsesi tulee yleensä JYP:n harjoituksiin?

	Harvemmin tai ei koskaan	Noin neljännes matkoista (25%)	Noin puolet matkoista (50%)	Noin kolme matkaa neljästä (75%)	Useammin tai lähes aina
Kotoa *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suoraan koulusta *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suoraan iltapäiväkerhosta *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suoraan toisesta harrastuksesta *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sukulaisten tai kavereiden luota *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jostain muualta. Mistä? <hr/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

65. Kuinka usein lastesi harrastuskyydityksiin kytkeytyy seuraavien asioiden hoitamista?

	Harvemmin tai ei koskaan	Noin neljännes matkoista (25%)	Noin puolet matkoista (50%)	Noin kolme matkaa neljästä (75%)	Useammin tai lähes aina
Käyn kaupassa *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käyn hoitamassa muita arkisia asioita *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vien muita lapsiani harrastuksiin *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käyn itse harrastamassa tai liikkumassa *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käyn muualla. Missä? <hr/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jään seuraamaan harjoituksia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

66. Vastaa seuraaviin väittämiin liittyen perheenne kulkutapoihin

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa, eikä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Lapset viedään harrastuksiin autolla, koska siten se hoituu nopeimmin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lapsella ei ole itsenäiseen kulkemiseen sopivia välineitä (esim. pyörä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jääkiekkovarusteita ei saa hallille muuten kuin autolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koulu päättymisen ja harjoitusten alkamisen ajat ovat niin hankalat, että lapsi on pakko viedä autolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matka harrastukseen on liian pitkä kuljettavaksi muulla kuin autolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lapsen yksin pyörällä tai kävellen kulkeminen on mielestäni vaarallista (esimerkiksi reitistä tai teiden kunnosta johtuen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kiireisen arjen vuoksi auto on ainoa vaihtoehto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoilu on meille tapa ja tottumus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljetan mielelläni lasta harjoituksiin, jotta pääsen olemaan osa ja seuraamaan hänen harrastustaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harrastuskuljettaminen on perheemme aikuisille raskasta ja kuluttavaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräilyn/kävelyn/julkisen liikenteen suosiminen on tärkeää, koska se ei tuota yhtä paljon päästöjä kuin autoilu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lasten aktiivisten kulkutapojen (esim. kävely ja pyöräily) suosiminen on tärkeää, koska se lisää lasten liikunnan määrää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lapsen on tai olisi hyvä oppia itsenäistä paikasta toiseen kulkemista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olisi mukavaa, että vanhemmilla jäisi enemmän aikaa muuhun, jos ei tarvitsisi huolehtia harrastuskuljettamisesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aktiivisten kulkutapojen (esim. kävely ja pyöräily) edistäminen lasten arjessa on mielestäni luonteva lisä jääkiekkovalmennukseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

Kimppakyytejä harjoituksiin on vaikea toteuttaa

Kimppakyytejä harjoituksiin on vaikea toteuttaa

Kimppakyytejä harjoituksiin on vaikea toteuttaa

67. Mitkä muut asiat vaikuttavat siihen, että perheessänne lasta viedään harjoituksiin autolla?

68. Mitkä muut asiat voisivat vaikuttaa siihen, että harrastus- ja koulumatkoja kuljettaisiin enemmän kävellen, pyörällä tai julkisilla?

YMPÄRISTÖKYSYMYKSET

69. Vastaa väittämiin liittyen jääkiekkoharrastukseen, seuratoimintaan, ilmastonmuutokseen ja ympäristöongelmiin

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa, eikä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
JYP:ssä pelaavat lapset ja nuoret käyvät pelaamassa ulkojäällä (ei jäähallissa) ja luistelemassa ulkona	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ilmastonmuutoksesta johtuva pakkaspäivien väheneminen on uhka suomalaiselle jääurheilukulttuurille.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ihminen ei ole toiminnallaan aiheuttanut ilmastonmuutosta. Ihmisen toiminnasta johtuvien kasvihuonepäästöjen vaikutus maapallon lämpötilan nousuun on häviävän pieni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seurassa ja joukkueessamme on luontevaa puhua ympäristöasioista esimerkiksi vanhempien ja/tai valmentajien kesken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Perheessämme keskustellaan ympäristöön ja ilmastonmuutokseen liittyvistä asioista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muiden yhteiskunnan osa-alueiden tapaan myös urheilukulttuurin on ryhdyttävä toimiin ympäristövaikutusten vähentämiseksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympäristövastuullisuus kuuluu itsestään selvänä osana lasten ja nuorten vastuulliseen harrastustoimintaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jääkiekko on näkyvä ja vaikutusvaltainen laji, jonka tulee toimia suunnannäyttäjänä ympäristöasioissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
JYP Juniorit on näkyvä ja vaikutusvaltainen paikallistoimija, jonka tulee toimia suunnannäyttäjänä ympäristöasioissa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lasten harrastuskuljettamisesta aiheutuvat liikennepäästöt ovat merkittävä osa jääkiekkoharrastuksen ympäristövaikutuksia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

LIITE 1. JYP-seurakysely, vanhemmille ja huoltajille osoitetut kysymykset

70. Kenen tehtäviin urheilun ja liikunnan alalla ympäristöhaittojen ehkäisy ja ilmastonmuutoksen vastainen taistelu kuuluu? (voit valita useamman)

- Harrastajille
- Valmentajille
- Urheiluseuroille
- Urheilun lajiliitoille (esim. Jääkiekkoliitto)
- Kansainvälisille urheiluliitoille
- Se ei kuulu urheilulle

71. Onko jääkiekkoharrastuksen suhteen aiheellista tehdä muutoksia ympäristöhaittojen vähentämiseksi?

- Kyllä
- Ei

72. Jos vastasit kyllä, millaisia muutoksia tulisi tehdä?

73. Onko vielä jotain, mitä haluat tuoda esille? Toimiko kysely hyvin?
