

TYÖIKÄISTEN KULKUTAPAVALINNAT TYÖMATKALIKKUMISESSA
yksilö-, sosiaalisten ja fyysisten ympäristötekijöiden vaikutukset päätöksentekoon

Miia Lehtimäki

Liikunnan yhteiskuntatieteet. Pro gradu -tutkielma

Liikuntatieteellinen tiedekunta

Jyväskylän yliopisto

Syksy 2024

TIIVISTELMÄ

Lehtimäki, M. 2024. Työikäisten kulkutapavalinnat työmatkaliikkumisessa. Yksilö-, sosiaalisten ja fyysisten ympäristötekijöiden vaikutukset päätöksentekoon. Liikuntatieteellinen tiedekunta, Jyväskylän yliopisto, liikunnan yhteiskuntatieteiden pro gradu -tutkielma, 73 s., 2 liite.

Tämän laadullisen tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, miten työikäiset kuvailevat työmatkaliikkumistaan sekä minkälaiset tekijät vaikuttivat kulkutapavalintoihin. Tutkimus on toteutettu laadullisin tutkimusmenetelmin fenomenologis-hermeneuttisesta näkökulmasta. Tutkimusaineisto on kerätty osana valtakunnallista STYLE-tutkimusta vuosina 2019–2020. Aineisto koostuu 43 haastattelusta.

Tutkimuksen teoreettisena viitekehyksenä toimii sosiaalipsykologi Van Ackerin ym. (2010) kulkutapakäyttämisen viitekehys. Teorian mukaan yksilö tekee kulkutapavalintoja koskevia päätöksiä kolmella (lyhyen, keskipitkän sekä pitkän) hierarkkisella tasolla. Teoriassa vaikutustekijät on jaettu kolmeen luokkaan, jotka ovat yksilölliset tekijät sekä sosiaalisen ja fyysisen ympäristön tekijät. (Van Acker ym. 2010, 5–8)

Tutkimuksessa havaittiin, että vaikutustekijöiden kirjo on laaja. Yksilötasolla vaikuttavia tekijöitä olivat asenteelliset tekijät, aikabudjetti, tottumukset ja rutiinit, taloudelliset tekijät sekä liikunnallinen elämäntyyli. Sosiaalisen ympäristön vaikuttavina tekijöinä toimivat keskeisesti perhe, työkaverit sekä kulttuuriset merkityksenannot. Fyysisen ympäristön vaikutustekijöitä oli esimerkiksi sääolosuhteet sekä ympäristön olosuhteet & ominaisuudet, kuten pyöräilyverkoston toimivuus.

Keskeinen havainto tutkimuksessa oli se, että kulkutapavalintoihin vaikuttavat erityisesti hyödyllisyys, helppous ja mukavuudenhaluisuus. Näiden kolmen tekijän vaikutus kulkutapavalintoihin perustui jokaisen henkilökohtaiseen arvioon. Arvioon puolestaan vaikuttivat esimerkiksi ikä, auton omistaminen, perhevelvollisuudet sekä kodin ja työpaikan välinen etäisyys.

Asiasanat: työmatkaliikkuminen, työikäiset, arkiliikkuminen

ABSTRACT

Lehtimäki, M. 2024. *Commuting and Transportation Mode Choices among Working-Age Individuals: The Influence of Individual, Social, and Physical Environmental Factors on the Decision-Making Process*. University of Jyväskylä, Master's thesis, Social Sciences of Sport, 73 pp, 2 appendix.

The purpose of this qualitative study was to explore how working-age individuals describe their commuting and the factors influencing their choice of transportation mode. The study was conducted using qualitative research methods from a phenomenological-hermeneutical perspective. The data were collected as part of the national STYLE project in 2019–2020 and consist of 43 interviews.

The theoretical framework of the study is based on the origin-theoretical framework of travel behavior by social psychologist Van Acker et al. (2010), applied to examine commuting. According to this theory, individuals make transportation mode decisions hierarchically at three decision-making levels: short-term, medium-term, and long-term. The influencing factors in the theory are divided into three categories: individual, social, and physical environmental factors (Van Acker et al. 2010, 5–8).

The range of influencing factors is broad. At the individual level, influential factors included attitudinal factors, time budget, habits and routines, economic factors, and an active lifestyle. Influential factors from the social environment were primarily family, colleagues, and cultural meanings. Physical environmental factors included, for example, weather conditions and environmental conditions and features, such as the functionality of the cycling network.

A key finding of the study was the identification of the root causes of decision-making in transportation mode choice. The primary considerations influencing transportation mode choice in the study group were utility, ease, and comfort. These factors guided the choice of transportation mode, and their realization depended on everyone's assessment, influenced by factors such as age, car ownership, family obligations, and the distance between home and workplace.

Keywords: commuting, working-age individuals, everyday physical activity

KÄYTETYT LYHENTEET

LVM	liikenne- ja viestintäministeriö
OKM	opetus- ja kulttuuriministeriö
STM	sosiaali- ja terveysministeriö
VLM.	liikenne- ja viestintäministeriö
WHO	World Health Organization, Maailman terveysjärjestö

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	1
2	ARKILIIKKUMISEN JA KULKUTAPOJEN MURROS	3
2.1	Aktiivisten kulkutapojen yhteiskunnallinen asema	4
2.2	Aktiivisten kulkutapojen edistäminen	5
3	TYÖMATKALIIKKUMINEN	7
3.1	Työmatkaliikkumisen määritelmä	7
3.2	Aikaisempi tutkimuskirjallisuus	8
3.3	Työmatkaliikkuminen osana yksilön hyvinvointia	8
3.4	Työmatkaliikkumisen myönteiset vaikutukset yhteiskunnalle.....	9
3.5	Aktiivisten kulkutapojen käyttö Suomessa	11
4	TYÖMATKALIIKKUMISEN VAIKUTUSTEKIJÄT	17
4.1	Yksilötason tekijät	18
4.2	Sosiodemografiset tekijät	18
4.3	Psykologiset tekijät.....	19
4.3.1	Lyhyen aikavälin päätöksentekoprosessi ja työmatkaliikkuminen	19
4.3.2	Keskipitkän aikavälin päätöksentekoprosessi ja työmatkaliikkuminen	20
4.3.3	Pitkän aikavälin päätöksentekoprosessi ja työmatkaliikkuminen	22
4.4	Tiedostetut ja tiedostamattomat valinnat ohjaavat päätöksiä	23
4.4.1	Tiedostetut valinnat	24
4.4.2	Tiedostetut valinnat	25
4.5	Sosiaalinen ympäristö.....	26
4.6	Fyysinen ympäristö	27
4.6.1	Kaupunkirakenne ja työmatkan pituus	28
4.6.2	Pyöräily- ja kävelyverkosto	29

4.6.3	Sääolosuhteet ja vuodenaika.....	30
4.6.4	Politiikka ja lainsäädäntö.....	30
4.7	Yhteenveto.....	32
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	33
5.1	STYLE -hanketutkimus.....	33
5.2	Tutkimusaineisto ja tutkittavat	34
5.3	Tutkimuskysymykset.....	35
5.4	Tutkimuksen tieteenfilosofiset lähtökohdat.....	35
5.5	Tutkimusmenetelmät	36
5.6	Aineiston analyysi	38
5.7	Tutkimuksen etiikka	39
6	TULOKSET	41
6.1	Yleisin kulkutapa & yksilöllisten taustatekijöiden yhteys kulkutapatottumuksiin.....	41
6.2	Mitkä tekijät vaikuttivat kulkutapavalintoihin työmatkoilla?	44
6.3	Yksilötason tekijät	45
6.3.1	Aikabudjettia säädellään kulkutapavalinnoilla.....	46
6.3.2	Asenteelliset tekijät.....	47
6.3.3	Tottumukset ja rutiinit	48
6.3.4	Taloudelliset tekijät	49
6.3.5	Liikunnallinen elämäntyyli.....	49
6.4	Sosiaalinen ympäristö.....	51
6.4.1	Perhe ja työkaverit	51
6.4.2	Sosiaaliset merkitykset	52
6.5	Fyysinen ympäristö	53
6.5.1	Etäisyys.....	54
6.5.2	Ympäristön ominaisuudet ja olosuhteet	54

6.5.3 Sääolosuhteet ja vuodenaika.....	55
7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	57
7.1 Johtopäätökset	57
7.2 Hyödyllisyyttä, helppoutta ja mukavuudenhaluisuutta	57
7.3 Toimintakulttuurin ja asenteen muutos	59
7.4 Tutkimuksen arviointi	61
7.5 Jatkotutkimusehdotukset	63
8 LÄHTEET	65

LIITTEET:

Liite 1. Haastattelurunko

Liite 2. Kuvakortit

1 JOHDANTO

Nykyiseen länsimaiseen elämäntyyliin liittyy huolenaihe. Väestö liikkuu liian vähän. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaiseman liikuntaraportin mukaan vain noin kolmannes nuorista ja viidennes aikuisväestöstä liikkuu terveytensä kannalta riittävästi (Husu ym. 2022, 3). Tämä näkyy väestössä heikompana fyysisenä toimintakykynä sekä lisääntyvinä terveyshaittoina (Parkkinen ym. 2019, 5).

Vähäisen fyysisen aktiivisuuden edistämiseksi erilaiset hankkeet pyrkivät vaikuttamaan ihmisten liikkumistottumuksiin, kuten arkiliikkumisen määrään. Muun muassa valtakunnallinen STYLE-tutkimushanke "Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana" keskittyy väestön arkiliikkumisen edistämiseen kehittämällä aktiivisia kulkutapoja. Samalla hanke tukee valtion poliittisia tavoitteita kestävän liikennekäyttämisen edistämisessä. (styletutkimus.fi)

Työmatkat nähdään tilaisuuksina lisätä aikuisväestön arkiliikkumista, sillä töihin kuljetaan lähes päivittäin. Tutkimukset osoittavat, että säännöllisesti toistuva työmatkaliikunta voi myös muodostaa merkittävän osan yksilön päivittäisestä fyysisestä aktiivisuudesta (Foley ym. 2015, 2–3). Säännöllinen aktiivisten kulkutapojen käyttö työmatkoilla lisää fyysisen aktiivisuuden kokonaistasoa lähes huomaamatta. Samalla terveyttä edistävät käytänteet vakiintuvat ja muuttuvat osaksi arkirutiineja. (Heinen ym. 2010, 59–60)

Aktiiviset kulkutavat ovat eduksi sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Aktiiviset kulkutavat ovat hyvinvointia edistävä, ekologinen sekä taloudellinen valinta. Yksilötasolla hyödyt ovat varsin ilmeiset; jalankulku ja pyöräily lisää fyysisen aktiivisuuden tasoa, joka on yhteydessä parempaan terveyteen (Gatersleben & Appleton 2007, 306). Aktiiviset kulkutavat on taloudellinen valinta, sillä kulkumuotoina ne ovat suhteellisen edullisia. Lisäksi kaupunkialueilla pyöräily on nähty olevan jopa nopein tapa kulkea välimatkoja verrattaessa muihin kulkumuotoihin. Yhteiskunnallisella tasolla aktiiviset kulkutavat edistävät kansanterveyttä, ovat ympäristöystävällistä sekä edistävät liikenteen sujuvuutta. (Heinen ym. 2010, 59–60) Vaikka aktiivisten kulkutapojen myönteiset vaikutukset ovatkin tunnistettu, valitaan kulkumatkoille useasti jokin muu kulkuväline kuin jalankulku tai pyörä (Henkilöliikennetutkimus 2022, 25).

Työmatkaliikkumista koskevaa tutkimusta on tehty varsin vähän Suomessa. Valtioneuvoston selvityksen (2022, 8) mukaan pyöräilyn ja kävelyn edistämisen keinot ovat jokseenkin tiedossa. Nykyinen tutkimustietoa on kuitenkin jäänyt kapeaksi, sillä työmatkaliikkumisen vaikutustekijöitä on tutkittu lähinnä keskittyen ympäristötekijöihin. Tietoa tarvitaan lisää subjektiivisista tekijöistä, kuten asenteista ja elämänarvoista, jotka vaikuttavat yksilöiden kulkutapavalintoihin. (Van Acker ym. 2010, 2)

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, miten työikäiset kuvailevat työmatkaliikkumistaan sekä kulkutapavalintoihin vaikuttavia taustatekijöitä. Lähestyn aihetta hyödyntämällä sosiaalipsykologian tieteenalalta kulkutapakäyttäytymisen syntyteoreettista viitekehystä (Van Acker ym. 2010). Tarkoituksena on valottaa erityisesti niitä vaikutustekijöitä, jotka työikäiset kuvaavat ratkaiseviksi tekijöiksi kulkutapavalinnoissaan työmatkoilla. Tutkimuksesta saatua tietoa voidaan hyödyntää liikuntapolitiikkaa sekä -suunnittelua koskevassa arviointityössä. Tuloksista on erityisesti hyötyä niille, jotka organisoivat ja arvioivat työmatkaliikkumisen edistämistyötä.

Tutkimus etenee seuraavasti: toisessa luvussa taustoitan arkiliikkumisen sekä kulkutapojen murrosta ja historiaa. Luvun lopussa esittelen, miten aktiivisia kulkutapoja edistetään nykypäivänä. Kolmannessa luvussa syvennyttään työmatkaliikkumisen käsitteeseen. Mitä käsitteellä tarkoitetaan, minkälaiset vaikutukset työmatkaliikkumisella on yksilölle ja yhteiskunnalle sekä tarkastelen työmatkaliikkumisen nykytilannetta. Neljännessä luvussa käsitellään aikaisemman tutkimuskirjallisuuden pohjalta esiintyviä työmatkaliikkumisen vaikutustekijöitä. Viidennessä luvussa esitellään johdonmukaisesti tutkimuksen toteutus. Kuudennessa luvussa päästään asian ytimeen eli tuloksiin. Tutkimuksen viimeisessä eli seitsemännessä luvussa teen yhteenvedon tutkimuksesta. Esittelen tekemäni johtopäätökset sekä arvioin tutkimusta kokonaisuudessaan sekä annan jatkotutkimusehdotuksia.

2 ARKILIKKUMISEN JA KULKUTAPOJEN MURROS

Vähäinen liikkuminen on yhteiskunnan kehityksen ja muuttuneen elämäntyylin seurausta. Itkosen (2021, 34) tavoin, viitataan liikkumisella kaikkeen fyysiseen aktiivisuuteen, joka on luurankolihaksien avulla tuotettua ja energiaa kuluttavaa liikettä. Aikaisemmin liikkuminen on ollut luonnollinen osa ihmisen arkea. Työt ja vapaa-ajan harrastukset ovat olleet luonteeltaan fyysisiä sekä välimatkat on kuljettu jalan tai pyörällä ennen yksityisautoilun yleistymistä. Nykypäivän yhteiskunnassa pärjää ilman suuria fyysisiä ponnisteluja. (Itkonen 2021, 14) Ostosreissut kivijalkamyymälöistä ovat siirtyneet verkkokaappoihin ja tietotyöt yleistyvät. Yhteiskunnalliset muutokset, kuten teknistyminen ja autoistuminen, on vähentänyt tarvetta oman kehon käyttämiseen. (Kauravaara 2013, 10–12) Liikkumistottumukset ovat muuttuneet, joka näkyy väestössä matalana fyysisen aktiivisuuden tasona.

Väestön niukka fyysinen aktiivisuus näkyy vähäisenä arkiliikkumisen määränä. Muutosta selittää esimerkiksi nykyiset kaupunkirakenteet, jotka on rakennettu vahvasti yksityisautoilun varaan. Laajalle levinneet kaupunkirakenteet hajauttavat ja pidentävät välimatkoja palveluiden välillä, jolloin niiden saavutettavuus on helpointa autolla. Tämä lisää autoilun tarvetta ja vähentää aktiivisten kulkutapojen käyttöä. (Parkkinen ym. 2019, 5; Kauravaara 2013, 10–12) Autosta on muotoutunut hallitseva kulkuväline, jolla pääsee vaivattomasti syrjäisempiinkin paikkoihin. Kotitalouksien autoriippuvuus on yleistä Suomessa. (Karjalainen 2022)

Fyysisen saavutettavuuden lisäksi nykyiset kaupunkirakenteet ovat ongelmallisia myös ajankäytön näkökulmasta. Laajalle levinneet kaupunkirakenteet suosivat moottoroituja kulkuvälineitä niiden helppouden lisäksi myös nopeuden puolesta. Pidemmät välimatka lisäävät kuluvaa aikaa siirtymissä. (Audrey ym. 2019, 12) Kun aika on arvossaan ja kiire nähdään yleisenä ilmiönä yhteiskunnassa, korostuu nopeuden tavoittelu. Tällöin ihmiset suosivat nopeimpia kulkutapoja ajansäästösyistä. Tämän on nähty vähentävän halukkuutta kulkea kävellen tai pyöräillen. (Ellegård & Svedin 2010, 23–24)

Nopeutta tavoiteltaessa moottoroitujen kulkuvälineiden valitseminen voi olla järkevää tai jopa välttämätöntä. Kävellen ei välttämättä ehdi perille annetussa aikataulussa, mikäli etäisyys on pitkä (Ellegård & Svedin 2010, 3–4, 23–24). Ilmiöllä viitataan "*spatiotemporaalisen saavutettavuuden*" -käsitteeseen, joka kuvaa tiettyjen palveluiden tai toimintojen saavutettavuutta ajallisesti ja tilallisesti (Muukkonen 2023).

Edellä mainitut tekijät ja muutokset ovat muokanneet myös työelämän raameja, mikä osaltaan selittää aikuisväestön muuttuneita arkiliikkumisen tottumuksia työmatkoilla. Aikaisemmin huomattava osa aikuisväestön fyysisestä aktiivisuudesta tapahtui työpäivien yhteydessä (Era ym. 1990). Kodin ja työpaikan etäisyydet olivat lyhyempiä, jonka taittoi sujuvasti kävellen tai pyöräillä. Kaupunkirakenteiden laajentuessa myös kodin ja työpaikan etäisyydet ovat pidentyneet. Lisäksi yhä enemmän ihmiset tekevät etätöitä kotona, jolloin liikkuminen kodin ja työpaikan välillä ei toteudu (Jousilahti ym. 2020). Vastaavasti työelämässä arvostetaan tehokkuutta, joka näkyy ajankäytön säätelynä kulkutapavalinnoilla (Itkonen 2021, 82).

2.1 Aktiivisten kulkutapojen yhteiskunnallinen asema

Historia vaikuttaa olennaisesti siihen, miten eri kulkutapoihin suhtaudutaan nykypäivänä. Cox (2019) kuvailee kirjassaan eri kulkutapojen aseman sekä siihen liittyvien asenteiden historiallista muutosta Iso-Britanniassa. Polkupyörä oli hallitseva kulkuväline ennen moottoroidun liikenteen yleistymistä. Pyöräilyn katsottiin tarjoavan mahdollisuuden liikkua nopeasti paikkojen välillä ja siihen liitettiin liikkuvuuden ja ruumiillisuuden merkityksenantoja. (Cox 2019, 3) Yksityisautoilun yleistyessä 1900-luvulla, autoilu alkoi näyttäytyä vapauden, menestyksen ja varallisuuden symbolina yhteiskunnassa. Auto syrjäytti pyöräilyn nopeudellaan. Autoilun viehätys vähensi olennaisesti pyöräilyn suosiota väestön keskuudessa ja vaikutti ihmisten asenteisiin. Pyöräily arkipäiväistyi eikä se tuonut kantajalleen niitä merkityksenantoja, joita autoilu tarjosi. Yksityisautoilun lisääntyessä, pyörä kulkumuotona nähtiin yhä enemmän edustavan heikko-osaisuutta, joka osaltaan vähensi entisestään pyörän suosiota ylemmissä sosiaaliluokissa. (Cox 2015, 3–5)

Kuten äskeisessä kappaleessa esitettiin, on kulkutapojen kehitys sidottu kiinteästi osaksi muun yhteiskunnan sekä teknologian kehitystä, kuten auton kehitykseen. Kaikki pyöräilystä itsestään riippumattomat tekijät vaikuttavat siihen, miten pyöräilyyn suhtaudutaan nyt sekä minkälaisia merkityksiä eri ihmiset ja kulttuurit siihen liittävät. Annetut merkitykset ovat erilaisia kulttuureiden ja ihmisten välillä. (Cox 2019, 12–14) Nämä tekijät vaikuttavat osaltaan siihen, kuinka ihmiset valitsevat kulkutapojaan nykypäivänä.

Autoilulla on merkittävä globaali hegemonia, jonka takia aktiiviset kulkutavat jäävät jatkuvasti autoilun varjoon (Cox 2019, 29). Tämä näkyy rakenteellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti.

Rakenteellisesti tämä näkyy esimerkiksi liikennejärjestelmässä, missä painotetaan moottoroitua liikennettä. Sosiaalisesti ja kulttuurisesti se näkyy esimerkiksi eri kulkutapoihin liitetyissä merkityksissä, asenteissa ja puheissa. (Cox 2019, 29; Karjalainen 2022) On ymmärrettävä, että nykypäivänä ihmiset tekevät valintojaan ja omaksuvat käytäntöjään autovaltaisessa kaupunkitodellisuudessa, mikä vaikuttaa heidän tapoihinsa arvottaa eri kulkutapoja. Aktiivisten kulkutapojen edistäminen vaatii muutoksia toimintakulttuurissa ja asenteissa. Nykyisen autokeskeisin liikenneparadigman muuttaminen tai kumoaminen vaatii uudenlaista politiikkaa eikä pelkästään pyrkimystä sopeutua nykyisiin malleihin. (Cox 2019, 32) Tämän tiedostaminen sekä ihmisten päätöksentekoprosessien ymmärtäminen, auttavat luomaan fyysisiä sekä sosiaalisia ympäristöjä, jotka edistävät aktiivisten kulkutapojen käyttöä (Van Acker ym. 2010, 2).

2.2 Aktiivisten kulkutapojen edistäminen

Vaikka autokeskeinen elämäntapa onkin edelleen hallitseva, on arkiliikkumisen hyödyt tunnistettu myös yhteiskuntatasolla. Aktiivisten kulkutapojen yleistymisen lisää väestön fyysistä aktiivisuutta sekä edistää myös valtion liikenne- ja ympäristöpoliittisia tavoitteita. (Itkonen 2021, 51–53, 113) Näiden tavoitteiden sekä tarpeiden pohjalta on syntynyt toimialarajat ylittävä keskustelu uudenlaisen liikennejärjestelmän kehittämisestä, joka perustuu aktiivisiin kulkutapoihin (Parkkinen ym. 2019, 5). Keskustelua on kehystetty kestävän liikkumisen ja liikennejärjestelmän käsitteillä. Käsitteillä viitataan liikkumistapojen valintoihin ja infrastruktuurin suunnitteluun siten, että nämä edistävät ympäristön, talouden ja yhteiskunnan kestävää kehitystä samanaikaisesti. (LVM 2018)

Kestävää liikkumista edistetään sekä paikallisesti että valtiotasolla hankkeiden ja edistämishjelmien avulla. Muun muassa valtion liikenne- ja viestintäministeriön pyöräilyn edistämishjelman (2018) tavoitteena on edistää aktiivisia kulkutapojen käyttöä sekä kehittää kestävää liikennejärjestelmää Suomessa. Ohjelman tavoitteena on muokata väestön kulkutapatottumuksia, parantaa kansanterveyttä sekä vähentää liikenteestä seuraavia kasvihuonekaasupäästöjä Suomessa. Ohjelman konkreettiseksi tavoitteeksi on asetettu kävelyn ja pyöräilyn matkaosuuksien nostaminen 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, joka tarkoittaa 450 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa. (LVM 2018, 1, 17) Tavoite on sama kuin

kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa (VNS 6/2022). Pyöräilyn edistämishjelmalla on myös kansantaloudellinen dimensio. Vähentämällä liikenneonnettomuuksia ja -kuolemia sekä kohentamalla kansanterveyttä lisääntyneen fyysisen aktiivisuuden myötä haetaan miljardien eurojen säästöjä yhteiskunnalle. (LVM 2018, 1)

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia sisältää 31 kävelyn ja pyöräilyn toimenpidettä, jotka koskevat väestön asenteita, infrastruktuuria, yhdyskunta- ja hallintorakenteita sekä lainsäädäntöä. Näitä ovat esimerkiksi infrastruktuurin ja maankäytön kehittäminen, taloudellisen ohjauksen sekä rahoituksen kohdentaminen, asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen sekä lainsäädännön kehittäminen. Toimenpiteisiin lukeutuu esimerkiksi valtion ja kuntien yhteinen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, jonka avulla tuetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistä kunnissa. Tähän sisältyy Traficomien myöntämät valtionavustukset kunnille infrastruktuurin, kuten kevyen liikenteen väylien ja pyöräpysäköinnin kehittämiseen. (LVM 2018, 13)

Valtakunnallisen strategian avulla kannustetaan väestöä omaksumaan aktiivisia kulkutapoja. Strategian pohjalta on valmisteltu valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä valtiossa. Aktiivisten kulkutapojen edistäminen edellyttää yhteistyötä eri toimijoiden, kuten julkishallinnon eri hallinnonalojen, pyöräilyä edistävien yhdistysten ja järjestöjen, työyhteisöjen, kasvatusinstituutioiden ja vapaa-ajan yhteisöjen välillä. Ohjelma on myös peruste valtakunnalliselle arkiliikkumista ja aktiivisia kulkutapoja edistävälle työlle ja tutkimukselle, kuten STYLE-tutkimushankkeelle (styletutkimus.fi) sekä kuntien kävely- ja pyöräilystrategioille (LVM 2018, 13–14).

Kuntien rooli on merkittävä paikallistason edistämistyössä. Yli 10 prosentilla Suomen kunnista on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Vastaavasti kunnat ovat tehneet alueellisia edistämishjelmia yhteistyöllä muiden kuntien kanssa tai ovat liittäneet kävelyn ja pyöräilyn edistämisen osaksi ympäristö- tai kestävän liikkumisen edistämishjelmia. Tärkeimpinä kuntien ohjelmien vaikuttavuutta määrittävinä tekijöinä on pidetty ohjelmien sisällöllistä laatua ja poliittista statusta. Mikäli ohjelmaa ei ole hyväksytty valtuustotasolla, on sen vaikuttavuus jäänyt varsin pieneksi. Ohjelman poliittinen mandaatti nähdään lisääntyvän merkittävästi, mikäli sen taustalla toimii valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. (LVM 2018, 13–14)

3 TYÖMATKALIIKKUMINEN

Tässä luvussa käsitellään työmatkaliikkumista. Ensimmäiseksi määritellään työmatkaliikkumisen käsite. Tämän jälkeen tuodaan esille työmatkaliikkumisen arvo yksilölle ja yhteiskunnalle. Lopuksi tarkastellaan työmatkaliikkumisen nykytilaa.

3.1 Työmatkaliikkumisen määritelmä

Työmatkalla viitataan kodin ja työpaikan väliseen matkaan (Pastinen ym. 2018). Tutkimuskirjallisuudessa työmatkan kulkutavat ovat luokiteltu aktiivisiin sekä passiivisiin kulkutapoihin. Aktiivisiksi kulkutavoiksi katsotaan tyypillisesti kävely ja pyöräily, joihin useimmiten viitataan puhuttaessa työmatkaliikkunnasta (eng. *commute*). Näiden lisäksi nykypäivän tutkimuskirjallisuudessa aktiiviseksi kulkutavaksi määritellään tilannekohtaisesti myös joukkoliikenne, sillä julkisilla kulkiessa fyysisen aktiivisuuden määrän nähdään lisääntyvän. (Shephard 2008, 753) Tämä on nähty tutkimuksissa, missä työmatkan sisältämää fyysistä aktiivisuutta on mitattu liike- ja GPS-mittareiden avulla (Batista ym. 2018). Passiivisiksi kulkutavoiksi katsotaan moottorisoidut kulkutavat, kuten henkilöautoilu sekä muut moottoriajoneuvot (Anderssen ym. 2009).

Tässä tutkimuksessa käytetään käsitettä *työmatkaliikkuminen* korvaamaan aikaisemmin käytettyä työmatkaliikkunnan käsitettä. Perustelen käsitettä sillä, että nykyisessä liikuntapoliittisessa keskustelussa puhutaan liikunnan sijaan liikkumisesta. Muun muassa valtakunnallisissa liikuntasuosituksissa on puhuttu vuodesta 2019 alkaen liikunnan sijasta liikkumisesta (UKK-instituutti 2019). Lisäksi ministeriöiden tulokorteissa puhutaan nykyisin väestön liikkumisen edistämisestä. Käsitteiden muutoksen on katsottu mahdollistavan laajemman arvioinnin liikkumistottumuksissa yksilö- ja väestötasolla. (Itkonen 2021, 31–32, 34). Mielestäni käsitteen muutos madaltaa kynnystä nähdä työmatkaliikkuminen osana arkiaktiivisuutta eikä niinkään suunniteltuna liikuntasuorituksena.

Yhteenvedon totean, että tutkimuksessani *työmatkaliikkuminen* tarkoittaa työmatkojen kulkemista joko kokonaan tai osittain aktiivisilla kulkutavoilla. Aktiivisiksi kulkutavoiksi katson kävelyn ja pyöräilyn.

3.2 Aikaisempi tutkimuskirjallisuus

Työmatkaliikkumista koskeva tutkimustieto on lisääntynyt 2000-luvun puolella. Aihetta on tutkittu sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta. Tulokset ovat varsin yhteneväisiä ja työmatkaliikkumisen on todettu olevan hyödyllistä yksilölle ja yhteiskunnalle. Tutkimukset osoittavat, että työmatkaliikkuminen vaikuttaa myönteisesti ihmisen fyysiseen sekä psyykkiseen terveyteen (Shephard 2008, 753). Työmatkaliikkumisen myönteiset vaikutukset ilmenevät myös kansanterveydessä ja -taloudessa. (Karjalainen 2022, 15; Tuominen ym. 2007; Stranius 2015) Paikallistasolla lisääntynyt kevyt liikenne edistää väestön viihtyvyyttä, turvallisuutta ja tasa-arvoa. Lisääntynyt työmatkaliikkuminen luo sujuvaa ja turvallista liikennejärjestelmää kaupungeissa. (Tuominen ym. 2007)

3.3 Työmatkaliikkuminen osana yksilön hyvinvointia

Työmatkaliikkuminen on yhteydessä parempaan hyvinvointiin ja terveydentilaan. Sen terveyttä edistävät vaikutukset nähdään perustuvan ennen kaikkea lisääntyneeseen fyysiseen aktiivisuuteen ja siitä saataviin terveyshyötyihin (Shephard 2008, 755). Lisäksi työmatkaliikkumisen edistävää psyykkistä hyvinvointia (Mytton ym. 2016, 24).

Työmatkaliikkuminen edistää terveyttä. Säännöllinen työmatkaliikkuminen lisää fyysisen aktiivisuuden määrää, joka vähentää riskiä esimerkiksi erilaisille elintapasairauksille, kuten diabetekselle ja sydän- ja verisuonitaudeille (Harms & Kansen; Shephard 2008, 755). Aktiivisilla työmatkaliikkujilla on havaittu hyvä fyysinen kunto ja toimintakyky. Lisäksi työmatkaliikkuminen nähdään estävän painonnousua sekä auttavan painonhallinnassa. Ylipainoisille työmatkaliikkuminen on toimiva menetelmä painonpudotukselle sen säännöllisyyden vuoksi (Yang 2010). Tämän lisäksi työmatkaliikkuminen on yhteydessä parempaan työkykyyn. Parempi työkyky näkyy esimerkiksi jaksamisena sekä vähäisempinä sairaspöissaoloina. (Mytton ym. 2016, 23)

Työmatkaliikkuminen vaikuttaa myönteisesti ihmisen liikkumisen kokonaismäärään. Koska liikkumiselle voi toisinaan olla haasteellista löytää aikaa vapaa-ajalla, lisää päivittäinen työmatkaliikkuminen fyysistä aktiivisuutta lähes huomaamatta. On myös huomattu, ettei työmatkaliikkuminen vaikuta heikentävästi vapaa-ajan liikkumisen määrään. Näin ollen

työmatkaliikkumisesta on hyötyä etenkin vähän liikkuville ihmisille. (Foley ym. 2015, 2–3) Tulee kuitenkin huomioida, että aktiivisia kulkutapoja hyödyntävät ensisijaisesti ne henkilöt, jotka ovat yleisesti myös aktiivisempia vapaa-ajallaan. He kokevat liikkumisen useasti merkityksellisempänä kuin henkilöt, jotka eivät liiku vapaa-ajallaan. (Kostamo 2022, 63)

Fyysisten hyötyjen lisäksi työmatkaliikkuminen nähdään edistävän myös psyykkistä hyvinvointia (Mytton ym. 2016, 24). Työmatkojen kulkeminen kävellen tai pyörällä nähdään tarjoavan hyvinvointielämyksiä, jotka vaikuttavat myönteisesti esimerkiksi stressihormonitasoihin. Hyvinvointielämyksiä voivat olla esimerkiksi virkistys, rentoutuminen, mukavuus ja nautinto. Työmatkaliikkumisen psyykkiset vaikutukset ovat yksilöllisiä. Ne riippuvat saadun nautinnon määrästä, mihin vaikuttaa työmatkaliikkumisen fyysiset sekä visuaaliset kokemukset. Esimerkiksi luontoympäristössä tapahtuvan liikkumisen nähdään virittävän positiivisia tunnetiloja, jotka edistävät psyykkistä hyvinvointia vähentämällä stressihormonin pitoisuuksia. (Gatersleben & Appleton 2007, 309) Positiivisia vaikutuksia selitetään esimerkiksi elimistön lämpötilan kohoamisen sekä mielihyvähormonien ja välittäjäaineiden pitoisuuksissa tapahtuvien muutoksien avulla (Nupponen 2011).

3.4 Työmatkaliikkumisen myönteiset vaikutukset yhteiskunnalle

Työmatkaliikkumisella on yhteiskunnallinen arvo. Sen avulla voidaan vaikuttaa edistävästi muun muassa kansanterveyteen, kansantalouteen sekä toimia ympäristövastuullisesti (Karjalainen 2022, 5; Stranius 2015). Työmatkaliikkuminen on osa kestävästä liikkumisesta, joka on yksi ympäristöpoliittinen keino vastata ympäristökriisiin (Tuominen ym. 2022). Lisääntynyt kevyt liikenne edistää väestön viihtyvyyttä, turvallisuutta, palveluiden saavutettavuutta sekä tasa-arvoa (VLM 2018).

Kansanterveydellä viitataan koko väestön terveyteen. Vähäinen fyysinen aktiivisuus on noussut 2000-luvulla yhdeksi merkittävämmäksi kansanterveyttä vaarantavaksi riskitekijäksi. (World Health Organisation WHO) Liikuntaraportin (2022) mukaan suomalaisista työikäisistä 20–69-vuotiaista vain reilu neljäsosa (26 prosenttia) saavuttaa liikuntasuositukset sekä kestävyysliikunnan että lihaskunto- ja liikehallinnan osalta. Suomalaiset työikäiset liikkuvat terveytensä kannalta liian vähän, joka on haaste yhteiskunnalle. (Husu ym. 2022, 3)

Vähäinen fyysinen aktiivisuus on yhteiskunnan kehityksen aikaansaannos. Arjen ympäristöt ja -käytännöt ovat vähentäneet ihmisten tarvetta liikkua lihaksia käyttäen, joka on johtanut vähäisesti liikuntaelimestöä kuormittavan elämäntavan yleistymiseen. (Itkonen 2021, 82) Liikenne- ja viestintäministeriön (2018, 9) mukaan fyysisen aktiivisuuden lisääminen arjessa onkin välttämätöntä. Koska liikkumiselle voi olla haasteellista löytää aikaa vapaa-ajalla, voidaan työmatkaliikkumista edistämällä lisätä väestön fyysistä aktiivisuutta ja vaikuttaa myönteisesti kansanterveyteen. Oleellista on, että väestölle tehdään helpoksi valita aktiivinen kulkutapa työmatkoille. Tätä tukee esimerkiksi liikennejärjestelmät, jotka ovat rakennettu huomioimaan kevyen liikenteen. (Lyytimäki ym. 2019, 99–101)

Työmatkaliikkumisella on positiivinen vaikutus kansantalouteen. On tiedossa, että väestön liikkumisen puute näkyy miljardiluokan suorina sekä epäsuorina kansantaloudellisina kustannuksina, kuten sairaanhoitomenoina, tuottavuuden laskuna sekä työkyvyttömyytenä (Itkonen 2021, 51). Vähäisestä fyysisestä aktiivisuudesta johtuvat seuraamukset näkyvät lyhyempinä työurina, mikä vähentää valtion verotuloja (VLM 2018, 10). Liikkumisella on selkeä taloudellinen arvo valtion budjetissa (Itkonen 2021, 51). Pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018, 9) esitetään, että pyöräilyn lisääminen tuo 1,1 miljardin euron arvosta säästöjä yhteiskunnalle. Taloudelliset säästöt tulevat paremman kansanterveyden tason sekä esimerkiksi työn tehokkuuden kautta (Mytton ym. 2016, 19). Lisäksi kevyeen liikenteen kehittäminen ja ylläpitäminen on myös valtiolle edullisempaa. Näin ollen yhteiskunnan taloudelliset hyödyt näkyvät myös pienempinä kustannus- ja hankintamenoina, sillä pysäköintitilan ja autoväylien tarve pienenee kevyen liikenteen lisääntyessä. (LVM 2018, 9)

Valtion ja kuntien tehtävänä on edistää väestön yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa. Toimiva kevyt liikenne edistää väestön viihtyvyyttä, koettua turvallisuuden tunnetta, tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta (LVM 2018, 10). Liikennesuuhkat ja suuret liikennemäärät nähdään lisäävän stressiä aiheuttavaa melua sekä turvattomuuden tunnetta liikenteessä. Nämä vaikuttavat väestön viihtyvyyteen ja turvallisuuteen, jotka osaltaan heikentävät aktiivisten kulkutapojen käyttöä entisestään kaupungeissa (Jauhinainen ym. 2007, 9). Lisääntynyt pyöräily vähentää autoliikenteen ruuhkia ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Lisäksi toimivat kevyen liikenteen väylät lisäävät koettua turvallisuuden tunnetta liikenteessä ja viihtyvyyttä kaupungeissa (Stinson & Bhat 2005, 8–10). Kevyen liikenteen väylät yhdessä toimivan joukkoliikenteen kanssa muodostavat matkaketjuja, jotka edistävät palveluiden saavutettavuutta kaupungeissa ja vähentävät autoilua.

Lisäksi tämä tarjoaa väestölle yhdenvertaisen mahdollisuuden käyttää palveluita. Tämän on nähty lisäävän koetun tasa-arvon tunnetta väestön keskuudessa. (LVM 2018)

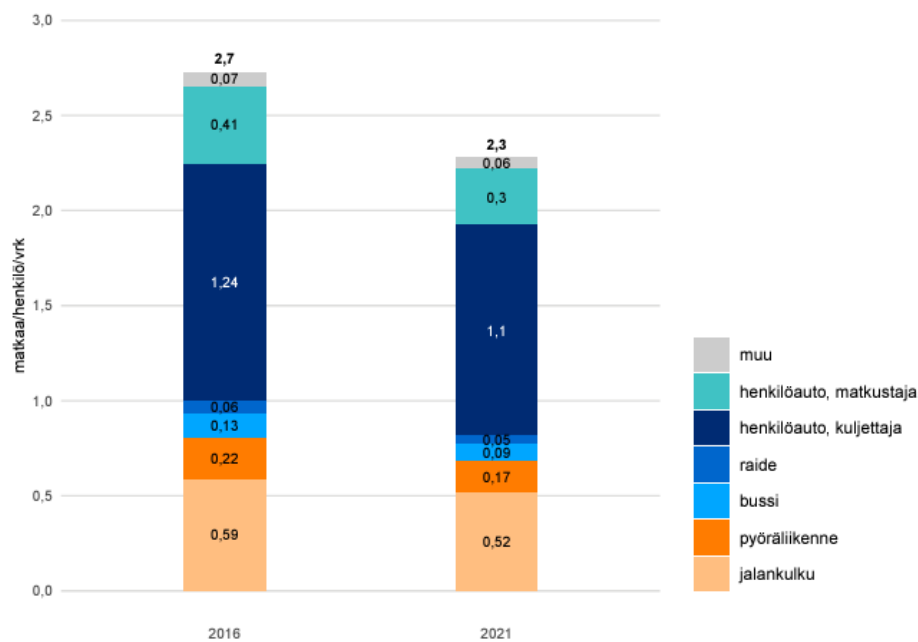
Työmatkaliikkuminen on ympäristöpoliittinen teko. Suomen ilmastopoliittinen tavoite on vähentää päästöjä 60 prosenttia vuoteen 2030 mennessä (VNS 6/2022). Valtion on asettanut tavoitteen edistää kävelyä ja pyöräilyä, sillä ne ovat edullisia, terveellisiä ja saasteettomia kulkumuotoja sekä kestävä liikennejärjestelmän perusta (LVM 2018, 18). Henkilöauto on suurimpia liikenteen päästöjen aiheuttajia, jonka päästöt johtuvat pääasiassa suoraan polttoaineen kulutuksesta (Tuominen ym. 2022). Vaikka autoilu onkin yleisintä hajaseuduilla, niin kaupunkialueilla päästöjä pahentaa vaihteleva ajotyylly, kuten matalat ajonopeudet ja jarruttelu (Stranius 2015, 78). Huoli ympäristön tilasta on synnyttänyt tarpeen keksiä ratkaisuja autoilun vähentämiseksi ja rakentaa kestävä liikennejärjestelmä (Karjalainen 2022, 5). Ympäristön kannalta olisikin tärkeää kannustaa väestöä sellaisten liikuntatapojen pariin, jotka eivät entisestään lisää ympäristön kuormitusta.

Ympäristötavoitteista huolimatta, liikennesuunnittelussa priorisoidaan yhä edelleen moottoroitua liikennettä kevyen liikenteen sijaan. Onkin esitetty, että kulkutapojen hierarkia liikennesuunnittelussa tulisi muuttua siten, että kevyt- ja joukkoliikenne sijoittuvat autoilun yläpuolelle (Karjalainen 2022, 5). Nykyinen liikennesuunnittelun hierarkia vähentää itsessään aktiivisten kulkutapojen käyttöä, sillä autoilu on pääosin vaivattomin tai mahdollisesti ainoa kulkutapa nykyisissä kaupunkirakenteisissa. (Lyytimäki ym. 2019, 100) Priorisoimalla kevyttä liikennettä liikennesuunnittelussa voidaan vaikuttaa myös suoraan väestön asenteisiin kulkutapavalinnoissa (Virmasalo & Hasanen 2020, 62).

3.5 Aktiivisten kulkutapojen käyttö Suomessa

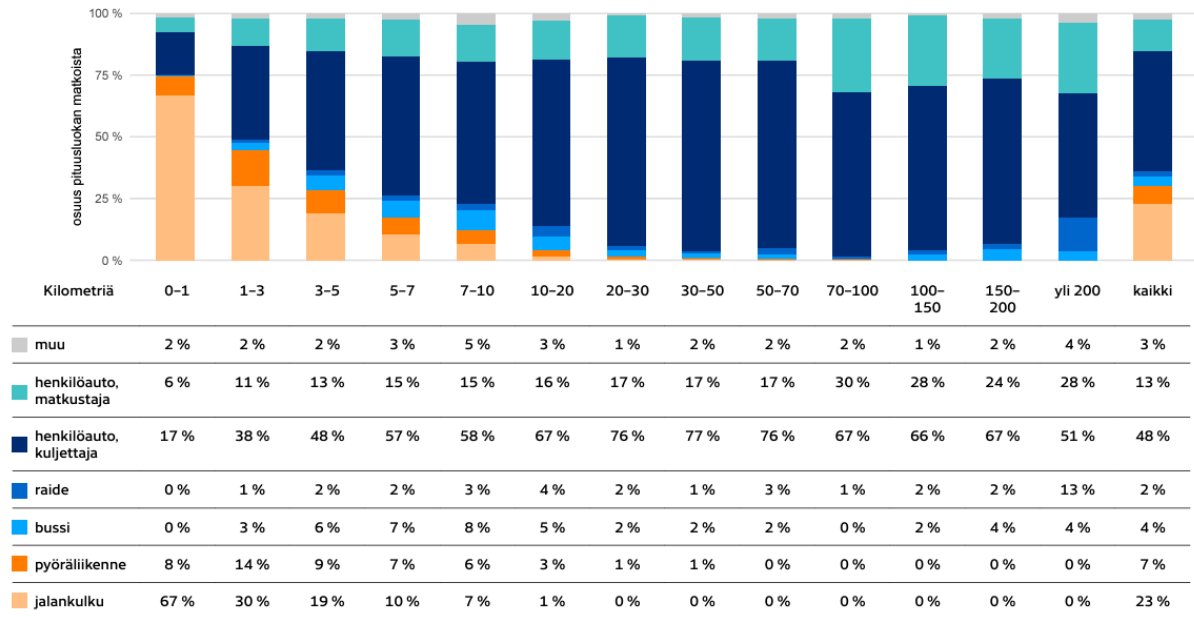
Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on vuodesta 1974 lähtien toteutettu tutkimus tarkastelemaan suomalaisten kulkutapatottumuksia. Tutkimus toteutetaan joka kuudes vuosi ja sen avulla saadaan tietoa suomalaisten henkilöliikennematkojen eroista väestöryhmällisesti, ajallisesti sekä alueellisesti. Tulokset antavat tarvittavaa tietoa liikennesuunnittelun avuksi eri kulkutapatottumuksiin vaikuttavista tekijöistä. Viimeisin tutkimus on tehty vuonna 2021, ja sen tuloksia analysoidaan tässä luvussa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2023)

Tuoreimman henkilöliikennetutkimuksen tulokset vertaavat vuosien 2016 ja 2021 tuloksia, joista käy ilmi merkittäviä muutoksia kulkutapatottumuksissa. Aktiivisten kulkutapojen, kuten kävelyn ja pyöräilyn, osuus kaikista kulkutavoista on laskenut (kuva 1). Erityisesti jalankulkumatkojen määrä on laskenut 0,07 prosenttiyksikköä ja pyöräilymatkojen 0,05 prosenttiyksikköä. Tämä kehitys ei vastaa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman asettamia tavoitteita (LVM julkaisu 5/2018).



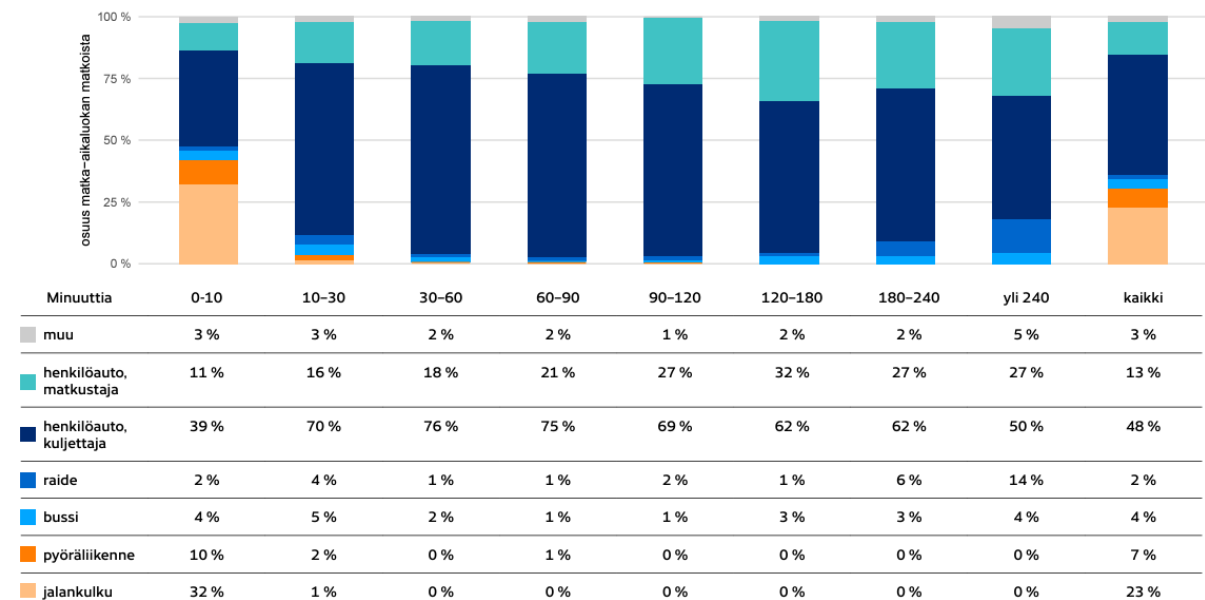
KUVA 1. Kotimaan kulkutapaosuudet matkoista vuonna 2016 ja 2021 (LVM 2023, 26).

Kulkutapaosuudet vaihtelevat matkan pituuden mukaan (kuva 2). Lyhyillä 0–3 kilometrin matkoilla yleisin kulkutapa on jalankulku. Pyöräilyn suosio on suurinta 1–3 kilometrin matkoilla. Matkan pidentyessä aktiivisten kulkutapojen käyttö vähenee. (LVM 2023, 29)



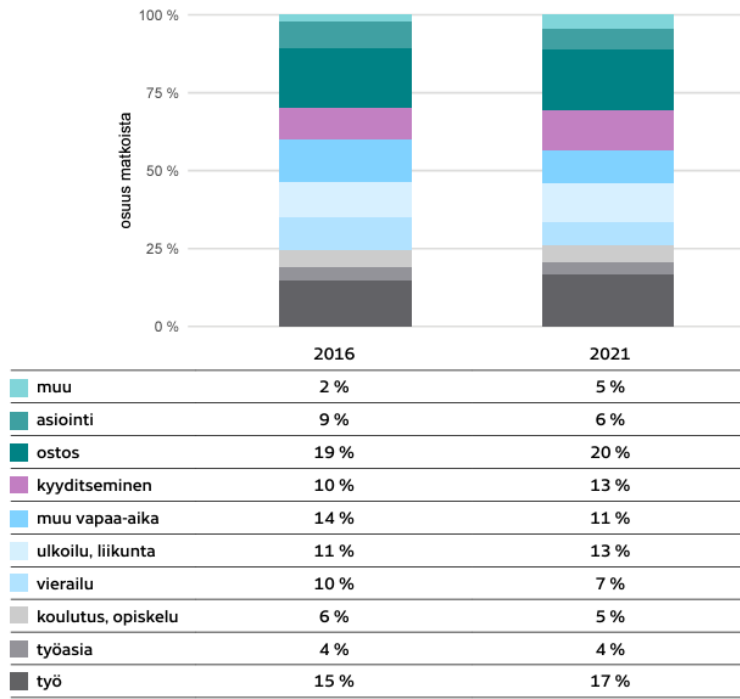
KUVA 2. Kulikutapaosuudet matkan pituuden mukaan kotimaassa (LVM 2023, 29).

Kulikutapaosuudet vaihtelivat matkan keston mukaan (kuva 3). Aktiivisia kulkutapoja käytettiin yleisimmin kestoaltaan lyhyimmillä matkoilla. Matkan keston ollessa yli 10 minuuttia, käytettiin moottoroitua kulkuneuvoa. (LVM 2023, 30)



KUVA 3. Kulikutapaosuudet matkan keston mukaan (LVM 2023, 30).

Henkilöliikennetutkimuksessa tarkastellaan matkojen tarkoitusta. Tutkimuksen mukaan työt sekä työasiat olivat yleisimpiä syitä kotoa poistumiselle Suomessa (kuva 4). Toiseksi suurin syy oli ostokset (20%). (LVM 2023, 42)



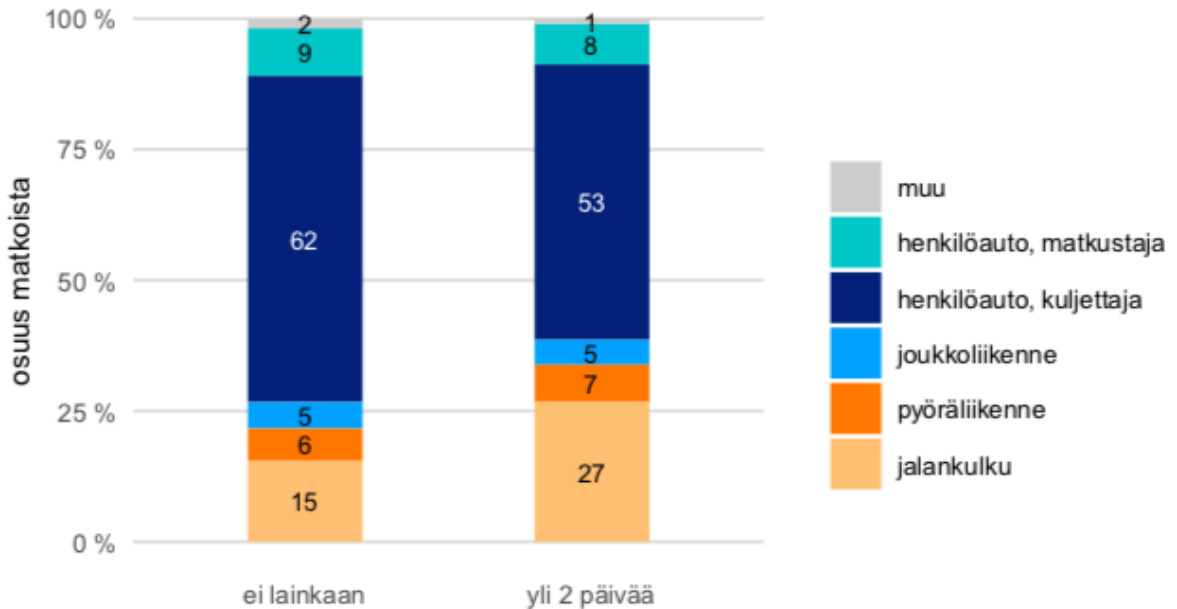
KUVA 4. Matkaryhmien osuudet kotimaan matkoista (LVM 2023, 42).

Työmatkaliikkuminen Suomessa

Vuonna 2022 työmatkojen keskipituus oli 16,4 kilometriä (LVM 2023, 70). 10 prosenttia kaikista työmatkoista oli alle kolme kilometriä. Yleisemmin suomalaisten työmatkat ovat noin 30–50 kilometriä (34 %). Työmatkat ovat keskimäärin pidempiä taajama-alueiden reunoilla kuin kaupunkialueiden sisällä. Puolestaan lyhyimmät työmatkat sijoittuivat keskimäärin pääkaupunkiseudulle. Työmatkojen keskipituudet ovat pidentyneet vuosien välillä, sillä vuonna 2021 työmatkan keskipituus oli keskimäärin 14,3 kilometriä. (LVM 2023, 3)

Suomen henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan autoilu on edelleen hallitseva kuljetapa työmatkoilla, vaikka joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuudet ovat kasvussa, erityisesti kaupunkialueilla. Pyöräilyn osuus on selkeästi noussut. Puolestaan kävelen työmatkoja kuljetaan yhä harvemmin, joka selittynee pidentyneillä työmatkoilla. Liikenneviraston

henkilöliikennetutkimuksen kyselyyn vastanneista 34 % kulki työmatkoja aktiivisia kulkutapoja hyödyntäen (LVM 2023, 3, 65, 95).



KUVA 5. Työmatkojen kulkutapaosuudet kaikista työmatkoista. Graafissa X-akselilla olevalla muuttujalla *ei lainkaan* tarkoitetaan henkilöitä, jotka eivät olleet tehneet ollenkaan etätöitä viimeisen seitsemän päivän aikana. *Yli 2 päivää* tarkoitetaan henkilöitä, jotka olivat tehneet yli kaksi päivää etätöitä viimeisen seitsemän päivän aikana. (LVM 2023, 58)

Alueellisesti aktiivisimmat työmatkaliikkujat löytyvät Helsingistä sekä Tampereelta (LVM 2023, 65). Kuvaja-Köllnerin mukaan (2022, 8) tätä voidaan selittää esimerkiksi lyhyillä työmatkoilla. Lisäksi molemmissa kaupungeissa on toimiva ja laaja joukkoliikenneverkosto, joka edistää aktiivista kulkemista (Henkilöliikennetutkimus 2012, 82). Etenkin pääkaupunkiseudulla pyöräilyn määrä on lähes kaksinkertaistunut vuosien 2004–2016 välillä. Positiivinen kehitys näkyy myös Tampereella, missä työmatkojen osuus kaikista pyörällä tehdyistä matkoista on noussut vuosien 2011–2016 välillä (HSL 2017). Yhtenä selittävä tekijänä muutokseen mainitaan esimerkiksi yleistyneet kaupunkipyörät, jotka korvaavat käyttäjien kävely-, raitiovaunu- sekä bussimatkoja (LVM 2018, 3–4).

Työmatkaliikkumisen suosio eroaa väestöryhmittäin. FinTerveys 2017 -tutkimuksen mukaan työmatkaliikkuminen on Suomessa yleisempää naisilla kuin miehillä (THL 4/2018, 38). 30–64-vuotiaista miehistä vajaa viidennes kertoi liikkuvansa noin 15 minuuttia työmatkoillaan

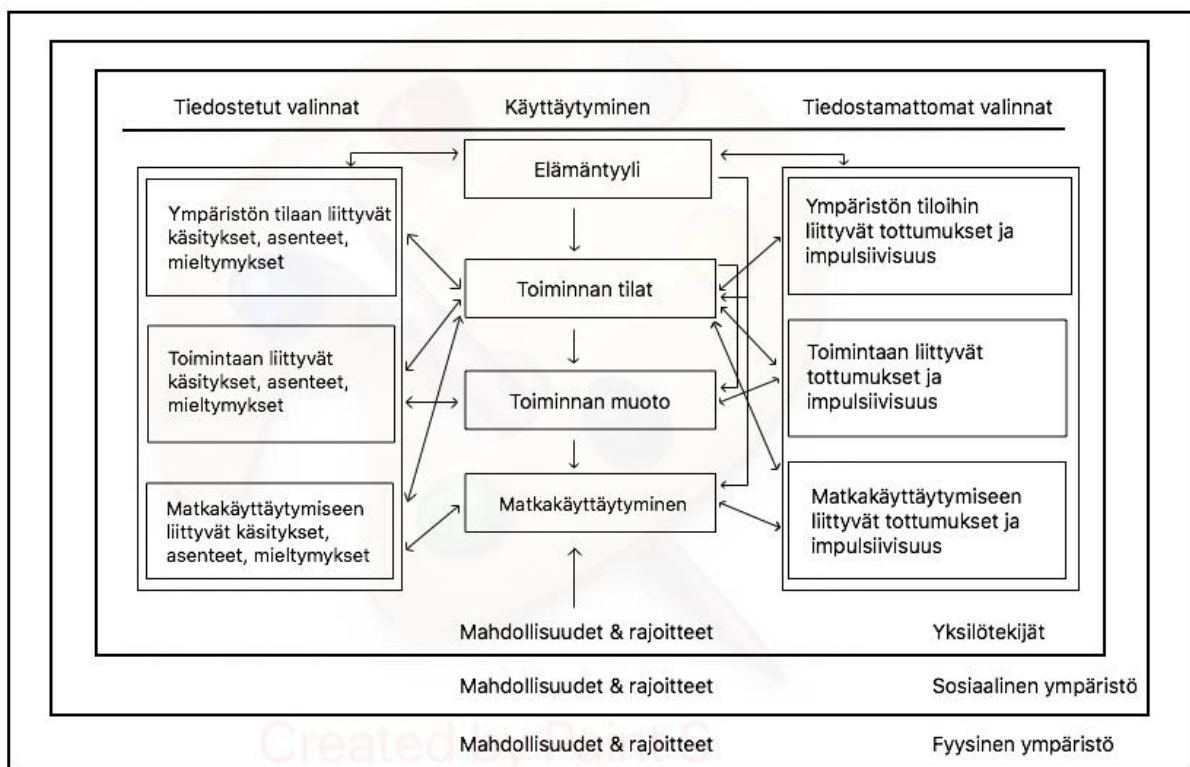
päivittäin, kun taas naisista noin kolmasosa raportoi tekevänsä samoin. Naiset käyttävät aktiivisia kulkutapoja miehiä useammin. (LVM 2023, 65) Muutokset näkyvät myös koulutustasossa, sillä työmatkaliikkuminen on vähentynyt viime vuosina etenkin korkeasti koulutettujen keskuudessa. Syyksi esitetään etätyön yleistyminen. (Jousilahti ym. 2020)

Väestön asenteet aktiivisten kulkutapojen suhteen ovat muuttuneet vuosien mittaan. Asukkaiden asenteet pyöräilyä kohtaan ovat nykyisin myönteisempiä kuin ennen ja edistämistoimenpiteisiin suhtaudutaan varsin positiivisesti. Pääkaupunkiseudulla 90–95 % väestöstä kannatti kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Asenteissa tapahtuneet muutokset näkyvät esimerkiksi muutoksina pyöräilyyn liittyvissä totumuksissa. Pyöräily nähdään yhä enemmän kulkutapana vapaa-ajan harrastuksen rinnalla (LVM 2018, 3–4, 15).

4 TYÖMATKALIIKKUMISEN VAIKUTUSTEKIJÄT

Tässä luvussa tarkastellaan työmatkaliikkumisen vaikutustekijöitä sosiaalipsykologian viitekehyksessä. Vaikutustekijöitä tarkastellaan sosiaalipsykologi Van Ackerin ym. (2010) kulkutapakäyttäjytymisen syntyteoriaa mukailien (kuva 6). Teoriassa vaikutustekijät ovat jaettu kolmeen tasoon, jotka ovat yksilölliset tekijät, sosiaalinen ympäristö sekä fyysinen ympäristö. Mallin perusajatuksena on, että yksilöt tekevät kulkutapavalintoja koskevia päätöksiä omista lähtökohdistaan ympäristön tarjoamien mahdollisuuksien ja rajoitteiden pohjalta kolmella eri päätöksenteon tasolla. Yksilölliset asenteet sekä mieltymykset synnyttävät käyttäjytymisen, johon ympäristö vastaa ominaisuuksillaan. (Van Acker ym. 2010)

Ensimmäiseksi käydään läpi yksilölliset tekijät ja niiden vaikutus kulkutapavalintoihin. Tämän jälkeen esitellään sosiaalisen ympäristön sekä fyysisen ympäristön vaikutustekijät. On ymmärrettävä, että vaikutustekijöiden kirjo on laaja. Tämän takia joudutaan tekemään rajausta ja valikoimaan tämän tutkimuksen kannalta oleellimmat tutkimuskirjallisuudessa esiintyvät vaikutustekijät.



KUVA 6. Kulkutapakäyttäjytymisen teoria (Van Acker ym. 2010, 14).

4.1 Yksilötason tekijät

Yksilötason tekijät, kuten sosiodemografiset sekä psykologiset tekijät vaikuttavat työmatkaliikkumiseen (Silva ym. 2011, 750; Heinen ym. 2010; 71). Sosiodemografisia tekijöitä ovat esimerkiksi ikä, sukupuoli sekä sosioekonominen asema. Psykologisia vaikutustekijöitä ovat esimerkiksi opitut käyttäytymismallit, elämäntyyli sekä rutiinit (Van Acker ym. 2010, 3–10).

4.2 Sosiodemografiset tekijät

Tutkimukset osoittavat, että sosiodemografiset tekijät, kuten ikä, sukupuoli sekä terveydentila vaikuttavat työmatkaliikkumiseen tasoon (Silva ym. 2011, 750; Laakso ym. 2006b). Iän yhteys on varsin yhdenmukainen tutkimusten välillä. Nuorempi ikä on yhteydessä korkeampaan työmatkaliikkumisen tasoon. (Kuvaja-Köllner 2022, 80; Dill & Voros 2007)

Sukupuolen vaikutus työmatkaliikkumisen tasoon vaihtelee tutkimusten välillä. Kansainvälisessä tutkimuksessa miehet ovat aktiivisempia työmatkaliikkujia (Stinson & Bhat 2005, 11; Dickinson ym. 2003), kun taas suomalaisessa liikuntatutkimuksessa tulokset osoittavat naisten hyödyntävän enemmän aktiivisia kulkutapoja työmatkoilla (Kuvaja-Köllner 2022, 80, 96). Sukupuolten välinen ero näkyy sekä työmatkan pituudessa että eroavina mieltymyksinä kulkutapavalinnoissa. Naisten työmatkat ovat pääsääntöisesti lyhyempiä kuin miehillä (Stinson & Bhat 2005). Naisten kokemukset ”pitkästä pyöräilymatkasta” ovat lyhyempiä kuin miehillä (Pucher ym. 1999). Toisaalta on huomioitava, että tutkimusten mukaan naisilla työmatkat ovat lyhyempiä kuin miehillä, mikä voi osaltaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin (Dickinson ym. 2003). Lisäksi sukupuolten välinen ero työmatkaliikkumisen suhteen kasvaa talvisin. Naiset kokevat sääolosuhteiden muutokset keskimäärin suurempana esteenä työmatkaliikkumiselle kuin miehet (Bergström & Magnusson 2003, 659).

Terveydentila ja fyysinen toimintakyky nähdään toimivan sekä mahdollistavana, mutta myös rajoittavana tekijänä työmatkaliikkumiselle. Hyväksi koettu terveydentila on nähty olevan yhteydessä aktiivisempaan työmatkaliikkumiseen. Puolestaan heikko terveydentila näyttäytyy esteenä työmatkaliikkumiselle. (Kuvaja-Köllner 2022, 80) Tätä voidaan pitää jokseenkin

ymmärrettävänä, sillä fyysinen toimintarajoite voi olla jopa este aktiivisille kulkutavoille (Heinen ym. 2010, 70).

4.3 Psykologiset tekijät

Van Acker ym. (2010) on tutkimuksessaan tarkastellut päivittäisiä kulkutapatottumuksia kulkutapakäyttämisen syntyteorian mukaan. Teorian keskiössä on päätöksentekoprosessit, jotka jakautuvat kolmeen tasoon. Nämä ovat lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin päätöksentekoprosessit. Lyhyen aikavälin päätökset tapahtuvat tilannesidonnaisesti, keskipitkän aikavälin päätökset perustuvat sen hetkisen elämäntilanteen pysyviin komponentteihin, kun taas pitkän aikavälin päätöksiä ohjaavat ihmisten elämäntyyli. Päätökset perustuvat sekä tiedostettuihin sekä tiedostamattomiin valintoihin. Tiedostetut valinnat nähdään perustuvan asenteisiin, kun taas tiedostamattomat valinnat tapahtuvat tottumusten eli rutiinien pohjalta. (Van Acker ym. 2010)

4.3.1 Lyhyen aikavälin päätöksentekoprosessi ja työmatkaliikkuminen

Lyhyen aikavälin päätökset nähdään perustuvan tarkasteluhetken ympäristön tilallisiin sekä ajallisiin mahdollisuuksiin ja rajoitteisiin (Van Acker ym. 2010, 3). Päätelmän apuna on hyödynnetty Hägerstandin (1970) aikamaantieteen teoriaa. Teoria tarkastelee ihmisen liikkumista ajallisesta näkökulmasta, joka korostaa ajan ja tilan vuorovaikutusta ihmisen kulkutapavalinnoissa. Teoriassa *tiloilla*, viitataan niihin paikkoihin ja palveluihin, joiden välillä yksilö kulkee arjessa, kuten koti, päiväkotia ja työpaikka. Teoriassa *aika* tarkoittaa yksilön aikabudjettia eli ajan määrää, mitä yksilöllä on käytettävissä esimerkiksi siirtymiin. (Van Acker ym. 2010, 3–4)

Tilojen väliset etäisyydet (*koti vs. työpaikka*) vaikuttavat yksilön aikabudjettiin. Mitä kauempana työpaikka on, sitä enemmän siirtyminen vie aikaa. (Van Acker ym. 2010, 3–4) Tämän lisäksi yksilölliset tekijät, kuten ikä ja terveydentila säätelevät aikabudjettia. Teoriassa näillä yksilöllisillä vaikutustekijöillä viitataan *kyvykkyyksirajoitteisiin* (*capability constraints*). Muita kyvykkyyksirajoitteita ovat esimerkiksi taloudelliset tekijät, kuten auton omistajuus, joka vaikuttaa kulkutapavalintoihin. Muita aikabudjettia sääteleviä tekijöitä ovat kytkentärajoitteet

(*coupling constraints*), auktoriteettirajoitteet (*authority constraints*) sekä henkiset rajoitteet (*mental constraints*). (Ellegård & Svedin 2010, 23–24) Työmatkaliikkumisen kontekstissa kytkentärajoitteet liittyvät esimerkiksi perhevelvoitteisiin, jotka ovat nähty vaikuttavan työmatkaliikkumiseen (Itkonen & Kauravaara 2015a, 136). Tällä viitataan sosiaalisen ympäristön vaikutustekijöihin (kts. luku 4.4). Auktoriteettiset rajoitteet liittyvät esimerkiksi työaikoihin, jotka säätelevät ajankäytön mahdollisuuksia. Työajat ovat nähty estävän työmatkaliikkumista (Buehler & Pucher 2012, 427).

Kuten tutkimukset osoittavat ovat *kiire* ja *ajan puute* keskeisiä esteitä työmatkaliikkumiselle (Heinen ym. 2010, 61). Kiireen katsotaan puolestaan syntyvän, kun henkilöllä on liian vähän aikaa käytettävissä siirtymiin *tilojen* välillä. Tiukat aikataulut työpaikalla (esim. työvuorot) rajoittavat yksilön aikabudjettia. Kauempana sijaitsevan työpaikan saavutettavuus voi olla jopa mahdotonta kävellen tai pyörällä ajallisten rajoitteiden sekä kulkuvälineiden nopeuserojen vuoksi. (Muukkonen; Van Acker ym. 2010, 3–4) Nopeuden merkitys kulkutapavalinnoissa korostuu, mikäli henkilö kokee olevansa kiireinen. Mitä pidemmäksi työmatka kasvaa, sitä enemmän siirtyminen vaatii aikaa, reittisuunnittelua ja panostusta (Heinen ym. 2010, 62).

Aikamaantieteen teorian lisäksi tilan ja ajan suhteen vaikutuksia ihmisen liikkumiseen tarkastelee spatiotemporaalinen saavutettavuus (Muukkonen 2023) hieman eri näkökulmasta. Aikamaantiede keskittyy laajemmin ajallisten ja spatiaalisten tekijöiden vuorovaikutukseen ihmisten arjessa, tarkastellen, miten erilaiset aikarajoitteet ja tilalliset tekijät vaikuttavat ihmisten kykyyn liikkua. (Ellegård & Svedin 2010, 23–24) Spatiotemporaalinen saavutettavuus puolestaan keskittyy erityisesti työmatkaliikkumisen käytännöllisyyteen ja sujuvuuteen, korostaen matka-aikojen ja reittien optimointia suhteessa työpaikan ja kodin sijaintiin. Se pyrkii parantamaan liikkumisen tehokkuutta optimoimalla työmatkaliikkumisen tilallisia ja ajallisia ulottuvuuksia. (Muukkonen 2023)

4.3.2 Keskipitkän aikavälin päätöksentekoprosessi ja työmatkaliikkuminen

Aikaisemmassa alaluvussa kulkutapavalintoja tarkasteltiin lyhyen aikavälin päätöksenteon kautta. Lyhyen aikavälin päätökset ovat tilannesidonnaisia, kun taas keskipitkän aikavälin päätökset perustuvat pysyvämpiin komponentteihin. Keskipitkän aikavälin päätökset näkyvät

esimerkiksi asuinpaikkana sekä työpaikan sijaintina, jotka vaikuttavat olennaisesti päivittäisen työmatkaliikkumisen mahdollisuuksiin. (Van Acker ym. 2010, 5–6)

Asuinalueiden sekä kulkutapavalintojen yhteys on osoitettu tutkimuksissa. Vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi asuinalueen etäisyys, ympäristön tarjoamat toimintamahdollisuudet sekä asuinalueen ilmapiiri. On nähtävissä, että ihmiset vaihtavat asuinalueitaan myös sen takia, että ympäristön toimintamahdollisuudet sekä etäisyydet vastaisivat heidän toiveitaan kulkutapavalinnoissa. (Van Acker ym. 2010 5–6) Esimerkiksi Scheiner (2006, 299) tutkimuksessaan osoittaa, miten asunnon vaihto vaikutti merkittävästi ihmisen kulkutapavalintoihin työmatkoilla. Työmatkaliikkumisen kontekstissa onkin kiinnostavaa pohtia, kuinka paljon toimintaympäristön mahdollisuudet ohjaavat ihmisiä työpaikan ja asuinalueen valinnassa. Muun muassa Waddel ym. (2007, 10) ovat tutkimuksessaan havainneet, että ihmiset valitsivat asuinalueen sekä työpaikan sijaintien tarjoamien toiminta- ja kulkutapamahdollisuuksien mukaan. Kaikilla ei kuitenkaan ole taloudellisesti varaa tehdä päätöksiä, jotka optimoivat sekä asuinpaikan että työpaikan sijainnin suhteen. Tämä saattaa pakottaa heidät asumaan kauempana työpaikasta, vaikka tämä ei vastaakaan heidän toiveitaan saavutettavuuden tai kulkutapojen suhteen.

Asuinalue ei kuitenkaan suoraan selitä työmatkojen kulkutapavalintoja. Tutkimukset väittävät, että yksilöiden henkilökohtaiset asenteet ja mieltymykset olisivat todellisia kulkutapavalintoja määrittäviä tekijöitä asuinalueesta riippumatta. Van Acker ym. (2010 5–6) kuvailee tämän perustuvan ihmisten itsevalintamekanismiin: ihmiset valitsevat itselleen sellaisen asuinalueen, joka vastaa heidän mieltymyksiään. Näin ollen kulkutapavalintoihin ei vaikuta pelkästään toimintaympäristö, vaan myös yksilön kulkutapamieltymykset. Esimerkiksi joukkoliikennettä suosiva kotitalous valitsee mitä todennäköisemmin asuinalueen, jossa on toimivat joukkoliikenneyhteydet. (Waddel ym 2007, 10)

Asuinalueen ilmapiiri, mieltymykset ja sosiaaliset normit vaikuttavat yksilöiden kulkutapavalintoihin. Nämä voivat näkyä koulu- sekä työmatkojen kollektiivisina kulkutapatottumuksina. Esimerkiksi työmatkaliikkumisen nähdään olevan yleisempää alueilla, joissa siihen suhtaudutaan myönteisemmin. Näillä viitataan sosiaalisiin tekijöihin, jotka vaikuttavat liikkumiseen (Muukkonen 2023). Sosiaalisten tekijöiden merkitys liikuntakäyttäytymisessä on noussut tutkijoiden kiinnostuksen kohteeksi, sillä ymmärrys niiden vaikutuksista on vahvistunut. Nykyisin käyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä tarkasteltaessa

huomio kiinnittyy aiempaa korostuneemmin nimenomaan yksilön sosiaalisten suhteiden ja vaikutteiden ohjaaviin vaikutuksiin. (Panter ym. 2010)

4.3.3 Pitkän aikavälin päätöksentekoprosessi ja työmatkaliikkuminen

Pitkän aikavälin päätökset perustuvat elämäntyyliin. Puolestaan edellä esitetyt lyhyen sekä keskipitkän aikavälin päätökset perustuvat siihen, että yksilö saa tyydytettyä pitkän aikavälin elämäntyyliin liittyviä päätöksiään. Elämäntyyllillä viitataan yksilön elämäntapaan, joka muodostuu hänen arvoistaan, uskomuksistaan sekä kiinnostuksen kohteistaan. Näin ollen yksilön elämäntyyli vaikuttaa henkilön päivittäisiin kulkutapavalintoihin. (Van Acker ym. 2010)

6) Elämäntyylin katsotaan ilmentävän henkilön sosioekonomista asemaa yhteiskunnassa (Bourdieu 1987).

Elämäntyylin sekä kulkutapatottumusten välistä yhteyttä on selitty esimerkiksi sosioekonomisella asemalla (Bourdieu 1987). Sosioekonominen asema määrittelee, minkälaisia resursseja, kuten tietoa, taitoa tai muita aineellisia voimavaroja henkilöllä on käytössään. Korkea sosioekonominen asema on yhteydessä toimintakykyä ylläpitävään terveys- ja liikuntakäyttäytymiseen. Tutkimukset osoittavat, että korkea sosioekonominen asema on yhteydessä työmatkaliikkumiseen (Heinen ym. 2010, 70–73). Yhteyden katsotaan perustuvan sosioekonomisiin ominaisuuksiin. Tämä näkyy erilaisina mahdollisuuksina ja rajoitteina aikabudjetissa, tuloissa sekä taidoissa ilmaista omaa elämäntyyliä (Van Acker ym. 2010, 6). Tavallisimmat sosioekonomisen aseman mittarit ovat tulotaso, koulutus ja ammattiasema. (Lahelma & Rahkonen 2011, 44–47)

Tarkasteluun voidaan ottaa esimerkiksi tulotason yhteys työmatkaliikkumiseen. Korkean tulotason on nähty olevan sekä myönteisesti yhteydessä työmatkaliikkumiseen (Stinson & Bhat 2005), että myös vaikuttavan negatiivisesti työmatkaliikkumiseen määrään (Witlox & Tindemans 2004). Puolestaan Parkinin ym. (2007) tutkimuksessa heikko tulotaso oli yhteydessä aktiivisempaan työmatkaliikkumiseen. Tulotason yhteys on siis kahtiajakoinen.

Kahtiajakoisuutta selitetään kahdella eri lähestymistavalla. Tulotaso lisää taloudellista pääomaa, jonka myötä korkeatuloisilla on mahdollisuus hankkia sekä panostaa esimerkiksi autoon tai polkupyörään. Tätä mahdollisuutta pienituloisilla ei ole, jolloin taloudelliset tekijät

toimivat esteenä työmatkaliikkumiselle. (Prättälä 2007, 131) Toisaalta taas korkea tulotaso mahdollistaa rahankäytön autoon ja sen käyttökustannuksiin, joka voi osaltaan vaikuttaa heikentävästi työmatkaliikkumiseen. Auton omistajuudella onkin nähty olevan merkittävä negatiivinen vaikutus työmatkaliikkumiseen (Stinson & Bhat 2005).

Elämäntyyliin liittyvät päätökset näkyvät esimerkiksi asuinpaikan valinnassa sekä muissa hankinnoissa (*esim. pyörä vs. kallis auto*), joiden kautta omaa elämäntyyliä ilmaistaan muille. Henkilö, joka on innostunut liikkumisesta, tekee todennäköisemmin liikkumista edistäviä tiedostettuja valintoja arjessaan enemmän kuin henkilö, joka ei innostu liikkumisesta. Liikuntatieteissä ilmiöstä puhuttaessa viitataan *liikuntasuhteeseen*, joka tarkoittaa yksilön liikuntaa koskevia arvoja, asenteita ja merkityksenantoja. Vahva liikuntasuhde näkyy useasti liikkumista edistävinä valintoina, kuten työmatkaliikkumisena, kun taas heikko liikuntasuhde näyttäytyy toisenlaisina valintoina. (Kostamo 2022, 4, 27–28)

Elämäntyyli näkyy arvovalintoina ja merkityksenantoina, jotka vaikuttavat myös kulkutapakäyttäytymiseen. Arvot, kuten terveys, hyvinvointi ja ympäristö vaikuttavat myönteisesti työmatkaliikkumiseen määrään. (Gatersleben & Appleton 2007, 303) Työmatkaliikkumisen merkitykset liitetään puolestaan työmatkaliikkumisen vaikutuksiin fyysiseen kuntoon, painonhallintaan, ulkonäköön sekä jaksamiseen (Heinen ym. 2010, 67). Ihmiset haluavat toimia elämäntyyliinsä mukaan, ja erilaisia käyttäytymismalleja arvotetaan sen mukaan. (Van Acker ym. 2010, 6–8) Tieto elämäntyylien yhteydestä kulkutapavalintoihin syventää ymmärrystä työikäisten työmatkaliikkumiseen liittyvistä valinnoista.

4.4 Tiedostetut ja tiedostamattomat valinnat ohjaavat päätöksiä

Edellä esitetyt lyhyen, keskipitkän sekä pitkän aikavälin päätökset perustuvat tiedostettuihin sekä tiedostamattomiin valintoihin. Tiedostetut valinnat perustuvat asenteisiin ja mieltymyksiin. Puolestaan tiedostamattomat valinnat viittaavat valintoihin, jotka tehdään ilman tietoista ajattelua tai päätöksentekoa. Tällaiset valinnat voivat perustua tottumuksiin, reagointiin ympäristöön tai aikaisempiin kokemuksiin ilman aktiivista pohdintaa. (Van Acker ym. 2010 8–10)

Seuraavaksi esittelen, miten asenteet vaikuttavat tiedostettuihin valintoihin sekä miten rutiinit ohjaavat ihmisen tiedostamattomia valintoja päätöksenteossa.

4.4.1 Tiedostetut valinnat

Tiedostetut valinnat perustuvat asenteeseen. Asenteilla viitataan myönteisiin sekä kielteisiin arviointeihin, jotka ohjaavat yksilön käyttäytymistä (Brehn ym. 2005). Asenteiden sekä kulkutapakäyttäytymisen yhteyttä on selitetty esimerkiksi suunnitellun käyttäytymisen teorialla (*theory of planned behaviour TPB*). Teorian mukaan käyttäytyminen syntyy yksilön mieltymysten sekä toiminnan hyötyarvion pohjalta (Heinen ym. 2010, 72–73; Van Acker ym. 2010, 9). Asenteen sekä työmatkaliikkumisen yhteys on tunnistettu myös liikuntatieteellisessä tutkimuksessa (Gatersleben & Appleton, 2007, 396).

Asenne on mieltymysten heijastuma (Van Acker ym. 2010, 19). Yksilö liittyy käyttäytymiseen, kuten työmatkaliikkumiseen erilaisia uskomuksia ja mieltymyksiä, jotka muodostavat hänen asenteensa toimintaa kohtaan. Henkilö, joka arvottaa terveyttä ja ympäristöä, suhtautuu todennäköisesti myönteisemmällä asenteella työmatkaliikkumiseen toiminnan terveyshyötyjen sekä sen ekologisuuden vuoksi. (Heinen ym. 2010, 72) Yleisesti myönteinen asenne liikkumista kohtaan nähdään lisäävän myös työmatkaliikkumisen määrää. Tällaiset henkilöt havaitsevat myös helpommin ympäristön tarjoamia mahdollisuuksia työmatkaliikkumiselle. Puolestaan kielteiset asenteet liikkumista tai pyöräilyä kohtaan nähdään vähentävän työmatkaliikkumisen määrää. Tällaiset henkilöt löytävät myös enemmän ympäristön esteitä työmatkaliikkumiselle. (Gatersleben & Appleton 2007, 303)

Tiedostettuihin valintoihin vaikuttavat myös yksilön odotukset toiminnan hyötyarvosta. Vaikkei henkilö suoranaisesti pitäisi työmatkaliikkumisesta, hän voi kuitenkin tiedostaa toiminnan hyötyarvon, joka toimii motiivina työmatkaliikkumiselle (Heinen ym. 2010, 72). Tämä näkyy tilanteissa, joissa työmatkaliikkuminen edistää muita asetettuja tavoitteita, kuten painonhallintaa tai ajansäästöä, vaikka itse fyysisen aktiivisuus ei toimisi korkeimpana motivaattorina työmatkaliikkumiselle (Panter ym. 2010).

4.4.2 Tiedostetut valinnat

Kaikkia valintoja ei kuitenkaan tehdä rationaalisesti vaan osa päätöksistä tapahtuu ilman tietoista ajattelua. Tiedostamattomat valinnat tapahtuvat automaattisesti opittujen tottumusten pohjalta rutiineina. Rutiinit ovat puolestaan opittuja tottumuksia ja malleja, joita ihminen noudattaa lähes tiedostamattaan. Tällöin valinnat kulkutavasta tapahtuvat automaattisesti. Tiedostamattomien valintojen merkitys on tunnistettu muun muassa psykologiassa, taloustieteessä ja käyttäytymistieteissä. Tällaiset valinnat voivat vaikuttaa merkittävästi ihmisten käyttäytymiseen ja päätöksentekoon, ja niiden ymmärtäminen on tärkeää monilla elämänalueilla, kuten tarkastellessa ihmisen työmatkaliikkumiseen vaikuttavia taustatekijöitä. (Van Acker ym. 2010, 8–10) Tiedostamattomilla valinnoilla eli rutiineilla on nähty olevan yhteys myös muihin liikkumistottumuksiin sekä työmatkaliikkumiseen (Heinen ym. 2010, 73).

Rutiinien syntyä on selitetty muun muassa toistuvan käyttäytymisen teorialla (*theory of Repeated Behaviour TRB*). Teorian mukaan toistettu käyttäytyminen muuttuu ajan mittaan tottumuksesta rutiiniksi, jolloin valintoihin ei vaikuta asenteet tai muut tiedostetut tekijät. (Van Acker ym. 2010, 73–74 mukaan Ronis ym. 1989) Aktiivisiin kulkutapoihin liittyvät rutiinit ovat yhteydessä korkeampaan työmatkaliikkumisen tasoon. Puolestaan työmatkaliikkumista estäväksi tekijäksi on havaittu tottumus käyttää jotakin toista kulkuvälinettä. (Heinen ym. 2010, 73) Vaikka autoon tottunut henkilö haluaisikin kokeilla jotakin toista kulkutapaa, jää tämä helposti vain yksittäiseksi kerroiksi, sillä rutiinit ohjaavat tiedostamatta takaisin autoilun pariin (Van Acker ym. 2010, 74).

Liikkumisen rutiineja on selvitetty myös liikuntatieteellisen tutkimuksen avulla. Yhdeksi tekijäksi katsotaan lapsuusiän kokemukset. Tämä on havaittu tutkimuksissa, joissa on huomattu lapsuusiän pyöräilytottumusten yhteys aikuisiän pyöräilytottumuksiin. (Dill & Voros 2007) Toisaalta selittäväksi tekijäksi katsotaan myös muut vapaa-ajan liikkumistottumukset, jotka ovat yhteydessä tavanomaista korkeampaan työmatkaliikkumisen tasoon. (Stinson & Bhat 2005) Vastaavasti nämä tekijät rakentavat vahvaa liikuntasuhdetta, joka ohjaa henkilöä tekemään liikkumista edistäviä valintoja (Kostamo 2022, 26–27).

Työmatkaliikkumisen muotoutuminen rutiiniksi olisikin tärkeää, jotta siitä tulisi säännöllinen ja pysyvä osa arkiliikkumista (Heinen ym. 2010 72–74). Työmatkaliikkuminen tulisi nähdä säännöllisenä liikkumismuotona, jota on helppo toteuttaa ja ylläpitää (Yang 2010). Lisäksi

kodin ja työpaikan sijainnit pysyvät pitkään lähes muuttumattomina, mikä tukee työmatkaliikkumisen jatkuvuutta. On tärkeää, että työpaikat edistävät aktiivisia kulkutapoja tarjoamalla toimivat olosuhteet, jotta työmatkaliikkuminen muuttuu pysyväksi rutiiniksi. (Van Acker ym. 2010, 10)

4.5 Sosiaalinen ympäristö

Sosiaalisella ympäristöllä viitataan sosiaalisiin ryhmiin, joihin yksilö kuuluu. Näitä ovat muun muassa perhe, kaverit sekä työkaverit. (Van Acker 2010, 11–12) Sosiaalisen ympäristön vaikutuksia kulkutapavalintoihin on tutkittu vähänlaisesti. Tutkimukset ovat kuitenkin osoittaneet, että yksilön sosiaalinen verkosto, kuten perhe sekä työyhteisö vaikuttaa työmatkaliikkumiseen (Heinen ym. 2010, 69–70; Stinson & Bhat 2005). Verkoston vaikutukset näkyvät esimerkiksi muiden kannustuksena ja tukena, sosiaalisessa ilmapiirissä sekä sosiaalisina normeina. Vaikutustekijät toimivat sekä mahdollistavina että myös rajoittavina tekijöinä. (Van Acker ym. 2010, 11–12)

Lähimmät sosiaaliset yhteisöt, kuten perheen, on nähty vaikuttavan työmatkaliikkumiseen (Van Acker ym. 2010, 11). Perheelliset ovat aktiivisempia työmatkaliikkuja kuin yksin asuvat. Myös perheen ominaisuudet, kuten lasten ikä sekä lukumäärä vaikuttaa vanhempien työmatkaliikkumisen tasoon. Mitä nuorempia lapset ovat, sitä todennäköisemmin vanhemmat kulkevat työmatkojaan autolla. Myös kiireinen perhearhi on nähty vaikuttavan kielteisesti työmatkaliikkumiseen. (Stinson & Bhat 2005) Kun väitettä sovelletaan Van Ackerin teoriaan, voi tätä pitää jokseenkin mahdollisena. Perheeseen liittyvät velvoitteet sekä tehtävät voivat vaikuttaa rajoittavasti yksilön aikabudjettiin, mikä puolestaan vaikuttaa negatiivisesti työmatkaliikkumisen suosioon. (Van Acker ym. 2010, 3-4)

Ilmapiiri ja kulttuuri, missä yksilö elää, vaikuttavat kulkutapavalintoihin. Tämä on huomattu tutkimuksissa, joissa on tarkasteltu yhteisön, kuten työyhteisön, vaikutusta työmatkaliikkumiseen. Pyöräilymyönteiset ja kannustavat työkaverit sekä esihenkilö edistävät työmatkaliikkumista, ja he saavat myös muut innostumaan työmatkaliikkumisesta (Shephard 2008, 755–756). Puolestaan jaetut kielteiset tunteet työyhteisössä vaikuttavat heikentävästi työmatkaliikkumiseen (Jordi-Sánchez ym. 2022, 92). Ympäristön sosiaaliset vaikutustekijät näkyvät myös laajemmassa kuvassa, sillä aktiivisten kulkutapojen käyttö on havaittu olevan

yleisempää niissä kaupungeissa, joissa väestö suhtautuu myönteisesti aktiivisiin kulkutapoihin. Nämä kaupunkikulttuurissa vallitsevat arvostukset ohjaavat väestöä työmatkaliikkumiseen (Cox 2020, 147) ja voivat kannustaa kaupunkilaisia toimimaan niiden mukaisesti (Itkonen & Kauravaara 2022, 13).

Näin ollen yhteisön sosiaaliset normit vaikuttavat yksilön kulkutapavalintoihin (Heinen ym. 2010, 69–70). Sosiaalisilla normeilla tarkoitetaan tapoja, jotka ovat normaaleja yhteisölle, ryhmälle tai yhteiskunnalle (Lehtonen 2004, 17–20). Normit ohjaavat yksilöiden tietoista ja tiedostamatonta päätöksentekoa (Heinen ym. 2010, 70–71; Van Acker ym. 2010, 10–11) Työmatkaliikkumisen kontekstissa toimintaa edistävä sosiaalinen normi on esimerkiksi myönteinen pyöräilykulttuuri. Normien tulisikin olla työmatkaliikkumista edistäviä eikä rajoittavia tekijöitä (Karjalainen 2022, 13). Yhtenä sosiaalisena rajoitteena sekä pyöräilyä estäväksi tekijäksi katsotaan esimerkiksi auton hegemoninen asema, joka näkyy liikennesuunnittelun lisäksi myös autoiluun liitetyissä asenteissa ja merkityksissä. Vapaus ja menestys ovat autoiluun liitettyjä merkityksiä, jotka voivat lisätä väestön autoinnokkuutta ja vastaavasti vähentää työmatkaliikkumisen määrää. (Cox 2020, 147)

Sosiaalisten rajoitteiden ja esteiden tunnistaminen on kuitenkin haasteellisempaa kuin esimerkiksi fyysisen ympäristön esteiden. Niiden tunnistaminen on kuitenkin erityisen tärkeää, kun tavoitteena on edistää työmatkaliikkumista. Merkityksellisen yhteisön tai henkilön asenteet ja puhetyyli voi toimia merkittävänä esteenä työmatkaliikkumiselle. Muita sosiaalisia esteitä voivat olla esimerkiksi yhteisön kannustamaton ilmapiiri tai kielteiset asenteet tiettyjä liikkumismuotoja sekä -tapoja kohtaan, kuten kävelyä tai pyöräilyä. (Muukkonen 2023) Tarkastelemalla sosiaalisia esteitä voidaan tunnistaa sellaisia eroja ihmisten liikuntatottumuksissa, jotka eivät selity esimerkiksi alueellisilla tai ympäristöön liittyvillä tekijöillä (Moilanen & Rähä 2018).

4.6 Fyysinen ympäristö

Liikuntatieteellisessä tutkimuksessa fyysisen ympäristön vaikutustekijöitä työmatkaliikkumiseen on tutkittu suuressa määrin objektiivisesti. Tutkimuksissa on kiinnitetty huomiota esimerkiksi työmatkaliikkumisen mahdollistaviin tai estäviin olosuhteisiin. Van Acker ym. (2010) tarkastelee fyysisen ympäristön vaikutusta kulkutapavalintoihin

ympäristöpsykologian kautta. Tällä viitataan siihen, miten yksilö havainnoi sekä hyödyntää ympäristön tarjoamia mahdollisuuksia kulkutapavalinnoissaan. Ympäristöpsykologian mukaan kulkutapakäyttäytyminen on sisäisten (subjektiivisten) että ulkoisten (objektiivisten) ominaisuuksien tulos. (Van Acker ym. 2010 12)

On kuitenkin tiedostettava, millaiset fyysisen ympäristön tekijät vaikuttavat kulkutapavalintoihin ja tukevat työmatkaliikkumista. Tutkimusten mukaan, näitä ovat esimerkiksi kaupunkirakenne ja työmatkan pituus, kevyen liikenteen verkosto sekä sääolosuhteet. Myös maisemat, ympäristön rauhallisuus ja turvallisuus vaikuttavat työmatkaliikkumiseen. (Heinen ym. 2010, 63–64) Edellä esitettyihin vaikutustekijöihin voidaan vaikuttaa esimerkiksi liikenteen ja maankäytön politiikkaa koskevalla päätöksenteolla sekä kehittämällä palveluja ja ympäristöä työmatkaliikkumiseen kannustavammaksi (Paronen 2005).

4.6.1 Kaupunkirakenne ja työmatkan pituus

Työmatkaliikkuminen vaatii toimivat olosuhteet. Näiden rakentaminen ja ylläpitäminen on kaupunkien vastuulla. Kaupunkisuunnittelulla vaikutetaan asuinalueiden, työpaikkojen ja palveluiden sijoitteluun, mikä vaikuttaa niiden saavutettavuuteen sekä välimatkoihin. (Buehler & Pucher 2012, 427) Sujuvat reitit asuinalueiden, työpaikkojen sekä palveluiden välillä mahdollistavat aktiivisten kulkutapojen käytön ja vähentävät ihmisten autoriippuvuutta (Pikora ym. 2003). Työmatkan pituudella on olennainen vaikutus kulkutapavalintaan. Mitä pidempi työmatka on, sitä todennäköisemmin kulkutavaksi valitaan auto. Lyhyet työmatkat puolestaan kannustavat kulkemaan aktiivisesti. Työmatkan pituuden ollessa noin 0,5–3,5 kilometriä, kuljetaan se todennäköisimmin aktiivisen kulkutapoja hyödyntäen. (Heinen ym. 2010, 62)

Sopivan tiivis kaupunkirakenne tukee työmatkaliikkumista. Tällöin välimatkat ja matkojen pituudet pysyvät maltillisina. (Shephard 2008) Työmatkakävely lisääntyy tiheään asutuilla alueilla, mikä johtunee lähellä olevista työpaikoista (Frank ym. 2007). Puolestaan haja-alueilla työmatkaliikkumista rajoittaa palveluiden etäisyys. Myös esteettiset tekijät vaikuttavat pyöräilyinnostukseen, sillä esimerkiksi siisteys, vähäinen melu ja kauniit maisemat lisäävät innostusta työmatkaliikkumiseen (Pikora ym. 2003). Vaikeakulkuinen reitti, erityisesti mäet ja

pitkät nousuosuudet, vähentää innostusta pyöräilyyn ja työmatkaliikkumiseen (Heinen ym. 2010, 67).

4.6.2 Pyöräily- ja kävelyverkosto

Pyöräilyväyläverkostolla tarkoitetaan pyöräilyteitä, pyöräilybaanoja sekä pyöräparkkeja. Pyöräilyväyläverkostolla on merkittävä vaikutus työmatkaliikkumiseen (Heinen ym. 2010, 63; Stinson & Bhat 2005). Sen nähdään olevan yksi tärkeimmistä ympäristövaatimuksissa työmatkaliikkumiselle. Useissa kaupungeissa pyöräilyverkosto on rakennettu erilleen muusta tieliikenneinfrastruktuurista, sillä tämän katsotaan lisäävän turvallisuutta. (Heinen 2010, 63) Pyöräilyväyläverkosto jakaa kuitenkin mielipiteitä. Toiset arvostavat pyöräbaanoja, kun taas toiset pitävät siitä, että pyöräily- ja kävelyverkosto kulkee rinnakkain muun liikenteen kanssa. (Buehler & Pucher 2012, 427)

Tieliikenteenohjaus, kuten liikennevalot ja -merkit vaikuttavat työmatkaliikkumiseen. Vaikka tieliikenteenohjauksen katsotaan lisäävän turvallisuutta, vaikuttaa se kielteisesti kulkemisen sujuvuuteen. Esimerkiksi stop-merkit vaikuttavat kielteisesti työmatkaliikkumiseen, sillä näiden koetaan hidastavan matkan tekoa. (Hensen ym. 2009, 65) Pyöräilyväyläverkostossa arvostetaan sen jatkuvuutta. Käytännössä tällä tarkoitetaan pyöräilyreittien saumatonta toisiinsa kytkeytymistä ja reittien loogisuutta. Pyörätiet ja teiden ylitykset tulisi olla järjestetty alikulkujen sekä siltojen avulla, jotta kulkeminen on turvallista ja sujuvaa. (Stinson & Bhat 2005) Heikot pyöräyhteydet sekä haasteellinen matkan suunnittelu koetaan esteenä työmatkaliikkumiselle (Buehler & Pucher 2012, 427). Tutkimukset osoittavatkin, että käyttäjät arvostavat suoraa ja jatkuvaa pyöräilyverkostoa ilman ylimääräisiä pysähdyksiä. (Stinson & Bhat 2005)

Käyttäjien asettamat vaatimukset eroavat kävely- ja pyöräilyreittien suhteen. Tärkein vaatimus kävely- ja pyöräilyväyläverkostoissa on turvallisuus (Pikora ym. 2003). Kävelijät arvostavat lyhyiden reittien lisäksi maisemia, kun taas pyöräilijät arvostavat reittien sujuvuutta (Buehler & Pucher 2012, 427). Lisäksi vaatimukset eroavat sosioekonomisten ryhmien sekä taitotason mukaan. Lapset, naiset sekä aloittelevat pyöräilijät arvostivat turvallisia väyliä enemmän kuin miehet sekä kokeneet pyöräilijät (Stinson & Bhat 2005). Tutkimukset vahvistavat Van Ackerin

ym. (2010) ympäristöpsykologista näkökulmaa siitä, miten yksilölliset tekijät vaikuttavat ympäristön havainnointiin.

4.6.3 Sääolosuhteet ja vuodenaika

Sääolosuhteiden vaikutus työmatkaliikkumiseen on osoitettu tutkimuskirjallisuudessa. Syksyiset ja talviset sääolosuhteet, kuten sade, tuuli ja liukkaus, vaikuttavat negatiivisesti työmatkaliikkumiseen. Erityisesti lumiset sääolosuhteet vaikuttavat heikentävästi työmatkaliikkumiseen. Puolestaan kesäiset sääolosuhteet, kuten valoisuus ja lämpö lisäävät työmatkaliikkumista. (Bergström & Magnussom 2003, 660) Kesäisin työmatkaliikkuminen on yleisempää sekä kuljetut matkat ovat pidempiä kuin talvisin (Heinen 2010, 68). Sään muutokset vaikuttavat yleensä enemmän pyöräilijöiden määrään kuin kävelijöiden (Shephard 2008). Hyvä katujen kunnossapito mahdollistaa työmatkaliikkumisen myös talvisaikaan ja vähentää vuodenajoista johtuvaa käyttäjämäärän vaihtelua (Bergström & Magnussom 2003, 659).

Sääolosuhteet eivät kuitenkaan näytä selittävän pelkästään työmatkaliikkumisen määrää. Andersenin ja kumppaneiden (2009) tutkimuksen mukaan esimerkiksi Kööpenhaminan sekä Malmön pyöräilyosuus erot tuskin selittyvät pelkästään sään tai ympäristön erilaisuudesta, sillä kaupunkien välillä on vain noin 50 kilometriä. He katsovat, että erot kaupunkien välillä löytyvät pyöräilyä edistävästä liikennejärjestelmästä sekä vallitsevista asenteista. (Anderssen ym. 2009)

4.6.4 Poliitikka ja lainsäädäntö

Luvun alussa kerrottiin, miten politiikalla voidaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin (Paronen 2005). Tehokkaita poliittisia vaikutusmekanismeja ovat esimerkiksi kaavoitusta koskevat linjaukset sekä erilaiset taloudelliset avustukset. Lainsäädännöllä ja sääntelyllä, kuten kaavoituksella sekä kehitys-, maankäyttö- ja liikennemääräyksillä voidaan vaikuttaa olennaisesti väestön työmatkaliikkumisen mahdollisuuksiin. (Sallis ym. 2006) Näillä voidaan vaikuttaa pyöräilyverkkoon sekä palveluiden sijoitteluun kaupungeissa.

Valtion taloudellisella tuella voidaan vaikuttaa työmatkaliikkumiseen. Valtion rahoituksen kohdentaminen työmatkaliikkumista edistäviin toimenpiteisiin lisää aktiivisten kulkutapojen käyttöä. Esimerkiksi valtion tukien ohjaaminen aktiivisia kulkutapoja edistävään toimintaan, kuten pienituloisten mahdollisuuksiin hankkia itselleen polkupyörä, edistää työmatkaliikkumista. Väitettä tukee kansainväliset tutkimukset, jossa valtion taloudellisten tukien kohdentaminen aktiivisten kulkutapojen edistämiseen vaikutti myönteisesti työmatkaliikkumisen tasoon. (Geus 2007)

Puolestaan valtion taloudellinen tuki esimerkiksi maksuttomaan julkiseen liikenteeseen on nähty estävän työmatkaliikkumista (Dickinson ym. 2003). Toisaalta tämä vähentää ihmisten yksityisautoilua. Vastaavasti työmatkaliikkumista voidaan edistää myös heikentämällä yksityisautoilun valta-asemaa eli auton hegemonista asemaa. Tätä voidaan tehdä esimerkiksi nostamalla autoveroa tai polttoaineen hintoja. Kingham ym. (2001) osoittavat tutkimuksessaan, ettei polttoaineen hinnan nostaminen yksinään kuitenkaan ole riittävän tehokas toimenpide yksityisautoilun vähentämiseksi, vaan samalla tulisi parantaa muita matkustuskeinoja. On kuitenkin selvää, että poliittisten keinojen avulla voidaan vaikuttaa ihmisten kulkutapavalintoihin (Kingham ym. 2001).

Kevyen liikenteen priorisointi poliittisessa päätöksenteossa voidaan nähdä osoittavan sen arvostusta koko yhteiskuntatasolla. Vähälle huomioille jätetty kevyen liikenteen organisointi viittaa sen vähäiseen arvostukseen. Vastaavasti hyvin organisoitu kevyen liikenteen järjestelmä vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja valmiuteen valita aktiivinen kulkutapa työmatkoille (Virmasalo & Hasanen 2020). Kevyen liikenteen priorisointi liikennesuunnittelussa on lisää aktiivisten kulkutapojen suosiota (Karjalainen 2022, 5). Vastaavasti valtion taloudellisilla tuilla vaikutetaan kevyen liikenteen käyttömahdollisuuksiin. Samalla lisätään sen arvostusta yhteiskunnassa (Geus 2007).

On kuitenkin otettava huomioon, ettei pelkästään lainsäädännöllä saada väestöä työmatkaliikkumaan. Väitettä tukee sekä Van Ackerin ym. esittämä (2010) ympäristöpsykologinen tulkinta, että myös Kitamuran ym. (1997) vertaileva tutkimus asenteellisten ja maankäyttöön liittyvien seikkojen vaikutuksesta liikennekäyttäytymiseen. Tutkimuksessa havaittiin, että pelkkä kevyttä liikennettä suosiva maankäyttöpolitiikka ei riitä ihmisten liikkumiskäyttäytymisen muuttamiseen. Lisäksi on muutettava asenteellisia tekijöitä.

(Kitamura ym. 1997) Fyysisen ympäristö on kuitenkin merkittävä mahdollistaja työmatkaliikkumiselle (Buehler & Pucher 2012, 427; Heinen ym. 2010 63).

4.7 Yhteenveto

Tässä luvussa on esitelty sosiaalispsykologi Van Ackerin ja kumppaneiden kulkutapakäyttämisen syntyteoria (2010), jota on sovellettu työmatkaliikkumisen tarkastelussa. Teorian (Van Acker ym. 2010) mukaan yksilön päätökset kulkutapavalinnoista tapahtuvat hierarkkisesti kolmella päätöksenteon tasolla. Nämä ovat lyhyen, keskipitkän sekä pitkän aikavälin päätökset. Lyhyen aikavälin päätöksiin vaikuttavat olennaisesti ajan ja etäisyyden suhde sekä yksilölliset tekijät, kuten ikä ja fyysisen toimintakyky. Keskipitkän aikavälin päätöksiin vaikuttavat ympäristön tarjoamat mahdollisuudet, jotka ovat kohtalaisen pysyviä. Pitkän aikavälin päätökset perustuvat elämäntyylivalintoihin ja siihen, miten kulkutapavalinnoilla voidaan ilmentää omaa elämäntyyliä.

Teoria korostaa ympäristötekijöiden merkitystä. Ihminen sekä ympäristö ovat jatkuvasti vuorovaikutussuhteessa, mikä vaikuttaa kulkutapavalintoihin. Valintoja tehdään sekä tiedostetusti (*esim. toiminnan hyötyarvo: "pyöräily hyväksi terveydelle"*) että tiedostamatta (*esim. kulkutaparutiinit*). Fyysisen ympäristön tekijät, kuten kaupunkirakenteet, pyöräilyverkosto sekä sääolosuhteet, voidaan puolestaan nähdä mahdollistavan työmatkaliikkumista. Puutteelliset olosuhteet tai huono sää vastaavasti rajoittavat työmatkaliikkumista. Yksilöiden sosioekonominen asema, erilaiset elämäntyyli, asenteet sekä mieltymykset vaikuttavat siihen, miten yksilöt havaitsevat työmatkaliikkumisen mahdollisuuksia sekä suhtautuvat niihin. Tämä selittää käyttäytymiseroja samassa ympäristössä elävien yksilöiden välillä. (Van Acker ym. 2010, 5–8)

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Tässä luvussa kerrotaan tutkimuksen toteutuksesta ja tutkimusprosessin etenemisestä. Ensimmäiseksi esitellään STYLE –tutkimushanke, sillä tässä pro gradu -tutkielmassa käytettävä aineisto on kerätty osana hanketta. Tämän jälkeen esitellään tutkimuskysymykset. Loppuun esitellään tutkimusmenetelmät sekä analysointiprosessi. Lopuksi tarkastellaan tutkimuksen eettisyyttä.

5.1 STYLE -hanketutkimus

STYLE “*liikunnallisen elämäntapa kestävä kasvun aikaansaajana*” -hanke oli valtakunnallinen tutkimushanke, joka tutki kestävä liikunnan edellytyksiä arkiliikunnan kontekstissa. Hankkeen tavoitteena oli lisätä ihmisten kokonaisaktiivisuuden määrää lisäämällä arkiliikuntaa sekä edistämällä väestön siirtymistä autoilusta kestäviin kulkutapoihin. Hankkeen tavoitteet kytkeytyivät valtion poliittisiin päätöksiin vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja edistää kestävä liikuntaa Suomessa. (styletutkimus.fi)

Style-hankkeen visiona oli, että vuonna 2030 kevyen liikenteen kulkutapaosuus on noussut 38 prosenttiin kaikista kuljetusta matkoista arkiliikunnan lisäyksen myötä. Vuoden 2023 loppuun päättynyt tutkimushanke oli viisivuotinen. Sen rahoitti Strategisen tutkimuksen neuvosto (STN). Hanke toteutettiin yhteistyössä Turun yliopiston, Jyväskylän yliopiston, Suomen ympäristökeskuksen (SYKE), Teknologian tutkimuskeskuksen VTT Oy:n, Terveystieteiden tutkimuskeskuksen (TETK) sekä UKK-instituutin välillä. (styletutkimus.fi)

Style-hankkeessa pureuduttiin laaja-alaisesti arkiliikunnan edistämiseen. Tutkimusteemat pohjautuivat esimerkiksi liikennekäyttäytymisen hallintaan ja muutokseen, liikunnan edistämiseen, eri-ikäisten kansalaisten liikuntatottumuksiin, ihmisten käyttäytymisen muutoksen perimmäisiin motiiveihin ja tunteisiin sekä liikuntaa edistävän infrastruktuurin ja liiketoimintamahdollisuuksien kehittämiseen. (styletutkimus.fi) Tutkimushankkeen teemat olivat:

- Aktiivisten kulkutapojen trendit
- Liikunta & terveyden edistäminen

- Elämäntapamuutokset eri elämänvaiheissa
- Kaupunkirakenne liikkumisen mahdollistajana
- Liiketoimintamahdollisuudet
- Kaupunki-interventiot

Tutkimuksessa pyrittiin löytämään keinoja, joiden avulla aktiivisten kulkutapojen edistäminen on tuloksellista. Listauksen kolme ensimmäistä teemaa käsittelivät väestön kulkutapojen trendejä, yksilöllisiä liikkumisen motiiveja ja vaikutustekijöitä. Listauksen kolme viimeistä teemaa tuottivat tietoa kaupunkien ja alueiden liikkumatiloista, kaupunkisuunnittelusta sekä palveluiden sijoittelusta. Kaupunki-interventiot toteutettiin neljässä eri kaupungissa; Helsingissä, Tampereella, Turussa ja Jyväskylässä. (styletutkimus.fi)

5.2 Tutkimusaineisto ja tutkittavat

Tässä pro gradu -tutkielmassa on hyödynnetty STYLE-hankkeessa muodostettua aineistoa. Näen valintani järkiperusteisena. Kuten Hirsijärvi ja ym. (2009, 175) toteavat, tutkimusaineistojen keruussa tulisi pyrkiä ekonomiseen ja tarkoituksen mukaisiin ratkaisuihin. Jokaisen ongelman ratkaisemiseksi ei tarvitse kerätä uutta aineistoa eikä tutkimuksen arvo nouse tai laske sen mukaan, miten aineisto on hankittu. (Hirvisjärvi ym. 2009, 175) Suurissa tutkimushankkeissa saattaa olla analysoimatonta materiaalia tarjolla. Näin ollen tutkimushankkeelle on eduksi, jos aineistoa voidaan käyttää esimerkiksi opinnäytetutkimuksissa.

Tutkimusaineisto ja -joukko on valikoitunut valmiin aineiston pohjalta tutkimukseen. Tutkimusaineisto on kerätty haastattelemalla Tampereella sijaitsevan hypermarketin henkilökuntaan kuuluvia. Valtaosa haastatelluista oli kolmivuorotyötä tekeviä myyjiä. Tutkimukseen osallistuneet olivat 19–54-vuotiaita miehiä ja naisia, eli tutkimusjoukko on rajattu työikäiseen väestöön valmiin aineiston pohjalta. Tutkimusaineisto on kerätty vuosina 2019–2020. Aineisto koostuu 43 haastattelusta. Keruuvaiheessa selvitettiin työntekijöiden sosioekonominen asema, siviilisääty ja perhetilanne. Taustatekijät vaihtelivat paljon kohdejoukon välillä. Tämä on otettava huomioon, sillä kaikki yksilölliset tekijät, kuten

sosioekonominen asema ja terveydentilanne vaikuttavat heidän valmiuksiinsa työmatkaliikkumisen kontekstissa.

Tutkimuksessa kohdejoukko on rajattu 19–54-vuotiaaseen vähittäiskaupassa työskentelevään aikuisväestöön. Tutkimuksen rajaaminen tiettyyn väestöryhmään on järkevää, sillä tällä tavalla saadut tutkimustulokset antavat laadukkaan kuvan kohderyhmän vaikutustekijöistä sekä tarpeista työmatkaliikkumiselle. (Rönkkö 2015, 34)

5.3 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, miten kohdejoukko eli 19–54-vuotiaat työkäiset kuvailevat työmatkaliikkumistaan sekä minkälaiset tekijät vaikuttivat kulkutapavalintoihin. Kiinnostusta herätti se, minkälaisia vahvistavia sekä estäviä tekijöitä haastateltavat tuovat esille. Tutkimuksen tarkoituksena oli valottaa erityisesti niitä tekijöitä, joita työkäiset itse kuvailivat ratkaiseviksi työmatkaliikkumiseen vaikuttaviksi tekijöiksi.

Tutkimuskysymykset:

- Minkälainen on kohdejoukon työmatkaliikkumisen nykytila?
- Miten haastateltavat itse kuvailevat kulkutapavalintojaan sekä niihin vaikuttavia tekijöitä yksilötason, sosiaalisen sekä fyysisen ympäristötason vaikutustekijöinä?

5.4 Tutkimuksen tieteenfilosofiset lähtökohdat

Tutkimuksen tieteenfilosofiset lähtökohdat nojaavat fenomenologis-hermeneuttiseen tieteenfilosofiaan, joka on osa sekä fenomenologista että laajemmin hermeneuttista perinnettä (Aarnos ym. 2001). Fenomenologiassa tutkimuksen kohteena on ihminen ja hänen kokemuksensa. Tarkemmin sanottuna fenomenologiassa tutkitaan ihmisen suhdetta maailmaan, jossa hän elää ja jota hän itse rakentaa. Keskiössä on yksilön oma perspektiivi merkityksistä ja hänen kokemusmaailmastaan huomioiden yhteisön ja yhteiskunnan vaikutus niiden muodostumisessa. (Aarnos ym. 2001) Valitsin tämän, sillä tutkimuksen tavoitteena on selittää ihmisten omia kokemuksia tutkimusaiheesta.

Hermeneutiikka tuo fenomenologiaan ymmärtämisen ja tulkinnan teoriaa. Sen avulla halutaan ymmärtää ilmiöiden merkityksiä ja etsiä tulkinnalle mahdollisia sääntöjä. Hermeneutiikan tavoitteena on merkityksien oivaltaminen. Hermeneutiikka ei kuitenkaan keskity pelkästään merkityksien etsimeen, vaan siinä on pyrkimyksenä oivaltaa ilmiöiden merkityksiä. Valitsin hermeneuttisen analyysin, sillä päämääränä on ymmärtää haastateltavien kokemusten merkityksiä. Hermeneutiikan toinen avainkäsite on esiymmärrys, sillä kaiken ymmärtämisen taustalla on jo jotain aiemmin ymmärrettyä. (Heikkinen & Laine 1997, 21)

Esiymmärrykseni aiheesta perustuu siihen, mitä valitsemastani aiheesta, työmatkaliikkumisesta, tiedetään jo valmiiksi. Esiymmärryksen muodostaakseni olen lukenut aiheita käsittelevää tutkimuskirjallisuutta. Tulkitsevaa tutkimusotetta sovellettaessa on tiedostettava ennako-oletusten vaikutus. Vaikka aiheita tarkastellaan täysin objektiivisesti, voi tutkijan alkuvaiheen ymmärrys vaikuttaa analyysin muodostumiseen. Objektiivisuus on ideaali tila tutkimuksessa, mutta lähes mahdotonta saavuttaa tulkitsevassa tutkimuksessa. Tulkintakysymykset nojaavat aina jonkinlaiseen olettamukseen tai esiymmärrykseen ilmiöstä. Toisaalta laadullisessa tutkimuksessa tutkijan subjektiivisuus voi olla myös tarkoituksenmukaista, kun tavoitteena on syventää ymmärrystä tutkittavasta ilmiöstä. Keskeisintä onkin ymmärtää ennakkoluulojen ja esiymmärryksen vaikutus. (Laine 2018)

5.5 Tutkimusmenetelmät

Tutkimus on luonteeltaan laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Tutkimuksen laadullisuus näkyy aineistonhankintamenetelmässä, aineiston analyysimenetelmässä sekä tutkimustuloksen yleistettävyydessä. (Aarnos ym. 2001) Tutkimus on rajattu yhden työyhteisön henkilökuntaan ja tulkintaa tehdään osallistuneiden taustatekijöiden pohjalta. Tuloksia tarkastellaan vain kohdejoukossa eikä niitä ole tarkoitus yleistää koko väestöön.

Valitsin laadullisen tutkimusotteen työhöni, sillä tarkoitukseni on tulkita ja selittää kohdejoukon omia kokemuksia työmatkaliikkumisesta. Yhtenä laadullisen tutkimuksen tarkoituksena on kuvailla tutkimushenkilöiden kokemuksia todellisesta elämästä (Hirsijärvi ym. 2009, 164). Laadullisen tutkimuksen avulla voidaan syventää ymmärrystä liikkumisen sosiaalisista, kulttuurisista sekä yksilöllisistä merkityksistä (Vanttaja ym. 2017, 11–12).

Ominaista laadullisessa aineistossa on sen rikkaus, värikkyys ja kompleksisuus, jonka tunnistin myös omassa aineistossani (Alasuutari 2001, 84). Aineisto on kerätty kahdella eri menetelmällä; sekä haastatteluina että kuvien avulla. Haastattelu toteutettiin puolistrukturoituna. Haastatteluissa haastateltava kertoi sanallisesti kokemuksistaan aiheeseen liittyen.

Puolistrukturoitu teemahaastattelu sisälsi kaksi pääkysymystä aiheesta. Tämän avulla varmistettiin, että jokaisesta haastattelusta saatiin vertailukelpoista dataa tutkimuksen pääteemoihin liittyen. Tämän lisäksi haastatteluissa annettiin tilaa avoimille jatkokysymyksille, joiden avulla pystyttiin tarkentamaan haastateltavan vastauksia koskien tiettyä aihetta tai pääkysymystä. Tämä onkin varsin tärkeä osa haastattelua, mikäli tutkimuksen tarkoituksena on tarkastella ihmisen psyykkisiä tekijöitä, kuten motiivia, joka voi olla hyvinkin tiedostamatonta (Morris & Roychowdhury, 2020, 394). Haastattelun teemat olivat läheisten ja perheen vaikutus liikuntakäyttäytymiseen, tyypillisimmin harrastetut liikuntamuodot ja niihin liittyvät tunteet, mieluisat liikuntamuodot sekä mahdolliset estävät tekijät, kuten muut arjen velvollisuudet ja esteet liikunnan harrastamiselle.

Haastattelussa oli käytössä myös kuvakortit. Kuvakortit sisälsivät kuvia eri liikkumisen muodoista, kuten kulkutavoista (pyöräily ja kävely), liikuntamuodoista (esim. juoksu ja jalkapallo), virkistystoiminnasta (esim. frisbeegolf sekä twisterin pelaaminen) sekä kotitöistä (esim. imurointi ja puutarhanhoito). Haastateltavia pyydettiin valitsemaan ne kuvat, jotka kuvastivat heidän liikkumistottumuksiaan sekä määrittelemään tunteita, joita kuvakortit herättivät. Kuvakorttien avulla pyrittiin keräämään tietoa nykyhetken kokemuksista menneisyyden muistojen lisäksi.

Haastattelut tehtiin haastateltavien työaikana. Haastattelut kestivät keskimäärin noin 40 minuuttia. Haastatteluiden yhteenlaskettu kesto oli 23 tuntia ja 38 minuuttia. Haastattelut tallennettiin digitaalisesti ja litteroitiin sanatarkasti. Haastateltavien anonymisyys on turvattu antamalla salanimet kaikille tutkimukseen osallistuneille.

5.6 Aineiston analyysi

Tutkimuksen yksi tärkeimmistä vaiheista on aineiston analyysi, tulkinta ja johtopäätösten tekeminen. Silloin tutkija saa selville, millaisia vastauksia löytyy asetettuihin tutkimuskysymyksiin tai tuleeko tutkimuskysymykset asettaa uudelleen. (Hirsijärvi ym. 2009 221) Ennen varsinaista analyysiä aineisto tulee litteroida. Sain aineiston valmiiksi litteroituna. Kyseinen aineisto oli litteroitu sanatarkasti, huomioiden muun muassa puheen tauot ja täytesanat, kuten *öö.*, *tota noin*. Tällaiset nonverbaaliset ilmaukset voivat olla hyvinkin merkittäviä aineistoa analysoidessa. (Hirsijärvi ym. 2009, 222)

Lähestyin aineiston analyysiä abduktiivisen eli teoriaohjaavan sisällönanalyysin keinoin. Teoriaohjaavassa analyysissä ennalta määritetty teoria toimii analyysin apuna, mutta analyysi ei kuitenkaan rajaudu valitun teorian sisältämiin näkökohtiin (Tuomi & Sarajärvi 2018, 109). Sisällönanalyysi on puolestaan perinteinen tapa analysoida laadullista tutkimusaineistoa. Analyysin tarkoituksena on luoda sanallinen ja tiivis kuva tutkittavasta ilmiöstä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103, 109) Käytin analyysissä apuna työmatkaliikkumisen teoriaan perustuvia tietoja ja käsitteitä sekä aikaisempaa tutkimuskirjallisuutta. Konkreettisesti tämä näkyi siinä, että analysoin aineistoa aluksi hyvin avoimin mielin ja katsoin mitä sillä oli annettavana. Mitä pidemmälle analyysi eteni, sitä enemmän tukeuduin analyysissä tutkimuksen teoreettiseen viitekehykseen.

Varsinaisen analysoinnin toteutin teemoittelun avulla. Teemoittelussa aineisto pilkotaan ja ryhmitellään eri aihepiireihin niin, että teemojen esiintyvyyttä voidaan vertailla. Tämän lisäksi teemoittelussa tarkastelu kohdistuu piirteisiin, jotka ovat haastatteluissa yhteneväisiä. Teemoittelun katsotaan sopivan hyvin yhteen temahaastatteluiden kanssa, jolloin pääteemat tulevat esille haastatteluaineistossa. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 107) Teemoittelun tarkoituksena on tunnistaa aineistosta tieto, joka on tutkimuksen kannalta merkittävää. Kaikkea kerättyä aineistoa ei ole tarkoituksenmukaista käyttää tutkimuksesta. Sen sijaan tarkastelu rajataan niihin aineiston osiin, jotka liittyvät tutkimuksen kohteena oleviin ilmiöihin. (Hirsijärvi ym. 2009, 225)

Aineiston käsittely alkoi aineistoon tutustumisella. Ensimmäisenä tein yleissilmäyksen siihen, miten aineistossa käsitellään tutkimuskysymyksiin sekä teoreettisen viitekehykseen liittyviä aiheita. Valmiiksi kerätty aineisto oli varsin runsas ja mukaan mahtui sellaista aineistoa, joka

ei ollut relevanttia tutkimukseni kannalta. Koska tutkimusaineisto oli kerätty osana STYLE-hanketta, käsitteli aineistosta vain pieni osa työmatkaliikkumista. Yleissilmäyksen jälkeen aloitin aineiston järjestelemisen värjäämällä kohdat, jotka koskivat työmatkaliikkumista. Tämän jälkeen siirsin värjätyn aineiston toiseen tiedostoon.

Aineiston varsinaisen käsittelyn aloitin alleviivaamalla aiheeseen liittyviä sitaatteja eli havaintoyksikköjä, kuten mainintoja säästä tai kevyen liikenteen väylistä. Tämän jälkeen järjestelin havaintoyksikköjä analyysitaulukkoon teorian mukaisesti pääluokkiin. Analyysin pääluokiksi muodostuivat yksilötason tekijät, sosiaalinen ympäristö sekä fyysinen ympäristö (Van Acker ym. 2010). Tämän jälkeen muodostin pääluokkiin sisällytetyistä aineistonäytteistä alaluokkia. Havaintoyksikköjen pohjalta muodostin analyysitaulukkoon erilaisia alaluokkia, kuten ”*sääolosuhteet ja vuodenaika*”. Näihin alaluokkiin kokosin kaikki ne aineistonäytteet, joissa käsiteltiin sääolosuhteita ja vuodenaikoja. Tarkastelin myös, miten tutkimusjoukon kulkutapatottumuksiin vaikuttivat ikä, perheen profiili sekä työmatkanpituus.

Haastatteluista muodostui useita eri teemoja, jonka pohjalta muodostin tutkimuksen johtopäätökset. Osa muodostetuista teemoista esiintyi lähes kaikissa haastatteluissa, kun taas osa teemoista esiintyi vain yksittäisissä haastatteluissa. Teemoittelun avulla kuvailin haastateltujen kokemuksia ja merkityksenantoja. Näiden vaiheiden pohjalta muodostui tutkielmani tuloslukujen sisällöt ja johtopäätökset.

5.7 Tutkimuksen etiikka

Tutkimusetiikan käsitteellä viitataan laajassa mittakaavassa kaikkiin eettisiin näkökulmiin ja arviointeihin, jotka ovat yhteydessä tieteeseen ja tutkimukseen. Tässä tutkimuksessa on noudatettu hyviä tieteellisiä käytänteitä tutustumalla ja seum Tutkimuseettisen neuvottelukunnan laatimaa ohjetta ”Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa”. Ohjeiden mukaisesti, tutkimus on toteutettu tarkasti, rehellisesti ja huolellisuutta noudattaen. (Tutkimuseettinen neuvottelulautakunta 2012) Hyvien käytäntöjen mukaan, tutkittaville tulee tarjota mahdollisimman kattavasti tietoa tutkimuksesta etukäteen, jotta tutkittavat voivat itse päättää halustaan osallistua tutkimukseen. Informointi voi tapahtua esimerkiksi saatekirjeen avulla. Saatekirjeessä tulisi käydä esille tutkimuksen tarkoitus,

osapuolet, tuloksien käyttötarkoitus, valmistumisajankohta sekä missä tuloksiin on mahdollista tutustua. (Vilka 2015, 190–191)

Tutkimuksesta kerrottiin etukäteen tutkimukseen osallistuneille työntekijöille. Työntekijöille informoitiin etukäteen tutkimuksen taustoista ja tarkoituksesta. Ennen haastatteluja osallistujilta kerättiin kirjallisesti heidän suostumuksensa osallistua tutkimukseen. Samassa yhteydessä osallistujien tuli perehtyä tietosuojailmoitukseen sekä tutkimustiedotteeseen, jossa kerrottiin muun muassa vastaajan oikeuksista uuden tietosuojalain mukaisesti. Osallistujille on tarjottu mahdollisuus kysyä sekä saada lisätietoa tutkimuksesta. Ennen kyselyä tutkittavalle on kerrottu yksityiskohdat tutkimuksesta sekä tutkimukseen osallistumisen vapaaehtoisuudesta. Osallistujille on tarjottu mahdollisuus jättää vastaamatta itselleen epämiellyttäviin tai henkilökohtaisiin kysymyksiin. Tutkimuksen suunnitteluvaiheessa arvioitiin, että tutkimuksesta ei ole haittaa osallistujille. Lisäksi osallistujille kerrottiin heidän oikeudestaan jättäytyä tutkimuksesta pois missä vaiheessa tahansa syytä ilmoittamatta. Osallistujille oli täsmennetty, ettei tutkimuksen keskeyttämisestä tai peruuttamisesta aiheutuisi osallistujalle seuraamuksia.

Aineistoa käsiteltiin luottamuksellisesti koko tutkimusprosessin ajan. Henkilötietoja sisältävä aineistoa säilytettiin tietoturvallisesti. Kerätty aineisto oli koodattu ja jokaiselle osallistujalle annettiin pseudonyymi eli salanimi, jottei henkilöitä voida tunnistaa vastauksista.

Tutkimuseettisen neuvottelulautakunnan ohjeistuksen mukaan, tutkimuksessa tulee näkyä kunnioitus muita tutkijoita kohtaan viittaamalla asianmukaisella tavalla. Tieteellisen tiedon avoimuus ja vastuullisuus ovat tutkimuseetiikan peruspilareita. (Tutkimuseettinen neuvottelulautakunta 2012) Tässä tutkimuksessa on noudatettu tiedekunnan antamia lähdeviittausohjeita. Tutkimus julkaistaan Jyväskylän yliopiston julkaisuarkistossa, jolloin se on vapaasti kaikkien luettavissa. Tutkimuksen aihe on yhteydessä tiedekunnan tutkimusintresseihin. Tutkimuksen avulla tuotetaan lisätietoa aikuisväestön työmatkaliikkumiseen liittyvistä vaikutustekijöistä.

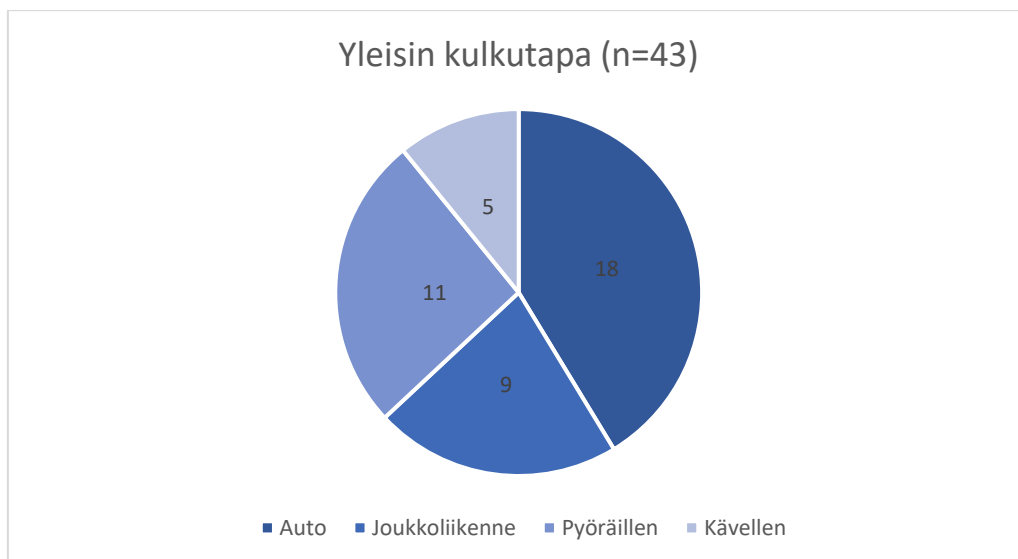
6 TULOKSET

Seuraavaksi esitellään tulokset. Ensimmäisessä osiossa tarkastelen kohdejoukon profiilia. Tuon esille joukon yleisimmän kulkutavan sekä tarkastelen aineiston pohjalta iän, työmatkan, auton omistajuuden sekä perheen vaikutuksen työmatkaliikkumiseen. Tämän jälkeen siirrytään tulosten toiseen osioon. Toisessa osiossa tuodaan esille, miten haasteltavat itse kuvailevat kulkutapavalintojaan sekä niihin vaikuttavia yksilöllisiä tekijöitä sekä sosiaalisen ja fyysisen ympäristön tekijöitä

6.1 Yleisin kulkutapa & yksilöllisten taustatekijöiden yhteys kulkutapatottumuksiin

Ensimmäiseksi selvitin kohdejoukon yleisimmän kulkutavan työmatkoilla. Tämän jälkeen selvitin, miten sosioekonomiset taustatekijät, kuten ikä, perhe, asuinpaikka (työmatkan pituus) sekä auton omistajuus vaikuttivat tutkimusjoukon kulkutapavalintoihin.

Aineiston mukaan haastateltavien (n=43) pääsääntöinen kulkutapa oli oma auto (42 %) (kuva 7). Toiseksi yleisin kulkutapa oli joukkoliikenne (26 %). Aktiivisia kulkutapoja käytti työmatkoillaan pääsääntöisesti 14 haastateltavista (33 %). Aktiivisista kulkutavoista pyöräily oli kävelyä selvästi suositumpaa.



KUVA 7. Haastateltavien yleisin kulkutapa (n=43).

Ikä. Ikä vaikutti kohdejoukon työmatkaliikkumisen tasoon. Tuloksissa oli huomattavissa, että iältään nuoret hyödynsivät aktiivisia kulkutapoja työmatkoilla iäkkäitä enemmän (taulukko 1). Nuori ikä edistää siis työmatkaliikkumista ja vastaavasti korkea ikä vähensi työmatkaliikkumista. Aineiston mukaan 20–25-vuotiaat olivat aktiivisimpia työmatkaliikkujia. 35 ikävuoden jälkeen auto oli yleisin kulkutapa. Tulosta voi selittää esimerkiksi asuinpaikka ja työmatkan pituus, mikä oli yleisesti lyhyempi nuorilla henkilöillä. Vastaavasti auton omistajuus on yleisesti yhteydessä korkeaan ikään (Dill & Voros 2007).

TAULUKKO 1. Iän yhteys kulkutapavalintoihin työmatkoilla.

Ikä	Aktiiviset kulkutavat (n=17)	Auto (n=19)	Joukkoliikenne (n=10)
alle 20 v	<i>H24</i>	<i>H3</i>	<i>H2</i>
20–25 v	<i>H8, H17, H18, H22, H31, H36</i>	<i>H12, H15, H21</i>	<i>H33, H46</i>
26–35 v	<i>H4, H13, H14, H20, H26, H28, H43</i>	<i>H7, H10, H30, H38,</i>	<i>H19, H40, H42</i>
36–45 v	<i>H5</i>	<i>H6, H27, H29, H41</i>	<i>H11, H44</i>
46–55 v	<i>H39</i>	<i>H1, H16, H23, H32, H34, H35</i>	<i>H9</i>
yli 55 v	<i>H45</i>	<i>H25</i>	<i>H37</i>

Auton omistajuus. Auton omistajuus rajoitti työmatkaliikkumista (taulukko 3). Tulokset osoittavat, että ne henkilöt, joiden taloudesta löytyi auto, kulkivat todennäköisimmin autolla töihin. Tulos on yhteneväinen aikaisempien tutkimuksien kanssa. Niissä havaittiin auton omistajuuden olleen negatiivisesti yhteydessä työmatkaliikkumiseen (Stinson & Bhat 2007; Verplanken ym. 1997). Puolestaan kymmenen henkilöä kulki aktiivisia kulkutapoja hyödyntäen, vaikka taloudesta löytyikin auto. Tilannetta selitettiin esimerkiksi lyhyellä työmatkalla tai puolison autotarpeilla.

TAULUKKO 2. Auton omistajuuden yhteys kulkutapavalintoihin työmatkoilla.

Auton omistajuus	Aktiiviset kulkutavat (n=17)	Auto (n=16)	Joukkoliikenne (n=10)
Omistaa auton	<i>H4, H5, H13, H18, H20, H24, H28, H39, H43, H45</i>	<i>H1, H6, H7, H12, H15, H16, H21, H25, H27, H29, H30, H32, H34, H35, H41, H44</i>	<i>H2, H9, H11, H37, H42</i>
Ei omista autoa	<i>H8, H14, H17, H22, H26, H31, H36</i>	-	<i>H3, H10, H19, H23, H40</i>

Perhe ja vanhemmuus. Perheellisten sekä lapsettomien liikuntakäyttäytymisen on todettu poikkeavan toisistaan (Husu ym. 2022, 30). Myös aineiston pohjalta voidaan havaita, että perhe vaikutti työmatkaliikkumiseen (taulukko 4). Haastatteluissa ilmeni, että henkilöt, joilla ei ollut lapsia, hyödynsivät aktiivisia kulkutapoja työmatkoillaan enemmän. Näin ollen alaikäisten lasten kuuluminen kotitalouteen vähensi työmatkaliikkumista. Tämä on todettu myös aikaisemmissa tutkimuksissa (Stinson & Bhat 2005).

Analyysi tuotti myös muista tutkimuksista poikkeavia havaintoja (vrt. Van Acker ym. 2010, 50). Tässä tutkimuksessa pienten lasten vanhemmat näyttäytyivät aktiivisempina työmatkaliikkujina kuin yli 10-vuotiaiden lasten vanhemmat. Tätä voi selittää esimerkiksi henkilöiden korkeampi ikä, joka toimi estävänä tekijänä työmatkaliikkumiselle.

TAULUKKO 3. Lasten iän yhteys kulkutapavalintoihin työmatkoilla.

Lasten ikä	Aktiiviset kulkutavat (n=17)	Auto (n=16)	Joukkoliikenne (n=10)
Lapset 0–10 v	<i>H5, H13, H26, H28</i>	<i>H1, H6, H15</i>	<i>H11</i>
Lapset yli 10 v	<i>H45, H39</i>	<i>H16, H25, H27, H32, H34, H35, H44</i>	<i>H9, H23, H37</i>
Ei lapsia	<i>H4, H8, H14, H17, H18, H20, H22, H24, H31, H36, H43</i>	<i>H7, H12, H21, H29, H30, H41</i>	<i>H2, H3, H19, H40, H42, H46</i>

Asuinpaikka & työmatkan pituus. Työmatkan pituus oli merkittävä vaikutustekijä työmatkaliikkumiselle (taulukko 2). Kohdejoukon työmatkan pituudet vaihtelivat 400 metristä 30 kilometriin.

Kuljutavat vaihtelivat työmatkan pituuden mukaan. Työmatkan pituuden ollessa 0–3 kilometriä, kuljettiin se todennäköisimmin aktiivisia kulkutapoja hyödyntäen. Alle kilometrin työmatka kuljettiin pääsääntöisesti kävellen (n=4). Pyörä oli yleisin kulkutapa 3–5 kilometrin työmatkoilla. Aineiston mukaan lyhyt työmatka oli siis yhteydessä työmatkaliikkumiseen. Mitä pidempi työmatka oli, sitä todennäköisemmin työmatka kuljettiin autolla tai joukkoliikenteellä. Yli viiden kilometrin työmatkat kuljettiin yleisimmin omalla autolla.

Työmatkoihin käytetty aika määritteli myös kulkutapoja. Työmatkoihin käytettiin 5 minuutista 55 minuuttia. Keskimääräisesti työmatkaan käytettiin noin 20 minuuttia.

TAULUKKO 4. Työmatkan pituuden yhteys kulkutapavalintoihin työmatkoilla.

Työmatkan pituus	Kävellen (n=5)	Pyörällä (n=12)	Auto (n=19)	Joukkoliikenne (n=10)
0–3 km	<i>H4, H17, H18, H39</i>	<i>H5, H13, H26, H31, H43</i>	<i>H21, H41</i>	<i>H40</i>
3–5 km	-	<i>H8, H14, H20, H24</i>	<i>H30</i>	<i>H2</i>
5–10 km	<i>H22</i>	<i>H36, H45</i>	<i>H3, H6, H10, H27, H32, H34, H35</i>	<i>H9, H11, H40, H44, H42</i>
10–15 km	-	<i>H28</i>	<i>H16, H23, H25, H29</i>	<i>H19, H33, H46</i>
yli 15 km	-	-	<i>H1, H7, H12, H15</i>	<i>H37</i>

6.2 Mitkä tekijät vaikuttivat kulkutapavalintoihin työmatkoilla?

Aineiston mukaan työikäisten kulkutapavalintoihin työmatkalla vaikuttaa laaja kirjo erilaisia vaikutustekijöitä. Vaikutustekijät on jaettu teorian mukaan kolmeen pääluokkaan. Nämä ovat yksilölliset tekijät, sosiaalisen ympäristö sekä fyysisen ympäristö.

Aineistosta voidaan havaita vaikutustekijöitä jokaisesta pääluokasta. Pääluokat saivat yhteensä 218 kappaletta mainintoja (taulukko 5). Maininnat jakautuivat jokseenkin epätasaisesti pääluokkien välille. Eniten mainintoja sai yksilölliset tekijät, joita oli yhteensä 130 kappaletta.

Toiseksi eniten mainintoja sai pääluokista fyysinen ympäristö, joka sai mainintoja yhteensä 70 kappaletta. Vähiten mainintoja pääluokista sai sosiaalinen ympäristö, joita oli yhteensä 19 kappaletta. Seuraavaksi käydään jokainen pääluokka sisällöllisesti läpi.

TAULUKKO 5. Työmatkaliikkumisen vaikutustekijöiden mainintojen lukumäärä pääluokittain.

	Maininnat (lkm)
Yksilötason tekijät	130
Sosiaalinen ympäristö	19
Fyysinen ympäristö	70
Yhteensä	218

6.3 Yksilötason tekijät

Yksilötasolla kulkutapavalintoihin eniten vaikutti henkilön asenteelliset tekijät, aikabudjetti, tottumukset ja rutiinit, taloudelliset tekijät sekä liikunnallinen elämäntyyli (taulukko 6). Näiden tekijöiden pohjalta tehtiin subjektiivinen arvio työmatkaliikkumisen hyötyarvosta itselleen. Arjen (joskus näennäinen) kiireisyys sekä mukavuudenhaluisuus toimi hidasteena työmatkaliikkumiselle. Myös huonoihin kokemuksiin ja omaan laiskuuteen yhdistetyt erilaiset kielteiset asenteet ja tunteet toimivat esteenä työmatkaliikkumiselle. Mikäli henkilö ei kokenut liikkumista mielekkääksi, valittiin kulkutavaksi useimmiten moottoroitu kulkuväline.

TAULUKKO 6. Työmatkaliikkumisen yksilötason vaikutustekijät.

Yksilötason tekijät	Mainintojen lkm
Asenteelliset tekijät	42
Aikabudjetti	36
Liikunnallinen elämäntyyli	34
Taloudelliset tekijät	9
Tottumukset ja rutiinit	9
Yht.	130

6.3.1 Aikabudjettia säädellään kulkutapavalinnoilla

Kulkutapavalintaa perusteltiin useimmiten aikabudjetilla. Haastateltavista 34 perusteli kulkutapavalintojaan aikabudjetilla, joka liittyi arjen kiireyteen sekä siirtymiseen käytettävällä ajalla. Lähes jokainen, joka käytti pääsääntöisesti aktiivisia kulkutapoja työmatkoilla (n=17), perusteli valintaansa nopeudella. Heidän mukaansa aktiiviset kulkutavat olivat nopeampia kuin jokin muu kulkumuoto. Kulkutavan nopeus tuli esille useimmiten pyöräilyn yhteydessä. Kävely puolestaan koettiin monessa tilanteessa liian hitaaksi.

”Pääsee nopeiten, nopeampaa ku bussilla.” -H4

”Kesällä mä pyöräilin, mä tulín tosta just tota Rantatietä ja sieltä niin se oli oikeestaan sama aika menee pyörällä kun bussilla kulkee, et oli aikalailla, kun bussi lähti sieltä niin bussi oli täällä aika samaan aikaan.” -H33

”Pääsee vähän nopeemmin. Kyl siin säästää melkein puolet sitten, et menee kuus minuuttii, ku tulee kotiovelta tähän ja sitten kun kävelee, ni se on se vartti.” – H48

” Ja se on oikein mukava menopeli sitte, ku on semmosii matkoi, mitä lähtee pyöräilee. Mutta sitte, jos on pitkä matka, niin en lähe, koska se vie kauheesti aikaa ja mul ei oo pitkänmatkan pyörää, vaan mul on Jopo.” -H3

Henkilön aikabudjetti määritteli työmatkaliikkumista. Jos aktiivisilla kulkutavoilla pääsi nopeampaa kuin autolla, valittiin useasti kävely tai pyöräily kulkumuodoksi. Kokemus kiireestä toimi työmatkaliikkumisen esteenä. On luonnollista, että kiireisen arjen keskellä valitaan auto, joka voi muodostua jopa tiedostamatta arjen tukipilariksi (Karjalainen 2022). Näin ollen aikaa säästettiin käyttämällä autoa työmatkoilla. Vastaavasti kiireettömyys sekä aikabudjetin väljyys tarjosi mahdollisuuden aktiivisille kulkutapavalinnoille. Mikäli päivä oli muuten kiireetön,

todettiin ajan riittävän kävelylle tai pyöräilylle. Näin ollen aikabudjetin väljyys oli myönteisesti yhteydessä työmatkaliikkumiseen.

”Pääsääntöisesti bussilla, jos on hyvä keli ja on paljon aikaa ja levoton mieli niin saatan tulla kävellenkin mutta pääsääntöisesti bussilla.” -H51

”ei se aina säästäkään riipu, ehkä siitä onko hirveesti tehtävää ennen työvuoroa, jos on väljempi päivä, niin silloin tulee kävellen, saa purettua sitä energiaa ja valmistauduttua työvuoroon.” -H51

Työvuorot rajoittivat aikabudjettia. Henkilöt valitsivat kulkutavakseen sen kulkutavan, millä he ehtivät ajoissa työvuoroon. Aamu- sekä iltavuorojen ajat vaikuttivat kielteisemmin työmatkaliikkumiseen. Yksi haastateltavista kertoi, ettei halunnut herätä aikaisin aamulla sen vuoksi, että ehtisi tulemaan pyörällä töihin määrättyyn aikaan mennessä. Hän valitsi auton. Tämän lisäksi aamu- sekä iltavuorot sijoittuivat siten, että ulkona oli jo pimeää vuorojen alkaessa ja päättyessä. Pimeys lisäsi turvattomuuden tunnetta, joka esti aktiivisten kulkutapojen käytön. Aineiston pohjalta voidaan väittää, että työkultuurin tiukat aikataulut toimivat osittain työmatkaliikkumisen esteenä. Koska työajat- ja paikka olivat aikasidonnaisia, määrittivät ne haastateltavien ajankäyttöä ja -budjettia työvuorojen ympärillä.

”... Ja kun aamullakin viiteen tulen niin sanotaan että se on sillai niin kun pikkusen niin ku mukavampi tulla sitten kun on oikeesti tää ihan kaikki pimein aika ja sillai.” -H9

”Ei aamuvuoroissa ainakaan. Ehkä iltavuoroissa vois. Se ois mahdollista kyllä. Se ois kannattavaakin.” -H21

”No joo, nyt on ehkä vaan se välimatka tullu että välttämättä ei hirveesti tehtävää alkupäivälle niin ei välttämättä varaa tarpeeks aikaa että ehtis kiirehtimättä kävellä tänne työvuoroon.” -H51

6.3.2 Asenteelliset tekijät

Aineistossa ilmeni laaja kirjo erilaisia asenteita, jotka vaikuttivat henkilöiden kulkutapavalintoihin. Näitä olivat esimerkiksi laiskuus ja motivaation puute, mukavuudenhaluisuus, toiminnan hyödyllisyyden arviointi sekä epäluottamus omiin kykyihinsä. Myönteiset asenteet kävelyä tai pyöräilyä kohtaan edistivät aktiivisten kulkutapojen valintaa. Aineistosta voitiin havaita, että asenteissa painottui vahvasti kielteiset tuntemukset ja asenteet työmatkaliikkumista kohtaan. Vain 10 eri kertomuksessa työmatkaliikkumista kuvailtiin *mukavaksi* ja *helpoksi* kulkutavaksi. Aikaisemmat kielteiset kokemukset aktiivisista kulkutavoista vaikuttivat valintojen taustalla. Vastaavasti epäily omasta fyysisestä kunnosta vaikutti kulkutapavalintoihin. Laiskuuden merkitys korostui vastauksissa, sillä kahdeksan haastateltavaa mainitsi suoraan tämän olevan este työmatkaliikkumiselle. Puolestaan viisi haastateltavista kertoivat, miten eivät tykkää pyöräilystä ja siksi eivät valitse pyörää kulkuvälineeksi työmatkoille.

“Harvemmin, en hirveästi tykkää pyöräilystä ja sitten muutenkin ehkä pitäis miettiä reittivalinnat uudestaan, ei oo itelle mikään kauheen luonteva tapa.” H51

”Mä oon huomannu kyllä sen, että mä en kyllä ikinä jätä käyttämättä sitä, että jos autolla voi lähteä jonnekin, niin mä oon niin laiska.” -H26

6.3.3 Tottumukset ja rutiinit

Tottumukset ja rutiinit ohjasivat haastateltavien kulkutapavalintoja. Tottumukset näkyivät sekä ympärivuotisena työmatkaliikkumisena, mutta myös tottumuksina valita auto työmatkoilleen. Kolme haastateltavista ei osannut edes ajatella pyörää yhtenä kulkutapamuotona. Kertomuksista näkyi, miten henkilöt olivat omaksuneet jonkun tietyn kulkutavan ja toimivat rutinoituneesti tämän mukaan. Rutiineista poikkeaminen koettiin haasteellisena. Näin ollen rutiinit ohjasivat kulkutapavalintoja.

”Mä oon niin oman autoni orja että.” -H32

"Olen, ja sitte kun siihen on niin tottunu että autolla tulee niin ei oo tullu mietittyä oikeestaan muuta vaihtoehtoo, siihen on niin tottunu." -H10

"siitä on tullut mulle rutiini" -H1

Vastaavasti oma liikunnallinen elämäntyyli ohjasi myös asuinpaikka valinnoissa.

"Ei oikeen. Pyörä ja kävellen. Et sen takia mä muutin lähemmäks, kun oli se et hommaanko auton vai. Mä oon aina ollu kova liikkumaan et mä kävelen joka paikkaan mieluummin." -H5

6.3.4 Taloudelliset tekijät

Taloudelliset tekijät toimivat sekä työmatkaliikkumisen mahdollistajana että sitä estävänä tekijänä. Aktiiviset kulkevat miellettiin kustannustehokkaaksi kulkeutavaksi, joka edisti aineistossa työmatkaliikkumista. Aktiiviset kulkevat nähtiin keinona säästää rahaa.

"Se on mukavaa liikkumista. Pääsee nopeesti eikä tarvii maksaa mitään." -H36

"Joo, ja sitten ihan siis senkin takia, koska meil on yks auto ja mun mies lähtee sit sillä ja ei oo toista autoo. Se on vaan semmonen taloudellinenkin juttu, että se on järkevää." -H28

Muut taloudelliset muodot toimivat välittömänä esteenä työmatkaliikkumiselle. Muun muassa viisi haastateltavista kertoi, etteivät omistaneet pyörää eikä heillä ollut rahaa hankkia sellaista.

"Mä en ees omista polkupyörää." -H10

6.3.5 Liikunnallinen elämäntyyli

Haastateltavien työmatkaliikkumista edisti liikunnallinen elämäntyyli. Tämä näkyi haastatteluissa arvovalintoja koskevinä kuvauksina, liikuntaan liitettyinä merkityksinä sekä myönteisinä asenteina työmatkaliikkumista kohtaan.

Säännöllisesti aktiivisia kulkutapoja hyödyntävät perustelivat kulkutapavalintojaan hyötyliikunnalla sekä terveyshyödyllä. Työmatkaliikkuminen oli osa arkiliikkumista, jonka avulla kerättiin päivittäisiä tavoiteaskelia sekä lisättiin liikettä päiviin. Yksi haastateltavista kuvaili, miten liikkuminen on hänelle *henkireikä*, joka ohjasi tekemään liikkumista edistäviä

valintoja myös kulkutapojen suhteen. Myös muut ympärivuoden aktiivisia kulkutapoja käyttävät henkilöt kuvailivat työmatkaliikkumista yhtenä *treenimuotona*. Kaksi haastateltavista jopa toivoi, että työmatka olisi pidempi, jotta pääsi kävelemään pidemmän matkan.

”Kyllä se ehkä on enempi vielä se henkinen puoli mikä siitä tulee mutta että siinä tulee samalla liikuttua ja kerättyä askelia askeltavotteeseen ja muuta niin se tulee mukana.” -H51

”Joo, mut mul on tullu semmonen, että se on ollu monta vuotta ja se on jotenki mun juttu.” -H48

”Keskustassa asuttiin sitä ennen ja sinne ollaan kyllä palaamassa takaisin, että sitten tulee työmatkat taas pitenee, että se on just, mä näen sen vaan hyvänä asiana, mä asun vähän liian lähellä.” -H4

Työmatkaliikkumista edistäviä **arvoja** olivat esimerkiksi terveys, hyvinvointi sekä ympäristö. Annetut merkitykset liittyivät terveyden sekä hyvinvoinnin edistämiseen, joka tapahtui työmatkaliikkumisen avulla. 16:lle haastateltavista työmatkaliikkuminen oli yhteydessä hyötyliikuntaan (n=16) ja arkiliikkumiseen (n=4). Puolestaan 10 haastateltavaa kuvaili työmatkaliikkumisen olevan keino rauhoittua ja *”tyhjentää pää”*. Keskeinen perustelu työmatkaliikkumiselle olikin sen tuottamat fyysiset sekä psyykkiset hyvinvointihyödyt. Mitä enemmän haastateltavat arvostivat elämässään hyvinvointia ja terveyttä, sitä todennäköisemmin he kulkivat töihin kävellen tai pyörällä.

”En ja siis mä voin nyt niin kun ajatella vaikka mä nyt en asuis näin lähellä, niin mä tulisi silti kävellen tai pyörällä, et mä oon aina kulkenut töihin tälleen hyötyliikuntanäkökannalta.” H4

”On kyllä. Mullakin on diabetes, verenpaineauti muun muassa, niin kyllä mä niitä, että seki, tiedän, se liikunta on siinä erittäin hyväks. Kyllä mä mietin samalla terveyttä ehdottomasti.” H47

Arvojen merkitys valintoihin vaikuttavina tekijöinä on suuri. On haasteellisempaa muodostaa liikkumista edistävä elämäntyyli, mikäli hyvinvointi tai liikunta eivät ole tärkeitä arvoja elämässä. Annettujen merkityksien sekä arvojen taustalla vaikuttaa liikuntasuhde, joka näkyy myös työmatkaliikkumista koskevissa valinnoissa.

6.4 Sosiaalinen ympäristö

Vähiten työmatkaliikkumiseen vaikutti sosiaalinen ympäristö, joka sai 19 mainintaa aineistossa (taulukko 7). Näitä olivat perhe ja työkaverit sekä kollektiivisesti jaetut sosiaaliset merkityksenannot, kuten autohegemonia.

TAULUKKO 7. Työmatkaliikkumisen sosiaalisen ympäristön vaikutustekijät.

Sosiaalinen ympäristö	Maininnat lkm
Perhe ja työkaverit	13
Sosiaaliset merkityksenannot	6
Yht.	19

6.4.1 Perhe ja työkaverit

Sosiaalisen ympäristön vaikutustekijät sekä tukivat että estivät työmatkaliikkumista. Perheeltä sekä työkavereilta saatu kannustus sekä seura työmatkoille vaikuttivat aktiivisten kulkutapojen valintaan. Työmatkaliikkumista edistäviksi tekijöiksi nimettiin työkavereiden esimerkki sekä puolison seura. Muun muassa kaksi haastateltavista kertoi, että he kulkivat puolisonsa kanssa yhdessä samaa reittiä töihin pyöräillen. Puolestaan yksi haastateltavista kertoi harkitsevansa pyörää kulkuvälineeksi, sillä lähellä asuva työkaveri pääsi töihin pyörällä nopeammin.

”Oon ajatellu asiaa koska työkaveri käy pyörällä joka asuu mun lähellä niin sillä menee melkein sama aika ku mulla autolla siihen matkaan.” H27

Puolestaan perheeseen liittyvät velvoitteet ja vastuut koettiin yhdeksi keskeisemmäksi kulkutapavalintoihin vaikuttavaksi tekijäksi sekä sitä kautta esteeksi työmatkaliikkumiselle. Etenkin nuorten lasten vanhemmat toivat esille, miten perhevelvoitteet rajoittivat heidän työmatkaliikkumisen mahdollisuuksiaan. Esteitä olivat esimerkiksi lasten kyyditys päiväkotiin

sekä harrastuksiin. Toisaalta kertomuksissa näkyi, miten perheen yhteistä aikaa haluttiin priorisoida, minkä vuoksi valittiin nopein kulkutapa. Haastateltavat kertoivat valitsevansa nopeimman kulkutavan, jotta perheelle jäisi enemmän aikaa työpäivien jälkeen. Myös puolisoiden tarpeet vaikuttivat kulkutapavalintoihin. Viisi haastateltavista toi esille puolison käyttävän yhteistä autoa työmatkoillaan, jolloin kulkutavaksi valikoitui aktiivinen kulkutapa.

"Todennäköisin olis se, että jos mulla lapset ois tarpeeks isoja tai niitä ei olis, niin mä kulkisin varmaan bussilla ja ehkä pyörällä kesät." -H6

"Öö meil on pientä haastetta. Meillä poika harrastaa siis jääkiekkoo ja sitte saattaa olla niin kiire, tai siis yleensä onki, et saatan töistä lähtee suoraan ajaan. ...Mutta just ehkä niinku se... Se kumminki ei se... On siis yhessä. Ei se millään muulla pääse kuin jos ei sitä vie." -H39

"... Ja sit nyt kun on noitten muksujen kans, sit on vähän kiire hakee niitä töistä, et sit ei oo muka aikaa." -H12

"Auto ja pyörä, ja kyllä mä mielelläni kävelen, ei siinä mitään, mut ei mun oo tullu paljoo käveltyä, kun siinä menee sit puoli tuntia kävellä, et se on vaan niin se ajansäästö, et tuntuu tossa lapsiperheen arjessa, että en mä halua lähteä aikaisemmin töihin mitä pitää, et halua olla niinkun himassa sen ajan, mitä pystyy." -H26

6.4.2 Sosiaaliset merkitykset

Yhteisössä jaetut merkitykset vaikuttavat työmatkaliikkumiseen (Heinen ym. 2010, 70–71; Van Acket ym. 2010, 10–11). Aineiston perusteella haastateltavilla oli kapea käsitys kulkutapavaihtoehtoista, sillä pyöräily mainittiin harvoin yhtenä kulkutapavaihtoehtona, ja sitä pidettiin enemmän harrastuksena. Tämä näkyi esimerkiksi siinä, ettei osa haastateltavista maininnut pyöräilyä yhtenä mahdollisena kulkutapana työmatkoille (etäisyyden kuitenkin sen salliessa), mutta kertoivat pyöräilevänsä vapaa-ajallaan.

Aineiston pohjalta voidaan siis todeta, että autoilun hegemoninen asema on näkyvä. Autoilu nähtiin ainoaksi vaihtoehdoksi työmatkojen kulkemiselle eikä sitä kyseenalaistettu. Monelle haastateltavalle työmatkojen kulkeminen autolla oli sosiaalinen normi. Tämä kielii siitä, että

autoilusta on muodostunut kulttuurisesti arvostettu tapa kulkea. Tätä tulkintaa tukee haastatteluissa esiintyvät kuvaukset autosta *vapauden* symbolina sekä *hienona elementtinä*, joka on saavuttamisen arvoinen tulevaisuudessa. Tämänlaiset autoiluun liitetyt merkitykset näkyivät selkeästi.

”..Ei sille oikeastaan oo tarvetta mutta sanotaanko että jos ois mahdollista niin ehottomasti mulla ois auto. Että mukava se on elementtinä auto ja siisti ihan muuten vaan ajaa sillä autolla. Tykkään tosi paljon siitäki mutta siis se ei vaan oo tähän hetkeen akuuttia mutta voin sanoa että jossakin vaiheessa niin varmasti tulee olemaan auto.” -H31

6.5 Fyysinen ympäristö

Fyysinen ympäristö vaikutti merkittävästi työmatkaliikkumiseen. Fyysinen ympäristö mainittiin 70 kertaa (taulukko 8). Suurimmaksi osaksi aineiston fyysisen ympäristön esteet liittyivät kaupunkirakenteisiin, jotka eivät tukeneet työmatkaliikkumista. Tämä muodosti osalle haastateltavista auton käyttöpakon työmatkoille. Toiseksi suurin estäväksi tekijäksi katsottiin sääolosuhteet sekä vuodenaajat. Muita vaikuttavia tekijöitä oli tieliikenteenohjaus.

Myös fyysisen ympäristön esteitä selitettiin ajan kautta. Lyhyillä etäisyyksillä aktiiviset kuljutavat olivat nopeimpia, kun taas pitkillä etäisyyksillä auto tai joukkoliikenne nähtiin nopeimpana kulkutapana. Tieliikenteenohjaus puolestaan hidasti etenemistä ja rakennustyömaat vaikeuttivat reittisuunnittelua. Mäet lisäsivät työmatkan rasittavuutta ja kestoa. Työvuorot rajoittivat käytettävää aikaa.

TAULUKKO 8. Työmatkaliikkumisen fyysisen ympäristön vaikutustekijät.

Fyysinen ympäristö	Maininnat lkm
Olosuhteet ja ominaisuudet	28
Sääolosuhteet ja vuodenaika	25
Etäisyys	17
Yht.	70

6.5.1 Etäisyys

Etäisyys sekä edisti että esti työmatkaliikkumista. Lyhyt työmatka koettiin *mukavaksi* ja *nopeaksi* kulkea aktiivisilla kulkutavoilla. Vastaavasti liian pitkä etäisyys koettiin raskaaksi ja liian paljon aikaa vieväksi. Liian pitkä etäisyys kodin ja työpaikan välillä oli kolmannekselle haastateltavista välitön este työmatkaliikkumiselle. Liian pitkän etäisyyden vuoksi haastateltavat kokivat helpommaksi ja sujuvammaksi kulkea töihin autolla.

"No mä tuun Ylöjärveltä... mä en ehkä sieltä lähde kävellen tai muuta" -H1

Vastaavasti henkilöt, joilla oli lyhyempi etäisyys töihin, kuvailivat pyöräilyn tuovan joustavuutta ja nopeutta kulkemiseen.

"Nii joo, mut se menee kyllä nopeasti et toi kilometrin matka. Enemmän aikaa siihen kuluu et jos sit vaikka bussilla meinaat tulla tai jotain muuta ni se on kaikista nopein ja helpoin tapa" -H31

"Niin ja sit kun mä aattelen, et toi on niin lyhyt matka ja sit kun siinä ei oo ajallisesti ei oo kans mitään suurta eroa, niin sen takia oikeestaan. Musta tuntuis hölmöltä tulla ratikalla töihin tai bussilla." -H47

6.5.2 Ympäristön ominaisuudet ja olosuhteet

Pääsääntöisesti haastateltavat olivat tyytyväisiä alueen pyöräilyverkkoon sekä olosuhteisiin. Aktiivisia kulkutapojen kuvailtiin olevan nopeita ja ketteriä liikkumistapoja toimivan pyöräilyverkon ansiosta. Laadukkaan ja kattavan väyläverkon todettiin siis edistävän työmatkaliikkumista. Puolestaan estäväksi tekijöiksi katsottiin alueen rakennustyömaat ja sekä tieliikenteenohjaus, jonka koettiin vaikeuttavan kevyen liikenteen käyttöä. Tämän katsottiin haastavan reittisuunnittelua ja hidastavan etenemistä.

"No se on ehkä vähä semmosta niinku pätkittäistä ku siel on siis joka paikassa liikennevaloja ja joudutaan ylittää katuja ni se on vähä semmosta aika turhauttavaa välillä ku ei siis vaan etene se homma vaan." -H31

”No sillä menee, mä en oo pyörällä kertaakaan tähän tullu ku toi on niin lyhyt matka, mutta varmaan ihan pari minuuttia, ku tost pääsee aika hyvin suoraan, et kuhan vaan valot natsaa, niin siin ei iha hirveen kauaa, pari minuuttia.” -H17

Alueella haastatteluhetkellä olleet rakennustyömaat sijoittuivat kevyen liikenteen väylille, mikä hidasti kulkua. Työmaat olivat katkaisseet pyöräilyreittejä sekä vaikeuttaneet reittisuunnittelua, mikä vaati enemmän ajallista panostusta työmatkoihin. Tämä koettiin turhauttavaksi ja työmatkaliikkumista estäväksi tekijäksi.

”Joka päivä oikeestaan oli eri kulku tänne. Et koskaan tienny, et monelta tarvii ny lähtee, et kuinka kaukaa sun tarvii kiertää toi Sammonkatu. Se oli kyllä nii, en tykkää.” -H29”Joo. Siis jos ei tossa ois tientöitä, ni sit se ois kaikkein mukavin, ku se on alamäki suoraan tänne. Et ainoostaan kotiin päin mennessä sit se ottaa vähän päähän. Mut onneks pääsee kotiin.” -H20

Epätasainen maasto koettiin esteenä työmatkaliikkumiselle. Lienee aika selvää, että työmatkan vaivattomuuteen ja nopeuteen vaikuttaa olennaisesti reitin maastonmuodot. Aineistossa oli useita mainintoja pyöräilyreittien mäkisyyden aiheuttamista kielteisistä kokemuksista, joiden takia aktiiviset kuljutavat eivät houkutelleet. Mäkisyyden koettiin lisäävän työmatkan kuormitusta.

”Mä en jaksaa pyöräillä tota ylämäkeä, se tulis kävellen kuitenkin ja sehän tulis yhdellä polkaisulla tosta toi alamäki alas, ei siinä mitään, mutta se ylös.” -H42

”No, fillarilla viis minuuttia, kymmenen minuuttia takasin ylämäkeen. Mä en kyllä varmaankaan oo kertaakaan kävelly töihin, mut sitte oon tullu kyllä autolla aika monta kertaa.” -H26

6.5.3 Sääolosuhteet ja vuodenaika

Sääolosuhteet ja vuodenaika vaikuttivat myös aktiivisten kuljutapojen käyttöön. 25 haastateltavista kertoi kulkevansa kesäisin pyörällä tai kävellen (tai harkitsevat sitä seuraavana kesänä) ja vaihtavansa talvisin autoon tai joukkoliikenteeseen. Sääolosuhteet, kuten kylmyys,

liukkaus ja lumi koettiin tekevän työmatkaliikkumisesta epämiellyttävää. Vastaavasti työmatkaliikkuminen koettiin miellyttäväksi kesäisin, kun oli valoisaa ja lämmin.

”Kesällä se menis hyvin se matka pyöräillen. Sillai se on mukava matka.” -H15

”Kyllä, kylmyys on este.” -H18

”Ku on hyvä ilma, ei kauheen kylmä” -H22

Kevyen liikenteenväylien talvikunnossapidon todettiin vaikuttavan olennaisesti ympärivuotiseen työmatkaliikkumiseen. Talvella kulkeminen on useasti kesää haasteellisempaa; joskus lähes mahdotonta, jos väyliä ei pidetä kunnossa. Jotta ihminen lähtee töihin pyörällä tai kävellen, hänen tulee olla varma, että väylät ovat kunnossa ja väylillä pääsee liikkumaan. Toisaalta osa haastateltavista oli löytänyt talvisiin olosuhteisiin ratkaisun. He olivat hankkineet pyöräänsä nastarenkaat tai nastakengät, jotta työmatkaliikkuminen oli turvallisempaa ja helpompaa myös talvisin.

”Ilma. Keli. Et sit jos paljon lunta tulee, ni.. Kyl talvellakin pyöräilee, mul on nastarenkaat, mutta jos nyt kauhee loska ja tommonen on, ni sitten kyllä kävelen.” -H50

”Joo kyllä mä oon ihan tullut ihan vesi.. Sit vaan laittaa päälle sellasta vaatetta, et huppuu päähän ja..” -H48

”Joo no sitten kun tulee oikeen jäät niin sit mä kävelen nastakengillä.” -H5

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Viimeisessä luvussa esitellään johtopäätökset aikaisempaan tutkimuskirjallisuuteen pohjautuen sekä arvioidaan tutkimusta kokonaisuutena. Luvussa tuodaan esille tutkimuksen onnistumista ja sen tulosten käytettävyyttä tulevaisuudessa. Loppuun esittelen jatkotutkimusehdotuksia.

7.1 Johtopäätökset

Työmatkaliikkumiseen vaikuttavat monet tekijät, joista tässä tutkimuksessa käsiteltiin vain osaa. Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin kulkutapavalintojen vaikutustekijöitä yksilö-, sosiaali- ja ympäristötasolla. Tehdyt havainnot ovat varsin yhteneväisiä aikaisemman tutkimuskirjallisuuden kanssa (Heinen ym. 2010; Panter ym. 2010; Stinson & Bhat 2005). Osa vaikutustekijöistä oli sellaisia, jotka esiintyivät lähes jokaisessa kertomuksessa (esim. sääolosuhteet ja vuodenaika), kun taas vastaavasti osa tekijöistä oli sellaisia, jotka vain muutama haastateltavista mainitsi (esim. maasto).

Työmatkaliikkumisen vaikutustekijöitä käsiteltiin eri näkökulmista. Aineistoista nousi kuitenkin esille keskeisen löydös, joka näyttäisi selittävän työmatkaliikkumiseen liittyvien päätösten juurisyytä. Tutkimustulosten pohjalta voidaan havaita, että työikäisten kulkutapavalintoihin työmatkoilla vaikuttavat olennaisesti hyödyllisyys, helppous ja mukavuudenhaluisuus.

7.2 Hyödyllisyyttä, helppoutta ja mukavuudenhaluisuutta

Helppous, vaivattomuus ja nopeus näkyivät vahvasti haastatteluissa. Yli puolet haastateltavista halusivat työmatkoiltaan helppoutta ja vaivattomuutta. Voidaan jopa ajatella, että nämä olivat ne asiat, jotka työmatkan kulkutapavalinnoilla pyrittiin saavuttamaan riippumatta kulkutapamuodosta. Tulokset osoittavat, ettei itse työmatkaliikkumisella eli fyysisellä aktiivisuudella ollut suurta merkitystä suurimmassa osassa kertomuksista – tai lähinnä pelkästään siinä määrin, että sen katsottiin vaikuttavan kielteisesti siirtymisen mukavuuteen kodin ja työpaikan välillä. Kulkutapavalintoja ohjasi helppous. Mikäli kävely koettiin helpoimmaksi, työmatkat kuljettiin kävellen. Jos pyörä koettiin helpoimmaksi, niin

työmatkoille otettiin käyttöön pyörä. Jos auto koettiin helpoimmaksi kulkutavaksi, valittiin auto. Koettuun helppouteen vaikuttivat esimerkiksi fyysisen ympäristön ominaisuudet, kuten pyöräilyreittien sujuvuus.

Päätöksenteon hetkellä yksilö tekee arvion, miten helppous, vaivattomuus ja nopeus toteutuvat kulkutapavalinnassa. Samaan aikaan arvioidaan työmatkaliikkumisen sen hetkistä hyötyarvoa. Työmatkaliikkuminen valitaan, mikäli yksilö kokee saavansa työmatkaliikkumisesta haluamansa hyötyarvon. Helppoutta kompensoitiin toiminnan hyödyllisyydellä, kuten myös Heinen ym. (2010) tutkimuksessa huomattiin. Tämän tutkimuksen aineiston mukaan helppoutta ja hyödyllisyyttä perusteltiin esimerkiksi kulkemiseen kuluvalle ajalle, elämäntyyliä, rutiineilla, perhevelvoitteilla, taloudellisella tilanteella sekä ympäristön olosuhteilla. Vastaavanlaiset vaikutustekijät on havaittu myös Van Ackerin ym. (2010) tutkimuksessa.

Ajan merkitys korostui tuloksissa. Aikabudjetti (*yksilötasolla*) sekä aikarajoitteet (*ympäristötasolla*) määrittivät lähes jokaisen yksilön päätöksentekoa kulkutapavalinnoissa. Kiire ilmeni työmatkaliikkumisen esteenä samalla tavalla kuin Parkkisen ym. (2019, 18–19) tutkimuksessa. Haastateltavat tavoittelivat nopeita siirtymiä, minkä pohjalta tehtiin valinta kulkutavasta. Kulkutavan nopeus toimi kulkutapavalintoja vaikuttavana tekijänä myös Stinsonin & Bhatin (2005, 11) tutkimuksessa. Mikäli aktiiviset kulkutavat arvioitiin olevan nopein kulkutapa, kuljettiin työmatka kävellen tai pyöräillen. Vastaavasti kävelyn ja pyöräilyn hitaus toimi rajoittavana tekijänä työmatkaliikkumiselle. Hitauden katsottiin lisäävän vaivan määrää sekä ”*ottavan päähän*”.

Kodin ja työpaikan etäisyys määritteli aikabudjettia sekä koettua siirtymisen vaivattomuutta. Lyhyt etäisyys töihin oli nopea ja vaivaton kulkea kävellen tai pyörällä. Mitä pidemmäksi etäisyys kasvoi, sitä enemmän kävelyn tai pyöräilyn katsottiin lisäävän vaivaa ja vaativan panostusta. Etäisyys osoittautuikin yhdeksi keskeiseksi työmatkaliikkumista määritteleväksi tekijäksi. Sama havainto tehtiin Stinson & Bhatin (2005, 40) tutkimuksessa. Pitkän etäisyyden kävelemisen tai pyöräilemisen katsottiin vaativan aikaa ja vaivannäköä eikä näihin työmatkaliikkumisen edellyttämiin lisäpanostuksiin oltu valmiita investoimaan. Etäisyyden lisäksi työmatkaan vaikutti reitin tieliikenteenohjaus ja maasto. Nämä koettiin lisäävän työmatkan vaivaa, mikä koettiin esteeksi työmatkaliikkumiselle vastaavalla tavalla kuin Heinen ym. (2010, 75) tutkimuksessa.

Aktiivisten kulkutapojen helppouteen ja mukavuuteen vaikutti myös sääolosuhteet ja vuodenaika. Sama havainto on tehty myös aikaisemmissa tutkimuksissa (Heinen ym. 2010;

Gatersleben & Appeleton 2006, 306; Bergström & Magnusson 2003). Aktiivisilla kulkutavoilla kulkeminen koettiin mukavaksi sekä helpoksi kesäisin, jolloin sääolosuhteet olivat työmatkaliikumiselle myönteiset. Talviset olosuhteet puolestaan koettiin esteiksi työmatkaliikumiselle.

Aikabudjetin, etäisyyden sekä sääolosuhteiden lisäksi työmatkaliikumisesta perusteltiin myös esimerkiksi hyvinvoinnilla, rauhoittumisella ja hyötyliikunnalla. Näiden henkilöiden kohdalla työmatkat saattoivat olla jopa keskimääräistä pidempiä ja enemmän aikaa vieviä. Jälleen voidaan todeta, miten yksilölliset tekijät (rutiinit, arvot ja mieltymykset) vaikuttavat toiminnan ohjauksessa ja ulkoiset tekijät toimivat joko vahvistavina tai hidastavina tekijöinä. On ymmärrettävä, että yksilöt havainnoivat ympäristöä omista lähtökohdistaan ja pyrkivät täyttämään tarpeitaan kulkutapavalinnoilla. Henkilö, joka omaa liikunnallisen elämäntyylin valitsee kävelyn tai pyöräilyn, sillä tämä sopii hänen arvoihinsa.

Vaivattomuuden sekä ajan lisäksi kulkutavan valintaan vaikuttivat myös taloudelliset tekijät. Myös Heinen ym. (2010, 75) päätyivät tutkimuksessaan samaan havaintoon. Aktiiviset kulkutavat nähtiin edullisina sekä kustannustehokkaina vaihtoehtoina, jolloin työmatkaliikuminen toi rahallisen säästön ja taloudellisen hyötyarvon henkilölle. Osa haastateltavista kertoi, ettei halunnut hankkia autoa taloudellisista syistä ja perustelivat pyöräilyä sen edullisuudella. Myös Buehler ja Pucher (2006, 428) tutkimuksessaan havaitsivat autoilusta syntyvien kustannuksien, kuten vakuutuksien sekä polttoaineen hinnan yhteyden korkeampaan työmatkaliikumisen tasoon. Tämä ei kuitenkaan pätenyt aineistossani kaikkien haastateltavien kohdalla, eikä esimerkiksi polttoaineen hinta vaikuttanut kaikkien kulkutapavalintoihin. Näissä tilanteissa valintoihin vaikuttivat muut tekijät, kuten asuinalue tai huono pyöräilyverkosto.

7.3 Toimintakulttuurin ja asenteen muutos

Työmatkaliikumisen edistämiseksi tarvitaan toimintakulttuurin ja asenteen muutosta. Haastateltavat painottivat valinnoissaan helppoutta ja mukavuutta eikä nämä asenteelliset tekijät edistä työmatkaliikumista. Liikunnan edistäminen ja fyysisen aktiivisuuden lisääminen väestötasolla on tapahtunut pitkään investoimalla ympäristön fyysisiin olosuhteisiin ja silti väestön fyysisen aktiivisuuden taso laskee. Tällöin syy vähäiseen liikkumiseen on jossain

muualla kuin fyysisessä ympäristössä. (Kuvaja-Köllner 2022, 96–97) Tämän voi nähdä myös tuloksissani. Asenteellisten tekijöiden vaikutus työmatkaliikkumiseen oli merkittävä myös tutkimuksessani. Liikkumisen edistämiseksi ei ole kyse pelkästään fyysisten olosuhteiden kehittämiseksi, vaan huomiota tulee kiinnittää myös sosiaalisiin tekijöihin, kuten asenteiden ja ilmapiirin muuttamiseen ja sosiaalisten esteiden poistamiseen. (Kostamo 2022, 63)

Työmatkaliikkumisesta tulisi pyrkiä tekemään normi. Tämä edellyttää asenteiden muutosta yksilö-, yhteisö- sekä poliittisella tasolla. Yksittäisten ihmisten esimerkki ei riitä muuttamaan aktiivisuuden tasoa koko väestössä. Esimerkillisten yksilöiden lisäksi tarvitaan yhteisötason toimia, joiden tavoitteena on muuttaa yhteisöissä vallitsevia asenteita ja ajattelutapoja myönteisiksi aktiivisia kulkutapoja kohtaan. (Stranius 2015, 79) Muutosta asenteisiin voidaan tehdä esimerkiksi viestinnän avulla korostamalla työmatkaliikkumisen merkityksenantoja ja positiivisia puolia. Tämä edellyttää laajaa ymmärrystä työmatkaliikkumisen merkityksenannoista. (Kostamo 2022, 63) Työmatkaliikkumiseen liitettyjen merkityksien sekä puhetyylin vaikutus tulisi ymmärtää myös yhteiskuntatasolla ja siinä, miten aktiivisten kulkuvoista puhutaan (Laakso 2015, 84–85).

Toimintakulttuurin muutoksen tulee ulottua poliittiseen päätöksentekoon asti. Sosiaalisesta sekä fyysisestä ympäristöstä tulee luoda sellaisia, että ympäristö itsessään kannustaa ja tekee aktiivisten kulkutapojen valitsemisen helpoksi. Rakenteet tulee olla kannustavia sekä tehdä helpoksi valita aktiivinen kulkutapa työmatkoille (Stranius 2015, 76). On syytä pohtia, minkä takia esimerkiksi tutkimuksessani esille nousseet rakennustyömaat olivat sijoitettuna kevyen liikenteen väylille. Tämä haastaa työmatkaliikkumisen sujuvuutta. Liikennesuunnittelussa tulee painottaa entistä enemmän kevyttä liikennettä sekä kehittää pyöräilyverkostoa sujuvammaksi käyttäjien kannalta. Kaikilta asuinalueilta tulisi pystyä kulkemaan pyörällä tai kävellen. Toimintaympäristöä ja -kulttuuria tulee muuttaa vastaamaan käyttäjien tarpeita. Työmatkaliikkumisen vaivattomuutta ja matkustusaikaa saadaan kehitettyä esimerkiksi sujuvien liikenneyhteyksien avulla. Aktiivisten kulkutapojen valitseminen tulee tehdä helpoksi, joka samalla vähentää ihmisten autoriippuvuutta (Karjalainen 2022, 5). Autoilun hegemoninen asema tulee rikkoutua ja aktiivista kulkutavoista tulee luoda trendikäs ja vaivaton tapa liikkua.

Vaikka tässä tutkimuksessa joukkoliikenne on rajattu pois, tulee se pysymään osana liikennejärjestelmää eikä sen olemassaoloa ole unohdettu myöskään tässä tutkimuksessa. Tämän vuoksi pidän tärkeänä nostaa joukkoliikenteen aseman esille myös tekstissäni.

Muukkosen (2023) esittää, että tulevaisuudessa työmatkojen kulkeminen tulee tapahtumaan yhä enemmän multimodaalisesti eli hyödyntämällä useita eri liikennemuotoja yhdellä matkalla, kuten jalankulkua, pyörää sekä joukkoliikennettä. Tämä vaatii julkisten liikenneyhteyksien sekä kevyen liikenteen kehittämistä yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Tutkimuksessa saatujen tuloksien pohjalta katsotaan tärkeäksi hioa matkaketjuja siten, että ne tukevat työikäisten tarpeita kulkemisen vaivattomuudesta, helppoudesta ja nopeudesta.

Työmatkaliikkuminen on keino edistää valtion ympäristötavoitteita sekä samaan aikaan sillä pystytään taklaamaan väestötason vähäisen liikkumisen haastetta. Tämä vaatii kuitenkin toimintakulttuurin ja asenteen muutosta. Toimintakulttuurin tulee tukea kevyttä liikennettä monipuolisesti eri keinoin, kuten liikennepolitiikan, kaupunkisuunnittelun sekä sosiaalisten tekijöiden kautta. Näiden tekijöiden avulla pystytään vaikuttamaan väestön asenteisiin ja suhtautumistapoihin työmatkaliikkumista kohtaan.

7.4 Tutkimuksen arviointi

Kaikkia tutkimuksia on tärkeä arvioida kriittisesti. Tällaisen tarkastelun apuna voidaan käyttää validiteetin sekä reliabiliteetin käsitteitä. Validiteetti mittaa sitä, kuinka hyvin tutkimus vastaa asetettuihin tutkimuskysymyksiin. Reliabiliteetin kautta voidaan puolestaan tarkastella tutkimuksen toistettavuutta. (Franklin ym. 2010, 355)

Validiteettia ja reliabiliteettia on perinteisesti käytetty etenkin määrällisten tutkimusten arvioinnissa. Tutkijat ovat suhtautuneet erimielisesti siihen, kuinka onnistuneesti validiteetin sekä reliabiliteetin käyttö soveltuu kvalitatiivisen tutkimuksen arviointiin (Franklin ym. 2010, 355). Tässä tutkimuksessa validiteetin tarkastelua hyödynnetään vertailemaan tutkimustehtävien sekä tulosten yhdenmukaisuutta. Reliabiliteetin arvioinnissa puolestaan pohditaan, kuinka hyvin tutkimuksen tulokset ovat toistettavissa.

Tutkimuksen tehtävänä oli selvittää, miten työikäiset kuvailivat työmatkaliikkumisen vaikutustekijöitä. Tässä onnistuttiin, sillä tutkimus tuotti lisätietoa suomalaisten aikuisväestön työmatkaliikkumisen vaikuttavista tekijöistä. Tarkemmin tutkimus tuotti lisätietoa kyseisen ammattiryhmän, myyjien, kulkutapavalintoihin vaikuttavista tekijöistä. Löydökset vahvistavat aikaisempia tutkimustuloksia yleisistä vaikutustekijöistä työmatkaliikkumiselle. Lisäksi

tutkimus lisäsi ymmärrystä siitä, että aktiivisia kulkutapoja kohtaan on edelleen sosiaalisia ja asenteellisia esteitä, joiden kohdalla ei ole vielä johdonmukaisia tai loogisia edistämisen toimenpiteitä. Tehdyt havainnot avaavat mahdollisuuksia esteiden poistamiseen ja aktiivisten kulkutapojen edistämiseen.

Tutkimuksen kannalta voidaan kriittisesti tarkastella valmiiksi saatua aineistoa. Aineisto oli kerätty osana STYLE-tutkimushanketta, missä haastatteluiden pääteema on ollut arkiliikkuminen. Näin ollen haastattelut sivusivat vain osittain henkilöiden työmatkaliikkumista. Tutkimusprojektia tehdessäni huomasin, että aineisto olisi todennäköisesti hyvin erilainen, mikäli se olisi kerätty pelkästään tutkimustani ajatellen. Tämä haastoi projektia ja vaati jatkuvaa lukutyötä työmatkaliikkumista koskevasta tutkimuskirjallisuudesta. Analyysia tehdessä sain myös monesti nojautua teoriaan. Toisaalta tutkimuksen yhdeksi vahvuudeksi katson aineiston monikäyttöisyyden. Vaikka aineistoa ei ole kerätty tutkimustani varten, saatiin sitä hyödynnettyä myös toisenlaisessa tutkimusvalossa.

Tulevaisuuden kannalta on tärkeää ymmärtää keskeisimmät työmatkaliikkumista edistävät vaikutustekijät. Tarpeellista on myös tunnistaa ne tekijät, joihin työorganisaatiot voivat toiminnallaan vaikuttaa. Näistä tekijöistä tämä tutkimus tavoitti vain rajallisen osan. Tämänkin voidaan katsoa johtuvan osittain valmiista aineistosta, mistä ei ollut tunnistettavissa kaikkia aikaisemman tutkimuskirjallisuuden pohjalta havaittuja vaikutustekijöitä. Haastattelut eivät sisältäneet esimerkiksi kysymyksiä työorganisaation edistävästä toimista tai olosuhteista työmatkaliikkumiselle, jonka kuitenkin tiedetään vaikuttavan aktiivisten kulkutapojen käyttöön työmatkoilla (Heinen ym. 2010, 76). Aineisto olisi ollut varmasti hyvin erilainen, mikäli se olisi tuotettu koskemaan pelkästään työmatkaliikkumista. Voin myös epäillä, että haastateltavat olisivat saattaneet kuvailla työmatkaliikkumistaan eri tavalla tai mahdollisesti monipuolisemmin, mikäli haastatteluiden pääteema olisi ollut työmatkaliikkuminen. Toisaalta aineiston antoi varsin todenmukaisen kuvailun haastateltavien työmatkaliikkumisesta ja kulkutapavalinnoista.

Tutkimuksen kohderyhmä oli rajattu aikuisväestöön, jolloin tuloksia voidaan soveltaa vain pelkästään tähän ikäryhmään. Lisäksi analyysi on tehty varsin homogeenisestä otosjoukosta eli vain kaupanalan ammattihenkilöistä. Tämä tulee tiedostaa tuloksia lukiessa, sillä muihin ammattiryhmiin vaikuttavat mitä todennäköisemmin muut lainalaisuudet. Saatuja tuloksia tulee

käsitellä alustavana ymmärryksenä ja lisätietoa tarvitaan koskemaan myös muita väestö- ja ammattiryhmiä.

Oman ennakkokäsityksen olemassaolon tiedostaminen on tärkeää tutkimusprojektissa. Tämä sekä aiempi tutkimus on varmasti vaikuttanut jossain määrin tutkimuksen toteuttamiseen, objektiivisuuteen ja sen toistettavuuteen. On tiedostettava, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa objektiivisuus on lähes mahdotonta, koska tutkijan oma esiymmärrys sekä arvomaailma vaikuttavat siihen, miten hän pyrkii tutkittavaa aihetta tarkastelemaan. Tutkijana olen väistämättä sidoksissa siihen, mitä tiedän aiheesta entuudestaan. Tutkimuksen puitteissa olen tavoittanut vain ehdollisia selityksiä, jotka ovat sidoksissa tiettyyn aikaan ja paikkaan. Siispä tässäkin tutkimuksessa ei ole tarkoitus löytää totuutta, vaan pyrkiä löytämään tai vahvistamaan havaittuja tosiasioita. (Hirsijärvi 2009, 161)

Kokonaisuudessaan olen mielestäni onnistunut tutkimuksessani kohtalaisen hyvin. Tietyn aikarajan puitteissa sain tutkittua työikäisten työmatkaliikkumista tavoitteiden mukaisesti. Toin sosiaalipsykologiaa liikuntatieteiden kentälle, joka tuo mukanaan arvokasta tietoa työikäisten liikuntakäyttäytymisestä. Aihe on ajankohtainen, sillä esimerkiksi kunnat tekevät tällä hetkellä aktiivisten kulkutapojen edistämistyötä. Lisäksi tutkimus sivuaa valtion ympäristöpoliittisia tavoitteita.

Tutkimuksesta saatua tietoa voidaan hyödyntää esimerkiksi liikuntapolitiikkaa sekä -suunnittelua koskevassa arviointityössä. Tässä tutkimuksessa tuotetun ymmärryksen syventäminen edellyttää kuitenkin teorian uudelleen hyödyntämistä ja jatkotutkimuksia, jotta työmatkaliikkumisen edistäminen tapahtuu optimaalisesti, reaaliaikaiseen ja tutkittuun tietoon pohjautuen myös jatkossa.

7.5 Jatkotutkimusehdotukset

Edellisessä alaluvussa esitetyt tämän tutkimuksen rajoitteet huomioon ottaen työmatkaliikkumista tulee myös jatkossa tutkia. Sama pätee myös laajemmin väestön kulkutapattumuksia ja -valintoja. Yleisen keskustelun, mutta myös tämän tutkimusprosessin kautta nousi esille muutamia kiinnostavia aiheita, joihin ei päässyt tämän työn puitteissa syventymään. Nämä kuitenkin tarjoavat potentiaalisia lähtökohtia jatkotutkimuksille.

Kuten tutkimuksessa on todettu, kestävä liikennejärjestelmä ja aktiiviset kuluttajat ovat vastaus ympäristö- sekä fyysisen aktiivisuuden tavoitteille, joiden edistäminen vaatii toimintakulttuurin sekä asenteiden muutosta. Vaikka nykyinen tutkimustieto painottaa asenteiden ja sosiaalisten normien olevan merkittävä tekijä työmatkaliikkumiselle, vain pieni määrä tutkimuksia on pystynyt osoittamaan asenteiden ja työmatkaliikkumisen yhteyden. Asenteiden ja työmatkaliikkumisen yhteyttä tulee tutkia lisää. Sosiaalisia esteitä tulee pyrkiä tunnistamaan enenevässä määrin.

Ensisijaisesti pidän tärkeänä syventää ymmärrystä sosiaalisista vaikutustekijöistä, kuten asenteista, merkityksenannoista sekä motiiveista, jotka työmatkaliikkumisen taustalla vaikuttavat. Merkityksenantoja tulee tarkastella yksilö-, yhteisö- sekä yhteiskuntatasolla. Kiinnostavaa olisi esimerkiksi tietää, eroavatko eri tasojen merkityksenannot toisistaan. Merkityksenantojen kautta saamme lisätietoa siitä, miten väestö suhtautuu työmatkaliikkumiseen sekä mitkä olisivat oikeanlaisia toimenpiteitä edistämistyössä. Saadun tiedon myötä, työmatkaliikkumisen edistämisketjuja voidaan terävöittää ja yhdenmukaistaa vastaamaan jokaisen tason tarpeita, mahdollisuuksia ja toiveita.

Tieteen kannalta oleellista tietoa saadaan myös ihan ruohonjuuritason tutkimuksien kautta, sillä nykyinen suomalainen työmatkaliikkumisen tutkimus on varsin vähäistä. Mielenkiintoista ja tärkeää olisi tutkia vielä laajemmin kaupunkien sekä ammattiryhmien työmatkaliikkumisen tottumuksia ja vertailla tuloksia keskenään. Minkälaisia yhteneväisyyksiä tai eroavaisuuksia tuloksissa on löydettävissä. Tarjoaako kaupungit tai ihmisten eri roolit erilaisia mahdollisuuksia työmatkaliikkumisella tai miten asenteet vaihtelevat eri kaupunkien ja ammattiryhmien välillä. Tässä tutkimuksessa hyödynnetyt menetelmät sekä saadut tulokset voivat toimia pohjana laajemmille sekä yksityiskohtaisemmille työmatkaliikkumista käsitteleville tutkimuksille.

8 LÄHTEET

- Aarnos, E., Grönfors, M., Eskola, J., Hakala, J., Ählberg, M., Siekkinen, K., Heikkinen, H., Niikko, A., Ropo, E., Saarela-Kinnunen, M., Syrjälä, L., Vastamäki, J., Aaltola, J. & Valli, R. (2001). Ikkunoita tutkimusmetodeihin. 1, Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalla tutkijalla. PS-kustannus. Jyväskylän yliopisto.
- Alasuutari, P. 2001. Laadullinen tutkimus. 3. painos. Tampere: Vastapaino.
- Audrey, S., Fisher, H. & Cooper, A. (2019). Evaluation of an intervention to promote walking during the commute to work: a cluster randomised controlled trial. *BMC Public Health* 19, 427. Viitattu 18.9.2023. DOI: 10.1186/s12889-019-6791-4
- Bergström, A. & Magnusson, R. (2003). Potential of transferring car trips to bicycle during winter. *Transportation Research Part A* 37 (8), 649–666
- Bourdieu, P. (1984) *La Distinction* (London: Routledge).
- Buehler R. & Pucher J. (2012). Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes. *Physical Activity/Exercise and Diabetes: A Position Statement of the American Diabetes Association*. *Diabetes Care* 39 (11), 2065–2079. doi:10.2337/dc16-1728.
- Brehn, S., Kassin, M. & Fein, S. (2005) *Social Psychology* (Boston: Houghton Mifflin Company).
- Cox, P. (2019). *Cycling a Sociology of Vélo-mobility*. Routledge.
- Dickinson, J., Kingham, S., Copsey, S. & Hougie, D. (2003). Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK?. *Transportation Research Part D*, 8(1): 53–67.
- Dill, J. & Voros, K. (2007). *Factors Affecting Bicycling Demand: Initial Survey Findings from the Portland Region, Washington, DC*: Transportation Research Board.
- Ellegård, K. & Svedin, U. (2012). Torsten Hägerstrand's time-geography as the cradle of the activity approach in transport geography. *Journal of Transport Geography*. 23. 17-25. Viitattu 15.9.2023. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.03.023.
- Foley, L., Panter, J., Heinen, E., Prins, R. & Ogilvie, D. (2015). Changes in active commuting and changes in physical activity in adults: a cohort study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 12(1), 161. doi:10.1186/s12966-015-0323-0

- Franklin, C., Cody, P. & Ballan, M. (2010). Reliability and Validity in Qualitative Research. Teoksessa B. A. Thyer (toim.) *The Handbook of Social Work Research Methods*. Toinen painos. London: Sage Publications, 355–374.
- Gatersleben, B. & Appleton, K. (2007). Contemplating cycling to work: attitudes and perceptions in different stages of change, *Transportation Research Part A*, 41(4), pp. 302–312. Viitattu 10.9.2023.
- Harms, L. & Kansen, M. (2018). *Cycling facts –Netherlands Institute for Transport Policy Analysis*. Viitattu 11.9.2023
<https://www.government.nl/binaries/government/documenten/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018/Cycling+facts+2018.pdf>
- Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2009). *Tutki ja kirjoita*. Helsinki: Tammi.
- Heinen, E., Wee, B., & Maat, K. (2010) *Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature*, *Transport Reviews*, 30:1, 59-96, DOI: 10.1080/01441640903187001
- Husu, P., Tokola, K., Vähä-Ypyä, H. & Vasankari, T. (2022). *Liikuntaraportti. Suomalaisten mitattu liikkuminen, paikallaanolo ja fyysinen kunto 2018–2022*. Opetus- ja kulttuuriministeriö. Helsinki. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-263-808-3>.
- Itkonen, H. (2021) *Liikkumisen sosiologia*. Kustannusosakeyhtiö Vastapaino. Jyväskylä.
- Itkonen, H. & Kauravaara, K. (2015a). *Kurottuja kulttuurikuiluja*. Teoksessa H. Itkonen & K. Kauravaara (toim.) *Liikunta kansalaisten elämänselämisessä*. Tulkintoja liikkumisesta ja liikunnanedistämisestä. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 296. Jyväskylä: LIKES, 184–189.
- Itkonen, H. & Kauravaara, K. (2015b). *Kohti liikkumisen muutosta*. Teoksessa H. Itkonen & K. Kauravaara (toim.) *Liikunta kansalaisten elämänselämisessä*. Tulkintoja liikkumisesta ja liikunnanedistämisestä. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 296. Jyväskylä: LIKES, 8–16.
- Jauhinen, T., Vuorinen, H. & Heinonen-Guzejev, M. (2007). *Ympäristömelun vaikutukset*. Suomen ympäristökeskus. *Suomen ympäristö*; 3/2007. Viitattu 5.5.2023. <http://hdl.handle.net/10138/38400>.
- Jordi-Sánchez, M. (2018). *Social perceptions of the promotion of cycling as a mode of transport for children in Andalusia (Spain)*. *Journal of Transport Geography*. Pages 86-93. Viitattu 18.9.2023. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.08.014>

- Jousilahti, P., Borodulin, K., Härkänen, T., Koponen, P., Koskinen, S., Sainio, P. & Lundqvist, A.-M. (2020). Koronapandemian ja torjuntatoimien vaikutukset aikuisväestön työmatkaja vapaa-ajan liikuntaan. M., Kantomaa (toim.) Koronapandemian vaikutukset väestön liikuntaan. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2020, 2. Viitattu 13.8.2023. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/lausunnot-ja-julkaisut/>
- Karjalainen, L. (2022). Sustainability Conceptualisation, Operationalisation, and Realisation - Perspectives on Urban Transportation Policy-Making and Planning. Helsingin yliopisto. <http://hdl.handle.net/10138/349480>
- Kauravaara, K. (2013). Mitä sitten, jos ei liikuta? Etnografinen tutkimus nuorista miehistä. LIKES-tutkimus. Jyväskylä. https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/41747/978-951-790-343-1_Likes_vaitos14062013.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Kingham, S., Dickinson, J. & Copsey, S. (2001). Travelling to work: will people move out of their cars. *Transport Policy*, 8(2) April 2001, pp. 151-160.
- Kitamura, R., Mokhtarian, P. & Daidet, L. (1997). A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area. *Transportation*, 24 (2), May 1997, pp. 125–158.
- Koski, P. (2004). Teoksessa K. Ilmanen. Pelit ja kentät – kirjoituksia liikunnasta ja urheilusta. 50 1. painos. Tampere: Jyväskylän yliopisto sosiaalitieteiden laitos. Domus Offset. 190–191.
- Koski, P. & Hirvensalo, M. (2019). Liikunnan merkitykset ja esteet. Teoksessa S. Kokko & L. Martin. (toim.) 2019. Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2019:1, 65-74.
- Kostamo, K. (2022). Hyöty liikuntaan kannustavana, arkiliikunta hyötyjä tuovana: Keskiasteen opiskelijoiden tulkintoja liikkumisensa lisääntymisestä. University of Helsinki. Valtiotieteellinen tiedekunta. Viitattu 8.7.2023. <https://helda.helsinki.fi/server/api/core/bitstreams/093bf38a-7483-4977-a311-5d5ce821b208/content>
- Kuvaja-Köllner, V. (2022). Economic aspects of physical activity promotion. University of Eastern Finland. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-61-4717-8>.
- Käypä hoito -suositus. (2016). Suomalaisen Lääkäriseura Duodecimin ja Käypä hoito -johtoryhmän asettama työryhmä. Helsinki: Suomalainen Lääkäriseura Duodecim. Viitattu 8.5.2023. <http://www.kaypahoito.fi/web/kh/suosituksset/suositus?id=hoi50075>

- Lahelma, E., & Rahkonen, O. (2011). Sosioekonominen asema. teoksessa M. Laaksonen, & K. Silventoinen (Toimittajat), *Sosiaaliepideologia: väestön terveysterot ja niihin vaikuttavat sosiaaliset tekijät* (Sivut 41-59). Gaudeamus Helsinki University Press. Viitattu 15.9.2023.
- Laine, T. (2018). Miten kokemusta voidaan tutkia? Fenomenologinen näkökulma. Teoksessa R. Valli (toim.) *Ikkunoita tutkimusmetodeihin 2. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. Helsinki: PS-kustannus.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2023). *Henkilöliikennetutkimus 2021. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023*. Viitattu 12.6.2023. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/valtakunnallinen%20henkil%C3%B6liikennetutkimus_paaraportti_20230406.pdf.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018). *Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle*. Helsinki. Viitattu 21.12.2014. <http://www.lvm.fi/fileserver/1708.pdf>.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018). *Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018. Helsinki. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kävelyn%20ja%20pyöräilyn%20edistämishjelma.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/K%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20edist%C3%A4misohjelma.pdf).
- Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana (STYLE). Viitattu 13.9.2023.: <https://www.styletutkimus.fi/en/>.
- Liikenteen turvallisuusvirasto. (2015). *Ajattele ympäristöä – älä mopoile turhaan*. Viitattu 6.1.2015. http://www.trafi.fi/mopoilu/mopolla_liikenteessa/ajattele_ymparistoa.
- Lyytimäki, J., Aittasalo, M., Aro, R., Kokko, S., Paloniemi, R., Sandberg, B. & Tapio, P. (2019) *Liikkumisvajeen luontopohjaiset ratkaisut ja ongelmat*. *Alue Ja Ympäristö*, 48(2), 99–105. <https://aluejaymparisto.journal.fi/article/view/83039/47559?acceptCookies=1>.
- Moilanen, P. & Rähä, P. (2018). *Merkitysrakenteiden tulkinta*. teoksessa R. Valli (Toim.), *Ikkunoita tutkimusmetodeihin 2: näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. PS-kustannus.
- Muukkonen, P. (2023). Key concepts to consider when promoting active transportation. *The Lancet Planetary Health* 7(5), e356. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(23\)00054-2](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(23)00054-2)
- Mytton, O., Panter, J., & Ogilvie, D. (2016). Longitudinal associations of active commuting with wellbeing and sickness absence. *Preventive medicine*, 84, 19–26. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2015.12.010>

- Nupponen, R. (2011). Liikunta ja koettu hyvinvointi. Teoksessa M. Fogelholm., I. Vuori., & T. Vasankari (toim.) *Terveysliikunta. 2. uudistettu painos*. Helsinki: Duodecim. 43–56.
- World Health Organization. (1986). First international conference on health promotion. Viitattu 7.7.2023. <http://www.euro.who.int/en/publications/policy-documents/ottawa-charter-for-health-promotion,-1986>.
- Parkin, J., Ryley, T. & Jones, T. (2007). “On barriers to cycling: an exploration of quantitative analyses”. In *Cycling and Society*, Edited by: Horton, D., Rosen, P. and Cox, P. 83–96. London: Ashgate.
- Paronen, O. (2005). Liikkumiseen kannustava ympäristö rakentuu valinnoilla. *Liikunta & Tiede* 42 (1-2), 4–8.
- Pastinen, V. & Rantala, A. & Lehto, H. (2018). *Henkilöliikennetutkimus 2016: Tekninen raportti. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 14/2018*. Helsinki:Liikennevirasto. Viitattu 18.9.2023. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/>
- Pucher, J., Komanoff, C. and Schimek, P. (1999). Bicycling renaissance in North America? Recent trends and alternative policies to promote bicycling, *Transportation Research Part A*, 33(7/8), pp. 625–654.
- Ronis, D., Yates, J. & Kirscht, J. (1989). Attitudes, decisions, and habits as determinants of repeated behaviour, in: Pratkanis, A.R., Breckler, S.J. and Greenwald, A.G. (Eds.) *Attitude Structure and Function*, pp. 213-239 (Hillsdale: Lawrence Erlbaum Associates).
- Rönkkö, E. (2015). Muutosta liikkeellä! – liikuttaako se kaikkia, Suomeen muuttaneitakin? Teoksessa H. Itkonen & K. Kauravaara (toim.) *Liikunta kansalaisten elämäkulussa: Tulkintoja liikkumisesta ja liikunnanedistämisestä*. Jyväskylä: LIKES-tutkimuskeskus. *Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja* 296, 33–38.
- Sallis, J., Cervero, R., Ascher, W., Henderson, K., Kraft, M & Kerr, J. (2006). An ecological approach to creating active living communities. *Annu Rev Public Health*. 27:297–322.
- Schantz, P. (2006). Rörelse, hälsa och miljö – utmaningar i en ny tid. *Svensk Idrottsforskning* 3, 4–7.
- Scheiner, J. (2006) Housing mobility and travel behaviour: A process-oriented approach to spatial mobility – Evidence from a new research field in Germany, *Journal of Transport Geography*, 14, pp. 287-298. Viitattu 15.9.2023.
- Shephard, R. (2008). Is Active Commuting the Answer to Population Health? *Sports Medicine* 38 (9), 751–758.

- Silva, K., Vasques, D., Martins, O., Williams, A. & Lopes, S. (2011). Active Commuting: Prevalence, Barriers, and Associated Variables. *Journal of Physical Activity and Health* 8, 750–757. Viitattu 10.9.2023. DOI: 10.1123/jpah.8.6.750
- Stinson, M. & Bhat, C. (2005). *A Comparison of the Route Preferences of Experienced and Inexperienced Bicycle Commuters*, Washington, DC: Transportation Research Board.
- Tuomisto, J. (2007). Ihmisyhteisöjen rakentaminen ympäristöön terveellisellä ja kestäväällä tavalla. Teoksessa H. Mussalo-Rauhamaa, W. Paile, J. Tuomisto & H. S. Vuorinen (toim.) *Ympäristöterveys*. 1. painos. Helsinki: Duodecim, 187–220.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. (2012). Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Viitattu 4.8.2023 https://tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf
- UKK-instituutti. (2018). Arkiliikunta, hyötyliikunta, perusliikunta. Viitattu 8.5.2023. http://www.ukkinstituutti.fi/tietoa_terveysliikunnasta/liikkumaan/arkiliikunta_hyoty-liikunta_perusliikunta
- UKK-instituutti. (2019). Liikkumalla terveyttä – askel kerrallaan. Viikoittainen liikkumisen suositus 18–64-vuotiaille. UKK-instituutti. <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-suositukset/aikuisten-liikkumisen-suositus/>.
- Valtioneuvoston selonteko. (2022). Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia. Valtioneuvoston julkaisu 6/2022. Viitattu 13.6.2023.
- Van Acker, V., van Wee, B. & Witlox, F. (2010). When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour. *Transport Reviews* 30(2), 219–240. doi: 10.1080/01441640902943453
- Vanttaja, M., Tähtinen, J., Zacheus, T. & Koski, P. (2017). Liikkumattomuuden jäljillä: Pitkittäistutkimus vähän liikuntaa harrastavien nuorten liikuntasuhteesta ja liikuntaaktiivisuuden muutoksista. Helsinki: Nuorisotutkimusseura ry. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura verkkojulkaisu 115.
- Verplanken, B., Aarts, H. & Van Knippenberg, A. (1997). Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European Journal of Social Psychology* 27, 539–560.
- Virmasalo, I., & Hasanen, E. (2022). Defining the accessibility of physical activity: Tracing the social dimension. *Contesti. Città, Territori, Progetti*, 2022(2), 59-76. <https://doi.org/10.36253/contest-14177>

- Yang, L. (2010). Interventions to promote cycling: systematic review. Institute of Public Health. Forvie Site. doi: <https://doi.org/10.1136/bmj.c5293>
- Waddell, P., Bhat, C., Eluru, N., Wang, L., & Pendyala, R. (2007). Modeling interdependence in household residence and workplace choices, *Transportation Research Record*, 2003, pp. 84-92. Viitattu 15.9.2023. DOI:10.3141/2003-11
- Witlox, F. & Tindemans, H. (2004). Evaluating bicycle-car transport mode competitiveness in an urban environment: an activity-based approach. *World Transport Policy and Practice*, 10(4): 32–42.

LIITE 1. HAASTATTELURUNKO

Interview protocol

Main theme	Subthemes
Background info	<p>Job description (+ how much physical activity it contains)</p> <p>How long have you been here (e.g. is the commute routine)?</p> <p>Where do you live (area and road)?</p> <p>How do you travel to work? (home front door <=> job front door) Why?</p> <p>Does it change with the seasons? How long is the trip (time, kilometers)?</p> <p>What alternatives would you have for the commute? Could you consider them, why/why not? Does the tram line under construction influence your commute?</p> <p>What are your hobbies?</p> <p>How do you travel to your hobbies? (movement from door to door)</p> <p>Why?</p>
Everyday mobility, mobility obstacles and incentives <i>[Fund. motives, routines]</i>	<p>Which images reflect your mobility best?</p> <p>Why do you move like this? What does it give you (what emotions does it evoke)? Do you move alone or with someone (often comes out spontaneously)?</p>
Attitude toward active mobility <i>[Fund. motives, basic emotions]</i>	<p>How would you like to move?</p> <p>Why? What might it give you (what emotions might it evoke)?</p>
Mobility obstacles and incentives <i>[Experienced health, kin care, routines, mindsets & values] [routines] [family and work community] [psychological capability]</i>	<p>What prevents you from moving like this?</p> <p>What needs to happen for you to move like this?</p> <p>Do you perceive that your health influences your mobility? How? (bring out subjective experience)</p> <p>What could your employer do to enable this type of mobility? (at work, during the commute, during free time)</p> <p>Have you ever moved in this manner? What was different then than now?</p>
Attitude toward active mobility <i>[Fund. motives, basic emotions]</i>	<p>How would you definitely not want to move? Why? What emotions does this type of mobility evoke in you? Why?</p>
Mobility obstacles and incentives <i>[Mindsets & values]</i>	<p>What is important to you in life?</p> <p>How is mobility connected to these things (repeat what the interviewee mentioned)?</p>

(continued)

LIITE 2. KUVAKORTIT

Continued.

Main theme	Subthemes
Background info (Fund. motives, available time)	Age Family situation (relationship, children, children's age), what else do you take care of? (parents, pets, etc.) Housing (high rise, row, detached) How many cars in the household?

Appendix C

Examples of photo elicitation material

