

2
.....
2016

Lasten harrastusmatkojen kestävät kulkutavat

Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeen loppuraportti

Lasten harrastusmatkojen kestävät kulkutavat

Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeen loppuraportti

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Tarja Jääskeläinen, 050 3855043
Tarja.Jaaskelainen@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat/Sanna Ahonen ja HSL
Kansikuva: Sanna Ahonen

Helsinki 2016

Esipuhe

Liikkumisen ohjaus, kestävät liikkumistavat ja henkilöautoliikennemäärän vähentäminen ovat tärkeässä roolissa paitsi ilmastomuutoksen vastaisessa kamppailussa myös liikenteen aiheuttamien lähipäästöjen, ruuhkien, melun ja muiden haittojen vähentämisessä. Liikenne aiheuttaa noin neljänneksen Helsingin hiilidioksidipäästöistä. Liikenteen lähipäästöt puolestaan heikentävät kaupunkien ilmanlaatua. Liikenteen aiheuttaman typpidioksidin vuosipitoisuudelle asetettu, EU:n yhteinen raja-arvo ylittyy edelleen vuosittain Helsingin vilkasliikenteisillä katuosuuksilla. Typpidioksidin lisäksi liikenteen pienhiukkaspäästöillä on merkittäviä terveysvaikutuksia. Liikenne on myös merkittävin meluhaittojen aiheuttaja.

Pääkaupunkiseudun asukkaiden joukkoliikenteellä ja henkilöautolla tekemien matkojen määrä on kasvanut 1960-luvulta lähtien, yksityisautoilu joukkoliikennettä nopeammin. Viimeisimmän HSL:n liikkumistottumustutkimuksen mukaan pääkaupunkiseutulainen tekee arkipäivisin keskimäärin 3,4 matkaa, joista henkilöautolla noin 1,3 (39 prosenttia), joukkoliikenteellä 1 (30 prosenttia), kävellen 0,7 (21 prosenttia) ja pyörällä 0,3 (8 prosenttia). Erityisen voimakkaasti on kasvanut vapaa-ajan matkojen määrä. 3,4 matkasta vapaa-ajan matkoja on noin 1,02 matkaa. Vuodesta 1966 vuoteen 2012 mennessä työmatkat ovat vähentyneet 21 prosenttia, kun taas vapaa-ajan matkat ovat lisääntyneet 137 prosenttia.

Vapaa-ajan matkat ovat haasteellisia joukkoliikenteen suunnittelulle, koska ne kohdentuvat ja ajoittuvat hajanaisemmin kuin esimerkiksi työ- tai koulumatkat. Etenkin lapsiperheissä tarve auton omistamiseen lähtee usein siitä, etteivät yhteydet lasten harrastuspaikkoihin ole joukkoliikenteellä riittävän tiheät ja sujuvat, jolloin harrastuksiin liittyvät matkat hoidetaan mieluummin henkilöautolla.

Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeessa pyrittiin kyselyiden ja kokeiluiden avulla selvittämään kestävien kulkutapojen käyttömahdollisuuksia lapsiperheiden harrastusmatkoilla. Hanke sai Liikenneviraston liikkumisen ohjauksen valtionavustusta. Liikenneviraston lisäksi hanketta rahoittivat HSL ja Helsingin kaupungin ympäristökeskus. Työn toteutti tutkija Sanna Ahonen Tyrsky-Konsultointi Oy:stä. Työn ohjausryhmään kuuluivat:

johtava liikkumisen ohjauksen asiantuntija Tarja Jääskeläinen, Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä HSL
ympäristötarkastaja Suvi Haaparanta, Helsingin kaupungin ympäristökeskus
tutkija Sanna Ahonen, Tyrsky-Konsultointi Oy
tutkimusjohtaja Kati Berninger, Tyrsky-Konsultointi Oy.

Helsingissä 21.12.2015

Tarja Jääskeläinen, HSL ja Suvi Haaparanta, Helsingin kaupungin ympäristökeskus

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijä: Sanna Ahonen Tyrsky-konsultointi Oy			Päivämäärä 15.2.2016
Julkaisun nimi: Lasten harrastusmatkojen kestävät kulkutavat. Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeen loppuraportti			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: Liikennevirasto, HSL ja Helsingin kaupunki Ympäristökeskus			
Tiivistelmä:			
Liikkumisen kulkutapaosuudet ovat kehittyneet pääkaupunkiseudulla entistä kestävämpään suuntaan. Vapaa-ajanmatkojen trendi on kuitenkin ollut päinvastainen: yksityisautolla tehdyt matkat ovat yleistyneet ja niiden pituudet ovat kasvaneet. Harrastusmatkoilla yleisin kulkutapa on yksityisautoilu ja 30–44 -vuotiailla vanhemmilla suurin yksittäinen arkivapaa-ajan matkatyyppi on kyyditsemismatkat. Yksityisautoilu kiihdyttää ilmastonmuutosta, lisää luonnonvarojen kulutusta sekä aiheuttaa melua. Tarve ohjata harrastusmatkojen liikkumista-poja entistä kestävämpään suuntaan on siten ilmeinen. Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeessa tarkasteltiin lasten harrastusmatkojen kulkutapoja kahdella helsinkiläisillä asuinalueella, Pakilassa ja Viikissä. Työssä selvitettiin erilaisten uusien, ympäristön kannalta kestävien kulkumuotojen ja palvelukonseptien kulkutapaosuuksia, kiinnostavuutta ja kehitysideoita. Kohdealueilla suoritettiin vuonna 2014 kaikille lapsiperheille suunnattu postikysely (N= 2400; vastausprosentti 20 %), joka tuotti aineiston 490 perheen kulkutavoista ja kestäviä kulkutapoja koskevista näkemyksistä. Alueiden perheille järjestettiin lisäksi neljä kestävä liikkuksen kokeilua, joissa aiemmin yksityisautolla harrastuksiin kuljetetut lapset kokeilevat joukkoliikennettä tai Kutsuplus-palvelua. Lisäksi kohdealueilla järjestettiin asukastyöpajoja, joissa vanhemmat arvioivat ja kehittivät kestäviä ja yhteisöllisiä kulkutapoja. Tulosten mukaan yksityisautoilu oli yleisin lasten harrastusmatkojen kulkutapa kohdealueilla. Se oli pääasiallinen kulkutapa 55 prosentilla lapsista, kun taas joukkoliikenteellä kulki 23 prosenttia lapsista. 14 prosenttia lapsista kulki harrastuksiin pääasiassa harrastuskaverin vanhempien henkilöautokyydillä ja niin ikään 14 prosenttia pääasiassa pyörällä. Korkeintaan kilometrin päässä sijaitsevaan harrastuspaikkaan kuljettiin pääasiassa kävellen, mutta jo kilometriä pidemmällä, mutta korkeintaan kahden kilometrin matkalla suosituin kulkutapa oli henkilöauto. Hieman alle puolet aineiston lapsista ei pyöräillyt harrastukseen koskaan. Samoin alle puolet lapsista ei kulkenut koskaan joukkoliikenteellä. Kestävien kulkutapojen lisäksi hankkeessa tarkasteltiin erilaisia uusia palvelukonsepteja ja yhteiskulkemistapoja. Yhteiskulkemisella tarkoitetaan tilannetta, jossa lapset kulkevat harrastukseen yhdessä joko aikuisen saattamana tai keskenään. Kutsuplus-palvelua (kutsutoiminnolla toimiva pikkubussi) pidettiin kiinnostavana kulkutapana ja lasten harrastusmatkoihin sen arvioitiin sopivan erityisesti tilapäisratkaisuna. Tunnetuin ja käytetyin yhteiskulkemistapa oli kimppekyyti. Kestäviin kulkumuotoihin perustuvat kulkutavat olivat perhekeskeisinä (vanhempi saattaa vain oman lapsensa) kulkumuotoina tuttuja, mutta niiden yhteiskulkemistavat olivat monille kyselyyn vastanneille vieraita. Ne herättivät kuitenkin kiinnostusta. Lapsen saattaminen pyörällä tai joukkoliikenteellä harrastuksiin nähtiin ennen kaikkea välivaiheena, jonka aikana vanhempi opetti lapselle reitin ja varmistui siitä, että lapsi osasi kulkea harrastukseen myös itsenäisesti. Yhteiskulkeminen on ympäristön kannalta yksityisautoilua parempi vaihtoehto. Kimppekyyti on eräänlainen joukkomatkestämisen muoto ja järjestely myös säästää perheen vanhempien aikaa. Yhteiskulkeminen kestäviä kulkutapoja hyödyntäen edistää lisäksi lasten kykyä itsenäiseen kulkemiseen, sillä lapset oppivat käyttämään eri kulkutapoja ja voivat myöhemmin kulkea harrastusmatkan ilman vanhempia.			
Avainsanat: Lasten liikkuminen, harrastusmatkat, kestävät kulkutavat			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 2/2016			
ISSN 1798-6184 (pdf)		Kieli: Suomi	Sivuja: 58
ISBN 978-952-253-276-3 (pdf)			
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Sanna Ahonen Tyrsky-konsultointi Oy			Datum 15.2.2016
Publikationens titel: Hållbara färdssätt på barns resor till fritidsaktiviteter. Slutrapport om projektet Med gemensamma krafter till fritidsaktiviteter			
Finansiär / Uppdragsgivare: Trafikverket, HRT och Helsingfors stad Miljöcentralen			
Sammandrag: Färdssättsandelarna inom resandet har utvecklats i en mer hållbar riktning i huvudstadsregionen. Trenden har dock varit motsatt vad gäller resor under fritiden: det har blivit allt vanligare att resa med en privatbil och resorna har blivit längre. Det vanligaste färdssättet under resorna till och från fritidsaktiviteter är privatbil och den vanligaste enstaka restypen under fritiden för föräldrarna mellan 30 och 44 år på vardagar är skjutsresor. Privatbilismen accelererar klimatförändringen, ökar konsumtion av naturresurser samt orsakar buller. Därför är det uppenbart att det finns ett behov av att styra färdssätt som används under resor till och från fritidsaktiviteter i en mer hållbar riktning. I projektet Med gemensamma krafter till fritidsaktiviteter utreddes barns resor till fritidsaktiviteter i två bostadsområden i Helsingfors, i Baggböle och i Vik. I arbetet utreddes färdssättsandelar av olika nya resorformer och servicekoncept som ur miljösynvinkel är hållbara, hur intressanta de är och utvecklingsidéer. I de undersökningsområdena genomfördes år 2014 en postenkät som var riktad mot alla barnfamiljer (N=2400; svarsprocent 20 %). Enkäten gav information om färdssätt och synpunkter om hållbara färdssätt i 490 familjer. För familjer i områdena ordnades också fyra försök med hållbara färdssätt där barn som tidigare färdats med privatbil till fritidsaktiviteter provade kollektivtrafik eller tjänsten Kutsuplus. I undersökningsområdena ordnades också invånarverkstad där föräldrarna värderade och utvecklade hållbara och gemenskapsskapande färdssätt. Enligt resultat är privatbilen det vanligaste färdssättet i områdena. Den var det huvudsakliga färdssättet för 55 procent av barnen, medan 23 procent av barnen åkte kollektivt. 14 procent av barnen åkte till fritidsaktiviteter med personbil som kördes av kompisens förälder och 14 procent av barnen använde cykeln. För fritidsaktiviteter som ligger högst en kilometer från hemmet gick barnen till fots men redan på en resa som var längre än en kilometer men högst två kilometer lång var det populäraste färdssättet personbil. Ungefär hälften av barnen i materialen använde aldrig cykel för resor till fritidsaktiviteter. Också under hälften av barnen använde aldrig kollektivtrafiken. Förutom hållbara färdssätt granskades i projektet också olika servicekoncept och samåkningssätt. Med samfärd avser man en situation där barnen färdas tillsammans till fritidsaktiviteter antingen så att en vuxen följer med eller barnen färdas tillsammans utan en vuxen. Tjänsten Kutsuplus (minibuss som fungerar enligt anrop) tycktes vara ett intressant färdssätt och den uppskattades passa väldigt bra som en tillfällig lösning. Det mest kända och mest använda färdssättet var samåkning. Färdssätt som grunder sig på hållbara resorformer var kända inom familjer (en förälder följer endast sitt eget barn) men vad gäller samfärd var de okända för många som besvarade enkäten. Många var dock intresserade av dessa färdssätt. Att följa barnet med cykeln eller kollektivtrafiken ansågs vara ett mellanstadium under vilket en förälder lärde barnet rutten och försäkrade sig att barnet kan resa också ensam. Samfärd är ett bättre alternativ för miljön än privatbilismen. Samåkning är en form av det kollektiva resandet och arrangemanget sparar också föräldrarnas tid. Att resa tillsammans genom att använda hållbara färdssätt gynnar också barnens förmåga att resa ensam, eftersom barnen lär sig att använda olika färdssätt och kan senare resa till fritidsaktiviteter utan föräldrar.			
Nyckelord: Barnens mobilitet, resor till fritidsaktiviteter, hållbara färdssätt			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 2/2016			
ISSN 1798-6184 (pdf)		Språk: Finska	Sidantal: 58
ISBN 978-952-253-276-3 (pdf)			
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Sanna Ahonen Tyrsky-konsultointi Oy		Date of publication 15.2.2016	
Title of publication: Sustainable modes of transport on children's leisure journeys. Final report of the 'Teaming up for transport' project			
Financed by / Commissioned by: Finnish Transport Agency, HSL and City of Helsinki Environment Centre			
Abstract:			
The modal share of sustainable modes of transport has increased in the Helsinki metropolitan area. However, on leisure journeys, the trend has been the opposite: journeys made by car have become more common and longer. The most common mode of transport on journeys to leisure activities is car and for parents aged 30-44 years, the most important leisure time journey type on weekdays is taking children to activities. Car use fuels climate change, increases the consumption of natural resources and generates noise. Consequently, the need for promoting more sustainable modes of travel on leisure journeys is clear.			
The 'Teaming up for transport' project examined children's leisure journeys in two residential areas in Helsinki: Pakila and Viikki. The project studied the modal shares and attractiveness of various new, environmentally sustainable modes of transport and service concepts and explored development ideas.			
In 2014, a mail survey was sent to all families with children in the target areas (N=2,400, response rate 20%). In addition, the families participated in four experiments with sustainable transport, in which children who were usually taken to their activities by car tried the use of public transport or Kutsuplus service. In addition, resident workshops were held in the target areas in which parents assessed and developed sustainable and communal modes of transport.			
The results showed that car was the most common mode of transport on children's leisure journeys in the areas. It was the primary mode of transport for 55 percent of the children, while 23 percent used public transport. A total of 14 percent of the children were taken to their activities primarily by car by a friend's parent and another 14 percent travelled primarily by bicycle.			
In cases where the distance to the leisure facilities was at most one kilometer, the primary mode of travel was walking but already on journeys of no more than two kilometers, the most popular mode of travel was car. Just under half of the children never cycled to their activities. Likewise, less than half of the children never used public transport.			
In addition to sustainable modes of transport, the project examined various new service concepts and shared transport modes. Shared transport refers to children traveling to activities together either accompanied by an adult or among themselves. The Kutsuplus service (a demand-responsive minibus service) was considered an interesting option and it was considered to be, in particular, a suitable temporary solution for children's leisure journeys. The most widely known and most used shared transport mode was ridesharing. Modes of travel based on sustainable modes of transport were familiar as family-centered (parents taking only their own children) modes of travel but most respondents were not familiar with the shared modes. However, they were interested in them. Accompanying children to activities by bike or public transport was seen primarily as an intermediate phase during which the parents taught the route for the children and ensured that the children are able to take the journey also by themselves.			
Keywords: Children's mobility, leisure journeys, sustainable modes of transport			
Publication series title and number: HSL Publications 2/2016			
		Language: Finnish	Pages: 58
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-276-3 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
2	Hankkeen tausta ja tavoitteet.....	11
2.1	Hankkeen osat ja menetelmät	11
2.2	Aluekuvaukset.....	13
2.3	Lasten harrastusmatkaliikkuminen aiemman tutkimuksen valossa	14
3	Lasten harrastusmatkaliikkuminen kohdealueilla.....	16
3.1	Kulikutavat	16
3.1.1	Kulikutapojen erot asuinalueilla	19
3.1.2	Yksityisautoilun ja kestävien kulikutapojen suosio	21
3.2	Lasten itsenäisen kulkeminen.....	21
3.3	Harrastusvalinta ja harrastusmatkan pituus.....	24
4	Kokeiluhankkeet.....	27
4.1	Pakila	28
4.1.1	Koripalloilijat.....	28
4.1.2	Sulkapalloilijat	30
4.2	Viikki.....	31
4.2.1	Sirkuskoululaiset	32
4.2.2	Salibandyn pelaajat.....	33
5	Kestävän liikkumisen kulikutavat käyttäjien arvioitavana ja kehitettävänä	35
5.1	Kutsuplus	35
5.2	Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi	36
5.3	Kimppakyyti.....	38
5.4	Lasten yhteiskulkeminen.....	39
5.5	Kestävän liikkumisen kehittämistarpeet.....	40
5.5.1	Taustatuki ja tukipalvelut.....	40
5.5.2	Harrastusbussilinjat.....	40
6	Yhteenveto ja suositukset	41

Kuvaluettelo

Kuva 1. Pakilan asuinalue ja alueen joukkoliikennereitit. Lähde HSL:n linjakartta (2015).	13
Kuva 2. Viikin asuinalue ja alueen joukkoliikennereitit. Lähde HSL:n linjakartta (2015).	14
Kuva 3. Pääkaupunkiseudun asukkaiden matkat joukkoliikenteellä ja henkilöautolla matkan tarkoituksen mukaan jaoteltuna (mukana sekä seudun sisällä että ulkopuolella tehdyt matkat). Lähde HLJ 2015 (2013).	15
Kuva 4. Kulikutapaosuudet harrastusmatkan pituuden mukaan luokiteltuna.	17
Kuva 5. Julkisen liikenteen käyttö Pakilassa saattajan kanssa ja ilman saattajaa eri ikäkausina.	23
Kuva 6. Julkisen liikenteen käyttö Viikissä saattajan kanssa ja ilman saattajaa eri ikäkausina.	23

Kuva 7. Harrastusmatkojen pituuksien osuudet kokonaismatkoista ikäkausin mukaan jaoteltuna.	26
Kuva 8. Koripalloilijoiden harrastuspaikat ikävuosina 6-13.	27
Kuva 9. Työpajan alkutapaamisessa käytiin läpi reittisuunnitelma ja keskusteltiin alueen harrastusmatkojen haasteista. Kuva Sanna Ahonen.	28
Kuva 10. Reittivalinnat välillä Pakila-Malmi. Lähde HSL:n Reittiopas (2015).	29
Kuva 11. Pakilan koripalloilijat bussipysäkillä. Kuva Sanna Ahonen.	30
Kuva 12. Sulkapalloilijoille ehdotettu reitti välille Pakila-itäkeskus. Lähde HSL:n Reittiopas (2015).	31
Kuva 13. Pakilan uudet runkolukittavat pyörätelineet. Kuva Olli Sotka.	31
Kuva 14. Vaihtopysäkki Kehä I:n varrella, ei pyörätelineitä. Kuva Sanna Ahonen.	31
Kuva 15. Kutsuplus-minibussi Viikissä. Kuva Sanna Ahonen.	32
Kuva 17. Kutsuplus-kyyti saapui ajallaan. Kuva Sanna Ahonen.	33
Kuva 16. Pikalounas pysäkillä ennen harrastuksia. Kuva Sanna Ahonen.	33
Kuva 18. Pyöräreitti Viikki-Myllypuro. Lähde HSL:n pyöräilyn... (2015).	33
Kuva 19. Joukkoliikennereitti Viikki-Myllypuro. Lähde HSL:n Reittiopas (2015)	34
Kuva 20. Kulikutapojen nelikenttä.	42

Taulukkuuettelo

Taulukko 1. Lasten harrastusmatkojen kulkutapaosuudet.	16
Taulukko 2. Harrastusmatkojen kulkutapaosuudet harrastusmatkan pituuden ja ikäluokkien mukaan jaoteltuna.	18
Taulukko 3. Harrastusmatkapituuksien vaihtelu asuinalueen mukaan jaoteltuna.	19
Taulukko 4. Kulutavan vaihtelu matkan pituuden ja asuinalueen mukaan jaoteltuna.	20
Taulukko 5. Kimpakyytijärjestelyn tunnettavuus ja käyttö	20
Taulukko 6. Yksityisauton kulkutapaosuus eri ikäluokissa ja eri harrastusmatkaluokissa.	21
Taulukko 7. Saattajan kanssa kulkevien koululaisten kulutavan vaihtelu	22
Taulukko 8. Lasten itsenäiseen kulkemiseen liittyvät asenneväittämät	24
Taulukko 9. Harrastamiseen ja harrastuksen valintaan liittyvät tekijät.	25
Taulukko 10. Kutsuplus-palvelun kiinnostavuus lasten harrastusmatkojen kulkutapana.	35
Taulukko 11. Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi -palvelun kiinnostavuus lasten harrastusmatkojen kulkutapana.	37
Taulukko 12. Kestävillä kulkutavoilla tehtävän yhteiskulkemisjärjestelyn tunnettavuus ja käyttö	37
Taulukko 13. Kestävillä kulkutavoilla tehtävän lasten keskinäisen yhteiskulkemisjärjestelyn tunnettavuus ja käyttö.	39
Taulukko 14. Kutsuominaisuudella varustetun vakioireittiä ajavan Lähilinjan tunnettavuus ja käyttö.	41
Taulukko 15. Uusien kulkutapojen hyödyt ja haitat, sekä haittojen taklaus.	44
Taulukko 16. Ohjeistus yhteiskulkemista suunnittelevalle	45

Liiteluettelo

Liite 1. Kyselykaavake	49
-----------------------------	----

1 Johdanto

Liikkumisen kulkutapaosuudet ovat kehittyneet pääkaupunkiseudulla entistä kestävämpään suuntaan, sillä yksityisautoilun kulkutapaosuus on vähentynyt, kun taas joukkoliikenteen ja pyöräilyn osuus on kasvanut. Näin on käynyt erityisesti työmatkojen suhteen. Harrastusmatkojen trendi on ollut päinvastainen: yksityisautolla tehdyt matkat ovat yleistyneet ja niiden pituudet ovat kasvaneet. (HLJ 2015, 2013.) Liikenteen päästöt kiihdyttävät ilmastonmuutosta, vaikuttavat kaupunkien ilmanlaatuun muun muassa tuottamalla terveydelle vaarallisia pienhiukkassäästöjä ja aiheuttavat meluhaittoja. Tarve ymmärtää harrastusmatkojen kulkutapojen valintatilanteita on siten ilmeinen.

Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeessa tarkasteltiin lasten harrastusmatkojen kulkutapoja kahdella helsinkiläisillä asuinalueella, Pakilassa ja Viikissä. Hankkeessa erityistä huomiota kiinnitettiin ympäristön kannalta kestäviin kulkutapoihin. Tarkastelussa olivat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisäksi myös erilaiset yhteiskulkemistavat, joissa joukko lapsia kulkee harrastuksiin yhdessä joko aikuisen saattamana henkilöautolla tai käyttäen kestäviä kulkutapoja. Näiden kulkumuotojen yleisyys, kiinnostavuus ja tulevaisuuden mahdollisuudet ovat olleet tämän hankkeen keskiössä.

2 Hankkeen tausta ja tavoitteet

Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeessa tutkittiin lasten harrastusmatkoja ja toteutettiin kestävien kulkutapojen kokeiluja. Työ toteutettiin pääosin syksyn 2015 aikana. HSL anoi hankkeelle Liikenneviraston liikkumisen ohjauksen valtionavustusta, jota myönnettiin 75 prosenttia kokonaiskustannuksista. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastasi 21 prosentin ja Helsingin kaupungin ympäristökeskus 4 prosentin kustannusosuudesta. Työn toteutti Tyrsky-Konsultointi Oy.

Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeessa tarkasteltiin lasten harrastusmatkojen kulkutapoja kahdella helsinkiläisillä asuinalueella, Pakilassa ja Viikissä. Tutkimus- ja kehittämishankkeen tavoitteena oli jäsentää lapsiperheiden yksityisautoriippuvuuden vähentymisen edellytyksiä ja tarkastella kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kiinnostavuutta lasten harrastusmatkojen kulkutapana. Tarkastelussa olivat edellä mainittujen kestävien kulkutapojen lisäksi myös erilaiset yhteiskulkemistavat, joissa joukko lapsia kulkee harrastuksiin yhdessä. Kimppakyyti, eli henkilöautolla tehty usean matkustajan matka, on sekin eräänlainen joukkomatrustamisen muoto. Se on ympäristön kannalta parempi ratkaisu kuin se, että matkustajia on kyydissä vain yksi. Hankkeessa tarkasteltiin myös sellaisia sosiaalisia liikkumisinnovaatioita, jotka perustuvat harrastusmatkan kulkemiseen yhdessä muiden harrastajien kanssa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Tässä raportissa näistä liikkumisinnovaatioista ja kimppakyydeistä käytetään termiä yhteiskulkemistavat. Tutkimuskohteena olivat myös uutta teknologiaa ja sosiaalisia innovaatioita hyödyntävät liikkumiskonseptit Kutsuplus-palvelu ja ”Pyöräilevät ja kävelevät harrastusbussit” -konsepti.

2.1 Hankkeen osat ja menetelmät

Hanke koostui kolmesta osasta: lapsiperheille suunnatusta kyselystä, liikkumiskokeiluista sekä kohdealueilla pidetyistä työpajoista.

Lasten harrastusmatkoja käsittelevä kysely

Pakilan ja Viikin alueilla toteutettiin vuonna 2014 kaikille lapsiperheille suunnattu postikysely (N= 2 400; vastausprosentti 20 %), joka tuotti aineiston 490 perheen kulkutavoista¹. Kysely tarjosi 668 lapsen harrastusmatkatiedot ja tietoa vanhempien näkemyksistä kestävästä kulkutavoista. Asuinpaikkansa kertoneista vastaajista 55 prosenttia asui Pakilassa ja 45 prosenttia Viikissä. Aineistossa kaikki ikäluokat ovat edustettuina ja erityisesti vastauksia tuli 5–12 -vuotiaiden vanhemmilta. Kyselykaavake on liitteenä 1.

Kestävän liikkumisen kokeiluhankkeet

Kyselyn yhteydessä kerättiin niiden vastaajien yhteystiedot, jotka olivat kiinnostuneita hankkeen tulevista tapahtumista. Näille vanhemmille tarjottiin mahdollisuutta osallistua liikkumiskokeiluun, jossa aiemmin yksityisautolla harrastuksiin kuljetetut lapset kokeilisivat yhteispyöräilyä, perinteistä joukkoliikennettä tai Kutsuplus-palvelua (kutsutoiminnolla toimiva pikkubussi, palvelu esitellään tarkemmin luvussa 4.2.). HSL tarjosi kokeiluun osallistujille joukkoliikenne- tai Kutsuplus-lahjakortit, joiden turvin kokeilut pääsivät vauhtiin.

Hankkeen aikana järjestettiin neljä liikkumiskokeilua. Pakilassa kaksi ryhmää kulki harjoituksiin joukkoliikenteellä ja Viikissä kaksi ryhmää kokeili Kutsuplus-palvelua. Kokeiluhankkeiden aluksi kunkin ryhmän osallistujille järjestettiin aloitustyöpaja, jossa suunniteltiin kestävä kulkutavan reitti sekä puhuttiin yleisellä tasolla kestävä liikkumisen haasteista ja mahdollisuuksista alueella. Kokeiluhankkeita ja niiden tuloksia kuvataan luvussa 4.

Asukastyöpajat kohdealueilla

Kokeiluhankkeiden alussa pidetyt asukastyöpajat (4 työpajaa) oli suunnattu kokeiluun osallistujille. Hankkeen loppupuolella molemmilla asuinalueilla järjestettiin myös kaikille asukkailla tarkoitetut työpajat, joissa esiteltiin lasten harrastusmatkakyselyn tuloksia sekä joukkoliikennekokeiluista saatuja kokemuksia. Lisäksi työpajoissa keskusteltiin kahdesta teemasta:

- miten joukkoliikennettä (perinteinen ja Kutsuplus-palvelu) tulisi kehittää asuinalueella, jotta se sopisi paremmin lasten harrastusmatkakulkemiseen ja
- millaisia etuja yhteiskulkemistavoilla ja erityisesti kimpakyydeillä on, millaisia haasteita niihin liittyy ja miten niiden yleistymistä voitaisiin edistää.

Työpajoissa vanhemmat arvioivat kestävien ja yhteisöllisten kulkutapojen käytettävyyttä ja kykyä vastata kohderyhmän tarpeisiin. Työpajatyöskentely mahdollisti myös kulkutapojen kehittämisen vertaisten kanssa yhteistyössä. Näitä kehitysideoita käydään läpi luvussa 5.

Kokeiluhankkeiden aloitustyöpajoihin osallistui yhteensä 20 henkilöä ja asukastyöpajoihin 8 henkilöä.

Hankkeessa tavoitettiin kyselyn, liikkumiskokeilujen ja työpajojen avulla 500 perhettä, jotka arvioivat ja kehittivät lasten kestäviä harrastusmatkakulkutapoja. Hankkeelle luotiin Facebook-sivut, joita

¹ Kysely valmisteltiin Aalto-yliopiston maankäyttötieteiden laitoksen yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutus -ryhmässä vuosina 2013–2014 ja sen aineisto annettiin Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeen käyttöön.

mainostettiin kohdealueiden omilla Facebook-sivuilla (Viikin perheelliset-, Paloheinä-Pakila-Torpparinmäki ilmoittaa- ja It's Pakila! -ryhmät). Sivujen julkaisuja näki noin 250 Facebook-käyttäjää ja hankkeen Facebook-sivuilla oli 61 seuraajaa.

Työn aikana kerättyä aineistoa on käytetty hankkeessa siten, että luku 3 perustuu pääasiassa kyselyn tuloksiin ja luvussa 4 kuvataan ja arvioidaan liikkumiskokeiluja. Kyselyssä, kokeiluhankkeiden aikana ja työpajoissa esiin nousseita uusien kulkutapojen kehittämisideoita tarkastellaan luvussa 5.

2.2 Aluekuvaukset

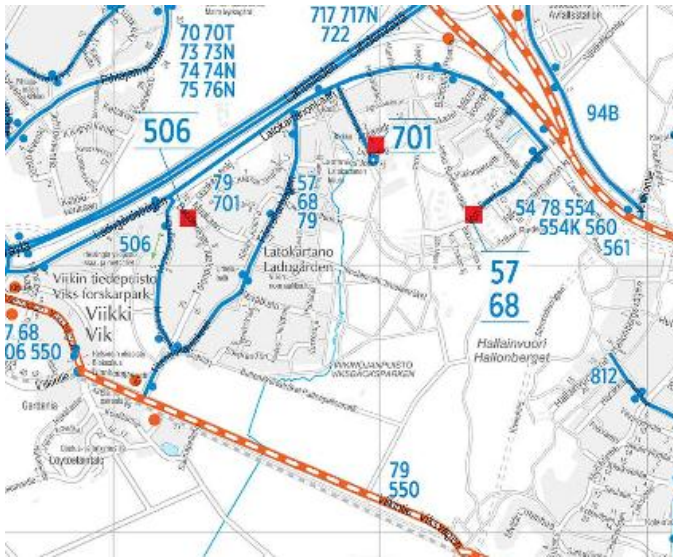
Hankkeessa tarkastellaan lasten harrastusmatkojen kulkutapoja Pakilassa ja Viikissä. Tarkasteluun valittiin kaksi asukasmäärältään yhtä suurta asuinalueita, joista toinen on pientalovaltainen (Pakila) ja toinen kerrostalovaltainen (Viikki). Kahdelle asuinalueelle keskittyvä hanke mahdollistaa alueiden vertailun ja sen, että kulkutapa-analyysissä huomioidaan alueen erityispiirteet.

Pakila on noin 10 000 asukkaan pientalovaltainen asuinalue Pohjois-Helsingissä (Kuva 1). Aluetta halkovat Tuusulanväylä ja Kehä I, ja matkaa keskustaan on noin yhdeksän kilometriä. Suurten väylien varressa on hyvät pyörätiet, mutta osalla pikkuteistä ei ole edes jalkakäytäviä. Lasten harrastustoimintaa järjestetään alueella muun muassa koulujen saleissa erilaisten urheiluseurojen vetämänä sekä Helsingin NMKY:n Pakilan toimipisteessä.



Kuva 1. Pakilan asuinalue ja alueen joukkoliikennereitit. Lähde HSL:n linjakartta (2015).

Viikki sijaitsee Koillis-Helsingissä, noin kahdeksan kilometrin päässä keskustasta (Kuva 2). Alueella asuu niin ikään 10 000 asukasta. Viikki on kerrostalovaltainen asuinalue. Lasten harrastustoimintaa järjestetään alueella asukastaloissa, Latokartanon liikuntahallissa ja koulujen saleissa.

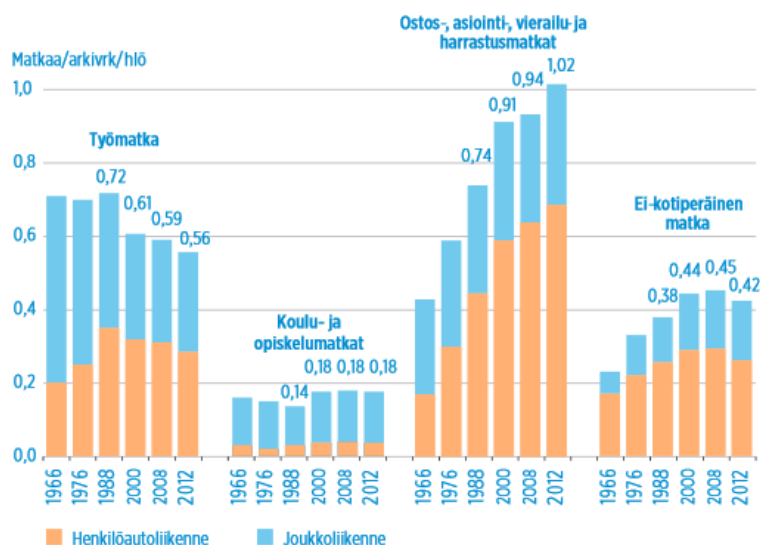


Kuva 2. Viikin asuinalue ja alueen joukkoliikennereitit. Lähde HSL:n linjakartta (2015).

2.3 Lasten harrastusmatkaliikkuminen aiemman tutkimuksen valossa

Kaupunkitutkimuksessa on ollut pitkään vallalla ajatus, että kasvava väestötiheys pienentää keskimääräistä autoliikennettä ja energiankulutusta (Newman ja Kenworthy 1991; Næss 2006). Kun tiivistä kaupunkia on aiemmin pidetty ilmastomuutoksen hillinnän kannalta harvaan asuttua maaseutua parempana vaihtoehtona, ovat ympäristötutkimuksen uudet avaukset osoittaneet, ettei asia ole näin yksiselitteinen. Tutkimusten mukaan kaupunkilaisten hiilijalanjälki voi olla jopa suurempi kuin taajama-alueella asuvien. (Heinonen ja Junnila 2011.) Kaupungissa on tarjolla runsaasti palveluja, ja niitä käytetään paljon. Yhtenä merkittävänä tekijänä kaupunkilaisten hiilidioksidipäästöjä kasvattaa vapaa-ajan liikkuminen, esimerkiksi harrastusmatkat ja lasten kuljettaminen harrastuksiin. Liikkumista koskevat tutkimukset osoittavat, että noin 40 prosenttia suomalaisten tekemistä matkoista liittyy vapaa-ajan toimintoihin (Kalenoja ym. 2009). Myös pääkaupunkiseudulla vapaa-ajanmatkojen määrä on kasvanut viimeisen 50 vuoden aikana ja henkilöautolla tehtyjen matkojen määrä nelinkertaistunut (HLJ 2015, 2013). Yksityisautoriippuvuus lisääntyy erityisesti, kun perheeseen tulee lapsia sekä siinä vaiheessa, kun lapsia aletaan kuljettaa harrastuksiin. Uusille kulkutavoille on siis tarvetta erityisesti näissä elämäntilanteissa.

Vaikka absoluuttiset matkustajamäärät ovat lisääntyneet, liikkumisen kulkutapaosuudet ovat kehittyneet pääkaupunkiseudulla entistä kestävämpään suuntaan. Yksityisautoilun kulkutapaosuus on vähentynyt, kun taas joukkoliikenteen ja pyöräilyn kulkutapaosuus on kasvanut. Näin on käynyt erityisesti työmatkojen suhteen. Vapaa-ajan matkojen suhteen trendi on ollut päinvastainen: yksityisautolla tehdyt matkat ovat yleistyneet ja niiden pituudet ovat kasvaneet (Kuva 3). (HLJ 2015, 2013.)



Kuva 3. Pääkaupunkiseudun asukkaiden matkat joukkoliikenteellä ja henkilöautolla matkan tarkoituksen mukaan jaoteltuna (mukana sekä seudun sisällä että ulkopuolella tehdyt matkat). Lähde HLJ 2015 (2013).

Vuonna 2008 tehdyn kansallisen liikkumistutkimuksen mukaan harrastusmatkoilla yleisin kulkutapa on auton kyydissä matkustaminen. Lisäksi 30–44-vuotiailla vanhemmilla suurin yksittäinen arkivapaa-ajan matkatyyppi on kyyditsemismatkat. (Kalenoja ym. 2009.) Lasten harrastukset rasittavat sekä ympäristöä että perheen arkea, sillä vanhemmat viettävät vapaa-aikaansa kyyditsemällä lapsiaan harrastuksiin. Arvion mukaan matkat harrastuksiin voivat kuormittaa ympäristöä enemmän kuin itse harrastus (Luoto ym. 2008). Lasten kyyditsemisestä on huolestuttu myös siksi, etteivät kaikki lapset saa tarpeeksi liikuntaa eikä lasten itsenäinen liikkuminen kehity auton takapenkillä istuessa (Broberg 2015; Kyttä ym. 2015). Lasten harrastusmatkat ovat siten tärkeä liikkumisen ohjauksen kohde ja tarve kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuksien kasvulle on ilmeinen.

Lasten harrastusmatkakulkemista varten on pyritty kehittämään uusia liikkumiskonsepteja. Pääkaupunkiseudulla toiminutta kutsuohjattavaa joukkoliikennettä, Kutsuplus-palvelua, on markkinoitu ja käytetty lasten harrastusmatkojen kulkutapana. Kouvolassa on kokeiltu ”treenipirssiä” eli lapsia harrastuspaikalle kuljettavaa taksia (Liikennevirasto 2014). Pyöräilykuntien verkosto pilotoi yhdessä Sito Tampereen kanssa kävelevää ja pyöräilevää harrastusbussia Tampereen Ilveksen Vehmais-ten kaupunginosajoukkueessa vuonna 2012 (Jalkapalloilijoiden... 2013). Edellisistä palveluista poiketen harrastusbussi ei perustu henkilöautoiluun tai joukkoliikenteeseen vaan nimensä mukaisesti kävelyyn ja pyöräilyyn. Käytössä on myös erilaisia vanhempien organisoimia ja joidenkin urheiluseurojen tukemia kimpakyytikokeiluja.

Kulkutapojen muotoutuminen on moniulotteinen prosessi. Liikkumistapoihin vaikuttavat yksilöiden asenteet sekä liikkumismuotoa tukeva infrastruktuuri, yhdyskuntarakenne ja hallinnon rakenteet, kuten lainsäädäntö (Kävelyn ja pyöräilyn... 2012). Yhteiskuntatieteellisen kulutustutkimuksen alalla käyttäytymistä on alettu tarkastella edellä kuvattujen yksilöllisten, asenteisiin liittyvien seikkojen, ja rakenteellisten seikkojen lisäksi sosiaalisena toimintana.

Käyttäytymisen sosiaalinen ulottuvuus ilmenee siten, että ihminen sosiaalistetaan lapsesta lähtien suosimaan tiettyjä tapoja, käytäntöjä ja esimerkiksi arkisen liikkumisen kulkumuotoja. Se näkyy myös yhteiskunnallisina normeina sekä erilaisina kollektiivisesti jaettuina käsityksinä ja mielikuvina siitä, miten asiat on tapana tehdä. (Jackson 2005.) Lastaan reilun kilometrin päässä sijaitsevaan harrastuspaikkaan autolla kuljettava vanhempi ei ehkä pidä käytäntöä mitenkään erikoisena, sillä kulkutapa on yleistynyt yksityisautoistumisen myötä. Vanhemman omassa nuoruudessa se olisi ehkä aiheuttanut ihmetystä, sillä tuolloin lapsia ei kuljetettu harrastuksiin autolla yhtä usein kuin nykyään. Lapsensa kanssa harrastukseen pyöräilevä vanhempi ei ehkä tule ajatelleeksi, että voisi saattaa harrastukseen pyöräillen myös muita lapsia samalla kuin omansa, sillä muut lähialueella käytössä olevat yhteiskulkemisen muodot perustuvat siihen, että lapset kuljetetaan henkilöautolla.

Toiset kulkutavat ovat sosiaalisesti marginaalisia ja toiset uudet innovaatiot taas saavat osakseen kiinnostusta ja nostetta. Sateessa ulkotreeneihin polkeva lapsi voi saada osakseen sääliä tai ihailua. Hyväksi havaitut kokeiluhankkeet ja naapuruston sekä muiden vertaisten toimivilta vaikuttavat kulkutavat muokkaavat käytäntöjä ja ovat tärkeitä tekijöitä ympäristön kannalta kestävien kulkutapojen kehittämisessä.

3 Lasten harrastusmatkaliikkinen kohdealueilla

Tämä luku perustuu lasten harrastusmatkoja kartoittavaan kyselyaineistoon, joka kerättiin alkuvuodesta 2014 Viikin ja Pakilan alueen lapsiperheitä. Kysely tuotti aineiston 490 perheen kulkutavoista. Aineisto sisältää tiedot yhteensä 668 lapsen harrastusmatkoista (perheen kahden eniten harrastavan lapsen kulkutapatiedot). Lasten harrastusmatkoista tarkasteltiin kolmea yleisintä matkaa ja näin kyselyssä saatiin tiedot 1 213 yksittäisen harrastusmatkan kulkutavasta ja pituudesta. Aineistosta tarkasteltiin erityisesti perheiden yksityisautoriippuvuutta sekä kestävien kulkutapojen, eli kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kimpakyytien, yleisyyttä. Luvussa tarkastellaan myös lasten itsenäistä harrastusmatkakulkemista sekä sitä, millaisia kriteerejä vanhemmat käyttivät lastensa harrastuksen valinnassa.

3.1 Kulkutavat

Tulosten mukaan lasten yleisin tapa kulkea harrastuksiin oli vanhemman kyydillä henkilöautolla (taulukko 1). Pääasiallinen kulkutapa oli 55 prosentilla lapsista vanhemman auto, kun taas joukkoliikenteellä kulki 23 prosenttia lapsista. Kimpakyydit osoittautuivat myös suosituksi kulkutavaksi ja jopa 14 prosenttia kulki harrastuksiin pääasiassa harrastuskaverin vanhempien henkilöautokyydillä.

Taulukko 1. Lasten harrastusmatkojen kulkutapaosuudet.

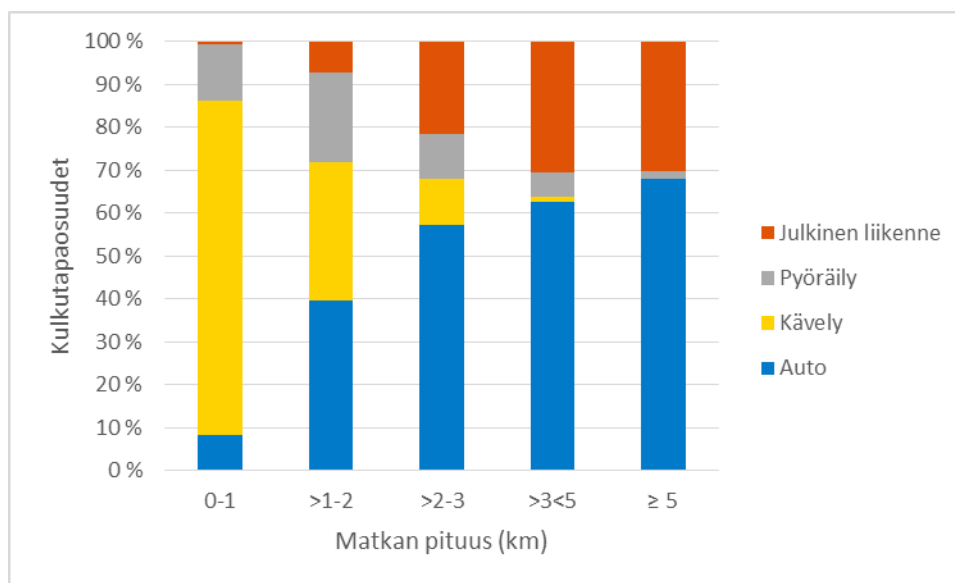
Kulkutapa	Pääasiallinen kulkutapa	Joskus	Ei koskaan	Yhteensä
Kävely	29 %	24 %	47 %	100 %
Pyöräily	14 %	38 %	48 %	100 %
Julkinen liikenne	23 %	32 %	45 %	100 %
Vanhemman kyydillä henkilöautolla	55 %	28 %	18 %	100 %
Harrastuskaverin vanhempien henkilöautokyydillä	14 %	36 %	51 %	100 %

Vanhempien autokyyti oli kyselyvastauksien mukaan lapsille myös tutuin kulkutapa, sillä 82 prosenttia lapsista kulki harrastuksiin edes joskus vanhemman henkilöautolla. Joukkoliikennettä käytti edes joskus 55 prosenttia ja kokemusta pyöräilystä harrastuksiin oli 52 prosentilla lapsista.

Kysely paljasti myös, että monilla perheillä oli käytössä hyvin monimuotoinen paletti erilaisia kulkutapoja, jotka vaihtelevat sekä vuodenaikojen että harrastuksen loppumisajankohdan mukaan. Esimerkiksi kesäkaudella saatettiin kulkea pyörällä, kun taas talvikaudella autolla. Joissain perheissä lapsi kulki harrastukseen julkisella liikennevälineellä, mutta kotiinpäin tultaessa vanhemman kyydillä. Kysyttäessä harrastusmatkan pääasiallista kulkutapaa 14 prosenttia vastaajista ilmoitti vähintäänkin kaksi pääasiallista kulkutapaa.

Kulkutavat vaihtelivat myös siksi, että monilla lapsilla oli useita harrastuksia eri paikoissa. Myös yhden harrastuksen harrastuspaikat saattoivat vaihdella ja sijaita hyvinkin eripituisten matkojen päässä. Pääasiallisen kulkutavan määrittäminen oli tämän vuoksi haastavaa. Kun seuraavassa tarkastellaan kulkutapoja harrastusmatkan pituuden mukaan luokiteltuna, aineistona ovat yksittäisen harrastajan kolmen yleisimmän harrastusmatkan kulkutavat ja pituudet.

Harrastusmatkojen pituudet vaihtelivat ja matkan pituus vaikutti luonnollisesti käytettyyn kulkutapaan. Kuvassa 4 on esitetty harrastusmatkan pituuden vaikutus käytettyyn kulkutapaan.



Kuva 4. Kulkutapaosuudet harrastusmatkan pituuden mukaan luokiteltuna.

Korkeintaan kilometrin päässä sijaitsevaan harrastuspaikkaan kuljettiin pääasiassa kävellen, mutta jo kilometriä pidemmällä, mutta korkeintaan kahden kilometrin matkalla suosituin kulkutapa oli henkilöauto. Yli kolmen kilometrin matkaan käytettiin pääasiassa moottoriajoneuvoja, henkilöautoa tai joukkoliikennettä.

Ikäluokittainen tarkastelu

Myös lasten ikä vaikutti siihen, mikä kulkutapa valittiin. Taulukossa 3 kuvataan kulkutavan vaihtelua matkan pituuden ja harrastajan iän mukaan jaoteltuna.

Taulukko 2. Harrastusmatkojen kulkutapaosuudet harrastusmatkan pituuden ja ikäluokkien mukaan jaoteltuna.

Kulkutavat					
Harrastusmatkan pituus (km)	Auto	Julkinen liikenne	Kävely	Pyöräily	Yhteensä
Kaikki ikäluokat					
0-1	8 %	1 %	78 %	13 %	100 %
>1-2	40 %	7 %	32 %	21 %	100 %
>2-3	57 %	21 %	11 %	11 %	100 %
>3-<5	63 %	30 %	1 %	6 %	100 %
≥ 5	68 %	30 %	0 %	2 %	100 %
Yhteensä	48 %	20 %	24 %	8 %	100 %
0-6 -vuotiaat					
0-1	14 %	1 %	70 %	15 %	100 %
>1-2	60 %	4 %	32 %	4 %	100 %
>2-3	85 %	4 %	12 %	0 %	100 %
>3-<5	65 %	30 %	3 %	3 %	100 %
≥ 5	86 %	12 %	0 %	1 %	100 %
Yhteensä	51 %	8 %	34 %	8 %	100 %
7-8 -vuotiaat					
0-1	11 %	0 %	83 %	6 %	100 %
>1-2	55 %	0 %	41 %	5 %	100 %
>2-3	69 %	15 %	8 %	8 %	100 %
>3-<5	85 %	11 %	0 %	4 %	100 %
≥ 5	89 %	11 %	0 %	0 %	100 %
Yhteensä	58 %	7 %	33 %	4 %	100 %
9-12 -vuotiaat					
0-1	1 %	1 %	85 %	12 %	100 %
>1-2	34 %	12 %	26 %	28 %	100 %
>2-3	60 %	19 %	6 %	15 %	100 %
>3-<5	69 %	27 %	0 %	4 %	100 %
≥ 5	67 %	32 %	0 %	1 %	100 %
Yhteensä	50 %	21 %	21 %	8 %	100 %
13-17 -vuotiaat					
0-1	0 %	0 %	81 %	19 %	100 %
>1-2	19 %	7 %	37 %	37 %	100 %
>2-3	16 %	48 %	20 %	16 %	100 %
>3-<5	36 %	49 %	3 %	13 %	100 %
≥ 5	52 %	45 %	0 %	3 %	100 %
Yhteensä	38 %	37 %	15 %	10 %	100 %

Alle kouluikäisten ikäluokassa yksityisauto oli korkeintaan kolmen kilometrin matkoilla kulkutapana yleisempi kuin muissa ikäluokissa. Korkeintaan kilometrin matkalla myös pyöräily oli suosittuempaa kuin kaikissa ikäluokissa keskimäärin.

7–8 -vuotiaiden ikäluokassa huomattava osa lapsista käveli korkeintaan kahden kilometrin matkan, mutta pyöräily lähiharrastuksiin oli harvinaista. Autokyyti oli tässäkin ikäluokassa suosituin kulkutapa yli yhden, mutta korkeintaan kahden kilometrin matkalla.

Ikäluokassa 9–12 -vuotiaat julkinen liikenne ja pyöräily saavuttivat suosiota, pyöräily erityisesti lyhyillä, korkeintaan kolmen kilometrin matkoilla. Autokyydin osuus väheni, mutta edelleenkin se oli suosituin kulkutapa jo yli yhden, mutta korkeintaan kahden kilometrin matkalla.

Ikäluokka 13–17 -vuotiaat erosi aiemmista ikäluokista siinä, että auto oli suosituin kulkutapa vasta viiden kilometrin ja sitä pidempien matkojen kohdalla. Korkeintaan kahden kilometrin matkalla kävely ja pyöräily olivat suosituimmat kulkutavat. Yli kahden, mutta alle viiden kilometrin matkalla julkista liikennettä käytti melkein puolet vastaajista ja vertailtaessa kaikkien matkapituuksien kulkutapaosuuksia se oli melkein yhtä suosittua kuin autolla kulkeminen.

3.1.1 Kulkutapojen erot asuinalueilla

Pakilan ja Viikin harrastusmatkakulkutavoissa oli merkittäviä eroja: Pakilassa yksityisautoilu oli selvästi yleisempää kuin Viikissä. Pakila on yksityisautovaltainen asuinalue. Siellä vain 2 prosentilla vastaajista ei ollut autoa, kun taas Viikissä luku oli 17 prosenttia. Kun Pakilassa 67 prosenttia lapsista kulki harrastukseen pääasiassa vanhemman henkilöautolla, Viikissä tämä luku oli vain 38 prosenttia.

Kulkutapavalintaan vaikutti luonnollisesti matkan pituus ja pakilalaisten harrastuspaikat olivat keskimäärin kauempana kuin Viikissä (Taulukko 3).

Taulukko 3. Harrastusmatkapituuksien vaihtelu asuinalueen mukaan jaoteltuna

Asuinalue	Harrastusmatkan pituus (km)					Yhteensä
	0-1	>1-2	>2-3	>3-<5	≥ 5	
Pakila	17 %	14 %	11 %	13 %	45 %	100 %
Viikki	39 %	4 %	7 %	14 %	36 %	100 %
Yhteensä	26 %	10 %	9 %	13 %	41 %	100 %

Viikissä 39 prosenttia harrastuksista oli korkeintaan kilometrin päässä, kun taas Pakilassa vain 17 prosenttia. Melkein puolet pakilalaisten harrastuksista oli vähintään viiden kilometrin päässä. Viikissäkin tähän kategoriaan kuului 36 prosenttia harrastuksista. Viikissä on poikkeuksellisen paljon harrastusmahdollisuuksia keskellä asuinaluetta. Kerrostalovaltaisena alueena se on tiivis, eivätkä matkat harrastuskeskittymiin ole pitkiä. Pakila on puolestaan pientalovaltainen alue ja matkat harrastuspaikoille ovat tämän vuoksi Helsingin mittakaavassa pitkiä. On myös mahdollista, että Pakilassa asuvat valitsevat herkemmin sellaisia harrastuksia, joita ei ole tarjolla alueella, mutta aihetta ei tarkasteltu kyselyssä.

Pakilassa turvauduttiin Viikkiä useammin autoon hyvin lyhyilläkin matkoilla. Taulukossa 4 on kuvattu kulkutavan vaihtelu matkan pituuden ja asuinalueiden mukaan jaoteltuna.

Taulukko 4. Kulutavan vaihtelu matkan pituuden ja asuinalueen mukaan jaoteltuna.

Kulkutapa					
Harrastusmatkan pituus (km)	Auto	Julkinen liikenne	Kävely	Pyöräily	Yhteensä
Pakila					
0-1	15 %	1 %	69 %	15 %	100 %
>1-2	43 %	5 %	29 %	22 %	100 %
>2-3	53 %	21 %	11 %	15 %	100 %
>3-<5	71 %	20 %	2 %	8 %	100 %
≥ 5	75 %	23 %	0 %	2 %	100 %
Yhteensä	57 %	16 %	17 %	9 %	100 %
Viikki					
0-1	4 %	1 %	85 %	11 %	100 %
>1-2	24 %	18 %	53 %	6 %	100 %
>2-3	68 %	26 %	6 %	0 %	100 %
>3-<5	52 %	44 %	0 %	3 %	100 %
≥ 5	55 %	44 %	0 %	1 %	100 %
Yhteensä	34 %	25 %	36 %	5 %	100 %

Kun Viikissä korkeintaan kahden kilometrin päässä sijaitsevaan harrastukseen kuljettiin pääasiassa kävellen, Pakilassa 43 prosenttia vastaajista kulki yli yhden mutta korkeintaan kahden kilometrin päässä sijaitsevaan harrastukseen autolla. Pakilassa 57 prosenttia harrastusmatkoista kuljettiin autolla, kun taas Viikissä vain 34 prosenttia.

Henkilöauton suuri kulutuspaosuus Pakilassa oli poikunut myös vilkkaan kimppakyytikäytännön. Kyselyvastauksien mukaan jopa 18 prosentilla pakilalaisista lapsista pääasiallinen kulutuspa harrastukseen oli harrastuskaverin vanhemman henkilöauto. Viikissä vastaava luku oli vain 6 prosenttia. Pakilassa oli siis kehittynyt yhteisöllistä kimppakyytikulutuspa huomattavasti enemmän kuin Viikissä.

Kimppakyytien käyttöä kartoitettiin kyselyssä myös vanhempien näkökulmasta (Taulukko 5). Kyselyyn vastanneista vanhemmista 56 prosenttia oli tarjonnut kimppakyytejä lapsensa harrastuskavereille. Pakilassa tämä osuus oli jopa 72 prosenttia vastaajista, kun taas Viikissä 36 prosenttia. Pakilassa vain kaksi prosenttia vastaajista ei ollut koskaan kuullutkaan tällaisesta järjestelystä ja Viikissä vastaava osuus oli neljä prosenttia.

Taulukko 5. Kimppakyytijärjestelyn tunnettavuus ja käyttö

Asuinalue	en ole kuullut	olen kuullut, mutta en käyttänyt	olen käyttänyt	Yhteensä
Pakila	2 %	26 %	72 %	100 %
Viikki	4 %	60 %	36 %	100 %
Yhteensä	3 %	41 %	56 %	100 %

3.1.2 Yksityisautoilun ja kestävien kulkutapojen suosio

Yksityisautoilu oli yleisin kulkutapa muilla kuin korkeintaan kilometrin pituisilla harrastusmatkoilla. Taulukossa 6 kuvataan henkilöautokyytien osuutta kulkutavoista eri etäisyyksillä ja eri ikäryhmissä (henkilöautokyydeiksi on laskettu sekä vanhemman että harrastuskaverin vanhemman tarjoamat kyydit).

Taulukko 6. Yksityisauton kulkutapaosuus eri ikäluokissa ja eri harrastusmatkaluokissa.

Harrastusmatkan pituus (km)	Ikäluokka				Kaikki ikäluokat yhteensä harrastusmatkan etäisyyden suhteen tarkasteluna
	0-6	7-8	9-12	13-17	
0-1	14 %	11 %	1 %	0	8 %
>1-2	60 %	55 %	34 %	19 %	40 %
>2-3	85 %	69 %	60 %	16 %	57 %
>3-<5	65 %	85 %	69 %	36 %	63 %
≥ 5	86 %	89 %	67 %	52 %	68 %
Kaikki etäisyydet yhteensä ikäluokan mukaan tarkasteluna	51 %	58 %	50 %	38 %	

Henkilöauto oli alle kouluikäisten lasten pääasiallisena kulkutapana korkeintaan kilometrin pituisilla matkoilla jopa 14 prosentilla vastaajista. Henkilöauton kulkutapaosuus kasvoi, kun matka piteni. 7–8 -vuotiaat ovat ikäryhmä, jossa yksityisautoilun kulkutapaosuus on suurin. Tämä johtunee siitä, että koululaisten harrastukset monipuolistuvat ja harrastusmatkat pitenevät, kun harrastuksia etsitään omaa asuinalueita kauempaa. Ensimmäisten kouluvuosien jälkeen lasten kyky kulkea harrastusmatkoja itsenäisesti kehittyy, sillä he ovat jo tottuneita kulkemaan koulumatkansakin ilman aikuista. Tämän vuoksi ikäryhmässä 9–12 -vuotiaat henkilöauton kulkutapaosuus on pienempi.

Ympäristön kannalta kestävät kulkutavat nousivat suosituimmiksi kulkutavoiksi lähinnä hyvin lyhyillä alle kilometrin matkoilla sekä 13–17 -vuotiaiden ikäryhmässä keskipitkillä (3–5 kilometrin) matkoilla. Taulukon 1 (s. 16) mukaan pyöräily oli pääasiallinen kulkutapa 14 prosentilla lapsista ja julkinen liikenne taas 23 prosentilla. Hieman alle puolet aineiston lapsista ei pyöräillyt harrastukseen tällä hetkellä ollenkaan. Samoin alle puolet lapsista ei kulkenut koskaan joukkoliikenteellä.

3.2 Lasten itsenäisen kulkeminen

Yksityisautoilun osuuden suurta suosiota lasten harrastusmatkan kulkutapana selittää osaltaan se, etteivät kaikki lapset pysty kulkemaan itsenäisesti harrastuksiin, vaan tarvitsevat saattajan. Aineiston mukaan 59 prosenttia kouluikäisistä (7–17 -vuotiaat) lapsista kulki harrastuksiin pääasiassa aikuisen saattamana. Koululaisista 52 prosentilla pääasiallinen kulkutapa oli yksityisauton kyydissä. Niistä koululaisista, jotka saatettiin harrastukseen, 89 prosenttia kulki henkilöautolla, 3 prosenttia julkisella liikennevälineellä, 2 prosenttia pyörällä ja 6 prosenttia kävellen (Taulukko 7).

Taulukko 7. Saattajan kanssa kulkevien koululaisten kulkutavan vaihtelu

Kulkutapa	Osuus (%)
Kävely saattajan kanssa	6 %
Pyöräily saattajan kanssa	2 %
Julkisella liikennevälineellä saattajan kanssa	3 %
Auto	89 %

Kyselyyn vastaajien keskuudessa arvostettiin lasten kykyä suoriutua harrastuksiin itsenäisesti. Jopa 81 prosenttia vastaajista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä väitteen ”Pidän tärkeänä, että lapsia opetetaan kulkemaan harrastuksiin itsenäisesti” kanssa.

Syitä sille, että lapsi saatettiin harrastukseen, oli useita. 34 prosenttia vastaajista kertoi lapsen harrastuksen vaativan välineitä, joita lapsen on vaikea kuljettaa yksin. Reilut puolet vastaajista piti kulkureittiä niin vaarallisena, että halusi saattaa lapsen. Harrastusmatkat ovat joissain perheissä erityisen tärkeitä hetkiä siksi, että vanhempi sai viettää aikaa lapsensa kanssa kiireisen arjen keskellä. Jopa 77 prosentilla vastaajista yhtenä syynä lapsen saattamiseen oli halu viettää aikaa lapsensa kanssa ja 55 prosenttia kertoi haluavansa seurata lapsen edistymistä ja kulkevansa siksi mukana. Lasten harrastus yhdisti myös vanhempia ja 55 prosenttia vanhemmista perusteli lasten saattamista myös sillä, että oli mukava nähdä lapsen harrastuskaverin vanhempia.

Se, ettei lapsi vielä osannut kulkea itsenäisesti harrastukseen, oli luonnollisesti merkittävä syy lapsen saattamiseen ja 64 prosentille vastaajista tämä oli tärkeä tai jokseenkin tärkeä syy. Ne vanhemmat, jotka saattoivat koululaisensa harrastukseen, suhtautuivat keskimääräistä kriittisemmin lasten itsenäiseen kulkemiseen. 39 prosenttia kouluikäisen lapsensa saattavista ei nähnyt tarpeelliseksi sitä, että lapsi kulkisi itsenäisesti harrastuksiin. Näissä perheissä oli pääasiassa 7- ja 8-vuotiaita koululaisia.

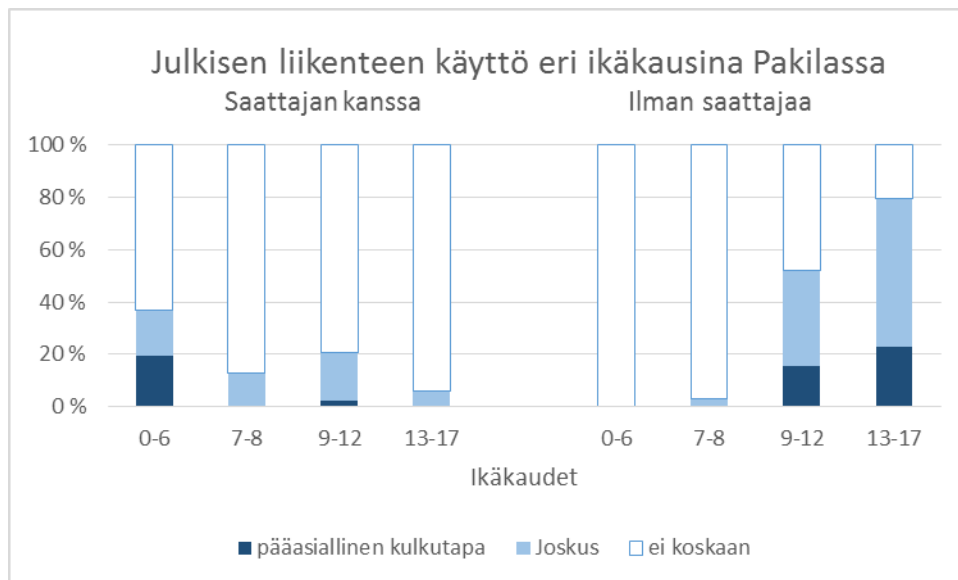
Kyselyn avoimissa vastauksissa saattamista selitettiin pääasiassa kiireellä. Joskus harrastukseen ei kerta kaikkiaan ehtinyt ilman autokyytiä. Tätä useammin syynä oli se, että aikaa haluttiin säästää sille, että lapsi ehtii syödä ja tehdä läksyt ennen harrastusta. Lasta ei haluttu lähettää harrastuksiin julkisella liikennevälineellä, jos yhteydet olivat heikot, jos matka kesti pitkään tai tarjolla ei ollut suoraa yhteyttä. Usein toistunut syy oli myös se, että harrastus loppui niin myöhään, ettei lapsi olisi ehtinyt ajoissa nukkumaan, mikäli olisi kulkenut joukkoliikenteellä. Joukkoliikennettä tai pyöräilyä ei pidetty tuolloin myöskään turvallisena vaihtoehtona.

Lapsen saattamista perusteltiin myös sillä, että haluttiin seurata, miten harrastusryhmää johdetaan sekä sillä, ettei lasta saanut muuten lähtemään harrastukseen. Osa vanhemmista kulki lapsen kanssa siksi, että heillä oli lapsen kanssa yhteinen harrastus tai oma harrastus samassa paikassa. Lisäksi osa vanhemmista oli mukana harjoituksissa valmentajina.

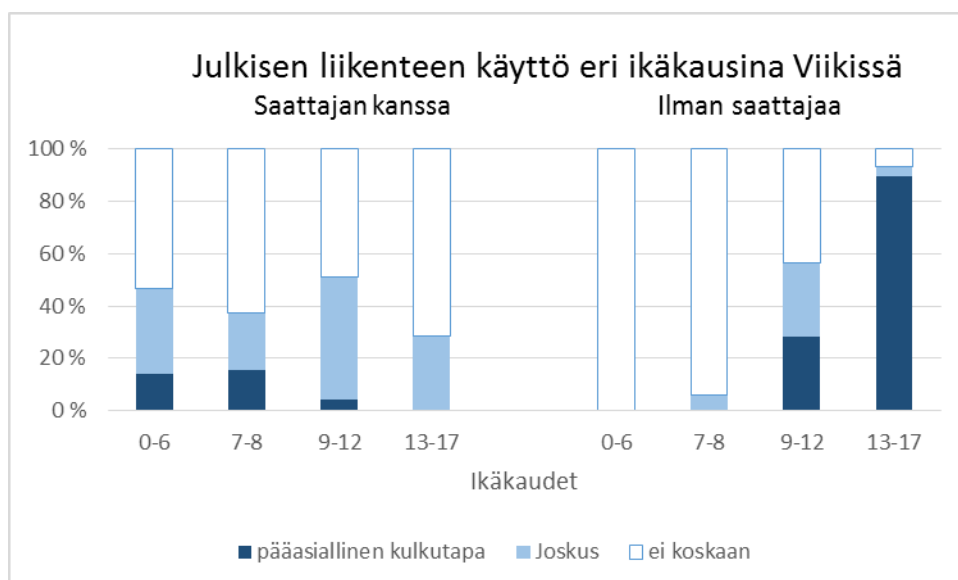
Teini-ikäisten itsenäinen harrastusmatkakulkeminen oli Viikissä Pakilaa yleisempää. Kun 85 prosenttia 13–17 -vuotiaista viikkiläislapsista kulki harrastukseen pääasiassa ilman saattajaa joukkoliikenteellä, Pakilassa vain 30 prosenttia vastaavasta ikäluokasta käytti pääasiassa joukkoliikennettä ilman saattajaa. 58 prosenttia tästä ikäluokasta kulki Pakilassa harrastukseen vanhempien autolla. Harrastuspaikkojen sijoittumisella ja joukkoliikennedyhteyksillä on varmasti vaikutusta tuloksiin, mut-

ta merkittävää on myös se, että Pakilassa lyhyidenkin harrastusmatkojen kulkemiseen käytettiin herkemmin yksityisautoa kuin Viikissä (ks. luku 3.1.1.).

Työpajakeskusteluissa lapsen saattaminen pyörällä tai joukkoliikenteellä harrastuksiin nähtiin ennen kaikkea välivaiheena, jonka aikana vanhempi opetti lapselle reitin ja varmistui siitä, että lapsi osasi kulkea harrastukseen myös itsenäisesti. Kuvissa 5 ja 6 on kuvattu joukkoliikenteen käytöä kummallakin kohdeasuinalueella erikseen. Kuvioissa on eroteltu joukkoliikenteen käyttö saattajan kanssa sekä ilman saattajaa.



Kuva 5. Julkisen liikenteen käyttö Pakilassa saattajan kanssa ja ilman saattajaa eri ikäkausina.



Kuva 6. Julkisen liikenteen käyttö Viikissä saattajan kanssa ja ilman saattajaa eri ikäkausina.

Viikissä julkisen liikenteen käyttö oli suositumpaa kuin Pakilassa. Tarkasteltaessa julkisen liikenteen käyttöä eri ikäryhmissä huomataan, että iän kasvaessa matkat saattajan kanssa vähenivät

samalla kun julkisen liikenteen itsenäinen käyttö lisääntyi. Viikkiläiset lapset kulkivat aineiston mukaan jo alle kouluikäisinä enemmän joukkoliikenteellä saattajan kanssa kuin pakilalaiset lapset. He oppivat ja tottuivat näin jo ennen itsenäisen kulkemisen kautta käyttämään joukkoliikennettä. Tämä on varmasti yhtenä syynä sille, että teini-ikäiset viikkiläiset kulkivat harrastuksiin pääasiassa itsenäisesti joukkoliikenteellä.

Itsenäistä harrastusmatkakulkemista tarkasteltiin kyselyssä myös asenneväättämien avulla (Taulukko 8). Puolet vastaajista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että toisluokkalaisen tulisi kyetä kävelemään kahden kilometrin harrastusmatka itsenäisesti. 28 prosenttia oli täysin tai jokseenkin eri mieltä. Vaade toisluokkalaisen kyvystä pyöräillä neljän kilometrin matka harrastuspaikalle ei saanut yhtä suurta suosiota, sillä eri mieltä oli 40 prosenttia vastaajista. Kuitenkin jopa 37 prosenttia oli tämänkin väitteen kanssa samaa mieltä.

Taulukko 8. Lasten itsenäiseen kulkemiseen liittyvät asenneväättämät

Asenneväättämät	Täysin tai jokseenkin samaa mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	täysin tai jokseenkin eri mieltä	Yhteensä
Toisluokkalaisen tulisi kyetä kävelemään kahden kilometrin harrastusmatka itsenäisesti.	50 %	22 %	28 %	100 %
Toisluokkalaisen tulisi kyetä pyöräilemään neljän kilometrin harrastusmatka itsenäisesti, jos reitillä on pyörätie.	37 %	23 %	40 %	100 %
Pidän tärkeänä, että lapsia opetetaan kulkemaan harrastuksiin itsenäisesti.	81 %	12 %	7 %	100 %

Asuinalueiden välillä ei ollut juurikaan eroa näiden väitteiden hyväksymisessä. Pakilassa niiden kannatus oli yllättäen hieman korkeampi. Myös väitteeseen ”Pidän tärkeänä, että lapsia opetetaan kulkemaan harrastuksiin itsenäisesti” suhtauduttiin Pakilassa hieman myönteisemmin kuin Viikissä.

3.3 Harrastusvalinta ja harrastusmatkan pituus

Lapsen harrastuksen valinnalla on suuri merkitys sille, kuinka pitkäksi harrastusmatka muodostuu sekä sille, mitkä kulkutavat koetaan sopivina vaihtoehtoina. Lähiharrastukseen on lyhyt matka ja erilaisten yhteiskuljetusten ja kulkutapojen syntyminen on helpompaa kuin silloin, kun harrastuspaikka on kaukana ja harrastuskaverit eivät tule samalta asuinalueelta.

Vanhempien näkemyksiä alueen harrastusmahdollisuuksista ja harrastuksen valintaan vaikuttavista tekijöistä kartoitettiin asenneväättämien avulla (Taulukko 9).

Taulukko 9. Harrastamiseen ja harrastuksen valintaan liittyvät tekijät.

Asenneväittämät	Täysin sama mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	En osaa sanoa	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä	Yhteensä
Pidän tärkeänä, että lapsella on ohjattu harrastus.	45 %	37 %	11 %	6 %	1 %	100 %
Alueella on hyvät mahdollisuudet omatoimiseen harrastamiseen ja leikkiin, joten tarve ohjatulle harrastustoiminnalle on vähäinen.	5 %	23 %	38 %	30 %	4 %	100 %
Olen tyytyväinen asuinalueeni tarjoamiin lapsille suunnattuihin harrastusmahdollisuuksiin.	20 %	40 %	22 %	15 %	3 %	100 %
Julkisen liikenteen yhteydet asuinalueeltamme harrastuspaikkoihin ovat heikot.	8 %	19 %	23 %	38 %	11 %	100 %
Pyörätieyhteydet asuinalueeltamme harrastuspaikkoihin ovat heikot.	2 %	7 %	18 %	51 %	21 %	100 %
Lapseni harrastusvalintaan vaikuttaa pääosin vanhempien näkemys siitä, mikä harrastus lapselle sopii.	3 %	24 %	23 %	39 %	11 %	100 %
Lapseni harrastuksen valintaan vaikuttaa pääasiassa se, mitä lapsi itse haluaa harrastaa.	64 %	29 %	5 %	2 %	0 %	100 %
Valitessani lapselle harrastusta käyn ensin läpi lähialueen harrastusmahdollisuudet, jotta matkasta ei muodostu liian pitkä.	57 %	27 %	9 %	5 %	2 %	100 %
Etsin lapselleni sopivaa ohjattua harrastusta pääasiassa asuinalueeltamme.	36 %	32 %	17 %	12 %	3 %	100 %
Olen valmis kuljettamaan lastani harrastuksiin asuinalueeltamme kauemmaksi Helsingin alueella.	38 %	37 %	7 %	14 %	4 %	100 %
Lapsen harrastus rasittaa perheemme taloutta.	7 %	21 %	19 %	26 %	26 %	100 %
Lapsen harrastus rasittaa perheemme arkea viemällä paljon aikaa.	4 %	17 %	20 %	32 %	27 %	100 %
Harrastusmatkojen rasittavuus vaikuttaa siihen, mitä lapseni saa harrastaa ja kuinka usein.	6 %	24 %	20 %	28 %	22 %	100 %

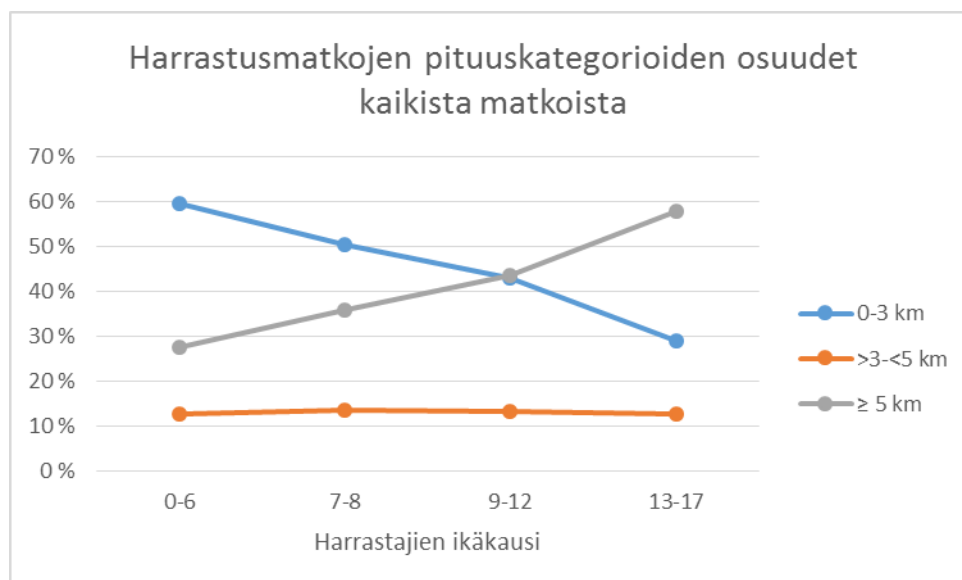
Valtaosa vastaajista piti tärkeänä, että lapsella on ohjattu harrastus. Valtaosa vastaajista oli myös tyytyväisiä oman asuinalueensa harrastustarjontaan sekä julkisen liikenteen että erityisesti pyörätieyhteyksiin harrastuspaikalle. 27 prosenttia vastaajista kertoi, että lapsen harrastusvalintaan vaikuttaa pääosin vanhempien näkemys siitä, mikä harrastus lapselle sopii. Kuitenkin lähes kaikki olivat sitä mieltä, että lapsen harrastuksen valintaan vaikuttaa pääasiassa se, mitä lapsi itse haluaa harrastaa.

Oli hyvin tavallista, että etsittäessä lapselle harrastusta käytiin ensin läpi lähialueen harrastusmahdollisuudet, jotta matkasta ei muodostu liian pitkä. 68 prosenttia vastaajista ilmoitti etsivänsä sopivaa harrastusta pääasiassa omalta asuinalueeltaan. Kuitenkin 75 prosenttia vastaajista oli valmiita kuljettamaan lasta harrastuksiin omaa asuinuetta kauemmaksi.

Kyselyssä tiedusteltiin myös sitä, rasittavatko lasten harrastukset perhettä. Vajaa kolmannes vastaajista koki niiden rasittavan perheen taloutta ja viidennes taas perheen arkea viemällä paljon aikaa. Melkein kolmanneksessa perheistä harrastusmatkojen rasittavuus vaikutti siihen, mitä lapsi saa harrastaa ja kuinka usein.

Pakilan ja Viikin asukkaiden vastaukset eivät juuri eronneet toisistaan. Pakilassa oltiin hieman tyytymättömämpiä harrastuspaikkojen joukkoliikenneyhteyksiin sekä koettiin useammin lasten harrastusten rasittavan perheen arjen ajankäyttöä.

Lasten harrastusmatkojen pituus vaihteli niin, että lähiharrastusten määrä väheni lapsen iän karttuessa ja yhä suurempi osuus harrastuksista oli yli viiden kilometrin päässä kotoa. Kuvassa 7 on esitetty harrastusmatkojen pituuksien suhteellisen osuuden vaihtelu eri ikäkausina. Harrastusmatkat on jaettu kuviossa kolmeen eri luokkaan. Lähiharrastusmatkat ovat 0–3 kilometrin matkoja, lähiseutuharrastusmatkat yli kolmen mutta alle viiden kilometrin matkoja ja kaukoharrastusmatkat vähintään viiden kilometrin harrastusmatkoja. Kun matkat oman asuinalueen lähiharrastuspaikkoihin muodostivat pääosan kaikista harrastusmatkoista alle kouluikäisenä sekä 7–8 -vuotiaana, oli tilanne toinen tätä vanhempana. 9–12 -vuotiaana lähiharrastusmatkoja oli yhtä paljon kuin kaukoharrastusmatkoja. 13–17-vuotiailla kaukoharrastusmatkat olivat jo selvästi yleisin matkatyyppi lähiharrastusmatkojen osuuden ollessa vain 30 prosentin luokkaa.

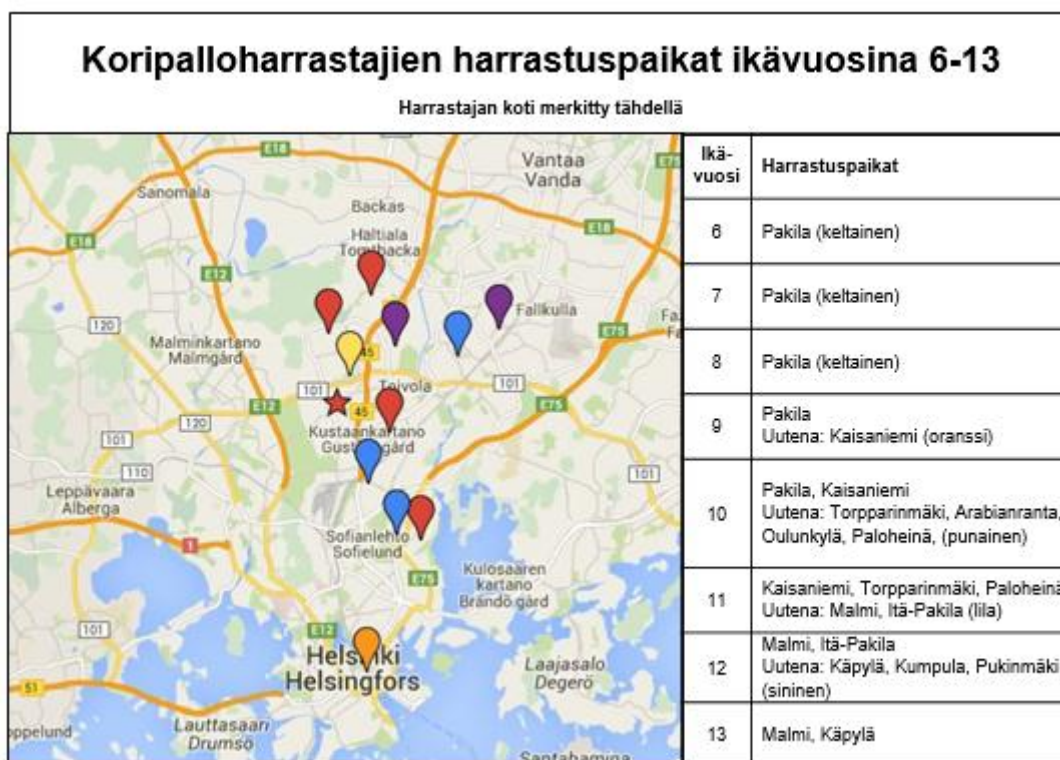


Kuva 7. Harrastusmatkojen pituuksien osuudet kokonaismatkoista ikäkausin mukaan jaoteltuna.

Toive lapselle ja vanhemmalle mieluisan lähiharrastuksen löytymisestä tuli esille niin kyselyvastauksissa kuin työpajoissa. Samoin ajatus siitä, että koululaisena kehittyvä taito kulkea matkoja itsenäisesti tulisi helpottamaan vanhempien kuljetusrumbaa. Oman alueen harrastustarjontaa ei kuitenkaan aina riittänyt kaikille. Lisäksi monissa lajeissa asuinalueiden koulujen salit ja pelikentät kävivät iän karttuessa pieniksi ja pienelle lapselleen kivan lähiharrastuksen valinneet vanhemmat huomasivat joutuneensa tilanteeseen, jossa lapsen harjoitukset sijaitsivatkin eri paikoissa kaukana omalta asuinalueelta. Kyse ei siis aina ollut siitä, että olisi tietoisesti valittu harrastus yli viiden kilometrin matkan päästä, vaan harjoitusten siirtyminen omaa asuinalueutta kauemmaksi tuli työpajakeskusteluiden mukaan monille vanhemmille yllätyksenä.

Hyvän esimerkin muuttuvista harrastusmatkoista tarjosi hankkeen kokeiluosuuteen osallistuneiden koripalloilijoiden harrastuspaikkahistoria. Kokeilun aloitustyöpajassa kävi ilmi, että joukkueen harrastuspaikka oli harrastuksen aloitusvaiheessa 6-vuotiaana lähellä kotia Pakilassa, mutta 9-vuotiaasta lähtien harjoituksia pidettiin myös Pakilan ulkopuolella. Lisäksi harrastuspaikka on vaih-

dellut vuosittain. 13-vuotiaana harrastuspaikkoja oli ollut jo 11 kappaletta. 13-vuotiailla pelaajilla tilanne oli helpottunut, sillä paikkoja oli enää kaksi ja ne tulivat pysymään jatkossakin samoina. Joukkuejohtajan mukaan syynä salivaihdoksille on se, etteivät isot lapset enää mahdu pieniin lähisaleihin. Koripallojoukkueen harrastuspaikkojen sijainnit eri ikävuosina on esitetty kuvassa 8.



Kuva 8. Koripalloilijoiden harrastuspaikat ikävuosina 6-13.

4 Kokeiluhankkeet

Hankkeen aikana polkaistiin käyntiin kokeiluja, joissa lapset, jotka olivat aiemmin kulkeneet harrastuksiin henkilöautolla, kokeilivat joukkoliikennettä, pyöräilyä sekä Kutsuplus-palvelua (kutsutoiminnolla toimiva pikkubussi).

Kokeilumahdollisuutta tarjottiin niille perheille, jotka olivat osallistuneet vuonna 2014 tehtyyn kyselyyn ja ilmoittaneet olevansa kiinnostuneita seuraamaan hanketta. Kokeiluun valikoitui 4 harrastajaryhmää, kaksi ensisijaisesti julkista liikennettä käyttävää ryhmää Pakilasta ja kaksi ensisijaisesti Kutsuplus-palvelua käyttävää ryhmää Viikistä.

Ryhmille järjestettiin alkutapaaminen, jossa käytiin läpi uuden kulkutavan yksityiskohdat sekä keskusteltiin yleisellä tasolla lasten harrastusmatkaliikkumisesta ja sen haasteista alueella (Kuva 9). Kokeiluun osallistujille annettiin matkapäiväkirjakaavake, johon he kirjasiivat, miten matka sujui. Kokeilun loppupuolella he täyttivät kyselykaavakkeen, jossa arvioivat kokeilun onnistumista. Kokeiluun osallistuneita lapsia sekä vanhempia myös haastateltiin. Seuraavissa luvuissa kuvataan kokeiluja ja arvioidaan niiden onnistumista. Kulikutapoihin liittyvät kehitysideat on koottu lukuun 5, jossa

kulkutapoja arvioidaan myös kyselyaineiston sekä työpajoissa esiin tulleiden kehitysideoiden avulla.



Kuva 9. Työpajan alkutapaamisessa käytiin läpi reittisuunnitelma ja keskusteltiin alueen harrastusmatkojen haasteista. Kuva Sanna Ahonen.

4.1 Pakila

Pakilan liikkumiskokeiluissa hyödynnettiin HSL:n Reittiopas-palvelua, jonka avulla etsittiin sopivia reittejä harrastuspaikoille. Palvelu oli kokeiluun osallistuneille vanhemmille ja lapsille entuudestaan tuttu.

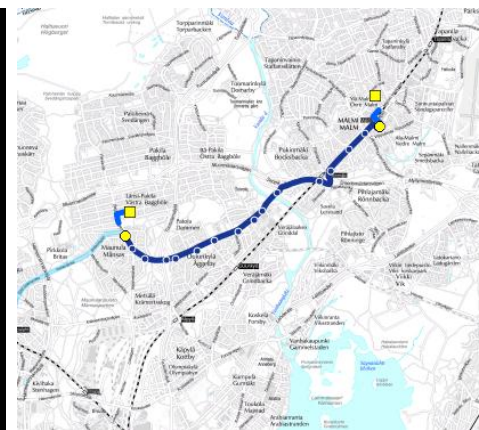
4.1.1 Koripalloilijat

Neljä 13-vuotiaasta koripalloilijaa osallistui hankkeeseen kokeilemalla bussia matkalla kotoaan Pakilasta harrastukseen Malmille. Koripalloilijat olivat aiemmin kulkeneet lähes yksinomaan henkilöautolla kimppekyydillä.

Joukkoliikennekokeilua edeltäneessä työpajassa perheille esiteltiin erilaisia reittivaihtoehtoja, jotka oli muodostettu HSL:n Reittiopas-palvelun avulla. Pakilasta Malmille pääsi useita reittejä, jotka erosivat toisistaan matka-ajan ja vaihtojen määrän suhteen (Kuva 10).

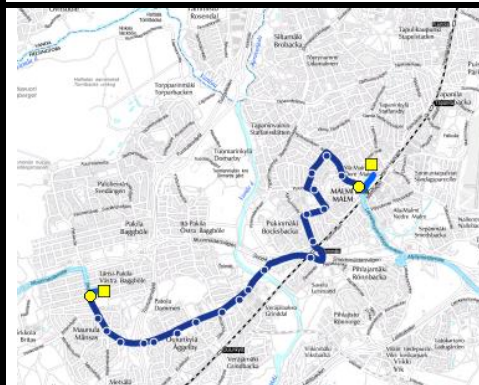
Ehdotus 1. Linja 552

- Suora yhteys, 35 min, 1,4 km kävelyä
- Vuoroväli
 - 16-17, 15min
 - 17-18, 20 min
 - 18-19 30 min
- (liikennöinti loppuu klo 19)



Ehdotus 2. Linja 554

- Suora yhteys, 35 min, 1 km kävelyä
- Vuoroväli
 - 16-18, 20 min
 - 18-> 30 min



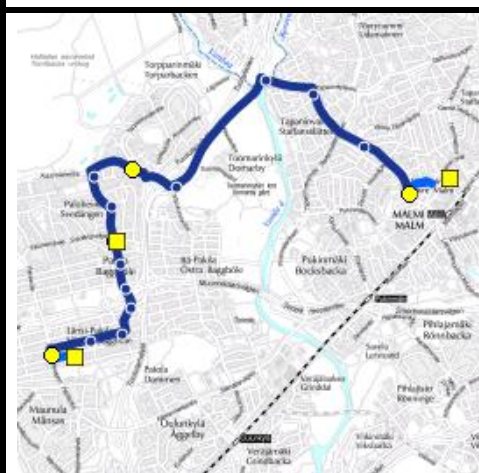
Ehdotus 3. Linja 67 ja I-juna

- 1 vaihto, 33 min, 1,3 km kävelyä
- Vuoroväli
 - 16-18, 10 min
 - 18-19.30 15 min
 - 19.30-> 20 min
- Myös 66 A kulkee väliä Alkutie – Käpylän asema



Ehdotus 4. Linjat 67 + 560

- 1 vaihto; 39 min; 0,7 km kävelyä
- Turvalliset vaihto- ja päätepysäkit
- Vuoroväli 67
 - 16-18, 10 min
 - 18-19.30 15 min
 - 19.30-> 20 min
- Vuoroväli 560
 - 16-19, 8-10 min
 - 19-20 15 min



Kuva 10. Reittivalinnat välillä Pakila-Malmi. Lähde HSL:n Reittiopas (2015).

Aloitustyöpajassa käytiin läpi eri vaihtoehdot ja arvioitiin niiden hyviä ja huonoja puolia. Nopein ja vaihdoton reitti ei ollut kokeiluun osallistujien mielestä paras, vaan he valitsivat ehdotuksen 4, vaikka se oli hitain ja sisälsi bussivaihdon. Reittiä pidettiin turvallisena, sillä lasten ei tarvinnut kulkea Malmin aseman ja kauppakeskuksen kautta, vaan he jäivät kyydistä ennen Malmia. Vaihtoehto 3 sisälsi vaihdon Oulunkylän asemalla, jota myös haluttiin vältellä turvallisuussyistä. Reitti 4 sisälsi vaihdon, mutta se tapahtui Paloheinän pientaloalueella, jota pidettiin turvallisena alueena.

Reittivalintaan vaikutti myös se, että reitin 4 molempien bussien vuoroväli tiheä, joten busseja ei tarvinnut odottaa pitkään pysäkillä.

Kokeilun arviointi

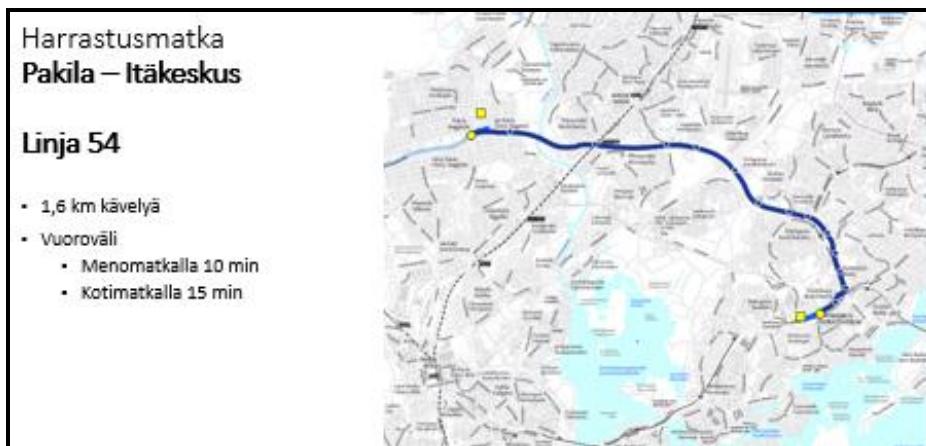
Kokeilu onnistui erittäin hyvin ja uutta käytäntöä tullaan jatkamaan (Kuva 11). Kokeiluun osallistujat ilahtuivat siitä, että viideskin joukkueen jäsen käytti samaa reittiä tullen mukaan toiselta pysäkillä. Osallistujien mukaan ainoana haasteena oli se, että joukkuekavereiden kanssa juttellessa oli riski ajaa oman pysäkin ohi.



Kuva 11. Pakilan koripalloilijat bussipysäkillä. Kuva Sanna Ahonen.

4.1.2 Sulkapalloilijat

Kaksi sulkapalloilua harrastavaa 13-vuotiasta kulki harrastukseen Pakilasta Itäkeskukseen. Kulku-tapana oli ollut aiemmin henkilöauto, mutta nyt he kokeilivat bussia. Aloitustyöpajassa perheille esiteltiin suora bussireitti, joka vaati jonkin verran kävelyä molemmissa päissä (Kuva 12). Keskus-teluissa esitettiin myös, että Pakilan päässä olisi mahdollista käyttää pyörää, joka jätettäisiin bussipysäkillä Kehä I:n varteen. Pysäkillä ei tosin ollut runkolukitusta mahdollistavia pyörätelineitä ja tämän vuoksi pyörän jättäminen pysäkillä arvelutti perheitä (kuvat 13 ja 14).



Kuva 12. Sulkapalloilijoille ehdotettu reitti välille Pakila-itäkeskus. Lähde HSL:n Reittiopas (2015).

Kokeilun arviointi

Kokeilu sujui hyvin ja reitiksi valikoitui lasten tahdosta yhteys, joka kulki Oulunkylän kautta. Oulunkylä oli lapsille tuttu paikka, sillä he kävivät siellä koulua ja olivat joskus aiemmin kulkeneet sitä kautta myös harrastukseen. Harrastuskaverin matkaseura koettiin tärkeäksi ja jos toinen ei päässyt harrastukseen, pyysi toinen lapsi vanhemmalta kyydin. Koska harjoitukset olivat rankat ja loppuivat myöhään, lapset haettiin kotiin autolla. Uutta kulkutapaa tullaan jatkamaan ja vanhemmat olivat tyytyväisiä, että lapsilla on nyt valmius kulkea harrastukseen itsenäisesti.



Kuva 13. Pakilan uudet runkolukittavat pyörätelineet. Kuva Olli Sotka.



Kuva 14. Vaihtopysäkki Kehä I:n varrella, ei pyörätelineitä. Kuva Sanna Ahonen.

4.2 Viikki

Viikin kokeiluissa käytettiin HSL:n Kutsuplus-palvelua. HSL järjesti kutsupohjaista liikennettä runsaat kolme vuotta kestäneenä kokeiluna. HSL luopui Kutsuplus-liikenteestä kustannussyistä vuoden 2015 lopussa. Mahdollisesti jokin muu toimija jatkaa liikennöintiä myöhemmin. Kutsuplus oli minibussi, joka tilattiin ennakolta, ja joka kulki pysäkiltä pysäkille. Osa pysäkeistä oli virtuaalipysäkejä. Kutsuplus ajoi tilausten mukaan, eikä sillä ollut valmista reittiä tai aikataulua. Samaan suuntaan meneviä otettiin samaan kyytiin, jos asiakkaalle luvattu aikataulu sen salli. Pikkubussissa oli 9 asiakaspaikkaa.

Kyydin pystyi tilaamaan enintään 45 minuuttia ennen lähtöä ja tilaus tehtiin internet-sovelluksen avulla tai tekstiviestillä. Matkan perushinta oli 3,50 euroa, jonka päälle tuli 0,45 euroa kilometriltä. Matkasta sai ryhmälennuksen seuraavasti: 2 henkilöä –20 prosenttia, 3 henkilöä –30 prosenttia, 4 henkilöä –40 prosenttia ja 5 tai useampi henkilö –50 prosenttia. Edellytyksenä oli, että henkilöt kulkivat samalta lähtöpysäkiltä samalle määränpääpysäkille. Palvelu oli käytössä arkisin kello 6–24 välillä Kehä I:n sisällä.



Kuva 15. Kutsuplus-minibussi Viikissä. Kuva Sanna Ahonen.

4.2.1 Sirkuskoululaiset

Kaksi 11-vuotiaasta viikkiläistä sirkuskoululaista käyttivät Kutsuplus-palvelua syksyn 2015 ajan. Sirkuskoululaiset kulkivat Viikistä Suvilahteen kello 14.30, jolloin vanhemmat olivat vielä töissä.

Kokeilun arviointi

Matka Kutsuplus-palvelulla oli sujunut hyvin ja Kutsuplus oli hieman nopeampi kuin väliä ajava bussi. Lapset olivat erityisesti kokeilun alussa innostuneita uudesta kulkutavasta (kuvat 16 ja 17). Kutsuplus-palvelun tilaamisessa oli välillä ongelmia, sillä lasten vanhempien piti tilata kyyti kesken työpäivän. Ajan löytäminen tähän oli välillä haastavaa. Lisäksi kyydin tilaus ei aina onnistunut, koska autoja ei ollut saatavilla juuri siihen aikaan, kun niitä olisi tarvittu. Harrastus alkoi klo 15 ja lapset pääsivät koulusta klo 14. Riippumatta siitä, menivätkö he bussilla vai Kutsuplus-kyydillä, aikaa koulusta kodin kautta pysäkille siirtymiseen oli vähän. Epävarmuus siitä, oliko vanhempi saanut tilattua Kutsuplus-kyydin vai ei, oli tuntunut lapsista tässä kiireessä hieman stressaavalta. Säännöllisesti vakioreitillä kulkeva bussi tuntui kokeilun loppupuolella turvallisemmalta valinnalta.

Kokeilun hyötynä pidettiin sitä, että palvelu oli tullut perheille tutuksi. Harrastusmatkoihin perheet olivat valmiita käyttämään palvelua jatkossa vain satunnaisesti. Toinen perhe innostui käyttämään palvelua aikuisten menoihin ja oli siihen erittäin tyytyväinen.



Kuva 16. Pikalounas pysäkillä ennen harrastuksia. Kuva Sanna Ahonen.



Kuva 17. Kutsuplus-kyyti saapui ajallaan. Kuva Sanna Ahonen.

4.2.2 Salibandyn pelaajat

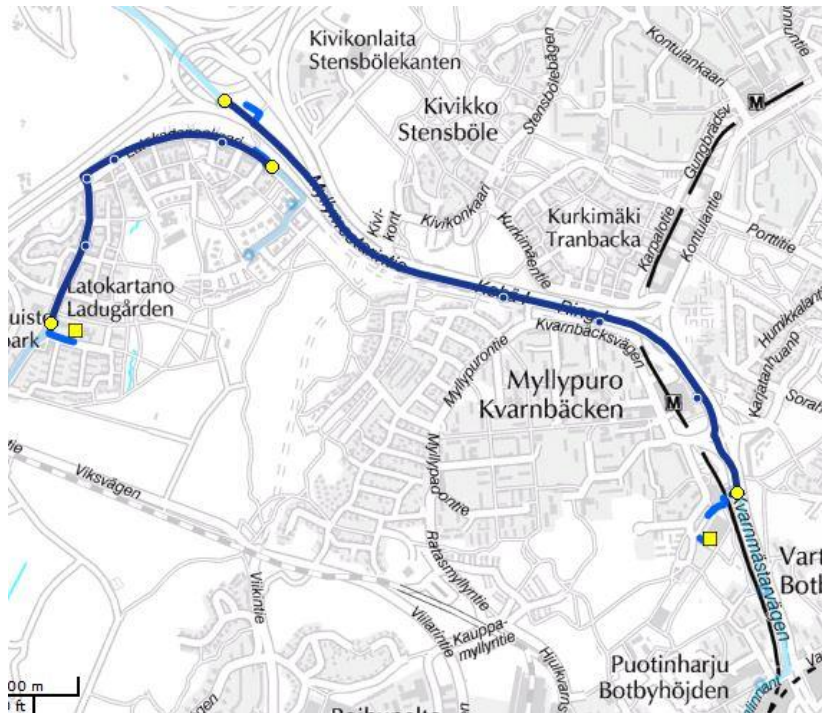
Kolme 11-vuotiasta viikkiläistä salibandyn pelaajaa otti osaa hankkeen kokeiluun kulkemalla harrastukseen Kutsuplus-palvelulla ja välillä pyörällä. Pelaajat kulkivat Viikistä Myllypuroon ja aiemmin heidät oli kuljetettu harrastukseen autolla tai he olivat kulkeneet sinne pyörällä aikuisen kanssa, joskus myös keskenään.

Matka pelaajien kotoa harrastukseen oli pyörätietä pitkin vain reilun kolmen kilometrin pituinen ja kesti HSL:n pyöräilyn reittioppaan mukaan 13 minuuttia (kuva 18). Lapset olivat pyöräilleet matkan ensin monta kertaa vanhempiensa kanssa ja oppineet näin reitin. Salibandymaila oli kulkenut ensin vanhemman repussa ja kun tämä oli tuntunut riittävän turvalliselta kuljetustavalta, olivat lapset saaneet luvan pyöräillä keskenään mailat omista repuissaan.



Kuva 18. Pyöräreitti Viikki-Myllypuro. Lähde HSL:n pyöräilyn... (2015).

Syksyn pimeillä pyöräilyl rinnele otettiin Kutsuplus-kyyti. Joukkoliikenneyhteydet Myllypuroon olivat perheiden mielestä heikot, sillä sinne ei ollut suoraa bussiyhteyttä ja vaihto edellytti kävelyä Kivikon liittymän alueella (kuva 19). Ajallisestikin tämä oli pyöräilyyn verrattuna huono vaihtoehto, sillä Reittioppaan tietojen mukaan matka kestää 27 minuuttia. Kutsuplus-palvelun avulla lapset saivat nopean ja vaihdottoman yhteyden harrastuspaikalle.



Kuva 19. Joukkoliikennereitti Viikki-Myllypuro. Lähde HSL:n Reittiopas (2015)

Kokeilun arviointi

Kokeiluun osallistuneet perheet olivat tyytyväisiä Kutsuplus-palveluun. Lasten mielestä sitä oli helppo käyttää ja he suosittelisivat sitä muillekin lapsille. Kutsuplus-palvelua ei saanut tilattua harrastuspaikan lähimmälle pysäkillä, mutta tämä ei ollut kokeiluun osallistujien mielestä suuri ongelma.

Perheet olisivat jatkaneet Kutsuplus-palvelun käyttöä ainakin yhtenä kulkutapana, ellei se olisi lopettanut toimintaansa vuoden 2015 lopussa. Lasten harrastusmatkakokeilu poiki myös salibandyn harrastajaperheissä muita Kutsuplus-palvelun käyttökohteita, joista tarkemmin luvussa 5.1.

5 Kestävän liikkumisen kulkutavat käyttäjien arvioitavana ja kehitettävänä

5.1 Kutsuplus

Kutsuplus-palvelu esiteltiin asuinalueiden vanhemmille lähetetyssä kyselyssä ja vanhempia pyydettiin arvioimaan sen kiinnostavuutta. Kutsuplus-palvelua arvioitiin myös työpajoissa ja Kutsuplus-palvelukokeilun yhteydessä.

Kyselyvastauksissa yli puolet vastaajista piti sitä hyvin tai jokseenkin kiinnostavana ja vain yhdeksän prosenttia ei lainkaan kiinnostavana (Taulukko 10). Kutsuplus-palvelua oli käyttänyt neljä prosenttia vastaajista ja 79 prosenttia oli kuullut palvelusta, vaikkei ollut käyttänyt sitä.

Taulukko 10. Kutsuplus-palvelun kiinnostavuus lasten harrastusmatkojen kulkutapana.

Asuin- alue	hyvin kiin- nostava	jokseenkin kiinnosta- va	en osaa sanoa	ei kovin- kaan kiin- nostava	ei lainkaan kiinnosta- va	Yhteensä
Pakila	20 %	38 %	11 %	25 %	6 %	100 %
Viikki	23 %	31 %	11 %	24 %	12 %	100 %
Yhteensä	21 %	35 %	11 %	24 %	9 %	100 %

Kutsuplus lasten harrastusmatkojen kulkutapana

Kutsuplus-palvelun arvioitiin sopivan erityisesti harrastusmatkoihin, joihin ei ole vaihdottomia joukkoliikenneyhteyksiä. Sen arvioitiin sopivan jo seitsemän-kahdeksanvuotiaalle lapselle. Sitä pidettiin turvallisempaan kuin tavanomaista bussia, sillä kyydissä matkustaa vain pieni joukko ihmisiä ja vastaajat pitivät epätodennäköisenä, että Kutsuplus-palvelussa esiintyisi häiriökäyttäytymistä. Häiriöitä syntyy todennäköisimmin liikenteen solmukohdissa merkittävillä vaihto- ja päätepysäkeillä, joita pystyttiin välttämään suoralla Kutsuplus-yhteydellä.

Palvelun etuna nähtiin se, ettei lapsen tarvitse osata tietää missä pitää jäädä pois ja missä vaiheessa pitää painaa stop-nappulaa. Pienessä bussissa kulkiessaan lapsi voi myös helpommin kysyä kuljettajalta apua, jos on epätietoinen.

Erityisesti Kutsuplus-palvelun arvioitiin sopivan matkoihin vieraisiin paikkoihin, esimerkiksi pelimatkoihin. Pelaajien pitää usein olla pelipäivinä paikalla paljon ennen kuin pelit alkavat ja yhtenä ideana esitettiin, että pelaajat voitaisiin lähettää Kutsuplus-palvelulla pelipaikalle, kun taas kannustusjoukot, eli muu perhe, tulisi paikalle vasta kun pelit alkavat. Se sopisi myös tilanteisiin, jolloin kimppekyytiin olisi enemmän tulijoita kuin henkilöautoon mahtuu. Palvelun vahvuutena pidettiin sitä, että se voisi toimia tiukkojen tilanteiden pelastajana. Tällaisia ovat tilanteet, jolloin vanhempien kyyti-rengas pettää, eikä kenelläkään olisi aikaa hoitaa kускаusta sekä tilanteet, joissa perheen lapsilla on harrastukset samaan aikaan eri paikoissa ja molemmat hankalissa paikoissa.

Vastauksissa tuotiin esille, että vaikka harrastus ja kulkeminen maksavat jo nyt paljon, julkista liikennettä kalliimpaa Kutsuplus-palvelua voitaisiin käyttää silloin tällöin, koska sillä saisi arkeen pientä ylellisyyttä.

Eniten Kutsuplus-palvelussa arvelutti sen hinta, jonka takia sitä pidettiin liian kalliina useita kertoja viikossa toistuviin harrastusmatkoihin. Myös tilaussysteemi, erityisesti se, että tilauksen pystyi tekemään korkeintaan 45 minuuttia ennen kyytiä, tuntui hankalalta. Kokeiluun osallistuneissa perheissä kyydin tilaaminen lapselle kesken oman työpäivän oli osoittautunut hankalaksi.

Vaikka toiset arvioivat Kutsuplussin sopivan tavanomaista bussiyhteyttä paremmin 7–8 -vuotiaan lapsen kulkutavaksi, toisten vanhempien mukaan vakioreitti ja -aikataulu tuovat lapselle turvallisuudentunnetta. Lapsi voi myös kokea hämmentävänä sen, että Kutsuplus-bussi voi kulkea määräänpäähän eri reittejä.

Erityisesti lasten harrastusmatkakäyttöä sekä muuta perheen käyttöä palvelulla olisi ollut viikonloppuisin, jolloin palvelua ei ollut tarjolla. Myös toiminta-alueen toivottiin olevan laajempi, jotta palvelulla pääsisi paikkoihin, joihin muut julkisen liikenteen yhteydet olivat erityisen heikot.

Muut käyttökohteet

Työpajoissa kuvattiin Kutsuplus-palvelun muita käyttökohteita ja visioitiin tilanteita, joissa sille voisi olla käyttöä. Palvelua oli käytetty lasten harrastusmatkojen lisäksi myös isovanhempien kyläilyreisulla ja se oli tilattu lapsenvahdille illan päätteeksi kotiinpaluun kulkutavaksi.

Kutsuplus-palvelun nähtiin sopivan lasten harrastusmatkojen lisäksi muihinkin lapsiperheiden tilanteisiin. Esimerkiksi siitä olisi apua järjestettäessä lasten synttäräkutsut huvittelukeskuksissa (Hop-lop, Megazone), jotka sijaitsevat kaukana kotoa ja jonne lapset pitäisi muuten viedä henkilöautolla. Kyyti voisi kuulua huvittelukeskuksen palvelupakettiin. Samanlaisen kyydin ja sisäänpääsyn sisältävän pakettitarjouksen voisivat tarjota vaikka uimahallit, vesipuistot ja kylpylät. Lasten kanssa liikkueissa vaihdolliset pitkät matkat olivat raskaita ja matkaa suunniteltaessa tuli ottaa huomioon se, ettei matka väsytä lasta niin, että kohteeseen päästyään hän on jo liian väsynyt nauttimaan siitä. Tähän ongelmaan Kutsuplus toisi ratkaisun.

Muita esille tulleita käyttökohteita olivat perhepäivälliset ravintolassa, jolloin Kutsuplus-palvelua hyödyntäen molempien vanhempien olisi mahdollista nauttia hieman alkoholia, joka autolla kulkies- sa ei ollut mahdollista. Myös sellaiset sukutapaamiset ja yhteismatkat, joissa matkalla olisi enemmän ihmisiä kuin henkilöautoon mahtuu, sujuisivat vastaajien mukaan hyvin Kutsuplus-palvelulla. Palvelun nähtiin sopivan hyvin myös eläkeläisille, ja heitä ajatellen pidettiin tärkeänä, että kyyti oli mahdollista tilata myös tekstiviestillä.

Palvelu sopisi vastaajien mukaan myös erilaiseen tavarankuljetukseen. Esimerkiksi sellaiset isot ostokset, joita varten ei tarvita varsinaista kotiinkuljetusta, kulkisivat hyvin Kutsuplus-palvelulla, mutta bussilla niiden kuljettaminen olisi hankalaa. Erityisesti ostotilanteissa, joita ei ollut osattu ennakoida, Kutsuplus-palvelua pidettiin käyttökelpoisena hätäratkaisuna.

5.2 Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi

Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi -liikkumiskonseptissa junioriharrastajien vanhemmat sitoutu- vat kuljettamaan oman lapsensa lisäksi muita lapsia harrastuksiin ja toimivat itse matkanjohtajina. Matka kuljetaan joko pyörällä tai kävellen. Matkanjohtaja voi olla aina sama tai vanhemmat voivat vuorotella. ”Bussille” voidaan sopia tietty reitti, jonka varrelta on mahdollista liittyä mukaan. Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi koettiin kyselyaineiston perusteella kiinnostavaksi kulkuta- vaksi (Taulukko 11). Se saavutti enemmän kiinnostusta Viikissä kuin Pakilassa.

Taulukko 11. Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi -palvelun kiinnostavuus lasten harrastusmatkojen kulkutapana.

Asuinalue	hyvin kiinnostava	jokseenkin kiinnostava	en osaa sanoa	ei kovinkaan kiinnostava	ei lainkaan kiinnostava	Yhteensä
Pakila	17 %	30 %	18 %	25 %	10 %	100 %
Viiikki	26 %	37 %	10 %	16 %	11 %	100 %
Yhteensä	21 %	33 %	14 %	21 %	10 %	100 %

Jopa puolet kyselyvastaajista (247 kpl) intoutui kirjoittamaan näkemyksiään tästä sekä Kutsuplus-palvelusta avoimena vastauksena. Tämä kulkutapa sai avoimissa vastauksissa osakseen sekä ihastelua, että jonkin verran myös epäilyjä siitä, ettei tällainen kulkutapa "ole tästä maailmasta". Kyselyn mukaan 20 prosenttia vastaajista oli kokeillut tällaista järjestelyä, mutta kolmannekselle se oli täysin vieras (Taulukko 12). Vaikka kimppekyyti henkilöautolla oli monelle tuttu, erilaiset yhteiskulkemisen muut, ympäristön kannalta vielä kestävämmät muodot, olivat vastaajille vieraampia.

Taulukko 12. Kestävillä kulkutavoilla tehtävän yhteiskulkemisjärjestelyn tunnettavuus ja käyttö

	En ole kuullut	Olen kuullut, en käyttänyt	Olen käyttänyt	Yhteensä
Vanhempien kanssa sovittu järjestely, jossa yksi vanhempi vie useamman lapsen harrastukseen kävellen, pyörällä tai julkisella liikennevälineellä.	36 %	44 %	20 %	100 %

Kulkutapaa arvostettiin sen ympäristöhyötyjen vuoksi ja siksi, että se säästäisi vanhempien aikaa. Erilaisten yhteiskulkemismuotojen etuna nähtiin erityisesti se, että vanhempien useita kertoja viikossa toistuva harrastusmatkasaattaminen vähentyisi, kun saattamisvuoroja voitaisiin vuorotella. Erityisesti niissä perheissä, joissa lapset harrastivat useita kertoja viikossa, vanhemmat eivät kokeineet tarpeelliseksi seurata lasten jokaisia harjoituksia, vaikka lapsen harrastus vanhempia kiinnosti.

Lisäksi yhteiskulkemisen nähtiin lisäävän yhteisöllisyyttä ja tarjoavan mahdollisuuden tutustua paremmin lapsen harrastuskavereihin. Yhteiskulkemisen nähtiin kehittävän lasten vuorovaikutustaitoja ja helpottavan yksittäisen vanhemman kasvatusvastuuta, kun liikennekulttuuria opeteltaisiin yhdessä. Kulkutavan nähtiin myös lisäävän perheiden yhteisvastuuta ja lasten turvallisuutta, kun heillä olisi harrastuksessa läsnä useampia tuttuja aikuisia, joihin he voisivat turvata.

Kulkutapaa pidettiin myös erinomaisena tapana tutustuttaa kouluikäiset harrastuspaikalle vievään reittiin. Kun reitti olisi tuttu, voisivat lapset kulkea sen myös ilman vanhempia. Tämä kulkumuoto nähtiin siis usein välivaiheena lapsille, joiden itsenäinen kulkeminen ei vielä onnistu. Tämä motivoi kokeilemaan yhteiskulkemistä, sillä oli odotettavissa, että tarve aikuisen mukanaololle loppuisi josain vaiheessa.

Kulkutapa kirvoitti mieliin myös erilaisia mahdollisia ongelmia ja seikkoja, joista pitäisi sopia etukäteen, jotta järjestely onnistuisi. Onnistuakseen tämä kulkutapa vaati vastaajien mukaan luottamussuhdetta vanhempien välillä. Oman lapsen uskomisen toisen vanhemman valvontaan matkalle, jossa oli mukana muitakin huomiota tarvitsevia lapsia, koettiin sisältävän riskejä. Ison pyöräilevän lapsijoukon turvallisuus mietitytti vastaajia samoin kuin se, osaavatko kaikki vanhemmat suhtautua vakavuudella mahdollisiin onnettomuusriskeihin.

Kulikutapaan ja erityisesti matkanjohtajana toimimiseen liittyvä vastuu ja sitoutuminen mietityttivät vastaajia. Onnettomuusriskin lisäksi ison lapsijoukon hallinta voi olla haastavaa. Sitoutuminen vetovastuuseen edes silloin tällöin sisälsi riskejä, sillä omat aikataulut ja tilanteet saattoivat muuttua. Jos perheen tilanne sitä vaatisi, oma lapsi voisi hätätapauksessa vaikka jäädä pois harrastuksesta, mutta jos oli luvannut saattaa harrastuksiin ison joukon lapsia, ei kuljetusvastuusta voinut laistaa.

Pelkona oli myös se, että vastuu bussin organisoinnista ja käytännön toteutuksesta jäisi harvoille. Kulikutavan todettiin vaativan innokkaan koordinaattorin, joka opastaisi käytäntöjen kanssa kunnes niistä muodostuisi rutiineja. Samoin käytössä tulisi olla jokin tiedotussysteemi, jotta olisi tiedossa kuka saattaa joukon ja ketkä tulevat mukaan. Lisäksi tulisi sopia etukäteen miten toimitaan, jos vetovastuussa oleva aikuinen ei pääse paikalle yllättävän menon takia. Tai miten menetellä jos hänen lapsensa sairastuisi. Olisiko hän edelleen velvollinen saattamaan muut lapset harrastukseen? Samat kysymykset nousivat pintaan myös työpajoissa, joissa keskusteltiin kimppakyydeistä.

5.3 Kimppakyyti

Yhteiskulkemisen muodoista kimppakyyti oli selvästi tunnetuin ja käytetyin kulikutapa. Kyselyyn vastanneista vanhemmista 56 prosenttia oli tarjonnut kimppakyytejä lapsensa harrastuskavereille. Pakilassa tämä osuus oli jopa 72 prosenttia vastaajista, kun taas Viikissä 36 prosenttia. Pakilassa vain kaksi prosenttia vastaajista ei ollut koskaan kuullutkaan tällaisesta järjestelystä ja Viikissä vastaava osuus oli neljä prosenttia. Kimppakyytien käyttöä tarkasteltiin jo alustavasti luvussa 3.1.1., jossa kuvattiin sen yleisyyttä eri asuinalueilla.

Tyypillisesti kimppakyydit olivat kehittyneet sellaisten perheiden kesken, joiden lapset ja vanhemmat tunsivat toisensa. Joidenkin vanhempien mukaan kimppakyytien edellytyksenä oli, että vanhemmat tunsivat toisensa. Aineistossa oli kuitenkin esimerkkejä myös tilanteista, joissa vieras tai puolittunut henkilö oli ehdottanut kimppakyytiä ja ehdotuksesta oli seurannut hyvin toimiva käytäntö. Keskusteluissa pidettiin kuitenkin tärkeänä sitä, että vanhemmat vaihtoivat yhteystietonsa yllättävien tilanteiden varalta.

Kimppakyytejä koskevissa työpajakeskusteluissa toistuivat samat teemat, joita käsiteltiin edellä pyöräilevän ja kävelevän harrastusbussin yhteydessä eli luottamus muita vanhempia kohtaan, pelko siitä, aiheuttaisiko kimppakyyteihin sitoutuminen vaikeuksia perheen arkeen ja tarve selkeille pelisäännöille vientivuorojen suhteen.

Kimppakyytien yhteydessä pohdittiin myös vastavuoroisuuden periaatetta. Tulisiko kaikkien osallistua vienteihin vai ovatko sellaiset kimppakyytisopimukset mahdollisia, jossa vain osa osallistujaperheistä osallistuisi kuljettamiseen? Olisiko esimerkiksi mahdollista, että kimppakyytiporukassa olisi mukana autoton perhe? Työpajoissa tätä ei pidetty mahdottomana ja tästä oli kokemustakin. Osallistujat olivat sitä mieltä, että asioista olisi hyvä puhua etukäteen ja luoda selkeät pelisäännöt. Vastaajat pitivät kohteliaana tarjoutua itsekkin hoitamaan lasten kuljetusta, jos siihen oli mahdollisuus. Mutta perhe, joka ei osallistunut kuljettamiseen, voisi tarjoutua osallistumaan harrastustoimintaan myös jollain toisella tavalla. Yhtenä vaihtoehtona pidettiin sitä, että autoton opettaisi lapsille harrastusmatkan kulkua joukkoliikennevälineellä. Myös jonkinlainen muistaminen esimerkiksi jouluna tai vaikka bensarahojen tarjoaminen tuntui osallistujista hyvältä idealta.

Työpajoissa kerrottiin myös tilanteista, joissa toisen lapsen vanhempi oli halunnut hoitaa itse kaikki kuljetukset ja koki muut kyytiläiset pelkästään positiivisena lisänä. Harrastuskaverin tai -kavereiden läsnäolo jo harrastusmatkalla saattoi myös joidenkin arvioiden mukaan lisätä lapsen motivaatiota koko harrastusta kohtaan. Keskusteluissa päädyttiin siihen, että selkeät pelisäännöt ja avoin keskustelu olivat hyvä lähtökohta kimppekyytien onnistumiselle. Työpajassa todettiin myös, että oli ihan hyväksyttävää laittaa lapsensa kulkemaan toisten vanhempien kyydeillä ilman, että itse tekisi jotain vastapalvelusta, mikäli asia oli keskusteltu ja sovittu.

Keskusteluissa tuli myös ilmi, että osa harrastusorganisaatioista kannusti vanhempia sopimaan kimppekyydeistä ja tuki tätä keräämällä vanhempien yhteystietoja ja asuinalueetietoja yhteiseen rekisteriin. Pelimatkojen osalta oli jopa ilmoitettu suoraan vanhemmille, että pääkaupunkiseudun ulkopuoliselle pelimatkalta mennään kimppekyytiperiaatteella.

5.4 Lasten yhteiskulkeminen

Hankkeessa tarkasteltiin myös perheiden näkemyksiä järjestelystä, jossa lapset kulkivat harrastuksiin yhdessä ilman aikuista. Kyselyvastauksien mukaan vajaalla kolmanneksella vastaajista oli tästä omakohtaista kokemusta ja melkein puolet vastaajista oli kuullut tällaisesta käytännöstä, mutta eivät olleet itse kokeilleet sitä (Taulukko 13). Vajaa kolmannes ei ollut kuullutkaan järjestelystä.

Taulukko 13. Kestävillä kulkutavoilla tehtävän lasten keskinäisen yhteiskulkemisjärjestelyn tunnetavuus ja käyttö

	En ole kuullut	Olen kuullut, en käyttänyt	Olen käyttänyt	Yhteensä
Vanhempien kanssa sovittu järjestely, jossa lapset kulkevat harrastuksiin yhdessä joukkoliikennevälineellä, pyörällä tai kävellen	29 %	44 %	27 %	100 %

Vanhemmat, joiden lapset kulkivat harrastuksiin ilman aikuista, kertoivat, että lapset olivat olleet tyytyväisiä huomattessaan pärjäävänsä jo ilman aikuista. Keskusteluissa esitettiin, että vähintään kymmenvuotiaat olivat sopivan ikäisiä liikkumaan keskenään. Vastaajien mukaan mallia ei kannata tarjota lapsille liian varhaisessa iässä, jolloin lapsen kyky selviytyä eteen tulevista hankalista tilanteista ilman aikuista ei ole vielä kovin hyvä. Muuten kulkutavasta voi tulla lapselle huonoja kokemuksia, joiden takia hän ei halua koittaa sitä myöhemminkään.

Mobiililaitteiden yleisyys helpotti lasten itsenäistä ja toisten lasten seurassa tapahtuvaa kulkemista, sillä yllättävien tilanteiden sattuessa saattoi aina soittaa vanhemmille. Lapsilla itsellään oli myös tietoa erilaisista uusista mobiilisovelluksista, jotka auttoivat hätätilanteissa. Erilaiset reittioppaat, kuten HSL:n Reittiopas ja Moovit-sovellus, olivat auttaneet tilanteissa, jossa oli ajettu pysäkin ohi ja piti etsiä uusi reitti kotiin.

Lasten yhteiskulkemisen suunnittelussa vanhemman roolia reitin ja kulkemistavan opettamisessa pidettiin tärkeänä. Lisäksi pidettiin tärkeänä varmistaa, että lapsilla oli edellytykset kulkea keskenään niin, etteivät he eksyneet tai hukanneet matkalla omaisuuttaan, osasivat käyttäytyä julkisessa liikennevälineessä muita matkustajia huomioivalla tavalla eivätkä aiheuttaneet toisilleen häiriötä kiusaamalla. Tärkeänä pidettiin myös sitä, että lapsille oli luotu selkeät säännöt siitä, saiko reitiltä poiketa ja oliko heillä lupa jäädä matkalla esimerkiksi harrastuspaikan kahvioon.

5.5 Kestävän liikkumisen kehittämistarpeet

Työpajoissa keskusteltiin myös siitä, miten kestävän liikkumisen tarjontaa tulisi kehittää, jotta perheiden olisi helpompi valita kestävät kulkutavat lastensa harrastusmatkojen kulkutavaksi. Esille nousi tarve liikkumisen tukipalveluille sekä erityisesti harrastajien näkökulmasta suunniteltujen bussilinjojen kehittämiselle.

5.5.1 Taustatuki ja tukipalvelut

Uudenlaiset yhteisöllisyyteen perustuvat kulkutavat tarvitsevat taustatukea ja tukipalveluita, joiden avulla vieraat käytännöt olisi helppo toteuttaa ja omaksua.

Harrastusorganisaatioiden taustatuki

Yhtenä potentiaalisena taustatukea tarjoavana tahona nähtiin harrastusorganisaatiot, kuten urheiluseurat. Työpajoissa tuotiin esille, että eräät harrastusorganisaatiot tarjoavat jo nyt apua kimppekyytien järjestämiseen rohkaisemalla vanhempia solmimaan keskenään kimppekyytisopimuksia. Lisäksi harrastusorganisaatioiden avulla voidaan kerätä kimppekyydeistä ja lasten yhteiskulkemisesta kiinnostuneiden perheiden yhteystietoja ja välittää niitä toisille vanhemmille. Näitä harrastusorganisaatioiden käytäntöjä tulisi kartoittaa ja jalostaa niistä malleja, jotka sopisivat muidenkin organisaatioiden käyttöön. Tämä olisi hyvä aihe lasten harrastusmatkojen kestäviä kulkutapoja kehittäväälle jatkohankkeelle.

Sähköiset tukipalvelut

Kimppekyytien ja yhteiskulkemiskäytäntöjen yhtenä käytännön haasteena oli kyydeistä ja yhteislähdöistä sopiminen. Liikkumiskokeiluissa ja asukastyöpajoissa kävi ilmi, että vanhemmat käyttivät kimppekyytien sopimisessa tekstiviestejä, sähköpostia, älypuhelimeen ladattavaa ilmaista WhatsApp-sovellusta, Osallistujat.com -palvelua sekä harrastusorganisaation tarjoamaa Nimenhuuto-viestikanavaa, joka tarjoaa sekä kalenterin että yhteydenpitoalustan.

Vanhemmat eivät olleet täysin tyytyväisiä näihin kanaviin, sillä kyytien sopiminen vaati välillä usean viestin vaihtamista ja viestiketjujen seuraaminen vei aikaa. Eri piireissä olikin tunnistettu tarve sellaiselle kimppekyyti- tai yhteiskulkemispalvelulle, joka olisi yksikertainen käyttää ja toimisi WhatsApp-sovelluksen tapaan älypuhelimessa. Palveluun tulisi voida ilmoittaa harrastusajankohdan lisäksi mahdollinen kyydin tarjoaja sekä erikseen se, ketkä tulevat kyytiin. Palvelun etuna olisi se, ettei vanhempien tarvitsisi seurata viestiketjua kyydin tarjoajista ja lasten kulkutapavalinnoista, vaan kaikki tieto olisi saatavilla yhdellä silmäyksellä sovelluksen avulla. Toinen hankkeen tuloksiin perustuva uusi jatkohanke voisi olla tällaisen sovelluksen kehittäminen yhdessä palveluntarjoajan ja käyttäjien kanssa.

5.5.2 Harrastusbussilinjat

Työpajoissa keskusteltiin myös siitä, miten alueiden joukkoliikennettä tulisi kehittää, jotta perheet voisivat paremmin käyttää sitä lasten harrastusmatkoilla. Molemmilla asuinalueilla oltiin suhteellisen tyytyväisiä alueen joukkoliikenneyhteyksiin, mutta kaivattiin parempia yhteyksiä merkittäville harrastuspaikoille. Keskusteluissa nousi esille idea erityisestä harrastusbussilinjasta, joka suunniteltaisiin harrastajien tarpeita silmälläpitäen. Linja kulkisi merkittävien harrastuspaikkojen lähiasuinalueilla keräten harrastajia heidän lähipysäkeiltään. Se tarjoaisi turvallisen vaihdottoman linjan kotipysäkiltä harrastuspaikalle ja sopisi näin nuorillekin harrastajille.

Linjan innoittajana olivat Kutsuplus-palvelussa ja lähibusseina toimivat pikkubussit, jotka tarjosivat matkustajille turvallisen ja vaihdottoman yhteyden. HSL:n Lähibussi-minibussi oli kyselyn perusteella valtaosalle tuttu, vaikka sitä olikin itse käyttänyt vain viisi prosenttia vastaajista (Taulukko 14).

Taulukko 14. Kutsuominaisuudella varustetun vakioireittiä ajavan Lähilinjan tunnettavuus ja käyttö.

	En ole kuullut	Olen kuullut, en käyttänyt	Olen käyttänyt	Yhteensä
Kutsuominaisuudella varustettu vakioireittiä ajava Lähilinja (entinen Joukolinja)	22 %	73 %	5 %	100 %

Lähibussien kutsuominaisuutta, jonka ansiosta vakioireittiä kulkeva linja voitiin tilata omalle lähipysäkille, ei pidetty työpajakeskusteluissa kovinkaan tarpeellisenä lisäominaisuutena, sillä sen tilaaminen oli vaivalloista. Vanhemmat arvostivat selkeää aikataulua, jonka lapsikin oppisi helposti. Tällaisen linjan edellytyksenä oli heidän mielestään se, että se kulkisi vähintäänkin 20 minuutin välein. Näin odottelu-aika ei olisi liian pitkä.

Viikissä tällaista linjaa kaivattiin erityisesti Myllypuron liikuntapuiston alueelle. Kuten luvussa 4.2.2. esitettiin, yhteydet alueelle olivat osasta Viikkiä heikot, sillä tarjolla ei ollut suoraa yhteyttä. Lisäksi vanhempien mukaan Myllypuron liikuntapuiston alueen liikennejärjestelyt olivat heikot ja henkilöautot ruuhkauttivat alueen kapean tien, kun vanhemmat saattoivat lapsiaan alueelle.

6 Yhteenveto ja suositukset

Joukkovoimalla harrastuksiin -hankkeen tavoitteena oli selvittää lasten harrastusmatkojen kulkutapaosuuksia, kartoittaa ympäristön kannalta kestävien kulkutapojen kiinnostavuutta ja kehittää näitä kulkutapoja edelleen. Hankkeessa organisoitiin kestävä liikunnan kokeiluja ja työpajoja, ja näistä saatua tietoa hyödynnettiin yhdessä vuonna 2014 kerätyn kyselyaineiston kanssa.

Pakilan ja Viikin asuinalueilla suoritetun kyselyn mukaan 55 prosenttia lapsista kulki harrastuksiin pääasiassa vanhemman kyydillä henkilöautolla. Kävely oli pääasiallinen kulkutapa 29 prosentilla ja julkinen liikenne 23 prosentilla vastaajista. Pääasiassa harrastuskaverin vanhempien henkilöautokyydillä kulki 14 prosenttia ja pyörällä samoin 14 prosenttia lapsista. Kysyttäessä harrastusmatkan pääasiallista kulkutapaa 14 prosenttia vastaajista ilmoitti vähintäänkin kaksi pääasiallista kulkutapaa. Melkein puolet lapsista ei käyttänyt koskaan julkista liikennettä harrastusmatkoihinsa. Melkein puolella lapsista ei ollut myöskään kokemusta pyöräilystä harrastuspaikalle.

Lasten harrastusmatkojen kulkutavat voidaan jakaa neljään eri luokkaan sen mukaan, perustuvatko ne henkilöautolla kulkemiseen vai kestäviin kulkumuotoihin ja käytetäänkö niitä perhekeskeisesti vai yhteisöllisesti (Kuva 20. Kulkutapojen nelikenttä.). Yhteisöllinen kulkutapa tarkoittaa sitä, että yhteisestä kulkutavasta sovitaan muiden siihen osallistuvien kanssa etukäteen.

	Henkilöautoon perustuva kulkutapa	Kestäviin kulkumuotoihin perustuva kulkutapa
Perhekeskeinen	Lapsi kulkee oman vanhempansa kyydillä	Lapsi kulkee yksin tai vanhempiensa kanssa harrastukseen kävellen, pyörällä tai julkisella liikennevälineellä (Kutsuplus, harrastuslinja)
Yhteisöllinen	Kimppakyyti	Lapsi kulkee harrastukseen yhdessä harrastuskavereidensa ja mahdollisesti saattajan kanssa kävellen, pyörällä tai julkisella liikennevälineellä (Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi, lasten yhteiskulkeminen)

Kuva 20. Kulkutapojen nelikenttä.

Perhekeskeinen henkilöauton käyttöön perustuva kulkutapa oli kulkumuodoista tunnetuin ja kuten edellä mainittiin, yleisin lasten harrastusmatkojen kulkutapa. Hankkeessa kiinnostuksen kohteena olivat ensisijassa uudet kulkutavat eli kuvassa 20 mainitut muut kulkutavat.

1. Kimppakyyti

Kimppakyyti oli tunnetuin yhteiskulkemisen muoto ja siitä oli paljon hyviä kokemuksia. Kimppakyytien kehittämiseksi toivottiin mobiilisovellusta, joka helpottaisi niiden organisoimista.

2. Kutsuplus-palvelu

Kutsuplus-palvelun arvioitiin sopivan lasten harrastusmatkojen kulkutavaksi erityisesti tilapäisesti käytettynä hätävarana.

3. Harrastuslinja

Merkittävien harrastuspaikkojen läheisyyteen kaivattiin harrastuslinjoja eli perinteisiä bussilinjoja, jotka tarjoaisivat harrastajille vaihdottoman bussiyhteyden harrastuspaikalle.

4. Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi

Kestäviin kulkumuotoihin perustuvat kulkutavat olivat perhekeskeisinä kulkumuotoina tuttuja, mutta niiden yhteiskulkemistavat olivat monille kyselyyn vastanneille vieraita. Palvelusta oli kokemusta vain viidenneksellä vastaajista, mutta sitä pidettiin kiinnostavana.

5. Lasten yhteiskulkeminen

Kokemusta lasten yhteiskulkemisestä oli neljänneksellä perheistä, mutta sitä pidettiin erittäin hyvänä kulkumuotona, kunhan lapsen ikä ja taidot riittivät ilman aikuista tapahtuvaan kulkemiseen.

Näistä kulkutavoista kimppakyyti, Kävelevä ja pyöräilevä harrastusbussi ja lasten yhteiskulkeminen kuuluvat yhteisöllisiin kulkutapoihin. Kutsuplus-palvelu sekä harrastusbussilinjan käyttö ovat kulkutapoja, jotka sopivat hyvin yhteisöllisiksi kulkutavoiksi, mutta niiden käyttäminen ei edellytä yhteisöllisyyttä.

Uusien kulkutapojen hyödyt ja haitat

Kestävät kulkutavat, kävely, pyöräily ja joukkoliikenne, ovat ympäristön kannalta yksityisautoilua parempia vaihtoehtoja. Ympäristöhyötyjen lisäksi ne kehittävät lapsen kykyä liikkua itsenäisesti ja ovat terveyden kannalta parempia vaihtoehtoja kuin auton takapenkillä istuminen.

Yhteiskulkemisella on myös erilaisia etuja perhekeskeiseen henkilöauton käyttöön perustuvaan kulkutapaan verrattuna. Kimppakyyti on eräänlainen joukkomatkustamisen muoto ja siten ympäristön kannalta parempi vaihtoehto kuin se, että jokainen vanhempi kuljettaa harrastuksiin ainoastaan oman lapsensa. Yhteiskulkemiskäytännöt myös säästävät perheen vanhempien aikaa, kun vanhemmat voivat saattaa lapset harrastuksiin vuorotellen. Lasten kyky kulkea harrastuksiin yhdessä ilman vanhempia kehittyy, kun he kulkevat harrastukseen ensin ryhmässä vanhemman saattamana.

Yksityisautoilun suosio perustuu siihen, että henkilöauto on usein nopein kulkutapa ja sen käyttö tuo arkeen joustavuutta ja mukavuutta. Osa kestävien ja yhteisöllisten kulkutapojen tuottamista haasteista voidaan ennaltaehkäistä kulkutapojen hyvällä etukäteissuunnittelulla. Uusien kulkutapojen hyödyt, haasteet ja haasteiden taklaustavat on tiivistetty taulukossa 15.

Taulukko 15. Uusien kulkutapojen hyödyt ja haitat, sekä haittojen taklaus.

Uudet kulkutavat	
Hyödyt	Haasteet ja niiden taklaus
Ympäristö • Kestävät kulkutavat, kävely, pyöräily ja joukko-liikenne, ovat ympäristöystävällisiä kulkutapoja. Liikenteen päästöt kiihdyttävät ilmastonmuutos-ta, vaikuttavat kaupunkien ilmanlaatuun ja aihe-uttavat melua. • Yhteiskulkeminen kestäville kulkutavoilla auttaa lapsia omaksumaan kestävästä liikkumisesta osaksi arkaan. • Kimppakyyti on eräänlainen joukkoliikennemuoto ja kuormittaa ympäristöä vähemmän kuin se, että lapset kulkisivat kukin oman vanhemman kyydissä. Lapset • Lapsi tutustuu paremmin harrastuskavereihinsa ja ryhmäytyminen tapahtuu helpommin. • Kestäviin kulkutapoihin voi totuttua ryhmä-sä silloin, kun taidot eivät riitä niiden itsenäiseen käyttämiseen • Kestävien kulkutapojen suosiminen kehittää lapsen valmiuksia itsenäiseen kulkemiseen ja omatoimisuuteen. • Nekin lapset, joiden vanhemmat eivät käytä kestäviä kulkutapoja, oppivat käyttämään niitä ryhmässä. Perheen arki • Yhteiskulkeminen säästää vanhempien aikaa, koska lapsi pääsee harrastukseen ilman saattajaa tai joskus jonkun toisen vanhemman saattamana. • Se, että lapsella on valmius kulkea harrastukseen myös ilman saattajaa, tuo perheen arkeen joustavuutta. • Vanhemmat tutustuvat lasten harrastuskaverei-hin, mikä luo ryhmähenkeä.	Lapset • Kestävillä kulkutavoilla matkat kestävät usein pi-dempään kuin autokyydillä. Erityisesti paluumatka voi tuntua raskaalta, jos silloin on jo myöhä. ⇒ Jos valinnan varaa on, kokeiluun voi valita ensin sellaisen harrastuksen, joka ei kestä myöhään. ⇒ Lapset voivat kulkea harrastukseen joukkoliiken-teellä ja palata kotiin kimppakyydillä. • Vanhempia voi mietittyttää lasten kyky suoriutua matkasta itsenäisesti. ⇒ Selkeät säännöt ehkäisevät häiriökäyttäytymistä ja kännykät auttavat hätätilanteissa. Jos käytäntö ei toi-mi, voi aina palata vanhaan ja koittaa uutta käytäntöä uudestaan myöhemmin. Vanhemmat • Kimppakyytien ja yhteiskulkemisen koordinointi vie aikaa, ennen kuin käytännöstä muodostuu rutiini. ⇒ Kulkutavan hyvä etukäteissuunnittelu säästää pa-himmilta ongelmilta. • Ketjutetut matkat on vaikeampi järjestää, jos on si-touduttu kuljettamaan useita lapsia. ⇒ Kimppakyytejä voidaan sopia järjestettävän ensin vaikka kerran viikossa, niin perheelle jää pelivaraa muiden harrastuspäivien osalta. • Sitoutuminen kuljetusvastuuseen voi tuottaa hanka-luoksia (sairastumiset ja yllättävät menot sotkevat usean perheen kanssa tehdyt kuljetussopimukset). ⇒ Pelisääntöjen sopiminen näitä tilanteita varten etu-käteen helpottaa järjestelyä. • Ison ryhmän luotsaaminen esimerkiksi pyörällä voi olla raskasta ja aiheuttaa turvallisuusriskejä. ⇒ Liikenne- ja käytössäännöt voidaan sopia etukäteen ja vastuuttaa vanhemmat käymään ne läpi lapsen kanssa jo kotona. ⇒ Tarvittaessa lasten ryhmäkokoa voidaan rajoittaa tai ottaa matkanjohtajaksi kaksi vanhempaa. • Vastuu muista lapsista voi arveluttaa vanhempia. ⇒ Perheet voivat sopia etukäteen vastuista. • Oman lapsen kuljettaminen harrastukseen voi olla yksi harvoista tilanteista, kun lapsi ja vanhempi saavat olla kahden (esimerkiksi monilapsisissa perheissä). ⇒ Vanhempi voi etsiä muita yhdessäolon muotoja. Oma hyötynsä on myös siitä, että vanhempi tutustuu lapsen ystäviin kimppakyytien avulla.

Yhteiskulkemisen suunnittelu

Hankkeessa kerättiin käyttäjäkokemuksia ja näkemyksiä erilaisten yhteiskulkemisten organisoinnista. Nämä tulokset on puettu seuraavassa suositusten muotoon niitä perheitä varten, jotka ovat kiinnostuneita yhteiskulkemisestä, mutta kaipaavat tukea siihen, että kiinnostus konkretisoituisi toimiviksi kulkutavoiksi (Taulukko 16).

Taulukko 16. Ohjeistus yhteiskulkemista suunnittelevalle

Mitä yhteiskulkemista suunnittelevan kannattaa ottaa huomioon? Tuloksiin perustuva käytännönläheinen ohjeistus	
Tavat ja menetelmät nostaa aihe keskusteluun	Tiedota suunnitelmasta - Jos tunnet lapsesi harrastuskavereita ja heidän vanhempiaan, tiedottamisen voi hoitaa henkilökohtaisesti. - Ellet tunne vanhempia tai tunnet heistä vain osan ja haluat mukaan muitakin, voit kääntyä harrastusorganisaation edustajan tai joukkueenjohtajan puoleen. Voit joko pyytää lupaa tiedottaa asiasta vanhemmille organisaation keräämiä yhteystietoja hyödyntäen tai ehdottaa, että organisaation edustaja hoitaa tiedottamisen. Asia voidaan nostaa esille myös vanhempainkokouksessa.
Käytännön organisointi	Kartoita kiinnostuneet ja selvitä osallistumisvalmius - Kartoita kiinnostuneiden joukko ja ota huomioon, että kaikki eivät innostu yhteistyötä vaativista käytännöistä. - Kartoita tavat, joilla kiinnostuneet ovat valmiita osallistumaan käytäntöön. - Voit miettiä etukäteen, mikä olisi sopiva ryhmäkokoo. Henkilöautoon mahtuu yleensä neljä matkustajaa, vastikään pyöräilemään oppineiden ryhmään ei kannata ottaa montaa lasta yhtä aikuista kohden, 11-vuotiaita bussikyydillä kulkijoita voi olla isokin joukko. Selkeät pelisäännöt helpottavat sitoutumaan käytäntöön - Tee ehdotus siitä, miten yhteiskulkeminen järjestetään - Saattamisen osalta vakiovuorot helpottavat asioista sopimista. - Sopikaa sellainen tapaamispaikka, jossa on hyvä odotella muita osallistujia. Sopikaa myös miten menetellä, jos joku on myöhässä. - Jos kuljette kävellen, pyörällä tai julkisilla liikennevälineillä, sopikaa etukäteen käyttäytymissäännöistä (pyöräillessä ajetaan jonossa eikä ohitella, harrastusvälineet pidetään kassissa eikä niillä leikitä matkalla, kännykät laitetaan hyvissä ajoin kassiin ennen bussista nousemista jne.) Matkanjohtajan työ voi käydä ras-kaaksi, jos hänen täytyy kerrata sääntöjä matkan aikana, ne tulisi käydä läpi jo kotona. - Jos vastuu muista lapsista mietityttää, voitte puhua asiasta ja sopia esimerkiksi, että vanhemman tulee varmistua siitä, että lapsella on matkantekoon tarvittavat taidot (pyöräily) ja että hän osaa käyttäytyä vaaditulla tavalla. Ellei näin ole, tulee vanhemman harjoitella näitä taitoja lapsen kanssa. Yhteydenpitotavat - Miettikää millainen yhteydenpitosysteemi sopii ryhmälle: sähköposti, tekstiviesti, mobiililaitteessa toimiva WhatsApp-sovellus, harrastusorganisaation omaan yhteydenpitoon tarkoitettu sovellus (Nimenhuuto.com, Osallistujat.com, Jalkis.net). - Kerää vanhempien sekä lasten yhteystiedot yllättäviä tilanteita varten ja jaa ne osallistujille.

Vastavuoroisuus	Vastavuoroisuus • Jokainen ryhmä päättää itse, millaista vastavuoroisuutta odotetaan muilta. Kannattaa olla luova! • Halutessaan omalle lapselle seuraa harrastusmatkalle, voi hyvin tarjota kyytiä toiselle lapselle ilman odotuksia vastavuoroisuudesta. Se, että lapsella on kaveri mukana jo matkalla, voi parantaa lapsen motivaatiota harrastusta kohtaan ja hyödyttää kyydinantajaa. • Ellei itse osallistu lasten saattamiseen, on kohteliasta tarjota jotain vastapalvelukseksi. Tämä voi olla vaikka kahvit turnausbuffetista, pieni joulumuistaminen vuoden päättyessä, bensakulut jne. • Kyytirinkiin osallistuvan lapsen vanhempi, joka ei osallistu kyyditsemiseen (esim. työkiireiden tai autottomuuden takia) voi miettiä myös muita tapoja osallistua kuljetukseen tai harrastustoimintaan. Lasten ollessa kyllin vanhoja hän voi opastaa heitä käyttämään joukkoliikennettä ja opettelemaan reitin harrastuspaikalle. Hän voi toimia peleissä huoltajana tai hoitaa muita joukkueen asioita kii- tokseksi lapsen kuljetuksesta.
------------------------	--

Jatkotutkimusaiheet

Kyselyn, työpajojen ja vanhempien yhteydenottojen ansiosta hankkeen aikana nousi esille kaksi jatkotutkimusideaa.

1. Harrastusorganisaatiot lasten kestävien harrastuskulikutapojen tukena

Aineistossa tuotiin esille tarve sille, että harrastusorganisaatiot tukisivat yhteiskulkemisen suunnittelua ja kestävien kulkumuotojen omaksumista. Joissain organisaatiossa tätä oli tehtykin esimerkiksi niin, että organisaatiossa kerättiin vanhempien yhteystiedot ja tarjottiin niiden käyttöä kimppakyytien sopimiseksi. Organisaatioiden käytäntöjen kartoittaminen ja niiden jakaminen muiden organisaatioiden käyttöön edistäisi kestävien ja yhteisöllisten kulkumuotojen yleistymistä.

2. Sähköiset tukipalvelut

Kimppakyytien ja yhteiskulkemiskäytäntöjen yhtenä käytännön haasteena oli kyydeistä ja yhteislähdöistä sopiminen. Käytössä oli erilaisia sähköisiä viestintämuotoja kuten tekstiviestit, sähköpostit, älypuhelimeen ladattava ilmainen WhatsApp-sovellus, Osallistujat.com –palvelu sekä harrastusorganisaation tarjoamaa Nimenhuuto-viestikanava. Vanhemmat kaipasivat kuitenkin sellaista sovellusta, joka ei vaatisi usean viestin selaamista, vaan jossa kaikki tieto olisi saatavilla reaaliaikaisena yhdellä näytöllä. Tällaisen sovelluksen suunnittelu yhteistyössä potentiaalisten käyttäjien kanssa edistäisi kestäväää liikkumista, sillä sen avulla kimppakyytien sekä muiden yhteiskulkemistapojen suunnittelu olisi helpompaa.

Lähdeluettelo

Broberg, Anna (2015) They'll never walk alone? The multiple settings of children's active transportation and independent mobility. Aalto University publication series, Doctoral dissertations, 94/2015.

Heinonen, J. & Junnila, S. (2011) Carbon Consumption Comparison of Rural and Urban Lifestyles. Sustainability 3, 1234–1249.

HLJ 2015. Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012 (2013). HSL:n julkaisu 27/2013.

HSL:n linjakartta. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_linjat_0.pdf (viitattu 28.12.2015).

HSL:n pyöräilyn ja kävelyn reittiopas. <http://pk.reittiopas.fi/> (viitattu 28.12.2015).

HSL:n reittiopas. <http://www.reittiopas.fi/> (viitattu 28.12.2015).

Jackson, Tim (2005) Motivating sustainable consumption - A review of models of consumer behaviour and behavioural change. A Report to the Sustainable Development Research Network. London: Policy Studies Institute.

Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat (2013) Liikkumisen ohjauksen ohjelma 2012- 2013 Tampere. Sito Tampere Oy. http://www.liikkumisenohjaus.fi/wp-content/uploads/2013/06/Jalkapalloilijoiden_harrastusmatkat_raportti1.pdf (viitattu 28.12.2015).

Kalenoja, Hanna; Kiiskilä, Kati ja Heikkilä Kimmo (2009). Liikkuminen vapaa-ajalla. Tutkimus vapaa-ajan matkojen ominaisuuksista ja vapaa-ajan matkoihin vaikutettavuudesta. Tiehallinnon selvityksiä 28/2009

Liikennevirasto (2014) Kulje viisaasti! Katsaus liikkumisen ohjauksen hankkeisiin 2010-2013. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2014. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-35_kulje_viisaasti_web.pdf (viitattu 28.12.2015).

Kyttä, M. Hirvonen, J. Pirjola, I. Laatikainen, T. & Rudner, J. (2015) The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in 1990's and 2010's. Journal of Transport Geography, 47, 1-12.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020 (2012). Liikenneviraston julkaisu 2/2012.

Luoto, Karoliina; Lähteenoja, Satu ja Lettenmeier Michael (2008) LiikuntaMIPS - Liikuntaharrastusten luonnonvarojen kulutus. Kuluttajatutkimuskeskus. Julkaisu 4/2008.

Næss, Petter (2006) Urban Structure Matters: Residential Location, Car Dependence and Travel Behaviour. New York/London: Routledge. 328 pages

Newman Peter & Jeffrey Kenworthy (1991) Cities and Automobile Dependence. Brookfield: Gower Technical

Liite 1. Kyselykaavake



Lasten harrastusmatkojen kulkutavat ja uudet liikkumiskonseptit

Hyvä lapsen huoltaja

Keräämme tietoa siitä, mitkä seikat vaikuttavat lasten harrastusvalintoihin sekä siitä, miten lapset kulkevat harrastuksiinsa. Toivomme, että osallistut tutkimushankkeeseen vastaamalla oheiseen kyselyyn. Vastausaikaa on kaksi viikkoa. Näin annat arvokasta tietoa lasten harrastusmatkojen kulkutavoista. Tätä tietoa hyödynnetään kehitettäessä uusia käyttäjäystävällisiä liikkumispalveluita. Vastaukset tulevat vain tutkimuskäyttöön.

Kiitos avustasil!

Tutkija Sanna Ahonen
p. 040 740 8571

1. Vanhemman taustatiedot

1) Ikä _____ vuotta 2) Sukupuoli ☐ Nainen ☐ Mies

3) Koulutusaste

- ☐ Peruskoulu, ammattikoulu, lukio
- ☐ Opisto tai ammattikorkeakoulu
- ☐ Korkea koulu

Osoitelähde:
Väestötietojärjestelmä
Väestörekisterikeskus
PL 123
00531 HELSINKI

4) Tulotaso

Kuinka suuret ovat keskimäärin kotitaloutenne yhteenlasketut kuukausitulot veroja vähentämättä (=bruttotulot) mukaan laskien veronalaiset sosiaaliuudet?

- ☐ 0–1100 €/kk
- ☐ 1101–1700 €/kk
- ☐ 1701–3300 €/kk
- ☐ 3301–5000 €/kk
- ☐ 5001–7500 €/kk
- ☐ 7501–9200 €/kk
- ☐ 9201–11700 €/kk
- ☐ enemmän kuin 11700 €/kk

5) Ruokakuntatyyppi

- ☐ Yhden vanhemman perhe
 - ☐ kahden vanhemman perhe
 - ☐ muu, mikä (esimerkiksi eroperhe, jossa lapsilla kaksi kotia)? Kuvaa tarkemmin _____
-

6) Samassa taloudessa asuvien alaikäisten lasten ikä ja sukupuoli (esim. tyttö 6 v., poika 9 v.)

7) Kuinka monta autoa perheellänne on käytössä?

- ☐ ei yhtään
- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3+

8) Katuosoite _____

2. Vanhempien työ- ja harrastusmatkojen kulkutavat

9) Vanhempien työmatkojen pituus, kesto ja kulkutapa

	Työmatkan pituus yhteen suuntaan (km)	Matkan kesto yhteen suuntaan (min)	Ensisijainen kulkutapa
Vastaaja			
Puoliso			

10) Miten usein seuraavia kulkutapoja käytetään perheessänne vanhempien työmatkojen kulkutapana?

	päivittäin tai lähes päivittäin	kerran viikossa	muutaman kerran kuussa	kerran kuussa tai harvemmin	ei koskaan
Oma auto	☐	☐	☐	☐	☐
Julkinen liikenne	☐	☐	☐	☐	☐
Kimppakyyti	☐	☐	☐	☐	☐
Polkupyöräily lumettomaan aikaan	☐	☐	☐	☐	☐
Polkupyöräily talviaikaan	☐	☐	☐	☐	☐
Kävely	☐	☐	☐	☐	☐

11) Kuinka tärkeänä pidät seuraavia seikkoja, kun valitset työmatkasi kulkutavan?

	erittäin tärkeä	tärkeä	melko tärkeä	ei kovinkaan tärkeä	ei merkitystä
Matka-aika on mahdollisimman lyhyt	☐	☐	☐	☐	☐
Matkan hinta edullinen	☐	☐	☐	☐	☐
Liikkumismuodon vaivattomuus (esim. riippumattomuus aikatauluista tai helppous yhdistää työmatkaan muita kohteita)	☐	☐	☐	☐	☐
Mahdollisuus matkustaa omassa rauhassa (yksityisyys)	☐	☐	☐	☐	☐
Mahdollisuus istua kyydissä sen sijaan, että täytyisi itse ajaa	☐	☐	☐	☐	☐
Kulkutavan ekotehokkuus	☐	☐	☐	☐	☐
Kulkutavan positiiviset terveys- ja hyvinvointivaikutukset	☐	☐	☐	☐	☐

Muu syy, mikä _____

12) Vanhempien harrastusaktiivisuus ja harrastusmatkojen kulkutapa

	Harrastusaktiivisuus (tuntia/viikossa)	Edestakaisia harrastusmatkoja (kpl/viikko)	Ensisijainen kulkutapa
Vastaaja			
Puoliso			

13) Miten usein seuraavia kulkutapoja käytetään perheessänne vanhempien harrastusmatkojen kulkutapana?

	ensisijainen kulkutapa	silloin tällöin	harvoin	ei koskaan
Oma auto	☐	☐	☐	☐
Julkinen liikenne	☐	☐	☐	☐
Kimppakyyti	☐	☐	☐	☐
Polkupyöräily lumettomaan aikaan	☐	☐	☐	☐
Polkupyöräily talviaikaan	☐	☐	☐	☐
Kävely	☐	☐	☐	☐

14) Jos harrastukseen kuljetaan pyörällä tai kävellen, kuinka pitkä matka tuolloin kuljetaan (yhteen suuntaan)?

Pyörällä _____ km, kävellen _____ km.

3. Lasten harrastukset

Onko lapsellasi ohjattuja harrastuksia? Ellei ole, siirry suoraan kysymykseen 25. Jos lapsellasi on useita ohjattuja harrastuksia, täytä tiedot ensin siitä harrastuksesta, johon liittyy eniten harrastusmatkoja. Jos sinulla on enemmän kuin kaksi lasta, tarkastele niitä lapsia, joilla on eniten harrastusmatkoja.

Harrastusmatkoilla tarkoitetaan tässä säännöllisiä matkoja, ei satunnaisia kilpailu- tai esiintymismatkoja.



Lapsi 1**15) Taustatiedot**

Ikä ____v. Sukupuoli_____ Koulutai päiväkoti matkan kulkutapa _____

Ohjattua harrastustoimintaa _____ tuntia/viikko, edestakaisia harrastusmatkoja _____ kpl/viikko.

Harrastusmatkan pituus _____ km (jos harrastusmatka vaihtelee, kuvaa vaihteluväli)

16) Harrastusmatkojen kulkutapa

	pääasiainen kulkutapa	silloin tällöin	harvoin	ei koskaan
Kävely ilman saattajaa	☐	☐	☐	☐
Kävely saattajan kanssa	☐	☐	☐	☐
Pyöräily ilman saattajaa	☐	☐	☐	☐
Pyöräily saattajan kanssa	☐	☐	☐	☐
Julkisella liikennevälineellä ilman saattajaa	☐	☐	☐	☐
Julkisella liikennevälineellä saattajan kanssa	☐	☐	☐	☐
Vanhemman kyydillä henkilöautolla	☐	☐	☐	☐
Harrastuskaverin vanhempien henkilöautokyydillä	☐	☐	☐	☐

Muu, mikä _____

17) Yksityiskohtaiset kulkutavat

Kuvaa tarkemmin kolmea yleisintä harrastusmatkaa (kyseessä voivat olla kolme eri harrastusta tai matkat yhden harrastuksen kolmeen eri treenipaikkaan). Täytä tiedot alla olevaan taulukkoon.

Harrastuslaji 1	Ensisijainen kulkutapa (ks. vaihtoehdot yllä)	Matkan pituus (km)
Harrastuslaji 2	Ensisijainen kulkutapa	Matkan pituus (km)
Harrastuslaji 3	Ensisijainen kulkutapa	Matkan pituus (km)

18) Harrastaako lapsesi vielä jotain muuta? Mitä?

Lapsi 2**19) Taustatiedot**

Ikä ____ v. Sukupuoli _____ Koulu- tai päiväkotimatkan kulkutapa _____

Ohjattua harrastustoimintaa _____ tuntia/viikko, edestakaisia harrastusmatkoja _____ kpl/viikko.

Harrastusmatkan pituus _____ km (jos harrastusmatka vaihtelee, kuvaa vaihteluväli)

20) Harrastusmatkojen kulkutapa

	pääasiallinen kulkutapa	silloin tällöin	harvoin	ei koskaan
Kävely ilman saattajaa	☐	☐	☐	☐
Kävely saattajan kanssa	☐	☐	☐	☐
Pyöräily ilman saattajaa	☐	☐	☐	☐
Pyöräily saattajan kanssa	☐	☐	☐	☐
Julkisella liikennevälineellä ilman saattajaa	☐	☐	☐	☐
Julkisella liikennevälineellä saattajan kanssa	☐	☐	☐	☐
Vanhemman kyydillä henkilöautolla	☐	☐	☐	☐
Harrastuskaverin vanhempien henkilöautokyydillä	☐	☐	☐	☐

Muu, mikä _____

21) Yksityiskohtaiset kulkutavat

Kuvaa tarkemmin kolmea yleisintä harrastusmatkaa (kyseessä voivat olla kolme eri harrastusta tai matkat yhden harrastuksen kolmeen eri treenipaikkaan). Täytä tiedot alla olevaan taulukkoon.

Harrastuslaji 1	Ensisijainen kulkutapa (ks. vaihtoehdot yllä)	Matkan pituus (km)
Harrastuslaji 2	Ensisijainen kulkutapa	Matkan pituus (km)
Harrastuslaji 3	Ensisijainen kulkutapa	Matkan pituus (km)

22) Harrastaako lapsesi vielä jotain muuta? Mitä?

23) Jos harrastusmatkojen kulkutapa tai harrastuspaikka vaihtelee (esimerkiksi harrastukseen liittyvät pelit ja esiintymiset muualla kuin treenipaikassa), kuvaa tätä omin sanoin. Muistathan kertoa kummasta lapsesta on kyse.

24) Seuraava kysymys koskee perheitä, joissa on koululaisia, jotka eivät kulje harrastuksiinsa itsenäisesti. Muut voivat siirtyä seuraavaan kysymykseen.

Ota kantaa seuraaviin väittämiin. Saatan lapseni harrastukseen, koska...

	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä
lapseni ei liiku vielä itsenäisesti niin pitkiä matkoja	☐	☐	☐	☐	☐
haluan seurata lapseni edistymistä ja kuljen siksi hänen mukanaan harrastuksissa	☐	☐	☐	☐	☐
minusta on mukava nähdä lapsen harrastuskavereiden vanhempia	☐	☐	☐	☐	☐
harrastus vaatii välineitä, joita lapsen on vaikea kuljettaa yksin	☐	☐	☐	☐	☐
kulkureitillä on vaarallisia paikkoja	☐	☐	☐	☐	☐
haluan viettää aikaa lapseni kanssa	☐	☐	☐	☐	☐
en näe tarpeelliseksi, että lapseni kulkisi itsenäisesti harrastukseen	☐	☐	☐	☐	☐
Muu syy, mikä _____					

25) Kuinka tärkeinä pidät seuraavia lasten harrastamiseen liittyviä seikkoja?

	erittäin tärkeä	tärkeä	melko tärkeä	ei kovinkaan tärkeä	ei merkitystä
Lapsi oppii ohjatussa harrastuksessa uusia taitoja, joita hän ei kotonaan tai vapaa-ajallaan muuten oppisi	☐	☐	☐	☐	☐
Lapsi oppii ohjatussa harrastuksessa sosiaalisia taitoja (toimimaan ryhmässä ja noudattamaan ohjaajan ohjeita)	☐	☐	☐	☐	☐
Asuinalueella tarjolla olevien harrastusten avulla lapsi tutustuu naapuruston muihin lapsiin	☐	☐	☐	☐	☐
Ohjattu harrastus pitää lapsen poissa pahanteosta	☐	☐	☐	☐	☐

26) Kuva lasten harrastuksiin liittyviä näkemyksiäsi seuraavien väittämien avulla.

Voit arvioida väittämiä myös siinä tapauksessa, että harrastus on vasta suunnitteilla. Tee tuolloin arviosi sen mukaan, millaisen uskot tilanteen olevan tulevaisuudessa.

	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä
Olen valmis kuljettamaan lastani harrastuksiin asuinalueettamme kauemmaksi Helsingin alueella.	☐	☐	☐	☐	☐
Valitessani lapselle harrastusta käyn ensin läpi lähialueen harrastusmahdollisuudet, jotta matkasta ei muodostu liian pitkä.	☐	☐	☐	☐	☐
Etsin lapselleni sopivaa ohjattua harrastusta pääasiassa asuinalueeltamme.	☐	☐	☐	☐	☐
Lapseni harrastusvalintaan vaikuttaa pääasiassa se, mitä lapsi itse haluaa harrastaa.	☐	☐	☐	☐	☐
Lapseni harrastusvalintaan vaikuttaa pääosin vanhempien näkemys siitä, mikä harrastus lapselle sopisi.	☐	☐	☐	☐	☐
Pidän tärkeänä, että lapsella on ohjattu harrastus.	☐	☐	☐	☐	☐
Olen tyytyväinen asuinalueeni tarjoamiin lapsille suunnattuihin harrastusmahdollisuuksiin.	☐	☐	☐	☐	☐
Julkisen liikenteen yhteydet asuinalueeltamme harrastuspaikkoihin ovat heikot.	☐	☐	☐	☐	☐
Pyörätieyhteydet asuinalueeltamme harrastuspaikkoihin ovat heikot.	☐	☐	☐	☐	☐
Alueella on hyvät mahdollisuudet omatoimiseen harrastamiseen ja leikkiin, joten tarve ohjatulle harrastustoiminnalle on vähäinen.	☐	☐	☐	☐	☐
Lapsen harrastus rasittaa perheemme taloutta.	☐	☐	☐	☐	☐
Lapsen harrastus rasittaa perheemme arkea viemällä paljon aikaa.	☐	☐	☐	☐	☐
Harrastusmatkojen rasittavuus vaikuttaa siihen, mitä lapseni saa harrastaa ja kuinka usein.	☐	☐	☐	☐	☐

27) Mitä mieltä olet seuraavista lasten harrastamista yleisellä tasolla käsittelevistä väittämistä?

	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä
Lapsilla on nykyisin liikaa ohjattua harrastustoimintaa ja liian vähän aikaa vapaalle leikille.	☐	☐	☐	☐	☐
Lapsille ei löydy enää seuraa pihapiiristä, sillä kaikki käyvät harrastuksissa.	☐	☐	☐	☐	☐
Harrastukset vievät lapsilta liikaa aikaa ja vaativat liikaa sitoutumista.	☐	☐	☐	☐	☐
Vanhemmat kuljettavat lapsia liian usein autolla paikasta toiseen.	☐	☐	☐	☐	☐
Vanhemmat joutuvat uhraamaan liikaa vapaa-aikaansa lasten harrastuskuljettuksiin.	☐	☐	☐	☐	☐
Toisluokkalaisen tulisi kyetä kävelemään kahden kilometrin harrastusmatka itsenäisesti.	☐	☐	☐	☐	☐
Toisluokkalaisen tulisi kyetä pyöräilemään neljän kilometrin harrastusmatka itsenäisesti, jos reitillä on pyörätie.	☐	☐	☐	☐	☐
Pidän tärkeänä, että lapsia opetetaan kulkemaan harrastuksiin itsenäisesti.	☐	☐	☐	☐	☐

4. Uusien kulkutapojen arviointi

Arkisen liikkumisen helpottamiseksi on kehitetty uusia kulkutapoja. Seuraavaksi esitellään kaksi uutta tapaa: kutsuohjattu joukkoliikennepalvelu (Kutsuplus-palvelu) sekä pyöräilevät ja kävelevät harrastusbussit –palvelu. Pyydämme teitä lukemaan niiden kuvaukset ja arvioimaan tämän jälkeen sitä, sopivatko ne teidän nykyisiin tai tuleviin liikkumistarpeisiinne.

Kutsuplus –palvelussa liikkuminen tapahtuu pikkubussilla, joka palvelee samanaikaisesti muita asiakkaita. Reitti määräytyy osittain muiden matkustajien reittien mukaan. Matkustaja tilaa matkan nettisovellutuksen avulla ja hänet kuljetetaan toivotulta lähtöpysäkiltä määränpäähän ilman vaihtoja. Matkan hinta on edullisempi kuin taksilla, mutta kalliimpi kuin perinteisillä joukkoliikennevälineillä. Palvelu on käytössä pääkaupunkiseudulla.

Harrastusbussit –palvelussa junioriharrastajien vanhemmat sitoutuvat kuljettamaan oman lapsensa lisäksi muita lapsia harrastuksiin ja toimivat itse matkanjohtajina. Matka kuljetaan joko pyörällä tai kävellen. Matkanjohtaja voi olla aina sama, tai vanhemmat voivat vuorotella. ”Bussille” voidaan sopia tietty reitti, jonka varrelta on mahdollista liittyä mukaan. ”Bussin” organisointiin ja reittisuunnitteluun voi saada tukea Pyöräilykuntien verkosto ry:stä.

28) Miten kiinnostavana ja hyödyllisenä pidät esitettyjä uusia kulkutapoja lasten harrastusmatkojen näkökulmasta?

	hyvin kiinnostava	jokseenkin kiinnostava	en osaa sanoa	ei kovinkaan kiinnostava	ei lainkaan kiinnostava
Kutsuplus -palvelu	☐	☐	☐	☐	☐
Kävelevä tai pyöräilevä harrastusbussi	☐	☐	☐	☐	☐

29) Perusteluja ja kommentteja aiheesta:

30) Arvioi edellä kuvattuja kulkutapoja ja tarvetta uusien kulkutapojen kehittämiseksi seuraavien väittämien avulla

	täysin samaa mieltä	jokseen kin samaa mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseen kin eri mieltä	täysin eri mieltä
Minua kiinnostaisi kokeilla uusia kulkutapoja.	☐	☐	☐	☐	☐
Kulkutavat kuulostavat monimutkaisilta ja tuntuvat vaativan paljon totuttelua.	☐	☐	☐	☐	☐
Perheellämme on tarvetta uudenlaisille liikkumistavoille, joiden ansiosta lapsi voisi kulkea harrastusmatkoja ilman vanhempaa.	☐	☐	☐	☐	☐

	täysin samaa mieltä	jokseen kin samaa mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseen kin eri mieltä	täysin eri mieltä
Kokeilisin uusia liikkumistapoja, jos se tehtäisiin minulle helpoksi (esim. harrastusorganisaatio järjestäisi ne).	☐	☐	☐	☐	☐
Uskon, etteivät edellä esitetyt kulkutavat tule yleistymään lasten harrastusmatkojen kulkutapoina.	☐	☐	☐	☐	☐
Jos kyseiset kulkutavat olisivat käytössä, uskon että myös oma lapseni kokeilisi niitä.	☐	☐	☐	☐	☐
On tärkeää kehittää uusia ekotehokkaita kulkutapoja yksityisautoilun rinnalle tai sen sijaan.	☐	☐	☐	☐	☐
Uskon, että omalla asuinalueellani löytyisi kiinnostusta uusia yksityisautoilua vähentäviä kulkutapoja kohtaan.	☐	☐	☐	☐	☐

31) Oletko tietoinen seuraavista liikkumisen ja asioinnin tukipalveluista ja liikkumisjärjestelyistä? Entä oletko itse käyttänyt niitä?

	en ole kuullut	olen kuullut, mutta en käyttänyt	olen käyttänyt
Pääkaupunkiseudun reittiopas (HSL)	☐	☐	☐
Liikenneviraston valtakunnallinen julkisen liikenteen reittiopas matka.fi	☐	☐	☐
Tuotteen tai palvelun osto tai varaus internetistä	☐	☐	☐
Kutsuohjautuva joukkoliikenne (Kutsuplus)	☐	☐	☐
Kutsuominaisuudella varustettu vakioreittiä ajava Lähilinja (entinen Joukolinja)	☐	☐	☐
Kimppakyytipalvelut (esim. Kydit.net)	☐	☐	☐
Vanhempien kanssa sovittu järjestely, jossa yksi vanhempi vie useamman lapsen harrastukseen henkilöautolla.	☐	☐	☐
Vanhempien kanssa sovittu järjestely, jossa yksi vanhempi vie useamman lapsen harrastukseen kävellen, pyörällä tai julkisella liikennevälineellä.	☐	☐	☐
Vanhempien kanssa sovittu järjestely, jossa lapset kulkevat harrastuksiin yhdessä joukkoliikennevälineellä, pyörällä tai kävellen.	☐	☐	☐

32) Onko sinulla vielä kommentteja aiheesta tai itse kyselystä?

Kiitos vastauksestasi!

Järjestämme todennäköisesti aiheesta työpajan asuinalueellasi. Oletko kiinnostunut osallistumaan työpajaan? Jätä tähän yhteystietosi, niin olen yhteydessä. Ilmoittautuminen ei ole sitova.

Yhteystiedot _____

HSL:n julkaisuja 2/2016

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-276-3 (pdf)

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi

HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternamn@hsl.fi

www.hsl.fi