



A stylized illustration of a community center. On the left, a green silhouette of a person stands with one arm raised. In the center, three vertical grey poles support yellow signs that read 'Urheilukenttä' (Sports field), 'Asema' (Station), and 'Kirjasto' (Library). To the right, a white car is shown with several red and blue silhouettes of people inside. In the foreground, a group of people, including a man in a yellow vest holding a yellow flag and several children in yellow vests, are walking towards the center.



Esipuhe

Työn ja perhe-elämän yhdistämisen edellytysten kehittämishankkeen (ARJA) pääta-voitteena on kehittää suomalaisiin olosuhteisiin sopivia testattuja toimintamalleja, jotka lisäävät työn ja perhe-elämän yhteensovittamisen mahdollisuuksia perheenjäsen-ten, työnantajien, kaupungin hallinnon sekä kahden asuinalueen näkökulmasta (Horel-li ja Wallin 2005). Kohdeasuinalueet ovat Länsi-Herttoniemi ja Herttoniemenranta Helsingissä ja Pansio, Perno ja Artukainen Turussa.

ARJA on verkostoitunut ja monialainen hanke, jonka vetämisvastuu on ollut Yhdys-kuntasuunnittelun koulutus- ja tutkimuskeskuksella. Projektin koordinaattorina on toiminut dosentti Liisa Horelli. Tutkimusta on rahoittanut Euroopan sosiaalirahasto (ESR).

Tässä raportissa on esitelty ARJA -hankkeen liikenneosion tulokset valmisteluvaihee-seen ja kehittämisvaiheeseen I liittyen. Liikenneosion tavoitteena on ollut luoda kat-saus kohdealueiden liikenteellisiin olosuhteisiin lapsiperheiden näkökulmasta, tuottaa tietoa lapsiperheiden liikkumisongelmista ja kehittää muutamia ratkaisuja, joita testa-taan hankkeen myöhemmissä vaiheissa. Työn lopuksi on hahmoteltu lapsiystävällisen liikennejärjestelmän ominaisuuksia erityisesti kaupunkiseuduilla.

Liikenneosion työstä ovat vastanneet FM Maija Stenvall (1-5/2005) ja DI Kerkko Vanhanen (6/2005-2/2006) WSP LT-Konsultit Oy:stä ja TkL Kati Kiiskilä Insinööri-toimisto Liidea Oy:stä. Kannen ja ideakorttien kuvitukset on tehnyt AD Marjo Han-nukainen WSP LT-Konsultit Oy:stä.

Helsingissä 14.2.2006

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	4
2	LIIKENNE YHDISTÄÄ TOIMINTOJA	6
2.1	LIKKUMINEN JA LIIKENNETARPEET	6
2.2	LIIKENNEJÄRJESTELMÄ, MAANKÄYTTÖ JA TOIMINTOJEN SJOITTUMINEN	6
2.3	SEKTORIKOHTAISESTA KOKONAISVALTAISEEN KEHITTÄMISEEN	9
3	AIKA LIIKENTEESSÄ JA LIIKKUMISEN LAADUSSA	11
3.1	AIKA LIIKENNESUUNNITTELUN MÄÄREENÄ	11
3.2	LIIKKUMISEEN KÄYTETTY AIKA	13
3.2.1	<i>Aikabudjetin vakioisuudesta kansallisella tasolla</i>	13
3.2.2	<i>Muutoksia matka-ajassa – autoistumisen voittokulku</i>	14
3.2.3	<i>Yksilön matkustamiseen käyttämää aikaa selittävät tekijät</i>	16
3.3	AIKA MINUUTTEINA JA KOKEMUKSINA	18
3.3.1	<i>Ajan kokemus – voiko aikaa säästää?</i>	18
3.3.2	<i>Matka-ajan arvo ja merkitys eri ihmisille</i>	19
3.3.3	<i>Matka-ajan koettu sujuvuus ja ennakoitavuus</i>	21
4	LAPSIPERHEEN LASTEN JA AIKUISTEN MATKUSTUSKÄYTTÄYTYMINEN	23
4.1	TAUSTAA JA ANALYYSIN RAJOITUKSET	23
4.2	AIKUISTEN MATKUSTUSKÄYTTÄYTYMINEN	23
4.2.1	<i>Naisten ja miesten matkustuskäyttäytyminen eri perhetilanteissa</i>	23
4.2.2	<i>Yksinhuoltajien matkustuskäyttäytyminen</i>	28
4.3	LASTEN MATKUSTUSKÄYTTÄYTYMINEN	31
4.3.1	<i>Arkiliikenteessä</i>	31
4.3.2	<i>Itsenäisesti tai seurassa</i>	34
5	LIIKKUMISEN TULEVAISUUDEN HAHMOTTELUA KAUPUNKISEUDUILLA	38
5.1	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITYSSUUNTIA	38
5.2	VISIO LIIKENNEPALVELUISTA	38
5.3	FYYSISTÄ LIIKKUMISTA KORVAAVA SÄHKÖINEN LIIKENNE JA ASIOINTI	39
6	LIIKKUMISYMPÄRISTÖN NYKYTILAN KUVAUS JA HAVAITTUJA ONGELMIA ARJAN KOHDEALUEILLA	41
6.1	LAPSIPERHEIDEN KOKEMAT LIIKKUMISONGELMAT KOHDEALUEILLA	41
6.2	LIIKKUMISYMPÄRISTÖN NYKYTILA VANHASSA-HERTTONIEMESSÄ JA HERTTONIEMENRANNASSA	42
6.3	LIIKKUMISYMPÄRISTÖN NYKYTILA PANSIOSSA JA PERNOSSA	44
7	LIIKKUMISRATKAISUJA: TIETOPAKETTEJA TUTKIMUSALUEILLE JA TYYPIPERHEILLE	48
8	PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET	50
8.1	ARJAN KOHDEALUEILLA	50
8.2	VISIO PERHEYSTÄVÄLLISESTÄ LIIKENNEJÄRJESTELMÄSTÄ KAUPUNKISEUDULLA	53
	LÄHTEET:	56
	LIITE: IDEAKORTIT	59

1 Johdanto

Työn ja perhe-elämän yhdistämisen edellytysten kehittämishankkeen (ARJA) pääta-voitteena on kehittää suomalaisiin olosuhteisiin sopivia testattuja toimintamalleja, jotka lisäävät työn ja perhe-elämän yhteensovittamisen mahdollisuuksia perheenjäsen-ten, työnantajien, kaupungin hallinnon sekä kahden asuinalueen näkökulmasta (Horelli ja Wallin 2005). Kohdeasuinalueet ovat Länsi-Herttoniemi ja Herttoniemenranta Helsingissä ja Pansio, Perno ja Artukainen Turussa.

Liikkumista ja liikennettä käsitellään ARJA -hankkeessa osana ihmisen arkipäivän toimintojen kokonaisuutta, toisin kuin yleisesti liikennealan tutkimus- ja kehityshankkeissa. Hankkeen näkökulma sopii hyvin yleisemmin liikennealalla käynnissä olevaan paradigman muutokseen. Aiemmin käytössä ollut infrastruktuurin kehittämiseen liit-tyvä nk. ”predict ja provide” -ajattelu ei enää ole mahdollinen. Eli liikenteen kasvun ennustaminen ei suoraan johda ennakoitua kasvua tyydyttävien liikenneinfrastruktuu-ri-investointien tekemiseen, varsinkaan tieliikenteen osalta. Syyt ovat sekä taloudelli-sia että kestävän kehityksen tavoitteesta lähteviä. Tieliikenneinvestointien sijaan ja rinnalle tarvitaan innovatiivisia, ihmisten arkipäivän tarpeista lähteviä, monialaisia kehittämisideoita. Erityisesti liikennepalvelukonseptit kehittynevät tulevaisuudessa.

ARJA -hanke on verkostoitunut ja monialainen. Hankkeen toimintamalli on esitetty yksityiskohtaisemmin hankkeen raporteissa (mm. Horelli ja Wallin 2004, 2005). Työn tekemiseen osallistuneet tahot teemoittain ovat:

- hankkeen koordinointi ja alueanalyysit: TKK (yhdyskuntasuunnittelun tutki-mus- ja koulutuskeskus)
- palvelut: Lastensuojelun Keskusliitto
- työ: Pro Competence, Tampereen yliopiston Työelämän kehittämislaitos
- liikenne: WSP LT-Konsultit Oy, Insinööritoimisto Liidea Oy
- ajankäyttötutkimukset: Tilastokeskus
- kohdealueiden palvelurakenne ja yhteishallinnan kehittäminen: Helsingin ja Turun kaupungit.

Yli kaksi vuotta kestävä ARJA -hanke voidaan jakaa neljään päävaiheeseen, jotka ovat:

1. valmisteluvaihe,
2. kehittämisvaihe I,
3. kehittämisvaihe II ja
4. juurruttamisvaihe.

Valmisteluvaiheeseen sisältyi hankkeen viitekehyksen muodostaminen ja kohdealuei-den analyysit, jonka osana molemmilla tutkimusalueilla tehtiin mm. laajat kyselytutkimukset. Ensimmäinen kehittämisvaihe keskittyi alueanalyysien syventämiseen, ky-selyiden perusteella valittujen esimerkkiperheiden ja -työnantajien haastatteluihin ja ongelma-analyysien syventämiseen, kehittämisideoiden laatimiseen ja niiden esitte-lyyn tulosseminaareissa. Molemmista työvaiheista on kirjoitettu oma raporttinsa, jossa työvaiheet ja tulokset on kuvattu yksityiskohtaisesti (Horelli ja Wallin 2004, 2005). Kehittämisvaihe II keskittyy kehittämissmallien kokeiluun ja juurruttamisvaihe tulos-ten evaluointiin ja levittämiseen.

Tässä raportissa esitellään pääsääntöisesti valmisteluvaiheen ja kehittämisvaiheen I tuloksia liikenneteeman osalta. Alueita ja perheiden ongelmia on käsitelty vain liikumiseen liittyvien haasteiden osalta, mutta kehittämisideat ovat laaja-alaisempia, koko ARJA -hankkeen yhteisestä viitekehyksestä lähteviä.

Raportin toisessa luvussa annetaan liikennealaa tuntemattomalle lukijalle lyhyt johdattava kuvaus liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksesta ja toimintojen sijainnin merkityksestä liikenteen synnyttäjänä. Luku kolme kuvaa ajan roolia liikennesuunnittelussa ja ajan erilaisia ulottuvuuksia. Neljäs luku antaa lukijalle käsityksen lapsiperheiden arkiliikkumisen todellisuudesta Suomessa sekä perheen aikuisten että lasten näkökulmasta. Viides kappale maalailee lyhyesti vision lähinnä liikennepalveluiden ja liikenteen tulevaisuudesta. Luvuissa kuusi ja seitsemän keskitytään esimerkkialueiden tarkasteluun nykytilan kuvausten, ongelmien ja esitettyjen ratkaisujen kautta. Luku kahdeksan kokoaa yhteen tulokset sekä kohdealueiden että laajemmin lapsiystävällisen liikennejärjestelmän ominaisuuksien kuvauksen kautta.

2 Liikenne yhdistää toimintoja

2.1 Liikkuminen ja liikennetarpeet

Liikennetarpeet muuttuvat ja kehittyvät yhteiskunnallisten muutosten mukana – samoin muuttuvat maankäytölle asetettavat vaatimukset. Toisinaan muutokset yhteiskunnassa saattavat tapahtua nopeastikin. Liikennettä ja maankäyttöä koskevat ratkaisut palvelevat kuitenkin yhteiskuntaa useita vuosikymmeniä. Tänäpäin tehtävillä päätöksillä vaikutetaan huomisen elinympäristön laatuun.

Liikkuminen on harvoin itsetarkoitus. Liikkumiseen kuluva aika on pois muilta toiminnoilta, joten liikennettä ja liikkumista on ajan käytön tutkimuksissa tarkasteltava suhteessa muihin toimintoihin. Sujuva liikkuminen helpottaa arjen ajanhallintaa. Parhaimmillaan liikkuminen on vähän aikaa vievää, ennakoitavaa, edullista, sujuvaa ja turvallista. Hankalat liikenneyhteydet supistavat ihmisten toimintamahdollisuuksia ja sosiaalista elinpiiriä ja siten eriarvoistavat ihmisiä.

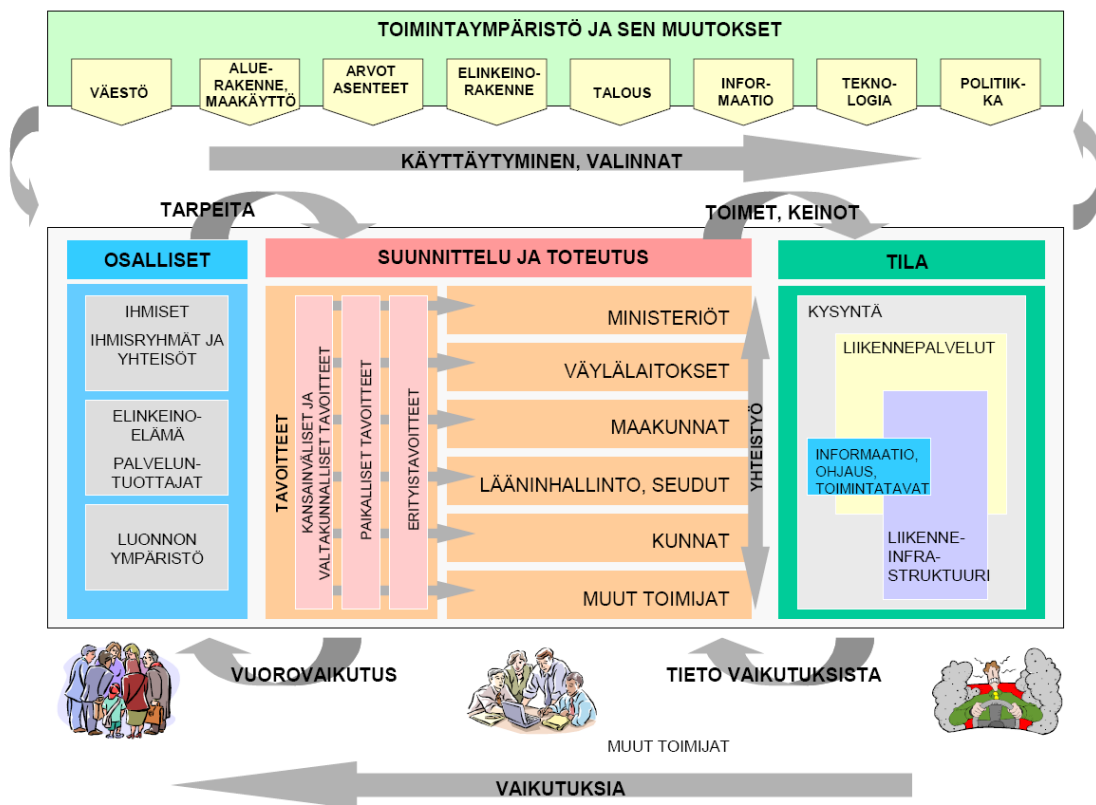
ARJA-hankkeessa liikkumista ja liikennettä tarkastellaan osana arjen toiminnallista kokonaisuutta. Suunnittelemalla arkielämän liikkumista ennalta ja tuntemalla liikkumisen eri mahdollisuudet (reitit ja kohteiden sijainnit, kulkuvälineet, matka-ajat jne.) voi liikkumisesta tehdä monipuolista ja luovaa. Liikkumisen on oltava joustavaa ja mukauduttava eri elämäntilanteisiin. Liikkumisen ei myöskään tarvitse aina olla fyysistä – sähköisen ”virtuaalisen” liikkumisen mahdollistaminen voi myös parantaa arjen ajanhallintaa.

Tässä luvussa käydään lyhyesti läpi, mistä rakenteista liikennejärjestelmä koostuu, mikä on liikenteen ja maankäytön suunnittelun välinen yhteys ja miten eri toimintojen sijoittuminen vaikuttaa liikenneympäristön laatuun. Tavoitteena ei ole kattava katsaus, vaan lähinnä johdattaa ne lukijat teemaan, joille liikennejärjestelmäsuunnittelu on uusi tuttavuus.

2.2 Liikennejärjestelmä, maankäyttö ja toimintojen sijoittuminen

Alueiden käyttöä koskevat yleistavoitteet laaditaan valtakunnallisella tasolla. Ne ovat periaatteellisia maankäyttöä ja kaavoitusta ohjaavia linjauksia. Yhdyskuntarakenne, erityisesti maankäyttö ja toimintojen sijoittuminen, vaikuttavat liikennejärjestelmään ja liikenteessä vietettyyn aikaan. Vastaavasti valittu liikennejärjestelmä vaikuttaa ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen. Pelkästään liikenteeseen, tai yhdyskuntarakenteeseen, kohdistuvalla suunnittelulla ei siksi voida taata riittävän monipuolisesti eri tarpeet huomioon ottavaa kehitystä.

Liikennejärjestelmä on kokonaisuus, jonka muodostavat liikenneinfrastruktuuri (liikenneväylät, -terminaalit ja -välineet), yksityiset ja julkiset liikennepalvelut sekä liikenteen toimijat (käyttäjät, liikenne- ja oheispalveluiden tarjoajat, viranomaiset, liikennelaitokset). Kuvassa 1 on esitetty liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät osatekijät ja niiden välisiä vuorovaikutussuhteita.



Kuva 1 Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät osatekijät ja niiden väliset vuorovaikutussuhteet. (Pesonen ja Kivari 2005.)

Erityisesti valmiiksi rakennetuilla asuinalueilla fyysinen liikenneympäristö kehittyy hitaasti. Tällaisilla alueilla liikennejärjestelmän muutokset keskittyvät usein turvallisuutta, viihtyisyyttä, esteettömyyttä ja liikenteen sujuvuutta sekä informaation saatavuutta ja ajantasaisuutta parantaviin ratkaisuihin.

Kestävän kehityksen näkökulmasta tarkasteltuna olisi toivottavaa, että liikennejärjestelmän kehittämisessä yleistyisi yhä vahvemmin viime aikoina esillä ollut ns. neljän portaen periaate:

1. Ensisijaisesti käytetään keinoja, joilla vaikutetaan liikkumistarpeeseen ja kulkumuotovalintaan.
2. Tämän jälkeen käytetään keinoja, joilla voidaan tehostaa nykyisen liikenneverkon käyttöä.
3. Seuraavaksi voidaan turvautua rajoitetusti infrastruktuurin parantamiseen.
4. Vasta viimeisenä keinona harkitaan (ja toteutetaan) uusia väyläinfrastruktuuri-investointeja.

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus ja toimintojen sijoittuminen

Maankäyttö- ja rakennuslaissa korostetaan monipuolisen asiantuntemuksen merkitystä ja eri osapuolten välistä yhteistyötä ja vuorovaikutusta maankäytön (ja siten myös liikenteen) suunnittelussa. Yhdyskuntarakenteen eheyteen tähtäävät tavoitteet on kirjattu selkeästi valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja eri kaavatasoja koskeviin sisältövaatimuksiin. Yhdyskuntarakenteen ohjauksen mahdollistava ja liikenteen näkökohdat huomioon ottava lainsäädännöllinen keinovalikoima on myös käytettävissä. Mahdollisissa maankäytön ja liikenteen eturistiriitatilanteissa ei kyse usein olekaan

yhdyskuntarakenteen ohjauksen keinojen puuttumisesta, vaan pikemminkin halukkuudessa käyttää niitä.

Maantieteen ja kaupunkitalouden teoriakirjallisuuden mukaan matkojen suuntautuminen riippuu eri toimintojen houkuttelevuudesta, matkustamisen helppoudesta ja toimintojen sijainnista, eli harjoitetusta maankäytöstä. Toisaalta toiminnot sijoittuvat alueille, joista muut alueet ovat tavoitettavissa siten, että kunkin alueen yksilöllinen sosiaalisen ja taloudellisen vuorovaikutuksen tarve voidaan tyydyttää. (YTV 2005). Maankäyttö voi sijoittua vain sinne missä liikenneverkot sijaitsevat (rakennetut ja luonnonmukaiset liikenneverkot, esimerkiksi merkittävät vesistöt). Näin ollen saavutettavuus ohjaa osaltaan maankäytön sijoittumista – välillä hyvinkin merkittävästi.

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen tarkastelussa on tärkeää muistaa, että myös inhimillinen käyttäytyminen ohjaa vuorovaikutuksen toteutumista. Ihmiset ja yritykset tarpeineen vaikuttavat ratkaisevasti siihen, miten ja mihin maata käytetään ja miten alueella liikutaan. Ihmisten valintoihin vaikuttavat heille tarjoutuvat mahdollisuudet toteuttaa ja tyydyttää tarpeitaan, samoin se, miten ja millaista tietoa he saavat mahdollisuuksistaan ja tekemiensä valintojensa vaikutuksista. Kirjallisuuden mukaan ei ole itsestään selvää, että ihmiset hyödyntäisivät yhdyskuntarakenteeseen sisäänrakennetut mahdollisuudet liikkumistarpeiden vähentämiseen tai tarpeellisen liikkumisen suuntaamiseen kestäville kulkumuodoille. Usein elämäntilanne vaikuttaa liikkumistottumuksiin enemmän kuin se, millä alueella asutaan (YTV 2005). Myös se voidaan kyseenalaistaa, onko liikkumisen minimointi ylipäättänsä yksilölle tavoite. Tätä teemaa käsitellään lisää kohdassa 3.2.1.

Hyvä lähtökohta uuden maankäytön suunnittelussa taajama-alueilla on sijoittaa toiminnot olemassa olevien joukkoliikenneyhteyksien varteen tai niiden jatkoksi, eli joukkoliikennekaupunkialueelle. Tämä koskee niin asuntoja, toimitiloja, palveluja kuin virkistysalueitakin. Erityisen tärkeää on sijoittaa paljon joukkoliikennettä synnyttävät julkiset toiminnot, kuten kirjastot, koulut, yliopistot ja korkeakoulut, terveyskeskukset ja sairaalat sekä harrastuspaikat (esimerkiksi jäähallit, sisäliikuntatilat, kulttuurilaitokset) hyvien joukkoliikenneyhteyksien varsille. Tässä suhteessa kaupunkien keskustat, tai suurempien kaupunkien sisällä olevat paikalliset aluekeskukset, ovat julkisille palveluille hyviä sijaintipaikkoja. (YTV 2005.)

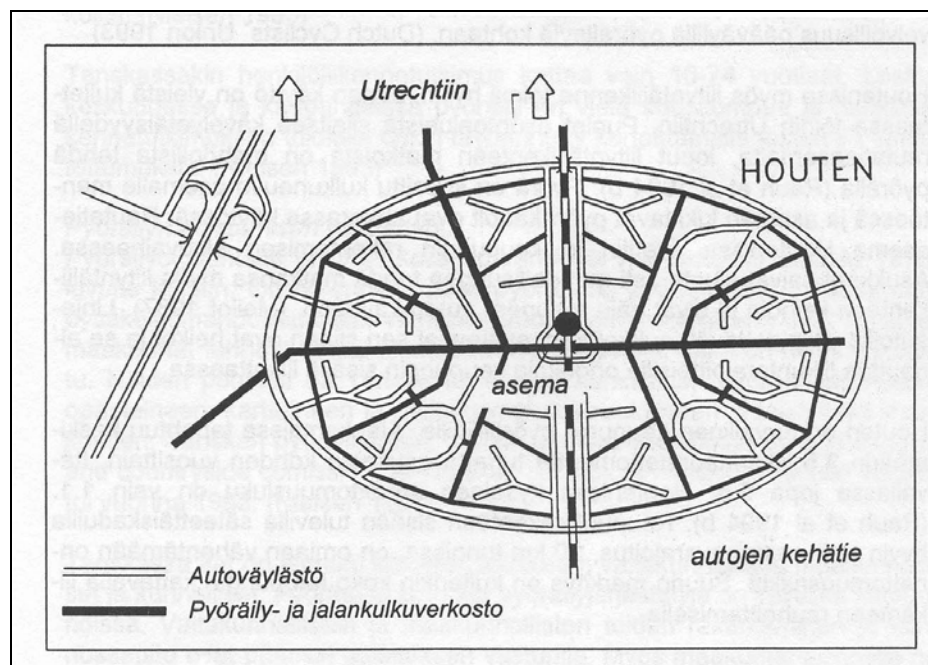
Toimintojen (asuminen, työpaikat, palvelut ja virkistysalueet) sekoittaminen vähentää liikkumistarvetta verrattuna eriytyneeseen rakenteeseen. Toimintojen ollessa lähellä toisiaan kevyen liikenteen käyttöön on paremmat mahdollisuudet ja joukkoliikenteen järjestämismahdollisuudet paranevat tasapainoisemman matkustuskysynnän ansiosta. (YTV 2005.)

Kunnallishallinto voi säädellä ja ohjata maankäyttöä kaavoituksella ja muulla maankäytön suunnittelulla. Eri toimintojen sijoittuminen määräytyy kuitenkin osin myös markkinamekanismin puitteissa yritysten ja kotitalouksien sijoittumistoiveiden mukaan, jolloin kaavoituksella vastataan muuttuneeseen kysyntätilanteeseen sen sijaan, että sillä erityisesti luotaisiin kysyntää. Yritysten sijoittumisperusteita ovat useimmiten hyvät liikenneyhteydet, erityisesti tieliikenneyhteydet. Toissijaisina syinä korostuvat kunnan aktiivisuus ja kunnan tarjoamat edut (koulutuspalvelut, toimitilat, joustava ja nopea toiminta esim. kaavoitusasioissa ym.) sekä esimerkiksi paikkakunnan tai kaupunginosan tunnettuus ja ympäristön laatu. (YTV 2005.)

Esimerkki: Reitin ja kulkumuodon valintaa ohjaava maankäyttö

Mielenkiintoisena esimerkki alueen liikenneympäristön rauhoittamiseksi ja kevyen liikenteen tukemiseksi tehdystä työstä liikennejärjestelmätasolla on noin 30 000 asukkaan Houtenin kaupunki Hollannissa. Houtenin katuverkko on nk. ulkosyöttöinen verkko, jossa asuin- ja liikekorttelit rajaavat sisälleen vilkkaalta autoliikenteeltä rauhoitetun yhtenäisen alueen (Kuva 2). Ratkaisu tarjoaa kevyelle liikenteelle hyvät ja turvalliset toteutusmahdollisuudet. Lisäksi keskeiset joukkoliikenteen pysäkit voidaan sijoittaa siten, että niille pääsee korkeatasoisia kevyen liikenteen väyliä pitkin. (Tielaitos 1995.)

Asukasta kohti Houtenin asuinalueilla tehdään neljännes vähemmän automattoja kuin muissa Alankomaiden vastaavissa esikaupungeissa. Matkapituudet tosin ovat hiukan pidempiä, koska autoilijat joutuvat aina kiertämään kehätien kautta. Kaupungin keskustan matkoista on laskettu tehtävän jopa 68 % pyörällä, ja ostosmatkoista pyöräillen taittuu hiukan yli puolet (52 %). (Tielaitos 1995.)



Kuva 2 Hollannissa sijaitsevan Houtenin kaupungin erilaiset verkostot motorisoidulle ja ei-motorisoidulle liikenteelle. (Tielaitos 1995.)

Kattavan ja selkeän opastuksen sekä liikennemahdollisuuksista tiedottamisen avulla ihmisiä voidaan opastaa mahdollisimman sujuvaan reitinvalintaan. Moni liikenteellinen mahdollisuus tai arkirutiineista poikkeava käytäntö saattaa olla piilevä, sillä ihmiset ovat tottuneet tiettyihin toimintamalleihin, eivätkä välttämättä tiedä kaikkia lähi-alueensa palveluita. Kuitenkin moni palvelu saattaisi varsin hyvin tyydyttää kysynnän. Palvelua ei tarvitsisi lähettää hakemaan kauempaa ja arjen ajanhallinta helpottuisi.

2.3 Sektorikohtaisesta kokonaisvaltaiseen kehittämiseen

Liikennejärjestelmää ja liikennepalveluita kehitettäessä on alueella olevien eri tahojen kuuleminen tärkeää. Osallistumisen kautta suunnittelijat saavat ensikäden tietoa paikallisista olosuhteista ja ominaispiirteistä, asukkaiden ja toimijoiden toiveista sekä alueella havaituista puutteista.

Esimerkiksi kevyen liikenteen yhteyksiä suunniteltaessa pitäisi ottaa tarkasti huomioon lähialueen asuntojen ja palveluiden (päiväkodit, koulut, terveyskeskus ja päivittäistavarakauppa) keskinäinen sijainti ja niiden välisten sujuvien ja turvallisten yhteyksien takaaminen. Tietoa alueen liikenteellisistä epäkohdista voidaan kerätä mm. asukasilloista ja haastattelemalla liikenteen käyttäjiä todellisessa liikennepäristössä.

Paikoin osallisten eturistiriidat saattavat olla merkittäviä. Suuren kaupan keskussyksikön kannalta logistisesti optimaalinen sijainti ei välttämättä ole lähellä päiväkotia, tai kevyen liikenteen yhteyksiä. Vastaavasti peruskoulun ala-asteen viereen tuskin toivotaan valtavaa automarkettia ja sen mukanaan tuomaan jakelu- ja henkilöautovirtaa. Kun yhtälöön lisätään vielä muut lähipalvelut ja hyvät joukkoliikenneyhteydet sekä toisaalta tiettyjen tahojen kannalta keskeinen ja näkyvä sijainti, ei toimintojen sijoittaminen rajatulle alueelle ja sitä kautta kaavoittajan ja liikennesuunnittelijan työ ole helppoa.

Ihmisten liikkumisongelmat liittyvät ja niitä voidaan ratkaista ainakin neljän eri yhteiskunnan ja liikennejärjestelmän osa-alueen kehittämisen kautta, eli kehittämällä infrastruktuuria ja -välineitä, palveluita, informaatiota tai yhteistyötä. Liikenneinfrastruktuurin ja -välineiden kehittäminen on perinteisesti ollut asiantuntijoiden tehtävä ja asianosaisia, kuten asukkaita tai asiakkaita on kuultu. Kun kehittämiskohteena ovat palvelut, informaatio tai yhteistyö, onnistuminen vaatii erityyppistä yhteistyötä ja osapuolten syvempää sitoutumista. Myös osapuolten määrä kasvaa.

Liikkumisen ohjaus (Mobility Management) -ajattelutavan taustalla on ajatus monimutkaisesta liikennejärjestelmästä ja sen moniulotteisista vaikutuksista ja -ongelmista. Niiden ratkaisemiseen tarvitaan eri toimijoiden yhteistyötä, sillä liikennetarpeeseen ja -valintoihin pyritään vaikuttamaan jo ennen matkan tekemistä. (Kiiskilä ym. 2002). Usein kehittämistoimenpiteet eivät olekaan suoranaisesti, tai ainakaan pelkästään, liikennejärjestelmää koskevia ja niiden kehittämiseen tulee osallistua laajasti niin asuminen, työhön, vapaa-aikaan kuin liikkumiseen liittyviä toimijoita. Tässä yhteistyössä on vielä paljon kehittämistä.

Verkostomainen oppiva kehittäminen ja paikallinen yhteishallinta (governance) ovat ARJA -hankkeen kantavia teemoja, joita on käsitelty enemmän hankkeen muissa raporteissa (Horelli ja Wallin 2005). Liikennehankkeissa yhteishallinta voi tarkoittaa esimerkiksi kaupungin, linja-autoliikenteen liikennöitsijän ja alueen asukkaiden yhteistä kumppanuutta vaikkapa linja-autopysäkkeihin liittyen. Kaupunki voi sitoutua uusien parempien pysäkkikatosten toimittamiseen alueelle, liikennöitsijä pysäkeille toimitettavan informaation laadun kohottamiseen ja asukasyhdistys vandalisointia vastustavan toiminnan kehittämiseen.

Toisena esimerkkinä voi toimia palvelutiskin idea. Palvelutiskin kautta välitetään rinnakkain esimerkiksi sekä liikkumiseen liittyviä palveluita että lasten- tai kodinhoitoon liittyviä palveluita. Yksityinen ja julkinen sektori voivat toimia yhdessä. Tavoitteena on löytää nk. ”win-win” -tilanne, jossa yhteinen sopimus kehittämisestä hyödyttää kaikkia osapuolia. Samalla päätösvastuuta siirretään yhä enemmän paikalliselle tasolle. ARJA -hankkeessa kehittäminen on lähtenyt lapsiperheiden todellisista ongelmista sektori- tai toimintokohtaisen lähestymistavan sijaan ja kehittämisideat ovat alueellisesti toteutettavia.

3 Aika liikenteessä ja liikkumisen laadussa

3.1 Aika liikennesuunnittelun määreenä

”Aika on rahaa” argumenttia on liikennesuunnittelussa ja -politiikassa käytetty vuosikymmeniä. Aika on tärkeä mittari tehtäessä päätöksiä väyläinvestointien kannattavuudesta tai ennusteita liikennemäärien muutoksista ja liikenteen suuntautumisesta. Väylähankkeiden kannattavuutta arvioidaan hyöty-kustannuslaskelmilla, joissa aikakustannussäästöt ovat yksi keskeinen mitattava tekijä. Hyöty-kustannuslaskelmilla voidaan vertailla eri hankkeiden kannattavuutta, vaikkakin viime kädessä päätökset investoinneista ovat usein poliittisia.

Hyöty-kustannus -laskelmien oikeellisuutta ja todenmukaisuutta on kyseenalaistettu ja arvosteltu paljon. Ongelma on, että hyöty-kustannus -laskelmat on kehitetty helpottamaan erityisesti suurten väylähankkeiden arviointia. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hankkeisiin mallit soveltuvat heikommin ja tästä syystä liikenteen käyttäjille suuriakin hyötyjä tuottavat joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen kehittämishankkeet saattavat jäädä toteutumatta, jos niiden tueksi ei löydy riittävää poliittista tahtoa.

Kritiikkiä on aiheuttanut esimerkiksi se, että hyöty-kustannus -laskelmia tehdään niiden työläyden vuoksi yleensä lähinnä suurista (väylä-)investoinneista, jolloin useiden pienempien ja varsinkin ei-fyysisten toimenpiteiden vertaaminen suuren infrastruktuuri-investoinnin kanssa on käytännössä mahdotonta. Liikennepolitiikassa tehtävät valinnat kuitenkin käytännössä ovat usein tämäntyyppisiä.

Laskelmissa matka-ajan arvo vaihtelee matkan tarkoituksen mukaan. Esimerkiksi työajalla tehtävään matkaan kuluvan ajan arvo on arvioitu selvästi korkeammaksi kuin vapaa-ajalla tehtävissä matkoissa. Lisäksi eri kulkumuotoihin liittyvät ajan arvon määrittelyt vaihtelevat sen mukaan, minkä tyyppisiin matkoihin kyseistä kulkumuotoa oletetaan pääsääntöisesti käytettävän. Esimerkiksi pyöräilyn oletetaan liittyvän henkilöautolla ajoa enemmän vapaa-ajan matkoihin ja siksi pyörämatkaan kulunut minuutti arvioidaan ”halvemmaksi” kuin automatkaan kulunut vastaava aika. Suomessa liikenne- ja viestintäministeriön laatimat tieliikenteen matka-ajan arvot ovat henkilöauton osalta seuraavat (Metsäranta ja Pesonen 2003):

- Työajan matka 24,08 €/h/hlö
- Työ- tai asiointimatka 4,07 €/h/hlö
- Vapaa- tai loma-ajan matka 4,07 €/h/hlö
- Matka keskimäärin 5,90 €/h/hlö

Selkeästi suurimman ajan arvon saavat ammatin harjoittamiseen tai työstä johtuvaan liikkumiseen liittyvät matkat. Palkkakustannusperuste on todettu oikeaksi tavaksi määrittää työajan matka-aikasäästön arvo. Työajan aikasäästöjen arvottamiseen liittyy kuitenkin eräitä yksityiskohtia, jotka on syytä käydä periaatteen vuoksi läpi. Nykyinen keskimääräinen matka-aikasäästön arvo ei ota huomioon sitä, missä määrin säästetty työaika on konkreettisesti hyödynnettävissä, ja mihin tarkoitukseen säästetty työaika kohdentuu. Keskimääräinen aikasäästön arvo ei myöskään huomioi työmatkan aikana työskentelyn mahdollisuutta. Jos matka-aikaa voidaan hyödyntää tuottavasti, ei matka-ajan vaihtoehtoiskustannus työnantajan näkökulmasta ole yhtä suuri kuin menetetyt työpanoksen arvo. Mikäli matka-aika voidaan hyödyntää työskentelyyn täysimääräisesti, ei sitä tulisi arvottaa aikakustannuksena välttämättä lainkaan. (Tervonen ja Ristikartano 2004.)

Työajan matka-aikasäästöjen palkkakustannusperusteiset yksikköarvot olisi aina päivitettävä henkilöauton ja ammattiliikenteen kuljettajien osalta palkkatason ja palkan sivukuluissa tapahtuneiden muutosten mukaisesti. On myös esitetty, että henkilöauton ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen matkustajien työajan matkasäästö voitaisiin arvottaa ottaen huomioon matkan aikainen työskentelymahdollisuus. (Tervonen ja Riskikartano 2004.)

Työajan arvottaminen työntajien kokemien palkkakustannusten vuoksi on selkeä arvottamisperuste vapaa-ajan matkojen aikasäästön arvottamiseen verrattuna. Vapaa-ajan matkojen aikakustannusten arviointia on tehty mm. niin kutsutulla Stated preference (SP) -menetelmällä. Tässä menetelmässä liikkujilta kysytään maksuhalukkuutta liittyen investointeihin, joilla matka-aika saadaan lyhenemään. Maksuhalukkuuden summa määrää hankkeen kannattavuuden.

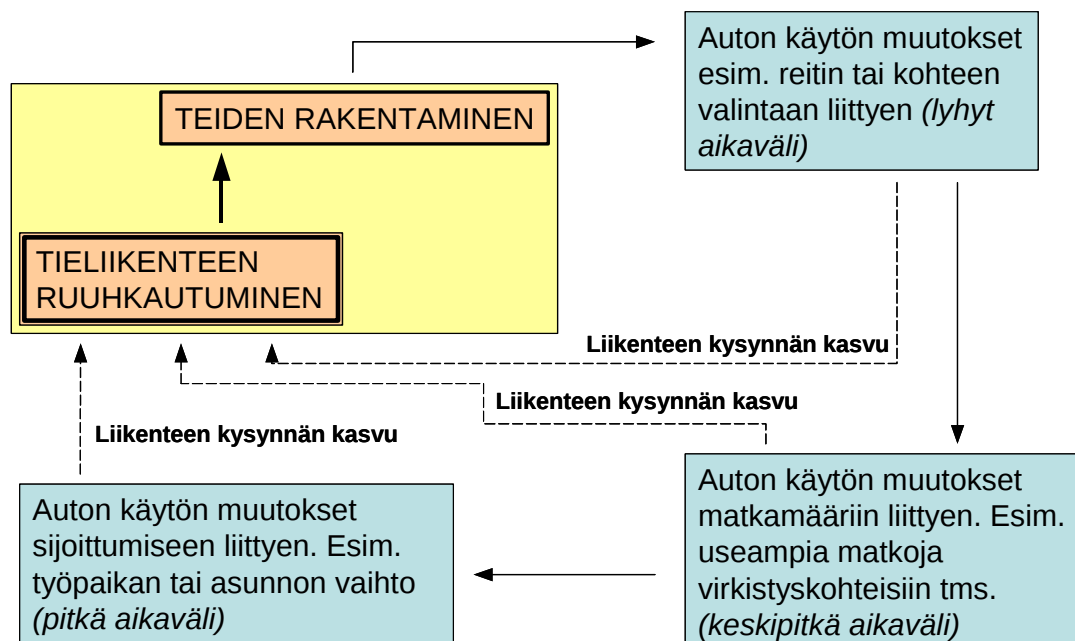
Liikunnan terveysvaikutukset tiedetään merkittäviksi. Hanke-arvioinneissa niiden rahallista arvoa ei kuitenkaan ole toistaiseksi voitu ottaa kunnolla huomioon, sillä yhteisiä laskentaperusteita ei ole. Myöskään terveyshyötyjen rahallinen arvo ei siksi tule otetuksi huomioon matka-ajalle arvoa määritettäessä. Toisaalta on huomattava, että kulkutavasta riippuen pidempi matka-aika toisi suuremmat terveyshyödyt, mikä hankearvioinnissa ei johtaisikaan lyhyempien ja nopeampien reittien etsintään, joka on tällä hetkellä ajattelun taustalla. Tosin, koko tavoite nopeasta liikkumisesta voidaan kyseenalaistaa, josta lisää kohdassa 3.2.1.

Matka-aikoja käytetään eräänä keskeisenä mittarina liikennehankkeiden hyötyjen ja kustannusten laskemisessa. Autoliikenteen hyötyjen määrästä 33 - 75 % lasketaan aikasäästöistä. Mitä parempi hyöty-kustannussuhde on, sitä helpommin hankkeen tärkeys saadaan perusteltua (Valtanen 2005). Väylähankkeiden hyöty-kustannus -analyysissä aikakustannussäästöt muodostavat suurimman osan, suurimmillaan jopa 70 - 80 % mitatuista hyödyistä (Fosgerau 2004). Erityisesti lyhyiden matka-aikasäästöjen todellisesta merkityksestä yksilölle on käyty aktiivisesti keskustelua.

Joukkoliikenteen ja myöskään kevyen liikenteen hankkeiden arvioinnissa hyötyjen ja kustannusten mittaamiseen ja aikasäästöjen arvottamiseen ei ole vakiintunutta yhteismitallista tapaa. Joukkoliikenteen hankearviointiohjeistus on tekeillä, joten oletettavasti tilanne on hitaasti muuttumassa. Tutkimus on myös käynnissä eri käyttäjäryhmien välisistä eroista joukkoliikenteen eri matkavaiheiden arvottamisessa keskiuurissa suomalaisissa kaupungeissa. Molemmat edellä mainitut hankkeet ovat käynnissä liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelmassa (www.jotu.fi).

Väyläinvestointipäätösten taustalla on oletus uuden väylän tuomista aikakustannussäästöistä, josta on etua etenkin elinkeinoelämälle. Uusi väylä saa kuitenkin usein aikaan noidankehän, joka johtaa pidemmällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen hajautumiseen, autoistumiseen ja sitä kautta ruuhkien kasvuun, matka-aikojen pidentymiseen ja taas uusien väylien suunnitteluun aikakustannussäästöjen toivossa. Alkuperäinen aikakustannussäästö kuoletetaan ennemmin tai myöhemmin. Tätä noidankehää on avattu mm. selvityksessä ”Reclaiming city streets for people” (EC 2004).

Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä osa ihmisistä hyödyntää uuden tien tuoman aikasäästön ajamalla kauemmaksi, esimerkiksi kauppakeskukseen. Pidemmällä aikavälillä uusi tie vaikuttaa sijaintipäätöksiin, etenkin asuinpaikan valintaan suhteessa työpaikan sijaintiin. Osa ihmisistä valitsee pidemmän etäisyyden. He käyttävät liikkumiseen kuin saman ajan ennenkin, eivätkä siten hyödynnä uuden tieyhteyden tarjoamaa aikasäästöä. (EC 2004.)



Kuva 3 Liikenteen kysynnän kierre. (EC2004).

Toivottavaa olisi, että tulevaisuudessa liikennejärjestelmää ja liikennepalveluja suunniteltaisiin yhä enemmän myös laadullisten, ei suoraan määrällisesti mitattavien tai määrälliseksi muutettavissa olevien mittareiden avulla. Ajankäytön määrään perustuvan hyöty-kustannusajattelun rinnalle arviointiin tulisivat yhä enemmän laadulliset seikat, ihmisten kokemus liikkumisesta ja sen vaikutus esimerkiksi kulkutavan valintaan.

3.2 Liikkumiseen käytetty aika

3.2.1 Aikabudjetin vakioisuudesta kansallisella tasolla

Liikennetekniikassa yksilön matkustuskäyttäytymisen muutoksia seurataan yleensä kolmella perusmittarilla: matkojen määrällä (matkaluku), matkustamiseen käytetyllä ajalla (matka-aika) ja kilometreillä (matkustussuorite). Aggregoidulla tasolla tarkasteltuna yksilön matkaluku ja matka-aika vuorokaudessa näyttävät sisältävän pysyvämpiä aineksia kuin suorite. Tämä pysyvyys ja sen tarjoama potentiaali ennustaa tulevaisuuden matkustamista, lähinnä ajoneuvosuoritteen kasvun määrää on johtanut kansainvälisen tiedeyhteisön väittelyyn vakioista matka-aikabudjetista. Schafer ja Victor (2000) perustivat koko maailmaa koskevan motorisoidun liikenteen ennusteensa vakioisen matka-aikabudjetin oletukselle.

Erityisesti kansallisella, mutta myös alueellisella tasolla aggregoituna matkustamiseen käytetyn matka-aikabudjetin arvioidaan olevan eri tutkimusten mukaan 50 min/vrk - 1,3 tuntia/vrk, eli noin 4–6 % vuorokaudesta. (Mokhtarian ja Chen 2004). Matkustamiseen käytetyt keskimääräiset ajat eri Euroopan maissa näyttävät osuvan suhteellisen hyvin esitettyyn laajahkoon haarukkaan (Taulukko 1).

Taulukko 1 Matkustamiseen käytetty aika vuorokaudessa ja sen osuus vuorokaudesta eri Euroopan maissa (molemmat sukupuolet, 20–74-vuotiaat). (European Communities 2004)

	BE	DE	EE	HU	SI	FI	SE	UK	NO
Aika (min/vrk)	87	81	67	57	83	78	87	87	81
Osuus vuorokaudesta (%)	6,0	5,6	4,7	4,0	5,8	5,4	6,0	6,0	5,6

*Analyysi perustuu paikkakoodiin. Työaikana tehty matkustaminen on todennäköisesti aliedustetusti mukana.

Osa tutkijoista arvioi matka-aikabudjetin osuuden vuorokaudesta olevan myös ajassa suhteellisen pysyvä. Yksilöiden, ikäryhmien tai sosioekonomisten ryhmien osalta matka-aikabudjetit eivät ole vakioita. Vakioisen matka-aikabudjetin tutkimisessa huomattavia ongelmia tuottaa mittausmenetelmien, määritelmien ja tutkimusotosten erilaisuus. (Mokhtarian ja Chen 2004.)

Kiinnostavinta vakio matka-aikabudjettikeskustelussa on koko perinteisen matkustuskäyttäytymisteorian kyseenalaistaminen. Tällä hetkellä oletuksena on, että matkustaminen ja matka-aika ovat haittoja, jota pyritään minimoimaan. Tavoitteena yksilöllä on kulkutapapreferenssinsä ja budjettirajoitteensa huomioon ottaen löytää minimi matka-aika, joka mahdollistaa tiettyjen toimintojen tekemisen. Jos hypoteesi vakioista matka-ajasta pitää paikkansa, pohtii yksilö sitä, mikä on houkuttelevin toimintojen ja määränpäiden joukko, joka on mahdollista saavuttaa matka-aikabudjetissa. Matkustaminen on tällöin itsessään arvo, jota ei pyritä minimoimaan eikä aikaa ”säätämään”. (Mokhtarian ja Chen 2004.)

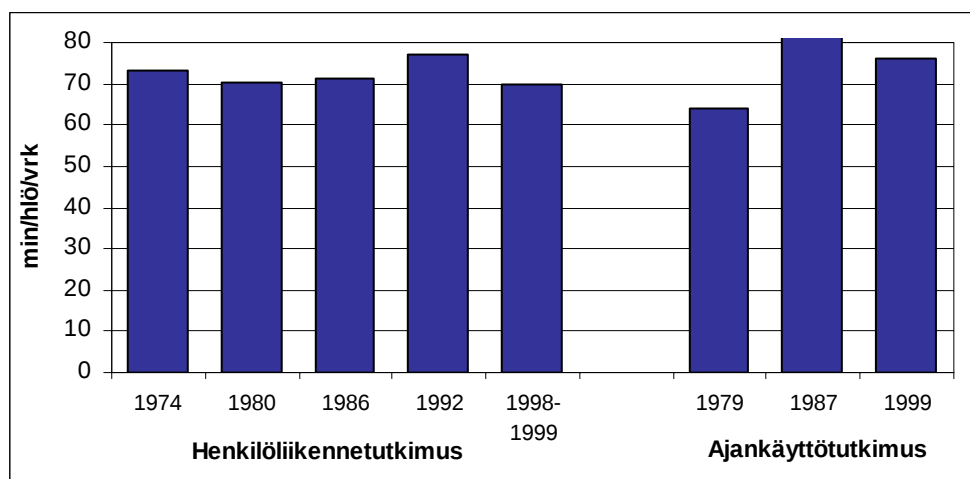
Hypoteesina on esitetty myös toiminnon ja matkustamisen yhteisen aikabudjetin koon pysyvyyttä. Esimerkiksi vapaa-ajanmatkojen ja vapaa-ajan toimintojen osuus vuorokaudesta olisi noin 25 %, joka pitää suhteellisen hyvin paikkansa myös Suomessa (Mokhtarian ja Chen 2004, Niemi ja Pääkkönen 2001). Tämän hypoteesin oikeellisuus johtaisi työmatkojen ja matkoilla tehtävän työn kannalta mielenkiintoiseen tulokseen. Jos työpaikalla vietettävän ajan tarve vähenee työmatkalla tehdyn työn ansiosta, työmatkaan käytetty aika voisi tämän selitysmallin perusteella olla kasvussa. Eli liikuvan työn mallit johtaisivat pidentyviin työmatkoihin.

Ehkä kiinnostavampia kuin itse keskustelu matka-aikabudjetin vakioisuudesta, ovat arviot vakioisuuden syistä. Selitykset johtavat yksilötasolla, kun taas vakioisuus on löydettävissä vain kansallisesti tai alueellisesti aggregoidun tason arvoista. Vilhelmsen (1990) esittää ja Mokhtarian ja Chen (2004) referoivat artikkelissaan mm. seuraavia syitä: vakio matka-aika on eri vaikutusten yhteen tulema, muut toiminnot vievät aikaa niin, että matkustamiselle jää 1-2 tuntia vuorokaudessa tai ihmisellä on biopsykologinen tarve vakiorutiineihin, joten muutoksen esiintyessä yksilö stressaantuu ja vähitellen palaa vakiotilaan stressin kautta. Mitään esitetyistä selityksistä ei ole pysytetty perustelemaan paremmin kuin toista.

3.2.2 Muutoksia matka-ajassa – autoistumisen voittokulku

Suomessa matkustamiseen käytetyn ajan muutosta tai sen pysyvyyttä voidaan tutkia pääasiassa kahden aineiston, eli ajankäyttötutkimuksen (Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukset 1979, 1987-88 ja 1999-2000, Niemi ja Pääkkönen 2001) ja henkilöliikennetutkimuksen perusteella (Liikenneministeriö 1999) (Kuva 4). Tutkimusten tuloksia

ei voida suoraan verrata keskenään erilaisten tutkimustapojen vuoksi. Myöskään eri vuosien henkilöliikennetutkimusten tulokset eivät ole suoraan keskenään vertailukelpoisia. Tulokset eivät suoraan tue, mutta eivät myöskään kumoa vakiota matka-aikabudjettia kansallisella tasolla, jos huomioidaan melko suuri aikabudjetin haarukka. Tärkeää ajallisissa vertailuissa on huomata matka-ajan koon muutoksiin vaikuttanut tutkimusmenetelmien kehittyminen ja muuttuminen. Osittain avoimeksi kysymykseksi jääkin, kuinka suuri osa muutoksesta on todellista ja kuinka suuri osa tutkimusmenetelmien kehitystä.



* Vuoden 1998-1999 henkilöliikennetutkimuksen luvut on samankaltaistettu edellisten, eri menetelmällä tehtyjen tutkimusten kanssa. Vuosien 1974, 1980 ja 1986 tutkimuksissa kohderyhmänä 13–64-vuotiaat, vuoden 1992 tutkimuksessa 18–70-vuotiaat ja vuosien 1998-1999 tutkimuksessa kaikki 6-vuotta täyttäneet. Erityisesti vuoden 1992 tutkimus ei ole ikäryhmiltään ja vastausprosenttiltaan vertailukelpoinen.

** Ajankäyttötutkimusten tiedot määritetty syksyn aineiston perusteella, käyttäen toimintopaikkaa. Mukana 10–64-vuotiaat naiset ja miehet.

Kuva 4 Matkustamiseen käytetyn ajan muuttuminen Suomessa henkilöliikennetutkimusten ja ajankäyttötutkimusten mukaan. (Liikenneministeriö 1999, Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukset 1979, 1987-88 ja 1999-2000)

Liikkumiseen kuluva aika on Suomessa noussut vain vähän viimeisten 30 vuoden aikana. Nykyään ihmisillä kuluu liikkumiseen kotimaan matkoilla noin yksi tunti ja 11 minuuttia vuorokaudessa. Keskimääräinen matka-aika on kasvanut vuosien 1998–1999 ja 2004–2005 vertailtavissa olevien tutkimusten välisenä aikana vain noin minuutilla. Matkojen lukumäärässä ei myöskään ole tapahtunut suuria vaihteluja – keskimäärin suomalainen tekee noin 2,9 matkaa vuorokaudessa. Yksilöiden välillä on kuitenkin suuria eroja. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04-05.)

Suurin suomalaisten liikkumisessa tapahtunut muutos on kasvu liikennesuoritteessa. 30 vuotta sitten suomalainen liikkui keskimäärin 36 km vuorokaudessa, mutta vuonna 2004 matkaa taittui samassa ajassa jo 42 km. Samalla matkojen keskipituus on noussut 12 kilometristä 15 kilometriin. Todellisuudessa muutos on vielä suurempi, sillä vuoden 1974 tutkimuksessa ei ollut mukana lapsia. Vuoden 2004–2005 tutkimuksessa mukana ovat kaikki kuusi vuotta täyttäneet, mikä laskee suoritteen ja matkan pituuden keskiarvoa. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04-05.)

Eniten suomalaiset kuluttavat aikaansa vapaa-ajan matkoihin, jotka ovat usein kaikkein pisimpiä matkoja. Työmatkoihin kuluu noin 22 minuuttia yhteen suuntaan, pidempiin työasiamatkoihin keskimäärin noin 35 minuuttia. Ostos- ja asiointimatkoihin

kuluu noin 14 minuutta suuntaansa. Luvut käsittävät vain kotimaan matkat. (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04-05.)

Tarkasteltaessa Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimuksen aineistoja vuosilta 1979, 1987-88 ja 1999-2000, voidaan löytää muutamia selviä muutossuuntia matkustamiseen käytetyssä ajassa. 10–64-vuotiaiden matka-ajasta yhä suurempi osuus kuluu yksityisessä moottoriajoneuvossa. Vuonna 1979 naiset käyttivät alle kolmanneksen ja miehet hieman yli puolet matka-ajastaan yksityisessä moottoriajoneuvossa, mutta vuonna 1999-2000 naiset jo noin puolet ja miehet kaksi kolmasosaa. Häviäjänä on ollut jossain määrin joukkoliikenne, mutta ennen kaikkea kävely ja pyöräily. 20 vuodessa kävelyn ja pyöräilyn osuus matka-ajasta on laskenut hieman alle kolmanneksesta noin viidennekseen (Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukset 1979, 1987-88 ja 1999-2000). Selityksiä tähän voi etsiä ennen kaikkea yhdyskuntarakenteen hajaantumisesta ja yleisestä elintason noususta, joka on mahdollistanut autoilun yhä useammalle.

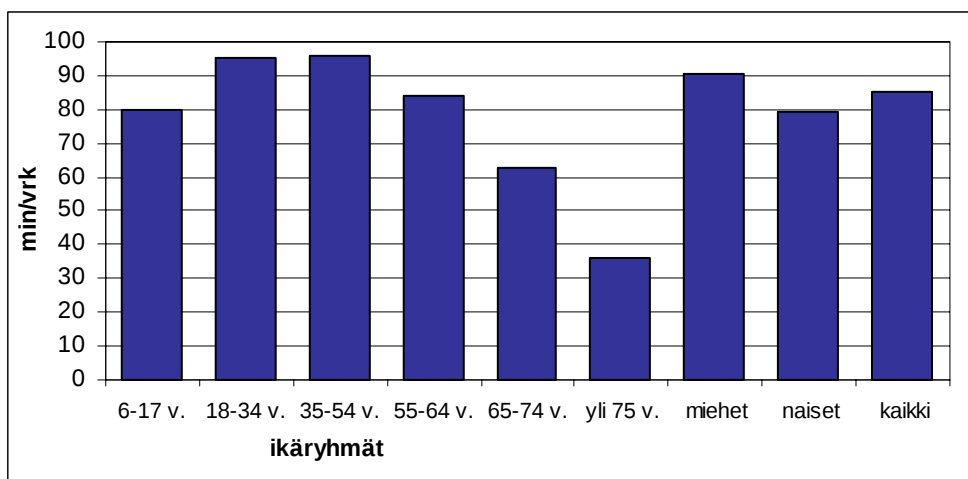
Autolla tehtyjen matkojen osuus kokonaismatka-ajasta on 20 vuoden aikana kasvanut niin työ-, vapaa-ajan kuin kotitöihin ja fyysisiin tarpeisiin (esim. ruokaostokset) liittyvillä matkoilla. Tarkasteltaessa tilannetta viimeisen kymmenen vuoden aikana, on yksityisessä moottoriajoneuvossa käytetyn osuuden kasvu ollut suurinta erityisesti yli 65-vuotiaiden ryhmässä. (Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukset 1979, 1987-88 ja 1999-2000.)

Autoistumisen lisäksi voidaan todeta, että naisten ja miesten matkustamiseen käyttämä aikabudjetti on samankaltaistunut sekä matkustamiseen käytetyn ajan määrää että eri kulkutavoilla matkustamiseen käytetyn ajan määrää tarkasteltaessa. Mielenkiintoista on, että toinen suurista matka-aikaryhmistä on jo 20 vuotta ollut vapaa-ajanmatkat (noin 40 % matka-ajasta), vaikka liikennesuunnittelussa jatkuvasti huomio kiinnittyy lähinnä työmatka-aikoihin. (Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukset 1979, 1987-88 ja 1999-2000.)

3.2.3 Yksilön matkustamiseen käyttämää aikaa selittävät tekijät

Päätyy lukija sitten uskomaan tai epäilemään vakiota matka-aika- tai/ja kokonaistointoaikabudjettia, ne eivät selitä eroja matka-ajassa yksilötasolla. Tosin Mokhtarian ja Chen (2004) kokoavat artikkelinsa käsitteellä ”yksilölle ideaali matka-aikabudjetti”. Oletuksena on, että jokaisella yksilöllä on sisäänrakennettu optimaalinen matka-aikabudjetti, johon hän tiedostamattaan pyrkii.

Mokhtarian ja Chen (2004) ovat artikkelissaan koonneet yhteen lähes 30 tutkimuksen tulokset matkustamiseen käytettyyn aikaan liittyen. Yksikäsitteisiä tuloksia saatiin eri tutkimuksissa vain kahden selittävän tekijän osalta, jotka olivat yksilön ikä ja työhön osallistuminen. Lapset (/nuoret) ja iäkkäät käyttävät matkustamiseen vähemmän aikaa kuin keski-ikäiset. Työssä käyvillä matkustamiseen kuluu enemmän aikaa kuin työvoiman ulkopuolella olevilla. Nämä tulokset ovat päteviä myös Suomessa (Kuva 5).



* Arvoja ei ole samankaltaistettu aikaisempien vuosien tutkimusten kanssa ja mukana on ulkomaan matkat, minkä vuoksi keskimääräinen matka-aika on erilainen kuin kuvassa 4.

Kuva 5 Eri ikäryhmien ja sukupuolten matkustamiseen käyttämä aika vuorokaudessa vuosien 1998-1999 henkilöliikennetutkimuksen mukaan (Liikenneministeriö 1999).

Useimmissa tutkimuksissa matkustamiseen käytetyn ajan vaihtelulle löydettiin linkki autonomistuksen, tulojen ja sukupuolen kanssa. Useimmiten autonomistuksen ja matkustamiseen käytetyn ajan välille on löydetty positiivinen suhde, mutta myös negatiivinen ja ei-merkittävä suhde on todennettu. Selityksenä voi olla tutkimuksissa huomioon otetut erilaiset kulkutavat. Tulojen kohdalla tilanne on periaatteessa sama, mutta erityisesti tulojen ja autonomistuksen voimakas korrelaatio tuottaa ongelmia. (Mokhtarian ja Chen 2004.)

Useiden tutkimusten, myös suomalaisten henkilöliikenne- ja ajankäyttötutkimusten tulos on, että miehet käyttävät enemmän aikaa matkustamiseen kuin naiset. Toisaalta epäilyksiä on herättänyt lyhyiden kävely- ja pyöräilymatkojen aliedustavuus tutkimuksissa, joiden arvioidaan olevan naisille tyypillisempiä kuin miehille. (Mokhtarian ja Chen 2004, Liikenneministeriö 1999, Niemi ja Pääkkönen 2001.)

Erilaisten elämäntapojen on todettu johtavan erilaiseen matkustuskäyttäytymiseen. Myös eri toiminnoissa käytetyllä, tai käytettävällä ajalla on vaikutusta matka-aikaan. Yksilön tietyssä yksittäisessä toiminnossa käyttämän ajan ja siihen liittyvän matka-ajan on todettu korreloivan positiivisesti. Eli, kun ajetaan kauppaan kauemmas, siellä ollaan valmiita viettämään enemmän aikaa. Jos yksilö puolestaan käyttää paljon aikaa toiminnoissa kodin ulkopuolella, matkustamiseen käytetään vähemmän aikaa. Tämä tukisi väitettä toimintoon ja matkustamiseen käytettävästä yhteisestä aikabudjetista. Edellisen matkan pitkän matka-ajan on todettu vaikuttavan seuraavan matkan matka-aikaa lyhentävästi, joka voitaisiin tulkita yritykseksi saavuttaa henkilökohtaisesti ideaali matka-aikabudjetti (Mokhtarian ja Chen 2004). Ajatuksia matkojen ketjuttamisesta löytyy kohdasta 4.2.1.

Ranskassa on todettu Pariisin alueella keskimääräisen matka-ajan vuorokaudessa olevan 15-20 minuuttia pidempi kuin noin kymmenessä seuraavaksi suurimmassa kaupungissa. Muutokset vuosien 1975 ja 2000 välillä ovat olleet samansuuntaisia eri alueiden keskimääräisen matka-aikabudjetin muutoksen osalta, mutta ero Pariisin ja muiden alueiden välillä ei ole kaventunut. (SCENES 2002). Vastaava tulos pidemmästä matka-ajasta tiheimmillä kaupunkiseuduilla verrattuna pienempiin kaupunkei-

hin ja maaseutuun on löydettävissä myös osassa muita tutkimuksia (Mokhtarian ja Chen 2004.)

Oman elementin matka-aikakeskusteluun tuo perheen tarkastelu yksilön sijaan. Suomessa kotitalouskohtaista aineistoa ei juuri ole kerätty ja kansainvälisestikin sitä on kerätty suhteellisen vähän yksilöaineistoihin verrattuna. Scott ja Kanaroglou (2001) mukaan liikennealan tutkimuksissa on yleinen oletus, jonka mukaan perhe tuottaa toiminnot yhteisesti ja sitten jakaa ne yksilöille tehtäväksi, tai useat perheenjäsenet tekevät ne yhdessä. Oletuksena näyttää olevan, että yksilöillä ei ole omaa osuutta aikabudjetista, joka ei olisi ”perheen käytettävissä”. Toisaalta sosiologi Riitta Jallinoja (2000) jakaa perheen vanhempien ajan kolmeen luokkaan, jotka ovat oma aika (kuten työ, harrastukset ja ystävät), perheen aika ja parisuhteen aika. Eri luokkien koko vaihtelee yksilön ja perheen elinkaaren mukaan.

Tutkimuksissaan Golob ja McNally (1997) sekä Scott ja Kanaroglou (2001) tekivät oletuksen aikabudjetin kuulumisesta yksilölle. Molempien tutkimusryhmien tulokset vahvistivat oletuksen kotitalouden jäsenten aikabudjettien interaktioista ottamatta kuitenkaan kantaa, miten päätökset perheen sisällä todellisuudessa tehdään. Esimerkiksi Golobin ja McNallyn (1997) tutkimuksen mukaan perheen miehen työssä käyttämän ajan väheneminen kasvattaa vaimon käyttämää aikaa vapaa-ajanviettoiminnoissa. Miehen työssä viettämän ajan väheneminen kasvattaa lisäksi sekä vaimon että miehen vapaa-ajanmatkoihin käyttämää aikaa. Perheiden liikkumiseen käyttämää aikaa Suomessa on käsitelty kohdassa 4.2.

3.3 Aika minuutteina ja kokemuksina

3.3.1 Ajan kokemus – voiko aikaa säästää?

Arkikielessä matkan pituutta käsitellään usein aikana. Etäisyyttä kodin ja työpaikan välillä kuvataan enemmän puolen tunnin ajomatkana kuin kahdenkymmenenseitsemän kilometrin matkana. Tuo puolen tunnin ajomatka voidaan yksilötasolla kokea ihanana yksityisaikana auton äänentoistolaitteiden luomassa kotiteatterissa tai tuskaisena istumisena ruuhkassa. Aika liikkumispäätöksissä ja -kokemuksissa on muutakin kuin kellolla mitattavaa, fyysikaalista aikaa.

Ajan koetaan olevan keskeinen kulkutavan valintaa määräävä tekijä. ”Citius, altius, fortius” (nopeammin, korkeammalle, voimakkaammin) – pätee myös liikkumisen valinnoissa. Autoilulla on imago nopeana kulkutapana. Vahvaa mielikuvaa heikentää vain ruuhkien lisääntyminen ja pysäköintipaikkojen puute. Joukkoliikennematkaan vaihtoiheen ja odotteluineen ei useinkaan liitetä nopeuden leimaa. Joukkoliikennettä perusteellaankin ”viisaana valintana” (www.joukkoliikenne.fi), ja joukkoliikenteessä väistämättömästi kuluvaa aikaa kehoitetaan hyödyntämään:

”30 minuutin työmatka yhteen suuntaan tekee 30 x 7,5 tunnin työpäivää vuodessa! Se on kokonainen kesäloma joka vuosi. Vietätkö sen ratissa vai rentoutuen? Minuutteja laskien vai kirjaa lukien? Aikaa hukaten vai aikaa hyödyntäen. (www.otaaikaa.fi).”

Vaikka henkilöauton tekee houkuttelevaksi riippumattomuus aikatauluista, mahdollisuus päästä lähemmäksi matkan lopullista kohdetta ja koettu nopeampi matka-aika, voidaan matka-aikaan liittyvää ajattelua suurilla kaupunkiseuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, kyseenalaistaa. Henkilöauton ja joukkoliikenteen matka-ajoissa ei Helsingin tietokeskuksen tilastotietojen mukaan ole merkittäviä eroja kuin muutamilla mitatuista keskustan ja esikaupunkialueen välisistä reiteistä. Etenkin aamuruuhkassa bussi on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Mitatuista kahdeksasta reitistä

aamuruuhkassa pääsee Länsiväylän, Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän suunnilta bussilla henkilöautoa nopeammin keskustaan. Turunväylän suunnalta keskimääräinen matka-aika on sama. Muilla reiteillä henkilöauto on vain 1-2 minuuttia bussia nopeampi, lukuun ottamatta Paloheinää, josta siirtyminen keskustaan sujuu henkilöautolla huomattavasti nopeammin. (Helsingin kaupungin tietokeskus 2003.)

Bodil Jönsson (1999) on kirjassa ”10 ajatusta ajasta” analysoinut ajan käsitettä ja ihmisten suhtautumista aikaan. Yksilötasolla on kahdenlaista aikaa; henkilökohtaista eli koettua aikaa ja kellonaikaa. Aikaa, sitä kellolla mitattavaa, säästetään länsimaisessa yhteiskunnassa vimmatusti. Mutta miten kalliiksi säästäminen käy? Jönsson esittää kirjassaan seuraavan ajatusleikin:

”Olettakaamme, että sinulla on viidenkymmenen kilometrin työmatka ja että ajat sen autolla: sata kilometriä päivässä. Siihen menee ehkä suunnilleen tunti. Mutta kestääkö sadan kilometrin ajaminen todellakin yhden tunnin? Laskekaamme (luvut ovat jo hiukan vanhentuneita, mutta suhteet ovat oikein). Sadan kilometrin ajaminen autolla maksaa 200 kruunua. Nämä kaksisataa kruunua on ansaittava työllä. Keskitulo tuntia kohti on ennakonpidätyksen jälkeen 50 kruunua. Kestää siis neljä tuntia ansaita rahat työmatkaan. Mutta silloinhan sadan kilometrin työmatka ei kestäkään yhtä tuntia vaan 1+4 tuntia, toisin sanoen viisi tuntia. Silloin keskinopeus on 20 km/h (etäisyys sata kilometriä, ajoaika viisi tuntia). Näin ollen voisit yhtä hyvin ajaa työmatkasi polkupyörällä!”

3.3.2 Matka-ajan arvo ja merkitys eri ihmisille

Sen lisäksi, että yksilöt kokevat ajan kuluvan erilaisissa tilanteissa eri nopeudella, myös yksilöiden ja matkaryhmien välillä on eroa. Hollannissa ja Iso-Britanniassa tehdyissä tutkimuksissa on havaittu, että matka-ajan merkitys vaihtelee oleellisesti riippuen matkan tarkoituksesta ja matkustajatyypeistä. Tutkimusten kohderyhmänä on ollut joukkoliikenteen asiakkaat. Kyseisissä maissa tehtyjen tutkimusten keskeisiä havaintoja ovat (Quattro 1998):

- Työmatkoissa lyhyt matka-aika on oleellisempi laatutekijä kuin vapaa-ajan matkoissa. Ero johtuu osittain siitä, että matkustajaprofiilit poikkeavat näissä matkatyypeissä toisistaan. Lyhyen matka-ajan merkitys työmatkoilla on tavallisesti 20-75 prosenttia suurempi kuin vapaa-ajan matkoilla.
- Koettu ajan arvo seuraa tulotasoa. Hollantilaisen tutkimuksen mukaan kotitalouksien tuloissa ja heidän ajalle antamassaan arvossa selvä korrelaatio. Ajan arvo on suurempi työmatkoilla, kuin vapaa-ajan matkoilla. Vastaavia tuloksia on saatu myös Norjassa tehdyssä tutkimuksessa.
- Nopeat yhteydet ovat kaikkein tärkeimpiä nuorille asiakkaille. Sekä Iso-Britanniassa että Hollannissa on havaittu, että matka-ajan merkitys vähenee matkustajan iän kasvaessa. Eläkeläisten ajalle antama arvo on 17 – 25 % pienempi kuin muilla matkustajilla.
- Perheolosuhteet vaikuttavat myös matka-ajan merkitykseen. Työelämässä oleville perheellisille matka-ajan merkitys on 15 – 20 % korkeampi kuin muille. Lisäksi joillekin osa-aikatyötä tekeville työmatkoihin kuluva ajan merkitys on peräti 39 % muuta työssä käyvää väestöä korkeampi, sillä heille on työajan puitteissa tärkeää ehtiä myös vaihtaa toimipaikkaansa. Toisaalta tietyille osa-aikatoissa käyville matka-ajan merkitys on jopa keskimääräistä vähäisempi.
- Yleisesti kävelyyn ja odotukseen käytetyt ajat koetaan ikävämmiksi, kuin varsinaisessa joukkoliikennevälineessä vietetty aika. Asia ei kuitenkaan ole täysin

yksiselitteinen. Esimerkiksi Hollannissa alle 50-vuotiaat matkustajat arvottivat kävelyajan 60 % alhaisemmaksi kuin itse joukkoliikennevälineessä vietetyn ajan. Toisaalta taas vanhemmille matkustajille kävelyyn käytetty aika on arvoltaan puolitoistakertainen muuhun matka-aikaan verrattuna. Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan yli 80-vuotiaille matkustajille kävelyyn käytettävän ajan haittavaikutus on kaksinkertainen muuhun matka-aikaan verrattuna.

Myös YTV on teettänyt tutkimuksia kulkutavan, erityisesti joukkoliikenteen, valintaan vaikuttavista tekijöistä ja ajan merkityksestä. Eri henkilöillä on todettu olevan eri arvoja eri tilanteissa koskien mm. ajoaikaa, odotusaikaa ja kävelyaikaa joukkoliikennepysäkeille. Tutkimuksen mukaan vaihto kulkuvälineestä toiseen vastaa 4-10 minuutin ajoaikaa, mutta henkilöillä, jotka ovat tottuneet vaihtamaan, on vaikutus vähemmän, 3 minuuttia. Vaihtoa junamatkalla ei koeta yhtä rasittavana kuin linja-automatkalla (5 min/18 min). Kaksi vaihtoa koetaan erittäin rasittavana. Kokonaismatka-aika ei ole läheskään ainoa kulkumuodon tai reitin valinnan vaikutin, esim. istumapaikasta ollaan valmiita maksamaan. (Valtanen 2005.)

Kokonaismatka-ajaltaan lyhytkin matka voi tuntua hyvin pitkältä ja hankalalta, jos suuri osa käytetystä ajasta vietetään epämiellyttävässä kävely-ympäristössä, bussissa ilman seisomapaikkaa tai ruuhkassa, jossa autojono ei etene. Reaaliaikainen joukkoliikenneinformaatio on tuonut lisää laatua joukkoliikenteeseen ja yksilölle mahdollisuuden hallita paremmin omaa ajankäyttöään.

Joukkoliikenteen matkaketjun ajallista arvoa ja rasitetta käsitellään laadun kannalta usein ensisijaisesti odotusaikojen näkökulmasta. Odotusaika on vain yksi osa matkaketjua. Ajankulun kokemista koko kaupunkialueella tehtävän matkan kannalta sen sijaan on harvoin tutkittu riittävän yksityiskohtaisesti. Yuen-wah Li on tutkimuksessaan perehtynyt tähän aiheeseen. Hän on tutkinut matkaan käytetyn absoluuttisen ajan ja nk. psykologisen ajan (tunne matkaan käytetystä ajasta) välistä yhteyttä saatuun matkakokemukseen ja siten matkan laatuun. (Li 2003.)

Artikkelissaan Li on olettanut, että kaupunkiliikenteen matkustajien kokema matka-aika (erityisesti joukkoliikenteessä) riippuu matkan luonteesta ja sen osatekijöistä (vaihdot, kävely, ajoneuvossa matkustaminen jne.). Alla olevassa taulukossa on eritelty koettuun matka-aikaan vaikuttavat tekijät. (Li 2003.)

Taulukko 2 Koettuun matka-aikaan vaikuttavat tekijät joukkoliikenteessä (Li 2003).

Matkan ominaispiirteet	
<i>Matkan kesto</i>	Lyhyt aika koetaan usein pidemmäksi ja pitkä aika lyhyemmäksi, kuin mitä absoluuttinen aikatodellisuus on.
<i>Matkan osavaiheet</i>	Useita osavaiheita sisältävä matka koetaan pidemmäksi.
Matkan osatekijät	
<i>Liikkuminen</i>	Liikkeessä oleva matkustaja kokee kuluneen ajan lyhyimmäksi.
<i>Odotus</i>	Odotukseen käytetyt minuutit kuluvat kaikkein hitaimmin.
<i>Siirtyminen ajoneuvoon / ajoneuvosta</i>	Ajoneuvoon siirtymiseen käytettävä aika koetaan lyhyemmäksi kuin odotukseen käytettävä aika, mutta ei kuitenkaan yhtä lyhyeksi, kuin liikkeessä ollessa.
Matkustusympäristö	
<i>Mukavuus</i>	Mukavassa matkustusympäristössä vietetty aika kuluu nope-

	ammin ja tuntuu lyhyemmältä.
<i>Viihteellisyys</i>	Myös matkalla tarjottavat virikkeet ja muu viihteellisyys lyhentävät matkaan kuluneen ajan tuntua.
<i>Odotukset</i>	
<i>Matkustajan odotukset</i>	Jos todellinen matkan kesto on pidempi kuin mitä matkustaja on odottanut, tuntuu se vielä sitäkin pidemmältä. Vastaavasti ennakoitua nopeammin mennyt matka tuntuu vielä todellista-kin nopeammalta.
<i>Matkan luotettavuus</i>	Jos joukkoliikennepalvelua ei koeta luotettavaksi (esim. epä-täsmällisyys), koetaan myös matka-aika helposti todellista pidemmäksi.

Ajan arviointi kysyttäessä sitä matkustajilta perustuu aina subjektiiviseen näkemykseen. Sama vastaaja voi antaa identtisestä matkasta poikkeavia arvosanoja riippuen esimerkiksi hänen omasta mielialastaan tai viireystilastaan. Itse asiassa erittäin moni joukkoliikenteen laatutekijä vaikuttaa siihen, kuinka pitkäksi joukkoliikennematkaan käytetty aika koetaan ja mikä on koetun ja todellisen matka-ajan välinen ero. (Li 2003.)

Mukava ja siisti matkustusympäristö vähentää matkustusstressiä. Viihteellisyys ja virikkeellisyys tuovat matkalle sisältöä, jolloin myös koettu matka-aika lyhenee. Toisaalta esimerkiksi joukkoliikenteessä selkeästi viihteelliset lisäpalvelut (esimerkiksi sähköiset mainosnäytöt, musiikki jne.) voivat aiheuttaa myös tyytymättömyyttä matkustajien keskuudessa, jolloin koettu matka-aika on pidempi. Osa matkustajista pyrkii ottamaan matkan puhtaasti rauhoittumisen kannalta. (Li 2003.)

3.3.3 *Matka-ajan koettu sujuvuus ja ennakoitavuus*

Liikkumisen sujuvuus on arjen ajan käytön kannalta keskeinen seikka. Liikkumisen sujuvuuteen liittyvät keskeisinä tekijöinä matkaan kuluva kokonaisaika ja sen ennakoitavuus. Usein toistuvilla matkoilla sujuvuus on erityisen tärkeää tiukan aikabudjetin vuoksi. Ennakoinnin kannalta hankalin matka on useasta osamatkasta muodostuva, useita kulkutapoja tai liikennevälineitä vaativa matka.

Matka-ajan ennakoitavuuteen vaikuttavat mm. seuraavat tekijät:

- vaihtojen määrä kulkutavasta toiseen
- matkan poikkeamiset
- liikenteen ruuhkaisuus
- keliolosuhteet
- pysäköintipaikan saatavuus liityntäpysäköinnissä, käyntikohteessa tai matkakohteessa
- muut ennakoimattomat tekijät, kuten onnettomuudet, kulkuneuvon rikkoutumiset, bussivuorojen poisjäänti tms.

Jos matkaan vaikuttaa useita matka-ajan ennakkointia vaikeuttavia seikkoja, yksilö valitsee mielellään mahdollisimman joustavan kulkutavan. Joukkoliikenteestä luovuttaessa matkoilta poistuvat vaihdot ja odotusajat. Toisaalta automatkan ajan ennakoitavuuteen vaikuttavat etenkin pääkaupunkiseudulla ruuhkat joukkoliikennettä enemmän. Raideliikenteessä ruuhkaisuus ei juuri vaikuta matka-aikaan ja bussiliikennettä-

kin on sujuvoitettu joukkoliikennekaistoilla. Auton käytössä ajan käytön ennakkointia voi vaikeuttaa autopaikan saanti.

Lin (2003) artikkelissa nostetaan esille nk. Fraiseen perusteet matkan kestolle. On todettu, että tietty aikaväli ilman häiriötekijöitä koetaan lyhyemmäksi kuin vastaava, jonkin häiriötekijän (esimerkiksi pysäkillä pysähtyminen) sisältävä aikaväli. Vastaa- vasti, mitä enemmän katkoksia tai häiriötekijöitä matka sisältää sitä pidemmäksi sen ajallinen kesto koetaan, vaikka todellinen kulunut aika olisi täsmälleen yhtä pitkä kuin häiriöttömässä tilanteessa. Jos matkalla on katkoksia, koetaan matka-aika lyhyem- mäksi mikäli katkokset ajoittuvat epäsäännöllisesti matkalle. Toisin sanoen, jos esi- merkiksi pysäkeille pysähdytään tasaisin välein, koetaan matka-aika pidemmäksi kuin jos pysäkit sijaitsevat epäsäännöllisin välimatkoin, vaikkakin todellinen kokonaismat- ka-aika olisi täsmälleen sama (Li 2003).

Jönsson (1999) käsittelee samaa teemaa yleisemmin esittämällä pilkkomattoman ja pilkotun ajan käsitteet. Jokaisella ihmisellä on elämässään periaatteessa yhtä paljon aikaa, keskimäärin 30 000 vuorokautta, jota säätelee vain elinajan pituus. Aika lentää kuin siivillä, kun on paljon tekemistä ja aika on pilkottu moniin mielenkiintoisiin toi- mintoihin. Liikkumisessa pilkottu aika tuottaa ongelmia. Kun matka on pilkottu usei- siin eripituisiin pätkiin, joiden suorittamiseen liittyy jatkuvaa päätöksentekoa, ei mat- ka tunnu sujuvalta. Joukkoliikenteessä kirjaa lukevan ajatus katkeaa joka kerta, kun kulkumuotoa vaihdetaan, kävellään ja odotellaan. Kokonaismatka-aika ei joukkoli- kenteessä olekaan välttämättä tärkein ja ainoa matka-ajan pituutta ja laatua mittaava määre, vaan riittävän yhtenäinen, pilkkomaton matka-aika, jonka voi käyttää hyödyk- seen työtä tehden, nukkuen tai lukien.

Joukkoliikenteen käyttöön liittyy usein myös ns. valmistautumisaika (odotusaika), joka kuluu kotona tai työpaikalla bussiaikataulun tarkastamisen ja varsinaisen liik- keellelähdön välillä. Autoilussa, pyöräilyssä ja kävelyssä tällaista valmistautumisaikaa ei varsinaisesti ole. Lyhyillä joukkoliikenteen vuoroväleillä voidaan poistaa valmis- tautumisaika myös joukkoliikenteestä. Jönsson (1999) käsittelee valmistautumisaikaa positiivisena, tehtävän edellyttämän henkisen kasvun aikana, mutta se voidaan aika- tauluista riippuvaisessa matkustamisessa nähdä myös kielteisenä. Tunne siitä, että voi itse vaikuttaa matkan sujumiseen ja matkan kuluvaan aikaan on tärkeää.

Voisiko trendiä Quick mealista Slow foodin siirtymisestä soveltaa myös liikkumises- sa? Matkan nopeuden sijaan matkan laadun merkitystä korostettaisiin, ja palveluun ja tunnelmaan panostettaisiin entistä enemmän. Voisiko joukkoliikenteen ja kevyen lii- kenteen kilpailutekijänä olla laadukas matka-aika, jolloin on aikaa ajatuksille ja oman kunnon kohottamiseen? Tällöin myös miellyttäviin kävely-yhteyksiin pysäkeille ja asemille pitäisi panostaa ja pitää huolta koko matkan laadusta. Yhtenäinen, pilkkoma- ton aika ja tunne matkan etenemisestä tuo ihmiselle tunteen oman elämän hallinnasta.

4 Lapsiperheen lasten ja aikuisten matkustuskäyttäytyminen

4.1 Taustaa ja analyysin rajoitukset

Suomessa tehdään kuuden vuoden välein kansalaisten liikkumista selvittävä henkilöliikennetutkimus, joka kuvaa liikkumisen keskeisiä tunnuslukuja valtakunnan tasolla. Tässä analyysissä on käytetty aineistona vuosina 1998 - 1999 kerätyn tutkimuksen tietoja. (HLT 2005.)

Henkilöliikennetutkimus selvittää eri-ikäisten ihmisten liikkumiseen kuluvaan aikaan, kulkutapaa, matkojen tarkoituksia ja matkasuoritteita. Aineistosta on mahdollista saada tarkempaa tietoa liikkumisesta esimerkiksi erilaisissa elämäntilanteissa. Henkilöliikennetutkimuksissa pitkät, harvoin toistuvat matkat, kuten lentomatkat on eritelty erikseen. Tässä kappaleessa esitetyt tunnusluvut ja keskiarvot kuvaavat arkiliikkumista, joka on arjen ajanhallinnan kannalta mielenkiintoisin tutkimuskohde.

Tarkastelukohteena tässä luvussa on 6–18-vuotiaiden lasten ja erilaisissa perhetilanteissa olevien 25–40-vuotiaiden aikuisten matkustuskäyttäytyminen. Lasten liikkumisessa erityisenä mielenkiinnon kohteena on ollut lasten itsenäinen liikkuminen eri iässä ja erilaisia kulkutapoja käyttäen. Aikuisten osalta kiinnostuksen kohteena on ollut erityisesti eri-ikäisten lasten vaikutus perheen aikuisten matkustuskäyttäytymiseen.

Vaikka henkilöliikennetutkimuksen aineisto on mittava (otoskoko 18 250 henkilöä, vastausprosentti 64 ja vastauksia noin 11 700 kappaletta), ajaututaan tiettyjen erityisryhmien tarkastelussa aina pieniin otoskokoihin ja tulokset muodostuvat suuntaa-antaviksi. Ongelmallisin tarkastelu on yksinhuoltajien kohdalla. Alle 7-vuotiaiden yksinhuoltajavanhempien kulkutapajakaumat on laskettu perustuen noin 130 matkahavaintoon ja yli 6-vuotiaiden yksinhuoltajavanhempien perustuen noin 470 matkahavaintoon. Muiden ryhmien kohdalla aineistossa on 2000–5000 matkahavaintoa. 6–18-vuotiaita henkilöliikennetutkimuksen aineistossa on yli 2000 kappaletta, mutta silti osassa tarkasteluja pienet erot saattavat selittyä aineiston ominaisuuksilla. Tulokset on kuitenkin päätetty raportoida, koska tätä parempaa aineistoa perheiden matkustuskäyttäytymisestä ei tällä hetkellä ole saatavilla ja suuntaa-antavinakin ne tuovat uusia teemoja keskusteluun.

Henkilöliikennetutkimus mittaa yksilöiden matkustuskäyttäytymistä. Yksilön matkustuskäyttäytymisen tarkastelu soveltuu vain rajallisesti lapsiperheen liikkumisen syiden tarkasteluun ja liikkumispäätösten ymmärtämiseen, koska yhden perheenjäsen matkustuskäyttäytyminen vaikuttaa myös muiden liikkumiseen. ARJA -hankkeessa helsinkiläisten ja turkulaisten koeperheiden kaikkien perheenjäsenten arkea tarkasteltiin ajankäyttöpäiväkirjojen avulla. Tutkimuksessa mukana olleiden perheiden vähäinen määrä ei mahdollista laajennettavan kvantitatiivisen analyysin tekemistä, mutta menetelmä itsessään oli onnistunut. Perheiden arkeen liittyviä liikkumisongelmia tutkimusalueilla on esitetty tarkemmin luvussa 6.

4.2 Aikuisten matkustuskäyttäytyminen

4.2.1 Naisten ja miesten matkustuskäyttäytyminen eri perhetilanteissa

Perhetilanne, erityisesti lapsien määrä ja iät, on merkittävä matkustuskäyttäytymiseen vaikuttava tekijä. Lapsiperheiden aikuisten matkustuskäyttäytymisen muutoksia aiheuttavat mm. seuraavat tekijät.

- Perheen kasvaessa tilantarve kasvaa. Asuntojen hintatason ja haluttavan omakotimaisen asumismuodon vuoksi perheiden muuttoliike suuntautuu useammin kauemmas keskustoista kuin keskustoihin päin.
- Muuton myötä työ- ja opiskelumatkojen, mutta toisinaan myös asiointimatkojen pituus kasvaa. Aikabudjetin riittämiseksi suositetaan nopeinta mahdollista kulkumuotoa, joka on usein oma auto. Etenkin naisten auton käyttö kasvaa, kuten myös paine toisen auton hankintaan.
- Lasten vieminen päiväkotiin ja mahdollisesti myös kouluun tuo kodin ja työpaikan välille yhden tai useamman matkakohteen lisää. Jos päiväkoti tai koulu ei sijaitse kodin ja työpaikan välillä tai niiden välittömässä läheisyydessä, kasvaa myös matkan pituus ja siihen kuluva aika. Hoitopaikkaa ei välttämättä saa lähimmästä kohteesta. Esim. autottomuus ei ole peruste lähimmän hoitopaikan saamiselle. Hoitopaikka osoitetaan oman kunnan alueelta. Mahdollisuutta hoitopaikkaan esimerkiksi naapurikunnasta ei ole, vaikka se olisi liikenneyhteyksien ja työpaikan mukaan tarkoituksenmukaisempaa. Hankalin tilanne on, jos useamman lapsen hoitopaikka tai koulu sijaitsee kaukana toisistaan.
- Perheen koon kasvaessa päivittäistavaraostosten määrä kasvaa, joka osaltaan aiheuttaa painetta henkilöauton käytölle.

Sekä lapsettomat 25–40-vuotiaat naiset että miehet matkustavat 3,3 matkaa arkivuorokaudessa. Lapsettomat naiset käyttävät aikaa matkustamiseen 5 minuuttia lapsettomia miehiä enemmän, mutta suoritetta syntyy 20 km vähemmän. Tämä kertoo ennen kaikkea erilaisesta kulkutapajakaumasta. (HLT 2005.)

Lasten olemassa olo perheessä vaikuttaa eritavoin perheen naisten ja miesten matkustuskäyttäytymiseen. Lapsiperheessä asuvien naisten ja miesten arkivuorokauden aikana tekemien matkojen määrässä on melko pieniä eroja verrattuna eroihin matka-ajassa ja ennen kaikkea suoritteissa. Lapsiperheessä asuvat naiset matkustavat noin 20–50 kilometriä vähemmän arkivuorokaudessa kuin miehet ja käyttävät matkustamiseen aikaa noin 20 minuuttia miehiä vähemmän. Matkaluku, -aika ja -suorite ovat sekä naisilla että miehillä suurempia perheissä, joissa nuorinkin lapsi on yli 6-vuotias kuin perheissä, joissa ainakin yksi lapsista on alle 7-vuotias. (HLT 2005.)

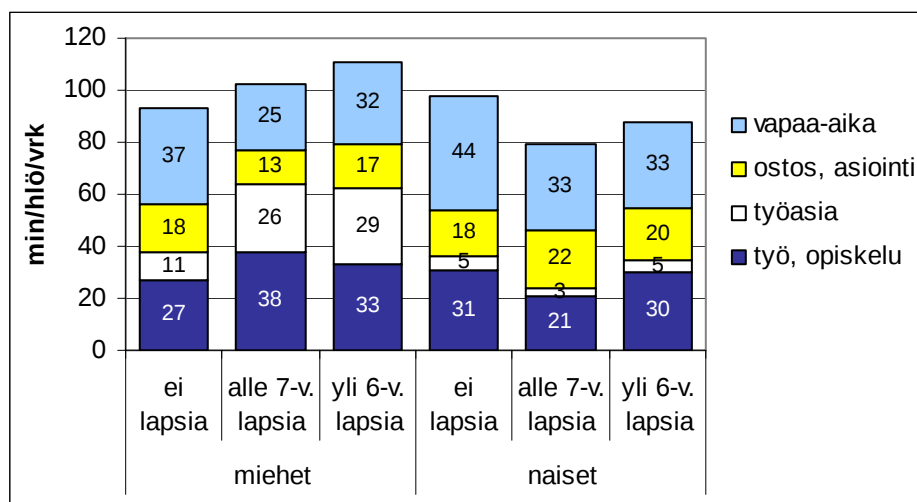
Taulukko 3 25–50-vuotiaiden naisten ja miesten matkustamisen tunnuslukuja perhetilanteen mukaan esitettynä. Tunnusluvut koskevat arjen liikkumista. (HLT 2005.)

	ei lapsia		alle 7-v. lapsia		yli 6-v. lapsia	
	miehet	naiset	miehet	naiset	miehet	naiset
matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	3,3	3,3	3,4	3,3	3,7	3,6
matka-aika (min/hlö/vrk)	93	98	101	80	110	88
matkasuorite (km/hlö/vrk)	66	45	64	41	92	41

Lapsettomien naisten ja miesten matkakohteet eivät merkittävästi eroa toisistaan, paitsi työasiointimatkojen osalta. Niitä miehet tekevät naisia enemmän. Lapsettoman aikuisen arkipäivän matkoista vajaa kolmannes tehdään vapaa-ajan tarkoituksessa, hie-
man yli neljäsosa liittyy ostoksiin ja asiointiin, ja loput matkoista tehdään työhön tai opiskeluun liittyen. (HLT 2005.)

Pienten lasten äidit tekevät selvästi lapsettomia naisia enemmän ostos- ja asiointimatkoja ja vähemmän työmatkoja. Yli 6-vuotiaiden lasten äitien työmatkojen määrä on lapsettomien naisten työmatkojen määrää vastaava ja työasiointimatkojen määrä jopa suurempi, eli naiset ovat aktiivisesti mukana työelämässä. Erona on lapsettomia naisia suurempi ostos- ja asiointimatkojen määrä. (HLT 2005.)

Lapsiperheissä asuvat miehet tekevät lapsettomia miehiä vähemmän vapaa-ajanmatkoja ja enemmän työ-, opiskelu- ja työasiointimatkoja. Pienten lasten isät ja lapsettomat miehet tekevät ostos- ja asiointimatkojen yhtä paljon, mutta yli 6-vuotiaiden lasten isät tekevät näitä matkoja enemmän. Pienten lasten perheissä ostokset ja asiointi siirtyy merkittävässä määrin äidin tehtäväksi, mutta äitien palatessa täysimääräisesti työelämään lasten tullessa kouluikänsä, osa asiointia siirtyy isän huoleksi tai ostoksilla käydään enemmän yhdessä. Alle 7-vuotiaiden lasten äitien asiointi- ja ostossuorite on suurempi kuin muilla naisilla, mutta vastaavalla miesten ryhmällä se on muita miehiä pienempi. Kuva 6 on esitetty eri perhetilanteissa elävien naisten ja miesten matkojen määräpaikkojen erot matka-ajalla mitattuna. (HLT 2005.)



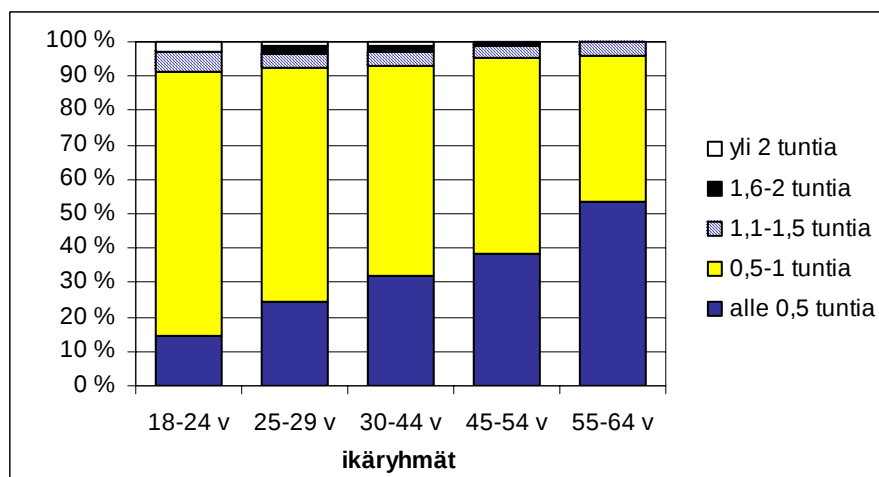
Kuva 6 25–50-vuotiaiden matkustamiseen käyttämä aika arkena (min/hlö/vrk) matkan tarkoituksen mukaan esitettyinä.

Miehet liikkuvat suoritteiden perusteella arvioituna kaikissa perhetyypeissä naisia enemmän, erityisen suuri ero on yli 6-vuotiaiden lasten perheiden vanhempien välillä. Suorite-ero selittyy suurelta osin työ- ja työasiamatkoista sekä vapaa-ajan matkoista kertyvällä matkasuoritteella. (HLT 2005) Naisten työmatkat ovat keskimäärin miesten työmatkoja lyhyempiä, naisten työmatkojen pituuden ollessa keskimäärin hieman yli 9 km, kun taas miesten työmatka on lähes 13 km (Ympäristöministeriö 2005). Työmatkapituuksissa on merkittäviä alueellisia eroja. Työmatkoihin käytetään eniten aikaa Uudellamaalla, arkipäivinä keskimäärin yli 30 minuuttia. Varsinais-Suomessa työmatkaan kuluu keskimäärin 20 minuuttia. (Liikenneministeriö 1999.)

Lapsettomien miesten yhdistetty työ- ja työasiamatkasuorite on selvästi pienempi kuin lapsiperheessä elävien miesten. Naisten ryhmässä lähinnä pienten lasten äidit eroavat muista. Heidän työmatkasuoritteensa on pienin. Huolestuttavaa on, että lapsiperheiden isät matkaavat työn vuoksi keskimäärin 45 - 55 kilometriä joka arkipäivä, eli ajassa yli tunnin, kun taas lapsettomat miehet matkustavat alle 40 km ja alle 40 minuuttia. Ero syntyy lähinnä työasiointimatkoista. Työasiointimatkat hankaloittavat epäsäännöllisyydellään todennäköisesti arjen sujumista pidempää säännöllistä työmatkaa enemmän. (HLT 2005). Vastaava tulos työasiointimatkojen kestosta eri ryhmissä on löydet-

tävissä myös ajankäyttötutkimuksesta. Miehet, joiden perheessä on 7–17-vuotiaita lapsia, käyttävät työpäivän aikaisiin matkoihin 29 minuuttia, kun vastaava luku miehillä, joiden lapset ovat 0–6-vuotiaita, on 21 minuuttia. Lapseton, alle 45-vuotias mies käyttää matkoihin 16 minuuttia vuorokaudessa. (Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimus 1999-2000.) Esitettyjen tulosten ongelmana on se, että molempien luvuissa on mukana myös työssä käymättömät henkilöt.

Arjen sujumisen kannalta on kiinnostavaa miettiä työmatkapituuden ja perhetilanteen suhdetta. Tampereen seudulla ja Kajaanissa koottiin vuonna 1999 laajahko asenteita ja matkustuskäyttäytymistä tarkasteleva aineisto. Tutkimuksessa kysyttiin vastaajilta valmiutta käyttää aikaa yhdensuuntaiseen työmatkaan, jos työpaikka vastaisi vastaajan toiveita. Tampereella ja Tampereen ympäryskunnissa hieman useampi oli valmis yli 30 minuutin yhdensuuntaiseen työmatkaan kuin Kajaanissa, naisista hieman suurempi osuus kuin miehistä ja yksihuoltajat hieman harvemmin kuin muissa perhetyypeissä asuvat. Ennakko-oletuksista poiketen ainoa tilastollisesti erittäin merkitsevä ero löytyi vastaajan iän mukaan valmiutta tarkastellessa (Kuva 7). Yllättävää kyllä, perhetilanne vaikutti vain vähän matka-aikapäätökseen, ainakin hypoteettisessa tilanteessa. (Kiiskilä 2000.)



Kuva 7 Työssäkäyvien vastaajien valmius käyttää aikaa yhdensuuntaiseen työmatkaan, jos työpaikka vastaisi vastaajan toiveita (Kiiskilä 2000).

Työssäkäyvistä vastaajista noin puolet arvioi heillä olevan vapaa-aikaa riittävästi ja puolet sitä olevan liian vähän. Koettu vapaa-ajan riittävyys ei tuonut eroa siihen, kuinka pitkä työmatka-aika oltiin valmiita unelmatilanteessa hyväksymään. Tutkimus ei vastaa siihen, miten kauan pitkää työmatkaa oltaisiin todellisuudessa valmiita sietämään. (Kiiskilä 2000.)

Käytännössä ajallisesti pidentyvän työmatkan tuottamia ongelmia yritetään minimoida ketjuttamalla matkoja. Arja-hankkeessa tehtiin kyselytutkimus lapsiperheille Turun Pansio – Perno – Artukainen ja Helsingin Vanha-Herttoniemi – Herttoniemenranta alueilla. Aineiston otos ei ole edustava ja tulokset eivät ole laajennettavissa, mutta aineisto antaa mielenkiintoisia suuntaa-antavia tuloksia. Tulosten perusteella näyttää siltä, että useiden eri matkojen ketjuttaminen yhdeksi matkaketjuksi useiden erillisten matkojen tekemisen sijaan, on työmatkan ajallisen pituuden kasvaessa yksi selviytymiskeino tutkimuskohteena oleville lapsiperheille. Yhdensuuntaisen työmatkan ollessa alle 15 minuuttia matkoja ketjutti työmatkaan ainakin toisinaan kaksi kolmasosaa kyselyyn vastanneista. Työmatkan ajallisen pituuden kasvaessa työmatkaan matkoja ketjuttavien osuus kasvaa. (Horelli ja Wallin 2004.)

Tulos matkojen ketjuttamisesta on looginen, sillä mitä pidempi työmatka on sitä enemmän ”suoritesäästöä” saavutetaan yhdistämällä siihen esimerkiksi asiointimatka. Lyhyillä työmatkoilla esimerkiksi kilpailukykyinen kauppa sijaitsee keskimäärin vain harvoin optimaalisessa paikassa matkan varrella. Pidemmällä työmatkalla todennäköisyys on suurempi. Turun matka-aineistoista laskettujen tulosten perusteella työ- ja ostosmatkojen ketjuttaminen aiheuttaa keskimäärin noin 30 % suoritesäästön verrattuna erillisiin matkoihin kotoa käsin. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002b.)

Esille tulleet erot naisten ja miesten suoritteissa ja matka-ajoissa erilaisissa perhetilanteissa selittyvät osittain erilaisilla kulkutapajakaumilla. Miehet autoilevat naisia enemmän ja naiset käyttävät joukkoliikennettä ja kävelevät miehiä enemmän. Esimerkiksi naisista työmatkansa autolla tekee 45 %, kun autoilevien miesten osuus on 69 % (Ympäristöministeriö 2005).

Lapsettomat miehet kävelevät ja pyöräilevät selvästi suuremman osan matkoistaan (noin 27 %) kuin lapsiperheessä asuvat miehet (noin 15 %). Lapsettomat naiset kävelevät ja pyöräilevät 36 % matkoistaan. Pienten lasten äidit kävelevät ja pyöräilevät matkoistaan hieman pienemmän osan (28 %) kuin yli 6-vuotiaiden lasten äidit (31 %). Osuus on kuitenkin merkittävästi suurempi kuin lapsiperheissä asuvien miesten kohdalla. (HLT 2005.)

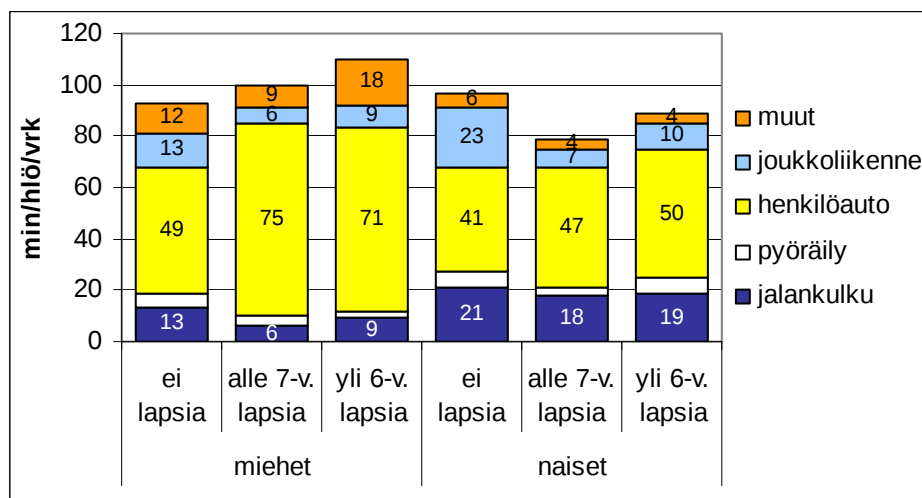
Keskimääräinen 25–50-vuotias lapseton mies kävelee arkivuorokaudessa 0,6 km ja lapsiperheen isä vain 0,3 km. Naiset kävelevät 0,7–0,9 km. Kaikilla ryhmillä kävelyyn ja pyöräilyyn käytetty aika on arkivuorokaudessa alle 30 minuuttia, pienten lasten isillä vain 10 minuuttia. Tosin, kyseessä on matkan pääasiallinen kulkutapa, eli jonkin verran kävellään auto- ja joukkoliikennematkojen liityntämatkoja, joka lisää kävelyyn käytettyä aikaa. Lisäksi vapaa-ajan lenkkeily on tutkimuksessa aliedustettuna, kuten myös lyhyet kävelymatkat, eli lukuihin kannattaa suhtautua vain suunta-antavasti. Liikenteessä saatu arkiliikunta ei kuitenkaan näyttäisi olevan lapsiperheiden vanhemmille riittävä tapa kunnon ja terveyden ylläpitoon, vaan tarvitaan joko fyysinen työ tai vapaa-ajan liikuntaharrastuksia. (HLT 2005.)

Henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus kaikista matkoista sukupuolittain tarkasteltuna on suurin pienten lasten äideillä ja isillä. Äidit tekevät lähes 70 % ja isät lähes 80 % matkoistaan henkilöautolla. Henkilöautomatkojen osuus on pienin lapsettomilla naisilla (noin 45 %) ja miehillä (noin 60 % matkoista). Naisten ja miesten välillä on merkittävä ero autoilussa. Kaikissa eri perhetilanteissa miehet löytyvät kuljettajan paikalta noin 95–96 %:ssa automatkoista. Naisten puolestaan ovat kuljettajia 73–82 %:ssa automatkoista. Naisista aktiivisimpia kuljettajia ovat pienten lasten äidit. (HLT 2005.)

Henkilöautolla tehdyn matkasuoritteiden osuus kokonaissuoritteesta on noin 60–85 % ryhmästä riippuen, ollen pienin lapsettomilla naisilla ja miehillä. Autolla matkustettujen kilometrien määrä on lapsettomien naisten 25 km:n ja lapsiperheessä asuvien miesten 55 km:n välillä. Merkittävä osuus lapsettomien miesten ja yli 6-vuotiaiden isien suoritteesta syntyy nk. muilla kulkutavoilla, eli lähinnä lentokoneella, lautalla ja moottoripyörällä. (HLT 2005.)

Aktiivisimpia joukkoliikenteen käyttäjiä ovat lapsettomat naiset (15 % matkoista) ja miehet (6 % matkoista). Yli 6-vuotiaiden lasten äidit tekevät 6 % matkoistaan joukkoliikenteellä, kun osuus lapsiperheiden isillä ja pienten lasten äideillä on 3 %. Vastaa- vat tulokset näkyvät myös tarkasteltaessa matka-aikoja (Kuva 8). Joukkoliikenteellä

matkustettujen kilometrien määrä jää kaikilla ryhmillä alle 10 kilometrin/arkivrk. (HLT 2005.)



Kuva 8 25–50-vuotiaiden matkustamiseen käyttämä aika arkena (min/hlö/vrk) käytetyn kulkutavan mukaan esitettynä. (HLT 2005.)

4.2.2 Yksinhuoltajien matkustuskäyttäytyminen

Tutkimuksen kiinnostuksen kohteena oli yksinhuoltajien matkustuskäyttäytyminen verrattuna kahden aikuisen lapsiperheisiin ja lapsettomiin henkilöihin. Arjen liikkumiseen liittyvien ongelmien arvioitiin korostuvan perheissä, joissa on yksi aikuinen kahden sijaan arkipäivän liikkumisongelmia ratkomassa. Tulosten tulkinnan tekee ongelmalliseksi se, että yksinhuoltajista suurempi osa on naisia kuin muissa ryhmissä. Aineiston koko ei mahdollistanut sukupuolten mukaan tarkastelua. Seuraavassa yksinhuoltajien tuloksia on verrattu sekä pariskuntien keskimääräisiin vastaaviin lukuihin että osittain kahden aikuisen talouden naisten lukuihin. Kuten luvun alussa todettiin, yksinhuoltajia koskeva aineisto on melko pieni, joten tuloksiin kannattaa suhtautua vain suuntaa-antavasti. (HLT 2005.)

Näyttää siltä, että 25–50-vuotiaiden arkipäivän matkaluku ja matkustamiseen käytetty aika ovat melko samansuuruisia eri perhetilanteissa olevilla henkilöillä, mutta suoritteissa on merkittäviä eroja. Kun perheessä on yli 6-vuotiaita lapsia, on sekä kahden aikuisen talouksissa että yksinhuoltajatalouksissa arkipäivän matkaluku hieman suurempi kuin talouksissa, jossa lapset ovat alle 7-vuotiaita tai lapsia ei ole. (HLT 2005.)

Taulukko 4 25–50-vuotiaiden matkustamisen tunnuslukuja perhetilanteen mukaan esitettynä. Tunnusluvut koskevat arjen liikkumista. (HLT 1999.)

	ei lapsia	alle 7-v. lapsia		yli 6-v. lapsia	
		pariskunta	yksinhuoltaja	pariskunta	yksinhuoltaja
matkaluku (matkaa/hlö/vrk)	3,3	3,3	3,2	3,6	3,8
matka-aika (min/hlö/vrk)	95	91	88	98	93
matkasuorite (km/hlö/vrk)	57	54	29	66	46

Yksinhuoltajien matkasuorite on selvästi kahden aikuisen lapsitalouden aikuisten suoritetta pienempi. Ero on merkittävä sekä pienten lasten perheiden että yli 6-vuotiaiden perheiden kohdalla. Ero näyttää syntyvän lähinnä seuraavista asioista: työasiointimatkojen vähäisemmästä määrästä, lyhyemmistä vapaa-ajan ja työmatkoista sekä vähäisemmästä henkilöauton käytöstä. Jos yksinhuoltajia verrataan keskimääräiseen lapsiperheessä asuvaan naiseen, niin yksinhuoltajan suorite on pienempi puhuttaessa alle 7-vuotiaiden vanhemmista, mutta suurempi puhuttaessa yli 6-vuotiaan vanhemmista. (HLT 2005.)

Yksinhuoltajat tekevät arkisin muissa perhetyypeissä asuvia enemmän ostos- ja asiointimatkoja (1,3-1,4 matkaa/hlö/vrk vs. 0,9-1,1 matkaa/hlö/vrk), joka on luonnollista koko perheen ylläpidon keskittyessä yhdelle aikuiselle. Pienten lasten perheiden äitien ostos- ja asiointimatkojen määrä on lähellä yksinhuoltajien vastaavaa, mutta yli 6-vuotiaiden lasten äitien ostos- ja asiointimatkojen määrä on selvästi pienempi. Kahden huoltajan taloudessa lasten kasvaessa ostos- ja asiointimatkat siirtyvät tasapuolisemmin molempien vanhempien tehtäväksi, kun yksinhuoltajan kohdalla näin ei käy. Yksinhuoltajat käyttävät ostos- ja asiointimatkoihin myös hieman enemmän aikaa, mutta matkustavat kilometrejä niiden vuoksi vuorokaudessa hieman vähemmän kuin muissa perhetyypeissä asuvat. Ostokset siis tehdään lähempänä. (HLT 2005.)

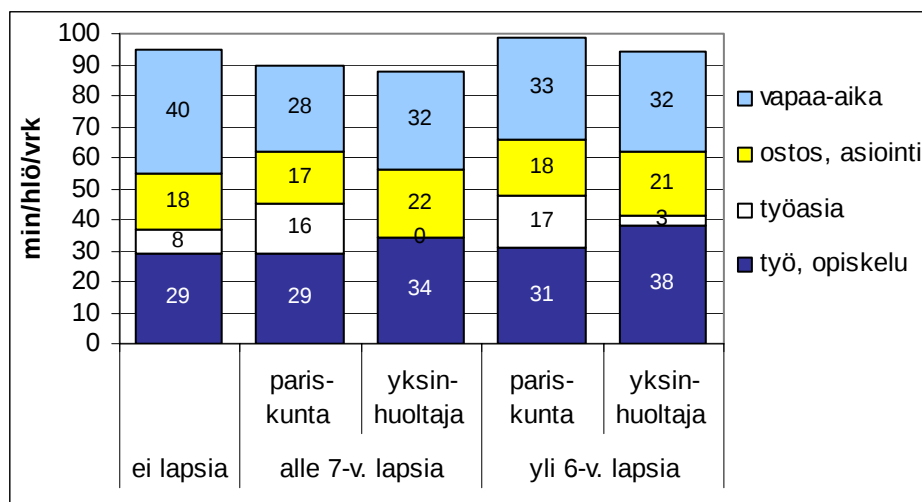
Yksinhuoltajat, joiden perheessä on alle 7-vuotiaita lapsia tekevät vapaa-ajanmatkoja muita vähemmän (noin 0,7 matkaa/hlö/vrk) ja matkustavat niiden vuoksi vähiten kilometrejä (7 km/hlö/vrk). Muissa perhetyypeissä asuvat ja yli 6-vuotiaiden lasten yksinhuoltajavanhemmat tekevät vapaa-ajanmatkoja yhtä paljon, eli 0,9-1,0 matkaa/hlö/vrk ja matkustavat niiden vuoksi 15-21 km/hlö/vrk. Vapaa-ajanmatkoihin eniten aikaa käyttävät lapsettomissa talouksissa asuvat (40 min/hlö/vrk), jotka myös matkustavat niiden vuoksi eniten kilometrejä (25 km/hlö/vrk).

Vapaa-ajan matkojen sisältö todennäköisesti osittain muuttuu lasten tullessa talouteen. Tampereen seudulla ja Kajaanissa tehdyn tutkimuksen mukaan lapsiperheessä asuvista aikuisista joka kymmenes kuljetti tai osallistui perheenjäsenen harrastukseen päivittäin ja noin 55 % ainakin kerran viikossa. Aktiivisuudessa ei ollut eroa lapsiperheiden naisten ja miesten välillä. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että lapsiperheessä asuvista aikuisista omiin liikuntaharrastuksiin osallistui vähintään kerran viikossa noin 40 % ja muihin harrastuksiin noin 20 % vastanneista. Lapsiperheiden aikuisten harrasteina suosittuja olivat ulkoilu (90 % vähintään kerran viikossa) ja TV:n katselu ja tietokoneella puuhailu (85 % päivittäin). (Kiiskilä 2000.)

Merkittävin ero yksinhuoltajien ja pariskuntien välillä on työasiamatkojen määrässä ja niihin käytetyssä ajassa. Pienten lasten yksinhuoltajat eivät käytännössä tee työasiamatkoja ja yli 6-vuotiaiden lasten yksinhuoltajatkin vähemmän kuin pariskunnissa asuvat. Eroa työasiointimatkoissa selittää lähinnä yksinhuoltajien sukupuoli. Kun verrataan yksinhuoltajia lapsiperheissä asuviin naisiin, erot eivät ole merkittäviä. Tulos voidaan tulkita kahdella tavalla: joko naiset (sekä yksinhuoltajat että pariskunnissa asuvat) työskentelevät aloilla, joissa työasiointimatkoja on vähemmän tai sitten perheessä jonkun on valittava perheen vuoksi työ, jossa työasiointimatkoja on vähemmän. Yksinhuoltajataloudessa se on perheen ainoa aikuinen, kun taas kahden aikuisen taloudessa se on tyypillisemmin perheen nainen. (HLT 2005.)

Työ- ja opiskelumatkojen määrä ei eroa saman ikäisiä lapsia omaavien pariskunnassa asuvien vanhempien ja yksinhuoltajavanhempien välillä, kuten ei myöskään suorite, kun lapset ovat yli 6-vuotiaita. Työmatkaan käytetty aika sen sijaan on yksinhuoltajilla pidempi. Ero työmatkaan käytetyssä ajassa korostuu, kun verrataan yksinhuoltajia

kahden aikuisen lapsiperheiden äiteihin. Verrattaessa yksinhuoltajia lapsiperheiden äiteihin, myös työ- ja opiskelumatkasuorite on pidempi. (HLT 2005.)



Kuva 9 25–50-vuotiaiden eri perhetilanteessa asuvien matkustamiseen käyttämä aika arkena (min/hlö/vrk) matkatyyppin mukaan esitettynä. (HLT 2005.)

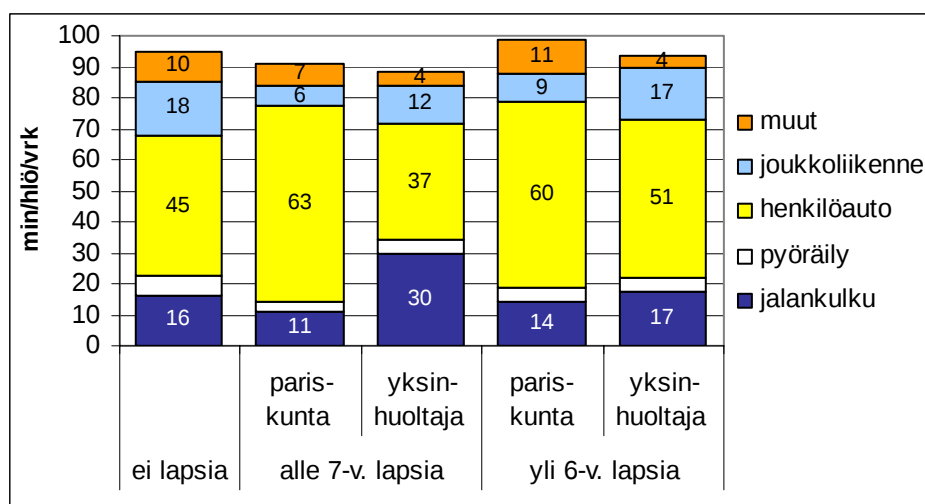
Kaikissa matkaryhmissä pienten lasten yksinhuoltajat tekevät lyhyempiä matkoja kuin pariskunnassa asuvat pienten lasten vanhemmat. Osittain siihen syynä tai sen seurauksena ryhmällä on erilaiset kulkutapajakaumat. Yksinhuoltajat tekevät noin joka kolmannen matkansa kävellen tai pyörällä, kun lapsiperheessä asuvien pariskuntien jäsenillä osuus on noin 20 %. Yksinhuoltajat myös käyttävät joukkoliikennettä enemmän. Vastaavasti pariskuntien jäsenet tekevät lähes kolme matkaan neljästä autolla, mutta yksinhuoltajat vain hieman yli puolet. Todennäköisesti yksinhuoltajissa on enemmän autottomia. Kun verrataan yksinhuoltajia perheellisiin naisiin keskimäärin, ovat erot pienempiä, mutta edelleen olemassa. (HLT 2005.)

Tilastokeskuksen mukaan elokuussa 2004 autottomia kotitalouksia oli 21 % koko maassa, kun vuonna 1999 autottomia kotitalouksia oli vielä 28 %. Eniten autottomia on vanhusten ja yksin asuvien keskuudessa. Kotitaloustutkimusten mukaan lasten syntyminen aiheuttaa selvää siirtymistä henkilöauton käyttäjäksi. Kotitalouden liikkumiseen kuluvat menot lähes kaksinkertaistuvat lapsettomiin kotitalouksiin verrattuna. Suurin selittävä tekijä on auton hankintakustannukset ja siitä aiheutuvat käyttökustannukset. Lapsiperheillä on usein myös kaksi autoa, etenkin kouluikäisten lasten perheillä, joissa lapsia kuljetetaan harrastuksiin. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2002a.)

Yksinhuoltajatalouksilla taloudelliset syyt johtavat todennäköisesti autottomuuteen pariskuntia useammin. Tilanne voi olla muuttumassa. Eri väestöryhmistä auton käyttö on viime vuosina lisääntynyt eniten 30–49- ja 60–64-vuotiailla, yksin asuvilla, pienten lasten perheillä sekä työttömillä (Ympäristöministeriö 2005). Eli myös taloudellisesti tiukemmilla olevat ryhmät ovat lisänneet auton käyttöä.

Yksinhuoltajaperheiden vähäisempi auton käyttö näkyy erityisesti henkilöautolla matkustetuissa kilometreissä. Pienten lasten yksinhuoltajat matkaavat autolla arkivuorokaudessa noin 22 km ja yli 6-vuotiaiden lasten yksinhuoltajavanhemmat 34 km. Sekä pienten lasten että yli 6-vuotiaiden lasten pariskuntana elävät vanhemmat matkaavat autolla arkivuorokautena noin 44 km. Pariskunnissa asuvat naiset matkustavat autolla hieman yli 30 km, eli ero yksinhuoltajiin on merkittävä lasten ollessa pieniä, mutta tasaantuu myöhemmin. (HLT 2005.)

Kuvassa 10 on esitetty eri ryhmien kulkumuotojakaumat matka-ajan perusteella esitettyinä. Merkittävimmin silmiin pistää pienten lasten yksinhuoltajavanhempien kävelyyn käyttämä aika, joka on selvästi muita ryhmiä, myös pienten lasten kahden huoltajan perheiden äitien kävelyaikaa pidempi (HLT 2005). Sitä miten yksinhuoltajat tilanteen kokevat ei tilastoista saada selville. Onko tilanne onnistunut ja henkilö pystyy käyttämään lähialueen palveluita ja käymään lähellä työssä vai onko tämän tilanteen saavuttamiseksi jouduttu tekemään uhrauksia toimenkuvassa, asuinpaikassa tai asunnon laadussa? Auki jää myös se, onko autottomuuteen syynä taloudelliset seikat vai halu olla autoton. Kahden työssäkäyvän aikuisen tilanteessa asuinpaikka ei useimmiten ole optimaalinen molemmille työssä käyville. Yhden huoltajan talous pystyy, ainakin teoriassa, valitsemaan asuinpaikan, joka mahdollistaa työmatkan muilla tavoin kuin autolla matkaten.



Kuva 10 25–50-vuotiaiden eri perhetilanteessa olevien matkustamiseen käyttämä aika arkena (min/hlö/vrk) käytetyn kulkutavan mukaan esitettyinä. (HLT 2005.)

4.3 Lasten matkustuskäyttäytyminen

4.3.1 Arkiliikenteessä

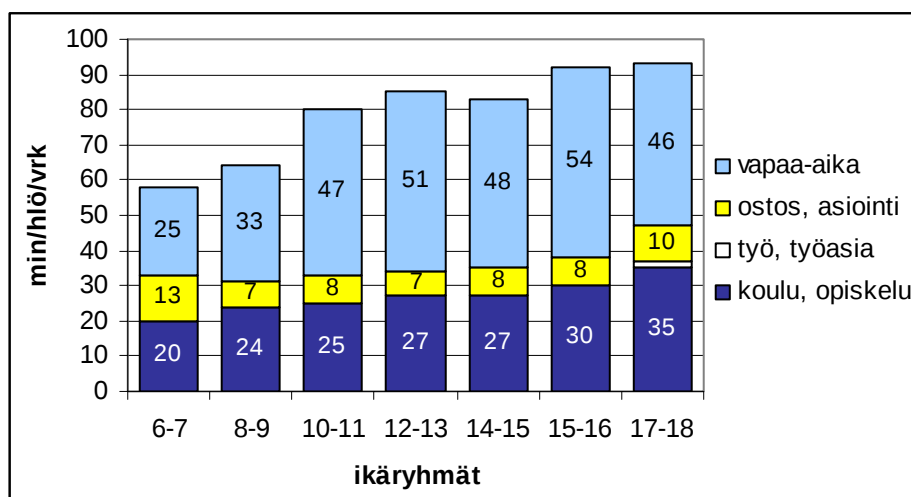
Tässä tarkastelussa lapsella tarkoitetaan 6–18-vuotiaasta henkilöä. Alle 6-vuotiaiden matkustuskäyttäytymistä ei tarkastella henkilöliikennetutkimuksessa, joten siitä ei ole saatavilla tietoa. Käytettyä 18-vuoden ikärajaa puoltaa se, että alle 18-vuotiaat ovat juridiselta asemaltaan lapsen asemassa. Lisäksi yhdeksän kymmenestä 15–19-vuotiaasta on vielä lapsen asemassa perheessä, kun 20 – 24-vuotiaiden ryhmässä osuus on enää kolmannes. (Nuora 2005.)

Käytettyyn 6–18-vuoden ikämäärittelyyn kuuluu osittain mukaan myös nuoruuden ikäjakso. Varhaisnuoruuden katsotaan yleensä ajoittuvan noin 12–15-vuoden ikään ja nuoruuden keskivaiheen noin 15–18-vuoden ikään. Myöhäisnuoruuden voidaan katsoa jatkuvan jopa 29-vuoden ikään. Lasten aistit, kävely ja motorinen kehitys saavuttavat aikuisen tason varhaisnuoruuden aikana. Pituuskasvu on yleensä ohi viimeistään 20-vuotiaana. Nuoren tunne-elämä, moraali, itsetunto ja itsenäisyys kehittyvät vielä fyysisen kehityksen päättyttyä. Murrosikä on voimakkaimmillaan varhaisnuoruuden ja nuoruuden keskivaiheen aikana. (Nettineuvo 2004 referoinut Kiiskilä ym. 2005). Myöhemmin raportissa käytetty yksinkertaistava käsite ”lapsi” tarkoittaa 6–18-vuotiaasta, joka tarkoittaa hyvin eri kehitysvaiheissa olevia lapsia ja nuoria. Erilaiset kehitysvaiheet näkyvät myös matkustuskäyttäytymisessä.

Lasten liikenteessä käyttämä matka-aika ja -suorite kasvavat melko tasaisesti lapsen iän karttuessa. Arkipäivien matkaluku sen sijaan on käytännössä katsoen vakio sen jälkeen, kun lapsi aloittaa koulun. 8–18-vuotiaat lapset tekevät arkin noin 3,4 matkaa/henkilö/vrk ja 6–7-vuotiaat 0,7 matkaa vähemmän. Lapsen matkoista noin 40 % liittyy kouluun ja opiskeluun, noin 15 % ostoksiin ja asiointiin ja loput noin 45 % tehdään vapaa-aikaan liittyen. (HLT 2005.)

Vapaa-ajanmatkojen merkitys on vielä suurempi, jos tarkastellaan suoritetta tai matka-aikaa. 8–18-vuotiaiden ikäryhmissä vapaa-ajanmatkojen osuus arkipäivien kokonaismatka-ajasta on 50–60 % ja kokonaissuoritteesta 50–70 %. Noin kolmannes matka-ajasta kuluu koulumatkoihin ja noin kymmenesosa ostos- ja asiointimatkoihin. 6–7-vuotiaiden jakauma poikkeaa muista lasten ikäryhmistä lähinnä asiointi- ja ostosmatkoihin käytetyn matka-ajan suuremmalla ja vapaa-ajanmatkojen matka-ajan pienemmällä osuudella. Lapsi kulkee tässä iässä vanhempiansa mukana ostoksilla enemmän kuin muissa ikäryhmissä. (HLT 2005.)

Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että 10–15-vuotias lapsi matkustaa vapaa-ajanharrastusten ja vierailujen vuoksi keskimäärin yli 20 kilometriä vuorokaudessa ja 6–9-vuotiaat noin 10 kilometriä vuorokaudessa. Koulu- ja opiskelumatkojen suorite alle 11-vuotiailla on alle 5 kilometriä ja 12–15-vuotiailla noin 8 kilometriä vuorokaudessa. (HLT 2005.)

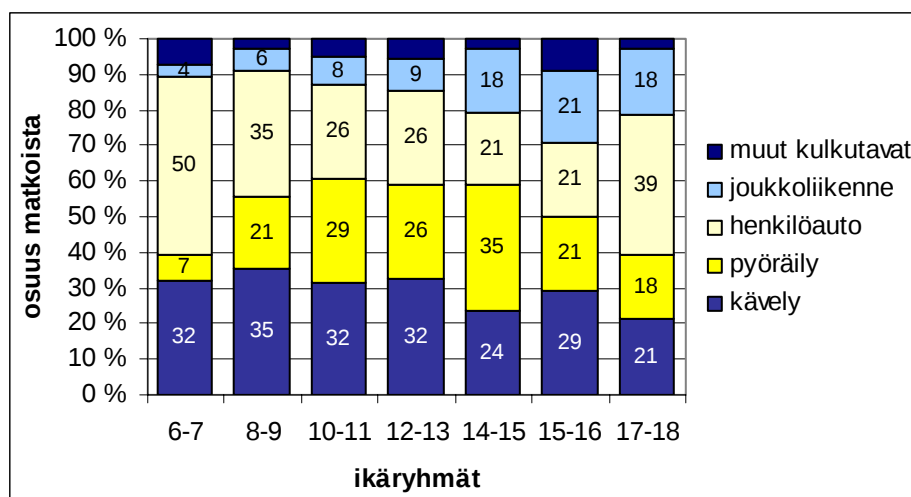


Kuva 11 6–18-vuotiaiden liikkumiseen käyttämä aika arkena (min/hlö/vrk) matkan tarkoituksen mukaan esitettyinä. (HLT 2005.)

Lasten matkojen pituutta ja turvallisuutta mietittäessä on keskitytty lähinnä koulu- ja opiskelumatkoihin. Näiden matkojen tarkastelu on helpompaa kuin vapaa-ajanmatkojen, koska ne ovat sekä lähtö- ja määräpaikaltaan että ajankohdaltaan yleensä sidotumpia kuin vapaa-ajanmatkat. Toisaalta suurin osa lapsen matka-ajasta ja suoritteesta syntyy vapaa-ajalla, jota ei tulisi jättää lapsiperheiden liikkumisen arkea pohdittaessa huomiotta.

Tarkasteltaessa lasten käyttämiä kulutapoja matkalukujen perusteella, voidaan lapsuudesta erottaa erilaisia vaiheita. 6–7-vuotiaat lapset liikkuvat vuorokaudessa puolet tekemistään matkoista henkilöauton matkustajana ja 40 % kävellen tai pyörällä. Joukkoliikennematkoja osuus on pieni, vain 4 %. Tämä kertonee alle kouluikäisen lapsen matkustamisesta vanhempien mukana, jolloin huomattava osuus matkoista tehdään henkilöautolla. Lapsen siirtyessä toiselle luokalle itsenäisen liikkumisen määrä kasvaa, jolloin kävellen ja pyöräillen tehtyjen matkojen osuus tehdyistä matkoista kasvaa.

noin 60 %:iin. Samalla automatkojen osuus lähteen laskuun, ollen pienin 14–16-vuoden iässä. Kun 17–18-vuotiaiden kaveripiiri ja nuori itse hankkii auton ajokortin, kasvaa automatkojen osuus. Joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuudessa tapahtuu merkittävä kasvu 13–14-vuoden iässä, johon ajoittuu lapsen siirtyminen peruskoulun yläluokille. Muissa kulkutavoissa merkittävä kasvupiikki osuus 15–16-vuotiaiden ikäryhmään, joka kertonee mopon tulemisesta mukaan kulkutapalettiin. (HLT 2005.)

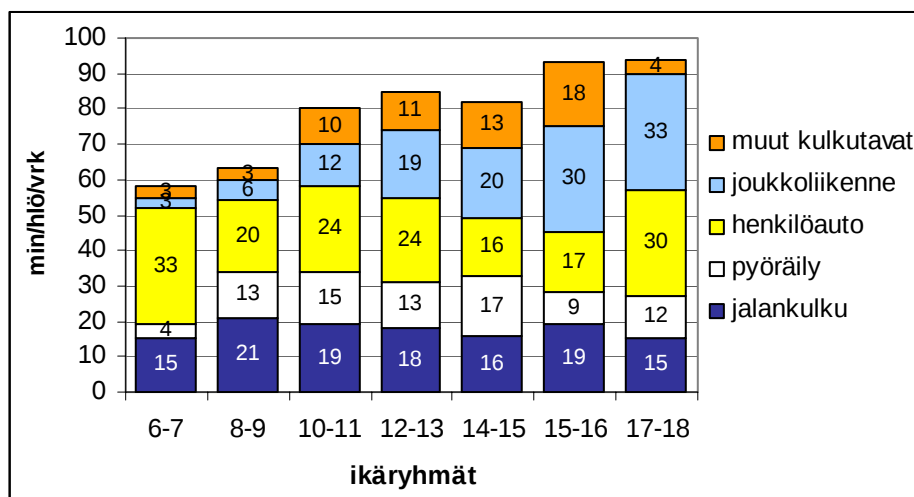


Kuva 12 Eri kulkutapojen osuus 6–18 -vuotiaiden matkaluvusta (matkaa/hlö/vrk). (HLT 2005.)

6–9-vuotias lapsi matkustaa keskimäärin arkivuorokautena hieman alle 20 km, 10–15-vuotias noin 30 km ja 15–18-vuotias noin 35 - 40 km. Henkilöautosuoritteiden osuus on merkittävä kaikissa lasten ikäryhmissä, mutta erityisesti 6–7-vuotiailla, jossa 90 % matkustetuista kilometreistä liikutaan henkilöautolla. Osuus lähtee tästä laskuun ollen pienin 14–16-vuotiaiden ikäryhmissä, joilla noin kolmasosa suoritteesta syntyy henkilöautomatkoilla. Henkilöautosuoritteiden osuuden laskiessa kasvaa joukkoliikenteellä tehty osuus suoritteesta. Osuus on suurimmillaan 12–18-vuotiaiden ryhmissä ollen hieman alle tai yli kolmanneksen ryhmästä riippuen. 6–9-vuotiaiden ikäryhmissä joukkoliikennesuoritteiden osuus on selvästi alle 10 %. Näyttääkin silti, että mitä pienempiä lapsia perheessä on, sitä useammin matkat tehdään henkilöautolla joukkoliikenteen sijaan. (HLT 2005.)

Jaloin ja pyörällä matkustetun suoritteiden osuus on 5–13 % kaikista nuorten ikäryhmien matkustamista kilometreistä. 8–18-vuotiaiden lasten ikäryhmät kävelevät keskimäärin noin kilometrin ja pyöräilevät noin 1–2,5 km arkivuorokaudessa. Jalankulkuun käytetään matkustamistarkoituksessa aikaa hieman alle 20 minuuttia vuorokaudessa ja pyöräilyyn noin 15 minuuttia. Kasvavan lapsen liikunnan määräksi noin puoli tuntia päivässä ei ole riittävä, jos lapsi ei tämän lisäksi saa leikkien tai harrastusten kautta liikuntaa. Tosin, analyyseissä kyseessä on matkan pääasiallinen kulkutapa, eli jonkin verran kävellään auto- ja joukkoliikennematkojen liityntämatkoja, joka lisää kävelyyn käytettyä aikaa. Lisäksi vapaa-ajan lenkkeily ja lyhyet kävelymatkat ovat tutkimuksessa aliedustettuna, eli lukuihin kannattaa suhtautua vain suuntaa-antavasti. (HLT 2005.)

Kuvassa 13 on esitetty 6–18-vuotiaiden eri kulkutavoilla matkustamiseen käyttämä aika. Kuva vastaa pitkälti matkaluvusta määritettyä jakaumaa. (HLT 2005.)



Kuva 13 6–18-vuotiaiden liikkumiseen käyttämä aika arkena kulkutavoittain min/hlö/vrk. Tulokset suuntaa-antavia. (HLT 2005.)

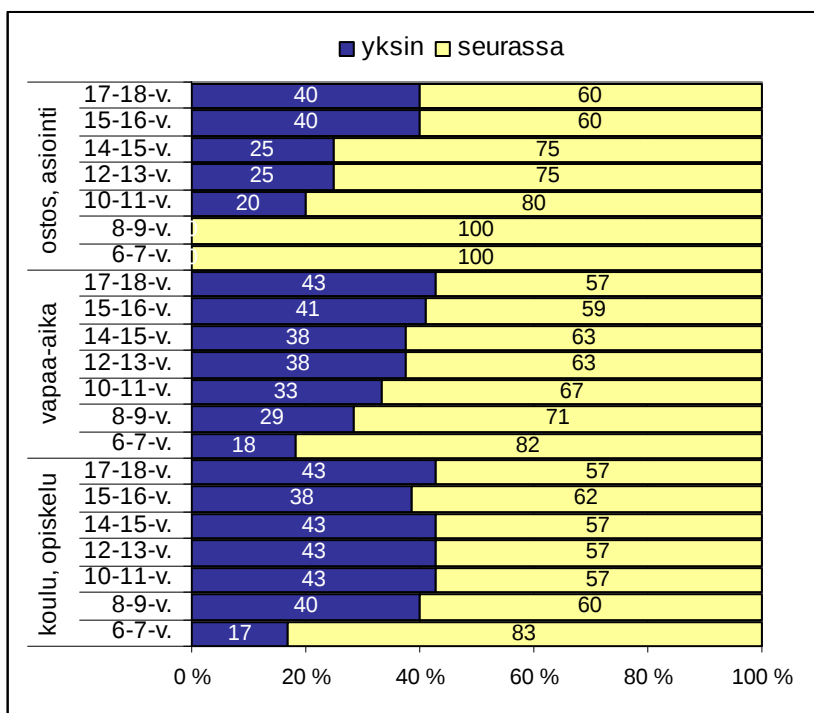
4.3.2 Itsenäisesti tai seurassa

Henkilöliikennetutkimus antaa mahdollisuuden tarkastella liikkuko lapsi yksin vai seurassa. Kyseessä on arkipäivän matkat. Tuloksia on syytä tarkastella suuntaa-antavana, vaikka henkilöliikennetutkimukseen on vastannut yli 2000 6–18-vuotiaasta tai heidän huoltajaansa. Tarkastelu ei myöskään kerro sitä, onko lapsen seurana aikuinen vai toinen lapsi. Lapsen itsenäinen liikkuminen kasvaa merkittävästi 6–11 ikävuoden välillä. 6–7-vuotias lapsi tekee arkisin noin joka seitsemännen matkansa yksin (14 %). 8–9-vuotias lapsi tekee matkoistaan yksin 29 %, 9–10-vuotias 35 % ja tätä vanhemmat 11–18-vuotiaiden ikäluokat noin 40 %. (HLT 2005.)

Lapsen ja nuoren itsenäistyminen näkyy myös ajankäyttötutkimuksen tiedoista. 10–14-vuotias viettää yksin valveillaoloajastaan alle neljänneksen. 15–24-vuotiaat jo 35 %. 10–14-vuotiaat viettävät seurassa, jossa on perheenjäseniä mukana 38 % valveillaoloajastaan, kun osuus 15–24-vuotiailla on alle neljännes valveillaoloajasta. (Pääkkönen ja Niemi 2002.)

Lapsen yksin ja seurassa tekemien matkojen osuudet vaihtelevat eri matkaryhmissä ja eri ikäryhmissä. 7–9-vuotiaiden yksin arkisin tekemistä matkoista noin puolet on koulumatkoja ja puolet vapaa-ajanmatkoja. Tätä vanhemmillakin lapsilla vapaa-ajan ja koulumatkojen osuus pysyy samansuuruisena, mutta mukaan tulee uusi matkaryhmä, eli ostos- ja asiointimatkat. 10–15-vuotiaiden ikäryhmillä ostos- ja asiointimatkoja on hieman alle kymmenesosa yksin tehdyistä matkoista, 16–18-vuotiailla noin joka seitsemäs matka. (HLT 2005.)

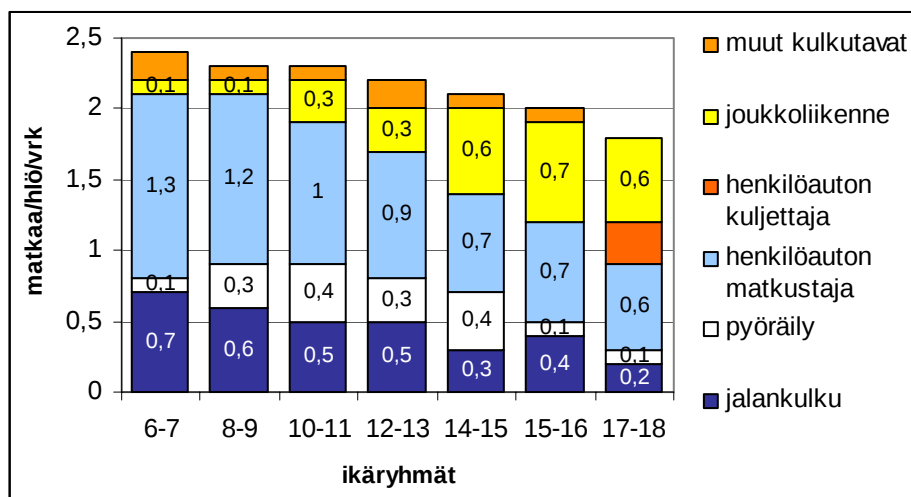
6–18-vuotiaiden tekemisestä koulumatkoista 40 % on lapsen yksin tekemiä (Kuva 14). Yksin tehtyjen vapaa-ajanmatkojen osuus tehdyistä vapaa-ajanmatkoista kasvaa lapsen iän myötä. Alle 10-vuotiaat lapset eivät käytännössä tee ostos- ja asiointimatkoja yksin. (HLT 2005.)



Kuva 14 6–18-vuotiaiden ikäryhmien yksin ja seurassa tekemien matkojen osuus kaikista matkoista arkisin matkan tarkoituksen mukaan esitettynä. Tulokset suuntaa-antavia. (HLT 2005.)

Lapsen seurassa tekemien matkojen kulkutavoissa tapahtuu merkittävä muutos lapsen iän kertyessä. 6–9-vuotiaat kulkevat toisen henkilöiden seurassa kulkemistaan matkoista yli puolet henkilöauton matkustajana ja jaloin noin neljäsosan. Pääasiassa kanssakulkijana on todennäköisesti aikuinen. Toisen seurassa tehtyjen automatkojen osuus vähenee lapsen iän kasvaessa. Kanssamatkoistaan 10–13-vuotiaat tekevät henkilöauton matkustajana 40 % ja 14–16-vuotiaat enää kolmanneksen. Lapsen iän karttuessa yhä useammin matkoilla seurana on todennäköisesti ikätoveri. (HLT 2005.)

Kävellen toisten seurassa tehtyjen matkojen osuus vähenee hieman iän myötä. Seurassa tehdyistä matkoista polkupyörällä tehtyjen matkojen osuus on suurin 10–15-vuotiailla, joka viittaa kaverien merkityksen kasvuun matkaseurana. Joukkoliikenteellä tehtyjen kanssamatkojen osuus kasvaa huomattavasti nuoren kasvamisen myötä aina henkilöauton ajokortin saamiseen saakka. 14–16-vuotiaat tekevät noin joka kolmannen toisen seurassa tekemänsä matkan joukkoliikenteellä. Näitä matkoja tehdään todennäköisesti yhdessä kavereiden kanssa harrastamaan, vierailuille ja ostoksille. (HLT 2005.)



Kuva 15 Kulkutavat 6–18-vuotiaiden toisen henkilön seurassa arkisin tehdyillä matkoilla. Tulokset suuntaa-antavia. (HLT 2005.)

Lapsen kulkutapa yksin kuljetuilla matkoilla on pääasiassa kävely ja polkupyörä. Yli 15-vuotiailla ensin mopo ja yli 18-vuotiailla henkilöauto tulevat vähitellen osaksi kulkutapapalettia. Joukkoliikenteen merkitys kasvaa seurassa kuljetuilla matkoilla iän myötä.

Lasten itsenäinen liikkuminen on teema, joka on puhuttanut paljon viime vuosina, erityisesti terveystieteiden alalta. Lasten kuljettaminen autolla on lisääntynyt useista syistä, joita ovat mm. perheiden suurempi autonomisuusaste, lähikoulujen ja -päiväkotien lakkauttaminen ja autoistumisen aiheuttama turvattomuuden tunteen kasvu. Kyseessä on noidankehä. Vanhempia pelottaa päästää omaa lastaan lyhyelläkään matkalla liikenteen sekaan. Lasten autokuljetusten lisääntyessä liikennemuutoksesta tulee edelleen turvattomampi, ja yhä suurempaa osaa lapsista ei uskalleta päästää liikkumaan itsenäisesti.

Noidankehä toimii jo. Ympäristöministeriön (2005) valtakunnallisen asukasbarometrin vastaajista 27 % katsoi, että 7-vuotias lapsi ei voi liikkua asuinalueella liikenteen kannalta turvallisesti ilman saattajaa. Vuonna 1998 tätä mieltä oli 22 % vastaajista. Lasten itsenäisten liikkumismahdollisuuksien vähentyessä vanhempien aikaa kuluu yhä enemmän lasten kuljettamiseen ja samaan aikaan lasten arkiliikunta lähiympäristössä vähenee. Myös joukkoliikennetarjonnan vähentyminen heikentää lasten itsenäisiä liikkumismahdollisuuksia. Lasten liikkumisen määrää lähitoimintojen kadotessa yhä enemmän aikuisten kyky ja halu kuljettaa lapsia, johon puolestaan vaikuttaa aikuisten aikabudjetti. Lasten arkiliikunnan vähentymisellä on myös kansanterveydellisiä vaikutuksia.

Englannissa tehdyssä tutkimuksessa selvitettiin lasten arkipäivän matkustamisen terapeuttista merkitystä. Tutkimuksen tuloksena oli, että lapset ovat fyysisesti kaikkein passiivisimpia kotona. Matkojen kävelyllä ja pyöräilyllä todettiin olevan kahdenlaisia myönteisiä vaikutuksia: 1) liikkuminen (käveleminen) itsessään on fyysinen aktiviteetti, joka lisää lapsen hyvinvointia ja 2) kävely ja pyöräily tarjoavat lapselle mahdollisuuden osallistua laajemmin fyysistä aktiviteettiä vaativiin tapahtumiin (kaverit, harrastukset, ulkoleikit) kuin kotona oloinen. Tutkijat myös löysivät positiivisen korrelaation matkojen kävelemisen ja kohteessa käytetyn fyysisen aktiivisuuden määrän välillä. Useissa Euroopan maissa todennettu lasten siirtyminen ”autoilijoiksi” näyttää

vaikuttavan siis lapsen liikkumisen määrään ja hyvinvointiin sekä suoraan että välillisesti. (Mackett et al. 2005.)

Suomessakin on pelätty lasten autoistumista syystä. Lasten itsenäisin arkipäivään kuuluva matka on koulumatka. Koulumatkan pituuteen vaikuttaa sekä läheisten toimintojen olemassa olo että halukkuus niiden käyttöön. Helsingin ala-asteiden koululaiskysely tulokset vuodelta 2004 kertovat selvästi koulujen erikoistumisen vaikutukset lasten kulkutapajakaumaan. Suomenkielisten nk. ”tavallisten” koulujen oppilaat tekivät koulumatkoistaan kävellen tai pyörällä 82 %, autolla 9 % ja joukkoliikenteellä 9 %. ”Erikoistuneeksi” katsottavan ruotsinkielisen koulun oppilaiden koulumatkoista kävellen tai pyörällä tehtyjen matkojen osuus oli vain 35 %, joukkoliikennematkojen 31 % ja automatkojen 34 %. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2004.)

Koulupiirijakojen poistuminen ja koulujen erikoistuminen johtanevat tulevaisuudessa yhä pidempiin koulumatkoihin. Autoliikenteen kasvu yhdistettynä tähän trendiin johtaa todennäköisesti autolla tehtyjen koulumatkojen määrän kasvuun. Myös päiväkotien erikoistuminen on tulevaisuudessa näkyvissä oleva mahdollinen kehityssuunta.

Oulun kouluissa tehtiin laaja liikenneturvallisuusaiheinen kysely keväällä 2004, jossa oli myös kulkutapoihin liittyviä kysymyksiä. Kyselyyn vastasi lähes puolet Oulun ensimmäisten, viidensien ja kahdeksansien luokkien oppilaista. 95 %:lla ekaluokkalaisista, 85 %:lla viidesluokkalaisista ja 65 %:lla kahdeksaluokkalaisista oli alle 3 kilometrin koulumatka. Talvella lumiseen aikaa koulumatkansa henkilöautolla yleensä teki ekaluokkalaisista joka viides, viidesluokkalaisista joka kymmenes ja kahdeksaluokkalaisista alle 10 %. Kävely ja pyöräily olivat merkittävin kulkutapa kaikilla ikäryhmillä. Alle 0,5 kilometrin matkoista vain erittäin pieni osuus tehtiin henkilöautolla. Tätä pidemmällä koulumatkoista noin joka seitsemäs tehtiin autolla. (Kiiskilä 2004.)

Mielenkiintoisinta Oulun tuloksissa olivat syyt, miksi koulumatka tehtiin autolla. Pitkä koulumatkan ilmoitti syyksi noin joka seitsemäs vastaaja. Vaarallinen koulumatka oli joka kymmenennen ekaluokkalaisen perustelu, mutta muilla luokka-asteilla osuus oli vain muutamia prosentteja. Urheilu- ja harrastevälineiden mukana kuljettaminen oli syynä joka neljännellä 5. ja 8.- luokkalaisella, mutta vain joka seitsemännellä ekaluokkalaisella. Noin puolet vastaajista kaikilla luokka-asteilla ilmoitti syyksi automatkan sen, että vanhempien on helppo viedä esimerkiksi työmatkalla. Noin joka kymmenes ilmoitti jonkin edellä mainituista poikkeavan syyn (Kiiskilä 2004). Näyttääkin siltä, että lasten autoistuminen koulumatkoilla enemmän aikuisten asenteista ja tiukasta aikabudjetista lähtevä ongelma kuin lasten asenneongelma.

5 Liikkumisen tulevaisuuden hahmottelua kaupunkiseuduilla

5.1 Liikennejärjestelmän kehityssuuntia

Helsinki ja Turku ympäristöineen ovat kasvukeskuksia, joissa muutoksia väestörakenteessa ja maankäytössä tapahtuu kaiken aikaa. Kasvun painopiste on molemmilla seuduilla vaihdellut keskittyen viime vuosina erityisesti keskuskaupungin ympäristössä sijaitseviin naapurikuntiin. Toiminnot ja palvelut keskittyvät aluekeskuksiin (suuret kaupunginosat/ pienet naapurikunnat), mikä kasvattaa liikennevirtoja aluekeskusten välillä. Liikenteen kasvu kohdistuu erityisesti pääväylien tieliikenteeseen ja raideliikenteeseen sekä valtakunnallisten kasvukeskusten välillä myös lentoliikenteeseen.

Merkittävimmät edessä olevat muutokset kaupunkiseutujen liikennejärjestelmissä tapahtunevat liikennepalveluiden järjestämisessä, eivät niinkään liikenneinfrastruktuurissa. Erilaistuvat liikkumispalvelut räätälöidään yhdessä liikennettä aiheuttavien kohteiden kanssa ja tarjotaan osana palvelupaketteja (kimppakyytivalitys, kotiinkuljetuspalvelut, etäasiointi, etätyö jne.). Mahdollisia kehityssuuntia on esitetty alla olevassa kuvassa (Kuva 16).



Kuva 16 Liikennejärjestelmän mahdollisia muutossuuntia tulevaisuudessa.

5.2 Visio liikennepalveluista

Kestävän kehityksen tavoittelusta johtuen kysyntä- ja ympäristölähtöinen liikkumisen ohjaus (nk. mobility management) yleistyne lähivuosina. Myös verotuksen avulla liikkumistottumuksia voidaan ohjata ekologisempaan ja terveellisempään suuntaan (esimerkiksi luontaisetuna veroton työsuuhdelippu vs. veronalainen autopaikka). Toisaalta erilaisten reaaliaikaisten informaatio-sovellusten avulla liikennevirtoja ja ihmis-

ten tekemiä kulkutapa- ja reittivalintoja voidaan ohjata siten, että liikenneinfrastruktuurin kapasiteetti on mahdollisimman tasaisesti käytössä.

Kiihtyvän elämänrytmin myötä ajan arvostus kasvaa. Työikäisten rajallinen aikabudjetti johtaa haluun yhdistää yhä enemmän toimintoja matkustamiseen. Kulkutavan valinnassa arvostetaan nopeutta, yksilöllisyyttä, tehokkuutta, turvallisuutta ja henkilökohtaista mukavuutta, tietyissä käyttäjäryhmissä myös ekologisuutta ja terveellisuutta.

Edellä mainittuihin oletuksiin perustuen on alla olevassa kuvassa esitetty yksinkertaistettu visio palveluista ja liikkumisesta vuonna 2015.



Kuva 17 Visio palveluista ja liikkumisesta vuonna 2015.

Uusista innovaatioista ja etätömahdollisuuden lisääntymisestä huolimatta liikennemäärien ei odoteta vähenevän. Etätö vähentää työmatkaliikennettä, mutta lisäänee muuta liikkumista. Sukkuloinnin eli seudun rajan ylittävän työssäkäynnin ennakoidaan kasvavan. Pääkaupunkiseudulla matkamäärän ennakoidaan nousevan vuonna 2000 tehdyistä 2,1 miljoonasta matkasta noin 2,8 miljoonaan matkaan vuodessa vuoteen 2025 mennessä, eli kasvun arvioidaan olevan peräti 35 % (YTV 2003).

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) mukaan toimiva joukkoliikennejärjestelmä luo tilaa katuverkolle ja säästää kalliita ja tilaa vieviä tie- ja katuinvestointeja. Lisäksi sillä on suuri vaikutus suurten kaupunkiseutujen taloudelliseen menestykseen (HKL 2004). Toimivassa joukkoliikennejärjestelmässä korostuu myös arjen ajankäytön näkökulma: kun liikennejärjestelmä toimii, ei asukkaiden aika kulu ruuhkissa, vaan aikaa jää hyödyllisempään toimintaan.

5.3 Fyysistä liikkumista korvaava sähköinen liikenne ja asiointi

Sähköinen liikkuminen ja viestintä liitetään usein samaan asiayhteyteen etätönsä kanssa. Etätöä ei kuitenkaan pidä nähdä pakkona tai ylityön tekemisen muotona, johon ihmiset tahtomattaan ajautuvat fyysisen liikkumisen (ja sitä kautta myös sosiaalisen kanssakäymisen) ollessa liian hankalaa. Pikemminkin etätö tarjoaa mahdollisuuden sovittaa arkeen kuuluvia toimintoja mahdollisimman luontevaksi ja ehjäksi kokonaisuudeksi. Kyse voi olla yhdestä päivästä viikossa, tai viikosta kuukaudessa, aina kul-

loisenkin tarpeen mukaan. Oikein suunniteltuna aikaa vapautuu työn ja kodin välisestä mekaanisesta liikkumisesta esimerkiksi kotitalouden huoltoon tai vapaa-ajan harrastuksiin ja niitä tukevaan liikkumiseen.

Etätyö ja etätoiminnot perustuvat sähköiseen viestintään, jossa suuria määriä tietoa siirretään paikasta toiseen ilman fyysistä olomuotoa siirtoketjun välillä. Sähköinen kaupankäynti tarkoittaa ostosten tekemistä esimerkiksi internetissä, minkä jälkeen tilatut tavarat toimitetaan sovittuun osoitteeseen tai postikonttoriin. Ideana on, että kuljetuksia voidaan tarvittaessa yhdistää, ja yhdellä kuljetuksella voidaan toimittaa usean asiakkaan tilaamat tavarat perille.

Arjen ajanhallinnan kannalta internetin välityksellä tehtävät ostokset, erityisesti päivittäistavaraostokset, voivat tuoda ratkaisun joihinkin ajankäytön ongelmiin. Kun aikaa ei ole pakko käyttää rutiiniomaisten päivittäistavaraostosten noutoon kaupasta, jää esimerkiksi kotitalouden muuhun huoltotoimintaan enemmän aikaa. Erityisen hyödyllisiä internetissä tehtävien ostosten kotiinkuljetuspalvelut voivat olla autottomille kotitalouksille ja yksinhuoltajille. Sähköinen kaupankäynti toimii parhaiten immateriaalisten tuotteiden hankkimisessa, koska niiden kohdalla ei ilmene tavaroiden fyysisen kuljettamisen aiheuttamia ongelmia.

Sähköinen kaupankäynti ja kotiinkuljetukset eivät sulje pois tavanomaista kaupassa käyntiä, vaan täydentävät sitä ja tarjoavat uusia vaihtoehtoja arjen hallintaan. Samoin kotona sähköisesti tehtävä etätyö ei niinkään ole suora substituutti perinteiselle työ-säkäyntirutiinille, vaan pikemminkin joustavuutta tarjoava mahdollisuus. Kaupassa ja töissä käynti perinteisissä muodoissaan ovat muun ohella myös sosiaalisia tapahtumia ja sellaisina hyvin arvokkaita. Siksi vaihtoehtojen käsitteleminen toisensa poissulkevana ei ole järkevää.

Modernin tekniikan ja langattoman viestinnän avulla myös fyysistä liikkumista ja liikennettä voidaan ohjata entistä sujuvammaksi ja turvallisemmaksi. Liikennetelematiikan avulla liikennevirtoja ohjataan vallitsevan (tai ennustetun) liikennetilanteen, sään ja vuorokaudenajan mukaan käyttämällä mm. vaihtuvia rajoitus- ja varoitusmerkkejä. Tienkäyttäjille voidaan jakaa reaaliaikaista tietoa liityntäpysäköintimahdollisuuksista ja aikatauluista juna-asemien tuntumassa ja pysäköintilaitosten varaustilanteista esimerkiksi kaupunkien keskustoissa.

Tiedottaminen ja reaaliaikainen informaatio ovat keskeisiä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttämistä tukevia seikkoja. Reaaliaikainen aikatauluinformaatio helpottaa matkantekoa joukkoliikenteessä ja vähentää esimerkiksi vaihtotilanteissa mahdollisesti syntyvää stressiä, kun matkustajat tietävät täsmälleen kuinka kauan he vaihtopysäkillä joutuvat odottamaan. Erilaisten reitti- ja karttapalveluiden käyttäjät voivat jopa tehdä aivan uusia löytöjä sopivimman reitin ja kulkutavan suhteen.

6 Liikkumisympäristön nykytilan kuvaus ja havaittuja ongelmia ARJAn kohdealueilla

ARJA -hankkeen kohdealueet ovat Vanha-Herttoniemi ja Herttoniemenranta Helsingissä ja Pansio, Perno, Artukainen Turussa. Näiden alueiden konkreettisia liikene ympäristön ongelmia, lähinnä lapsiperheiden liikkumisen näkökulmasta, tarkasteltiin maastokäynneillä ja asiantuntijahaastatteluilla. Haastatellut liikennesuunnittelijat olivat Markku Salimäki (Herttoniemi) ja Esa Siivonen (Pansio-Perno). Lapsiperheiden arkipäivään vaikuttavia ja koettuja ongelmia etsittiin ARJA -hankkeen eri osioille yhteisten kyselyiden, haastatteluiden, ajankäyttöpäiväkirjojen ja tulosseminaarien avulla. Seuraavassa on tiiviisti kuvattu ongelma-analyysin tulokset, johon perustuu luvussa 7 ja liitteessä esitetyt liikkumisratkaisut.

6.1 Lapsiperheiden kokemat liikkumisongelmat kohdealueilla

Lapsiperheiden haastatteluissa ja ajankäyttöpäiväkirjoissa korostuivat samantyyppiset ongelmat molemmilla tutkimusalueilla. Molemmilla alueilla sosiaalinen turvattomuus ja epäviihtyisyys nostettiin erityisesti lasten itsenäistä liikkumista rajoittaviksi tekijöiksi. Herttoniemessä ongelma kohdistui lähinnä metroasemaan ja sen lähiympäristöön. Pansion ja Pernon alueella ongelmaksi koettiin Hövelin alue. Epäviihtyisyys johti mm. haluttomuuteen käyttää oman alueen palveluita ja joukkoliikenteen käytön välttämiseen ilta-aikoina. Ongelmien nähtiin lähinnä keskittyvän edellä mainittuihin paikkoihin, ei koko asuinalueeseen. Tosin, valaistuksen parantaminen kevyen liikenteen väylillä tuli yleisesti esille kehittämiskohteena Pansiossa ja Pernossa.

Arkipäivän työ-, koulu- ja opiskelumatkoihin liittyviä liikkumisongelmia tuotiin esille melko vähän. Lähinnä ongelmat liittyivät liikenneturvallisuuteen lasten koulureiteillä tai puutteisiin kevyen liikenteen väylästä. Yksittäisille asukkaille ongelmia tuotti joukkoliikenneyhteyksien puute tai useat vaihdot. Muutamat Herttoniemenrannan asukkaat pitivät liityntäbussin odotusaikaa pitkänä metroasemalla. Erityisesti Turussa, joukkoliikenteen käytön kannalta ongelmalliseksi katsotut työmatkat vastaajat tekivät henkilöautolla. Eli liikkumisongelma oli jo ratkaistu auton hankkimisella.

Perheiden liikkumisongelmat liittyivät lähinnä vapaa-ajan liikkumiseen. Omalle alueelle kaivattiin lisää palveluita. Esimerkiksi osa haastatelluista perheistä Herttoniemessä ja Herttoniemenrannassa koki kirjaston ja uimahallin saavutettavuuden ongelmalliseksi. Myös Pansiossa ja Pernossa tuotiin esille uimahallin puuttuminen alueelta. Haastattelujen perusteella näytti siltä, että esimerkiksi Herttoniemenrannassa vieraileva kirjastoauto ei ollut kaikkien asukkaiden tiedossa ja joukkoliikenneyhteyksiä ei osattu täysimääräisesti hyödyntää palveluihin siirryttäessä. Osittain kyseessä olikin palvelun fyysisen sijainnin lisäksi tiedollinen ongelma.

Erityisesti lasten harrastematkat tuotiin ongelmana esille molemmilla tutkimusalueilla. Sekä vanhempien että lasten harrastukset ja niihin siirtyminen vievät aikaa. Varsinkin nuorille kaivattiin lisää harrastetoimintaa omalla alueella. Pansiossa ja Pernossa toivottiin lisäksi ala-asteikäisille iltapäiväkerhoa, joka auttaisi sovittamaan paremmin yhteen vanhempien työajat ja lasten kotiintuloajat ja toisi lisäksi turvaa ja virikkeitä lasten vapaa-ajalle. Vapaa-ajanviettomahdollisuuksien parantaminen omalla alueella lyhentäisi ainakin osalla lapsista pitkiä harrastusmatkoja. Tämä yhdistettynä turvalliseen liikkumisympäristöön mahdollistaisi lasten harrastuksiin kulkemisen yksin tai kavereiden kanssa jo melko nuorena, joka puolestaan antaisi väljyyttä vanhempien

aikabudjettiin. Lasten yhteiskuljettamisessa harrastuksiin näytti olevan myös kehittämisen mahdollisuuksia.

Vapaa-ajan aktiviteettien lisääminen asuinalueilla myös aktivoisi alueen perheitä. Joillakin perheillä elämäntapa oli melko autokeskeinen ja nk. hyötyliikunnan määrä vähäinen. Osalla paljon automatkoja tekevistä talouksista pyöräily kuitenkin kuului vapaa-ajan retkeilyyn, eli kulkutapa sinänsä oli tuttu. Aikuisten kohdalla tärkeää olisikin korostaa hyötyliikunnan merkitystä ja saada heidät toisinaan pohtimaan kulkutapavaihtoehtoja, jos henkilöautolle löytyy mielekäs vaihtoehto. Arkiliikunnasta olisi sosiaalisen toiminnan ja askelmittarin avulla mahdollista tehdä myös harrastus.

Pansiossa ja Pernossa asukaspysäköintiongelmia ei tuotu esille, mutta Herttoniemenrannassa asukaspysäköintipaikkojen jakautumisessa asukkaiden tarpeiden mukaan voisi olla kehitettävää. Lapsiperheiden arkea helpottaisi, jos autopaikat olisivat lähellä asuntoja ja parkkihalleissa sekä turvallisuussyistä lähimpänä sisäänkäyntejä. Näin vältettäisiin lasten tarpeeton kulkeminen autoliikenteen seassa. Toisaalta keskittämällä pysäköinti erillisiin laitoksiin kannustetaan ihmisiä myös vaihtoehtoisten kulkumuotojen, kuten joukkoliikenteen käyttöön.

6.2 Liikkumisympäristön nykytila Vanhassa-Herttoniemessä ja Herttoniemenrannassa

Metroasemalle vievät yhteydet

Herttoniemen alueella joukkoliikenne on ajankäytöllisesti varsin kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa. Alueelle kulkeva metro mahdollistaa nopean liikkumisen Helsingin keskustan ja Vuosaaren suunnan työpaikoille. Metro kuitenkin edellyttää liityntäliikennettä bussilla, autolla, jalan tai pyörällä. Metron tiheä vuoroväli helpottaa ajan käytön suunnittelua, koska odotusajat jäävät melko lyhyiksi.

Herttoniemenrannan suunnittelun alkuvaiheessa asukkaiden suunniteltiin kulkevan Herttoniemen metroasemalle jalan, mutta Itäväylän rampin ylitykseen suunniteltu ylikulkusilta osoittautui 1990-luvun heikon taloussuhdanteen aikana liian kalliiksi rakentaa. Nykyisin Itäväylän ylitys on saatu melko turvalliseksi liikennevalo-ohjauksella ja kaistajärjestelyillä ja lisäksi Herttoniemenrannasta on metroasemalle liityntäbussiyhteys. Asukkailta ei ole juurikaan tullut palautetta Itäväylän ylityksestä.



Kuva 18 Liityntäliikennettä ja reaaliaikainen aikataulunäyttö Herttoniemen metroasemalla.

Kruunuvuorenrannan rakentuminen

Laajasalon ja Herttoniemenrannan ylittävä Killingholmin silta on ollut suunnitelmissa pitkään. Silta yhdistäisi Herttoniemen Laajasalon ulkoilualueisiin. Asukkaat eivät ole erityisesti vaatineet sillan toteuttamista, mutta paine sillan rakentamiseen kasvaa

Kruunuvuorenrannan rakentamisen tullessa ajankohtaiseksi. Kruunuvuorenrannan rakentaminen vaikuttaa koko alueen pääväylien kapasiteettitarpeeseen ja käyttöasteeseen.

Pysäköinti Herttoniemenrannassa

Pysäköintinormi Herttoniemenrannassa oli alun perin 1 ap / 100 k-m², mutta se muutettiin myöhemmin 1 ap / 120 k-m². Asukaspysäköinti on pääsääntöisesti maanalaisissa parkkihalleissa, mutta kadunvarsipysäköintiä on sallittu jonkin verran. Asukkailta tulee palautetta siitä, että asukaspysäköinnin pitäisi olla lähempänä asuntoja. Pysäköintipaikkakapasiteettia on periaatteessa riittävästi, mutta paikkojen jako ei ole tehokasta pysäköintiyhtiöiden välillä.



Kuva 19 Herttoniemenrannan pysäköintijärjestelyjä.

Kevyen liikenteen yhteydet keskustan suuntaan

Keskustaan suuntautuvien kevyen liikenteen yhteyksien ongelmat eivät ole niinkään Herttoniemessä vaan Kulosaaressa ja siitä eteenpäin. Kulosaaressa yhteys katkeaa ja Sörnäisissä pyöräily-yhteydet ovat hankalat. Yhä ajankohtainen suunnitelma on Kulosaaren ja Herttoniemenrannan välinen kevyen liikenteen silta.



Kuva 20 Itäväylän kevyen liikenteen alitus on pimeä ja turvattoman tuntuinen.

Läpiajoliikenne

Asukkailta tulee palautetta vilkkaasta läpiajoliikenteestä Linnanrakentajantiellä. Osa läpiajoliikenteestä ohjautuu osittain myös Herttoniemenrannan asuntoalueen kaduille. Tielle on asetettu hidasteita, mutta se koetaan silti vaaralliseksi.

Länsi-Herttoniemi

Länsi-Herttoniemen melusuojaus on ollut usein esillä, mutta pientalovaltaiselle alueelle on pienen väestöpohjan vuoksi vaikea saada melusuojausta. Vanhan Herttoniemen puolelta puuttuu myös selkeä kevyen liikenteen yhteys. Se olisi hankalaa toteuttaa suurten korkeuserojen vuoksi.

Liityntäpysäköinti Herttoniemen ja Siilitien metroasemilla

Liityntäpysäköintipaikkoja on pyritty lisäämään Herttoniemen teollisuusalueen puolelle, mutta niiden toteutumisesta ei ole tietoa. Asukkaat käyttävät mahdollisesti myös Kulosaaren liityntäpysäköintiä, johon on hyvä yhteys Itäväylältä.



Kuva 21 Siilitien liityntäpysäköintipaikkoja ei ole riittävästi. Herttoniemen metroasemalla pyöräpysäköinnin kunnossapidossa on pahoja puutteita.

Erityisesti metroaseman pyöräpysäköinnin toimivuuteen on kiinnitettävä huomiota. Turvattomuus pyörän säilyttämisen suhteen johtaa liityntäpyöräilyhalukkuuden vähenemiseen, vaikka se nopeuttaisikin matkaa kodin ja metroaseman välillä.

Autojen liityntäpysäköintipaikkatarjontaa ei Herttoniemessä onnistuta hyödyntämään parhaalla mahdollisella tavalla. Esimerkiksi metroasemasta hieman etäämmällä teollisuusalueen puolella sijaitsevista liityntäpysäköintipaikoista ei tiedoteta riittävästi.

6.3 Liikkumisympäristön nykytila Pansiossa ja Pernossa

Onnettomuudet

Pääväylä Pernontie on melko vilkasliikenteinen ja sillä tapahtuu suurin osa alueen liikenneonnettomuuksista. Henkilöautojen peltikolareita tapahtuu usein myös Hyrköistientien ja Länsikaaren liittymässä. Pernontieellä kulkee raskasta liikennettä, mutta sen määrä on vähentynyt Wärtsilän telakan supistettua toimintaansa. Naantalín ja Raisión suunnasta Turun keskustaan suuntautuva liikenne ei kulje alueen läpi, vaan pohjoisen Naantalintien kautta. Messukeskuksen ja Turku-hallin liikenteellä ei ole vaikutusta kohdealueen liikenteeseen.

Ajonopeudet

Kohdealueen nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 50 km/h, mutta paikoin myös 40 km/h ja 30 km/h. Alueelta saadut liikennealoitteet ovat liittyneet lähinnä hidasteisiin, joita halutaan etenkin omakotialueille. Päiväkodeista ei ole tullut liikenteeseen liittyvää palautetta, mutta koulujen rehtorien kanssa on tehty jonkin verran yhteistyötä. Alueella on rakennettu hidasteita ja puomeja (Kuva 22 ja Kuva 23).



Kuva 22 Autoilun estävät portit Pernon pientaloalueella.



Kuva 23 Alueella on liikenteen rauhoittamistoimenpiteinä mm. läpiajokieltoja ja hidasteita. Kuvat Pansiosta.

Parannushankkeet

Pansio-Pernon alue on ympäristöltään kaksijakoinen. Vaikka alueella on paljon viihtyisiä paikkoja, löytyy sieltä myös ilmeeltään heikommin hoidettua ja epäsiistiä ympäristöä. Viheralueet ovat lähellä ja alueen melutaso on kohtuullinen. Liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä on tehty useampia eri puolilla aluetta.

Kiinteistölaitoksella on käytössä ns. alueiden kehittämistä, jonka tarkemmasta käyttökohteesta päätetään yhdessä alueiden asukkaiden kanssa. Viime vuosina rahaa on käytetty Hövelin liikekeskuksen ympäristön sekä ala-asteen ympäristön parantamiseen. Liikenteelliset parannukset tulevat eri määrärahoista.

Suurimpia liikenteellisiä muutoksia kohdealueelle on tulossa sen itälaidalle ulottuvalle Suikkilantie-Markkulantielle. Väylä muutetaan lähivuosina neljakaistaiseksi ja se siirtyy

samalla Tiehallinnolle. Todennäköisesti muutos vähentää jonkin verran läpiajoliikennettä Pernontieltä. Kohdealueen väylien hoitovastuu on Turun kaupungilla. Varsinaiselle kohdealueelle ei ole tulossa suuria liikenneväylämuutoksia.

Autojen pysäköinnin suhteen ei alueella ole raportoituja ongelmia.

Muita havaintoja alueen liikenteellistä olosuhteista

Kevyen liikenteen reitti keskustaan kulkee melko pitkältä osin teollisuusalueen läpi, eikä se ole erityisen viihtyisä. Pyörätieverkosto on melko katkonainen, mutta pääteiden reitit ovat olemassa. Pansio-Pernon alue on melko vehreää ja liikennemäärät kohtuulliset. Lähinnä ongelmia aiheuttaa raskas läpiajoliikenne.



Kuva 24 Pyörätie Pernon alueella.

Alueen alikuluissa korkeuserot ovat suuret ja niiden näkemissä on ongelmia. Alikulkujen epämiellyttävyys ja sijoitus yhdistettynä kohtuulliseen määrään liikennettä johtaa tien ylittämiseen luvattomista paikoista. Erityisesti Pernontien alikulku Pansion koulun kohdalla on ongelmallinen, sillä jyrkkä ja pimeä alikulku ei houkuttele käyttäjiä ja siksi kynnys oikaista tien yli on alhainen. Myös Pernon koulun kohdalla koulu-laisten käyttämä reitti bussipysäkillä näytti kulkevan alikulun sijaan koulun pihan aidan läpi ja tien yli kohdasta, jossa suojatietä ei ollut.



Kuva 25 Koululaiset matkalla bussipysäkille Pernontien yli.

Pysäkit ovat alueella erittäin huonokuntoisia muutamia uusia mainosrahoitteisia pysäkkejä lukuun ottamatta. Tärkeimmillä pysäkeillä on katos. Aikatauluinformaatio on heikkotasoisista. Osalla katoksellisista pysäkeistä on seinässä paperiaikataulu, katoksettomilla pysäkeillä informaatiota ei ole lainkaan. Pysäkit ovat yleisilmeeltään epäsiistejä (Kuva 26). Joukkoliikenneympäristössä on paljon kehittämisen varaa, mutta joukkoliikenteen tarjonta on alueella melko hyvä.



Kuva 26 Bussipysäkki Hytköistentiellä Pernossa

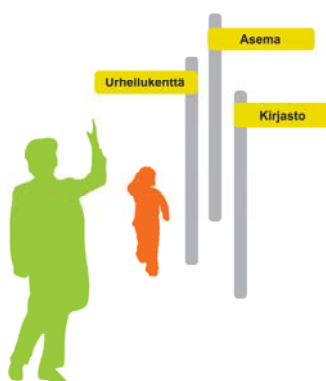
Turussa tai kohdealueella ei toistaiseksi ole käytössä reaaliaikaista joukkoliikenneinformaatiota, tai sähköisiä reittioppaita. Reittiopasprojekti on käynnissä.

7 LiikkumISRatkaisuja: tietopaketteja tutkimusalueille ja tyyppi-perheille

ARJA-hankkeessa on koottu liikkumista ja liikennettä edistäviä ideoita ja toimenpide-ehdotuksia aihealueittain erilaisiksi ideakorteiksi. Osaan ideakorteista on koottu yleis-tietoa erilaisista arjen ajanhallintaa tukevista toimista, jotka liittyvät liikkumiseen. Tällaisia ovat mm. hyötyliikunnan lisääminen ja esimerkiksi lasten harrastustoimin-nan kuljetusten järjestäminen yhdessä muiden vanhempien kanssa.

Osassa ideakorteissa tuodaan esille mahdollisuuksia monipuoliseen harrastustoimin-taan oman kodin lähellä. Oman asuinalueen lähellä olevien harrastusmahdollisuuksien tunteminen ja niiden hyödyntäminen edistävät niin arjen ajanhallintaa kuin ihmisten liikunnallista hyvinvointiakin.

Seuraavassa taulukossa on lyhyt esittely ideakorttien sisällöstä. Osa ideakorteista on yhteisiä molemmille ARJAn tutkimusalueille, osa on muokattu paremmin joko Turun Pansio-Perno aluetta tai Helsingin Herttoniemeä koskevaksi. Ideakortit ovat tämän raportin liitteenä.



1. Hyötyliikunta - liikutaanko perheissä tarpeeksi? (yhteinen)
2. Harrastus- ja koulumatkat - yhdessä turvallisemmin ja hel-pommin (Helsinki / Turku) - kimppakyydit, kävelevä bussi
3. Harrastustoimintaa oman kodin lähellä Herttoniemenran-nassa (Helsinki) - kotiseutupyöräreitit, kannustaminen pyöräilyyn, ohjattua kulttuu-riharrastustoimintaa kodin lähellä, liikkuminen ja yhteisöllisyys, internetissä tehtävät päivittäistavaraostokset
4. Harrastustoimintaa oman kodin lähellä Pansiossa ja Pernossa (Turku) - kannustaminen pyöräilyyn, ohjattua kulttuuriharrastustoimintaa kodin lähellä, liikkuminen ja yhteisöllisyys, internetissä tehtävät päivittäistavaraostokset
5. Tiedotus ja viitoitus (Helsinki / Turku) - sähköinen tiedotus, reittioppaat, joukko- ja kevyen liikenteen kasvatus, perinteinen viitoitus
6. Ei autoa - kuinka kuljen Herttoniemenrannassa (Helsinki) - vinkkejä arkipäivän liikkumiseen kävellen, pyöräillen tai joukko-liikenteellä
7. City Car Club - yhteiskäyttöauto (Helsinki) - yhteenveto yhteiskäyttöautopalvelusta sekä esimerkkilaskelmia
8. Liikenneympäristön kehitysalueita ja huomioon otettavia seikkoja Herttoniemenrannassa (Helsinki)
9. Liikenneympäristön kehitystarpeita ja huomioon otettavia seikkoja Pansiossa ja Pernossa (Turku)

Perheiden haastattelujen yhteydessä selvitettiin perheiden liikkumista. Erityisesti Herttoniemessä asui useita perheitä, jotka voitiin tyypitellä ekohallituiksi liikkujiksi. He käyttivät vain julkista liikennettä tai kävelivät ja pyöräilivät kouluun tai töihin. Turussa tällaisia perheitä ei ollut, mutta enemmistö perheistä edusti nk. sekaliikkujaa. He käyttivät sekä julkisia liikennevälineitä, kävelivät että käyttivät ostos- ja harrastusmatkoilla autoa. Puhtaasti autoilevia perheitä oli kummallakin paikkakunnalla tutkituista perheistä vain yksi. Perhehaastattelut olivat yleisemmän ongelma-analyysin lisäksi lähtökohtana hanke-/ideakorttien tuottamiselle.

ARJA -tutkimuksessa osalle osallistuneista perheistä koottiin kokonaisvaltaisia ratkaisupaketteja. Ehdotuksia esitettiin liittyen asumiseen, työnteekoon, vapaa-aikaan ja liikkumiseen. Perheille liikkumisideat esiteltiin liitteenä olevia ideakortteja käyttäen.

8 Päätelmät ja suositukset

8.1 ARJAn kohdealueilla

Tässä kappaleessa käydään läpi päätelmiä ja suosituksia arjen ajankäytön, liikkumisen ja erilaisten harrastusten edistämiseksi. Liitteessä olevissa ideakorteissa osa ideoista ja suosituksista on esitetty ja havainnollistettu mahdollisimman konkreettisesti.

Tärkeimmät liikkumisteemat alueilla kehitettäväksi olivat:

- saavutettavuus (mobility vs. accessibility)
- ”hyöty olevasta”
- tiedotus ja viihtyisyys – ei tarvita välttämättä suuria infra-investointeja
- turvallisuuden tunne (valaistus, avoimuus, informaation laatu, aukioloajat jne.)
- kortteli- / kaupunginosaportaali internet-palveluja varten ja sen täydentäminen myös liikkumisteeman osalta

Liikenne ja turvallisuus

Metroaseman seutu koetaan Herttoniemessä erityisesti ilta-aikaan turvattoman ja epävakaa tuntuiseksi. Jos metroaseman ympäristön siisteyteen ja valaistukseen osoitettaisiin riittävästi varoja, voisivat lasten itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet, mutta myös joukkoliikenteen yleinen houkuttelevuus kasvaa.

Herttoniemen metroaseman epäviihtyvyydellä saattaa olla vaikutuksia lasten itsenäisen liikkumismahdollisuuksien kaventumiseen. Jos turvaton ympäristö ”pakottaa” vanhemmat kuljettamaan isommatkin lapsensa asemalle, tai he eivät itsekään halua matkustaa sillä iltaisin, on asialla silloin selkeä yhteys myös ajankäyttöön. Lasten kuljettaminen autolla vie vanhemmilta aikaa ja vähentää lasten joukkoliikenteen käyttöä lisäten siten autoriippuvuutta. Pyöriin mahdollisesti kohdistuva ilkeävalta heikentää mahdollisuuksia liityntäpyöräilyyn, mikä taas lisää matka-aikaa kävelyn lisääntyessä.

Pelkästään liikenteellisillä toimenpiteillä metroaseman ympäristöä ei kohenneta, mutta metroaseman ja sen ympäristön infrastruktuurin laatu, kuten valaistus vaikuttaa osaltaan paikan koettuun viihtyvyyteen. Asia liittyy kuitenkin laajempaan kokonaisuuteen, jossa on kyse sosiaalitoimen, perheiden ja poliisin yhteistyöstä. Sosiaaliset ongelmat kärjistyvät usein metro- ja juna-asemilla, joissa ihmisillä on tapana kokoon-tua viettämään aikaa. Pelkkä ajanvietto ei kuitenkaan tee asiasta liikenteellistä ongelmaa.

Matkaketjujen kannalta riittävän turvallinen ja tasokas polkupyörien liityntäpysäköinti on tärkeää niin työmatkaa taittaville vanhemmille kuin vapaa-ajan harrastematkoja tekeville lapsillekin. Oleellista on huomata, että laadukkaasti toteutetun polkupyörien liityntäpysäköinnin käyttöaste voitaisiin saada varsin korkeaksi, kun sen kysyntä jakautuisi sekä työ- että vapaa-ajan matkoille. Lisäksi lasten ei tarvitsisi viettää turhaa aikaa metroasemalla sopivaa bussia odottaessaan, vaan he voisivat siirtyä turvallisesti kotiinsa omalla polkupyörällään. Näin saavutetaan hyötyjä niin ajankäytön organisoinnissa kuin hyötyliikunnan tuomina terveystuloksina.

Metroaseman toiminnallisuuden lisääminen lisäisi myös sen koettua turvallisuutta. Joukkoliikenteellä matkustavien lasten kannalta voisi olla mielekästä tarjota heille esimerkiksi pieni internet-kahvila, jonne he voisivat mennä lukemaan sähköpostia odottaessaan bussia. Tilan pitäisi olla hyvin valaistu ja auki riittävän myöhään, jotta se koettaisiin turvalliseksi, ja jotta siitä olisi hyötyä bussia odottaville lapsille. Tilassa

voisi olla esimerkiksi sähkölukko, joka aukeaa erikseen lunastettavalla magneettiavaimella. Turvallisuudesta vastaisivat metroaseman vartijat. Toiminnallisuutta voisi lisätä myös esimerkiksi lehtilukusali, kaupallisen toiminnan lisääminen tai vaikkapa ARJA -hankkeessa ideoidun monipalvelutiskin tuominen metroasemalle.

Myös Turussa siisteys on avaintekijä – erityisesti rauhattomalla Hövelin alueella. Alueen yleisilmeen kohentaminen saattaisi nostaa paikallispalveluiden käyttöhalukkuutta ja kysyntää, ja siten parantaa myös alueen palveluntarjoajien kannattavuutta. Hövelin pyöräpysäköintipaikkojen on oltava turvallisia ja siistejä, jotta alueelle voisi saapua huoletta myös kävellen tai pyöräillen. Lisäksi autopysäköintipaikkojen toimivuuteen, riittävyYTEEN ja esteettömyYTEEN on syytä kiinnittää alueen kehittämisen yhteydessä huomiota. Autolla tapahtuva asiointi ei saa vaarantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.

Sekä Pansio-Pernon alueella että Herttoniemenrannassa ja Herttoniemen metroaseman kupeessa yleinen liikenneinfrastruktuurin parantaminen (pysäkit, jalkakäytävät, pyörätiet, jne.), kevyen liikenteen väylien keskeisten epäjatkuvuuskohtien poistaminen ja käyttäjänäkökulmaisen esteettömyyden lisääminen ovat toimenpiteitä, joita ei voida toteuttaa lyhyellä aikajänteellä, mutta jotka on syytä pitää mielessä alueiden kunnossapito- ja kehittämismäärärahoja jaettaessa.

Harrastustoiminta

Lasten harrastematkat kuormittavat perheiden aikabudjettia merkittävästi, mutta matkoihin käytettävä aika kuluttaa myös lasta itseään. Voidaan pohtia, mikä on liikaa, kuinka paljon lapsen harrastamiseen ja siihen liittyvään matkustamiseen voidaan käyttää aikaa?

Harrastematkoja voitaisiin helpottaa kannustamalla joukkueiden vastuuhenkilöitä ja suoraan lasten vanhempia organisoimaan yhdistettyjä lastensa harrastekuljetuksia, missä kukin vuorollaan vie useamman perheen lapset harrastuksen pariin.

Kaupunkiolosuhteissa myös City Car Club -jäsenyys voisi olla tekijä, joka mahdollistaisi pidempien vapaa-ajan ja harrastematkojen ajamisen autolla, mutta ei velvoittaisi perheitä kuitenkaan sitoutumaan oman auton hankintaan ja ylläpitoon.

Oman alueen harrastusmahdollisuuksien kehittäminen on tärkeää. Kaiken harrastetoiminnan ei tarvitse olla ohjattua seuratasoista toimintaa, vaan oman asuinalueen luonnon, kirjaston ja uimahallin tarjoamia mahdollisuuksia voitaisiin parantaa ja tuoda esille hyvän viitoituksen ja tiedottamisen avulla. Samoin pienikin hiekkakenttä tarjoaa mahdollisuudet erilaisiin leikkeihin ja peleihin ja pelivälineitä voitaisiin lainata esimerkiksi yhteisestä korttelivarastosta.

Yksilölliset harrastukset, erityisesti taiteen ja kulttuurin saralta, edellyttävät lapselta usein matkustamista opettajansa luokse. Asia voidaan kääntää myös toisin päin: voisi-ko esimerkiksi lähikoulun tiloissa järjestää pianotunteja (tai muita soittotunteja), kuvaamataidon opetusta tai muuta vastaavaa harrastetoimintaa, missä opettaja tuleeekin lasten luokse. Urheiluseurat ovat perinteisesti koulujen iltakäyttäjiä, mutta samassa yhteydessä rakennuksessa voitaisiin järjestää muutakin toimintaa. Joka tapauksessa koulu joutuu palkkaamaan iltavahtimestarin.

Harrastetoiminnan saavutettavuus on tärkeää. Lähikoululle on järjestetty usein keskimääräistä paremmat kevyen liikenteen yhteydet. Jotkut yhteydet saattavat olla hyvin-kin sujuvia, mutta ihmiset eivät osaa niitä käyttää. Tähän liittyen joukkoliikenteen

reittioppaalla sekä myöhemmin mahdollisesti kehitettävällä kevyen liikenteen reittioppaalla voidaan edistää ihmisten tietoisuutta erilaisista liikennepalveluista.

Tiedottaminen ja viitoitus

Viime aikoina on paljon puhuttu lähikirjastojen lakkauttamisista. Kirjastoauto paikkaa lakkautetun kirjaston jättämää palveluaukkoa. Olennaista kirjastoauton käyttäjien suhteen on tiedottaa tarjotusta korvaavasta palvelusta oikeissa medioissa. Yksi tällainen voisi olla kaupunginosan www-sivut. Kaupunginosan www-sivuilla voisi olla myös vinkkejä alueen erilaisista harrastamahdollisuuksista ja esimerkiksi sähköinen ilmoitustaulu, jossa tiettyyn harrastetoimintaan erikoistuneet aikuiset voisivat ilmoittaa, mikäli haluavat vapaaehtoisesti olla ohjaamassa nuorempia harrastuksensa pariin.

Olennaista on, että liikkumismahdollisuuksista pitää tiedottaa riittävän kattavasti. Sama koskee lähialueen harrastusmahdollisuuksia. Tiedotusväyliä ovat painettu kotiin jaettava tiedotusmateriaali ja modernit sähköiset tiedotuskanavat, mutta lisäksi kannattaisi ennakoluulottomasti hyödyntää julistetiedottamista ja laadukasta viitoitusta. Viitoituksen suhteen voitaisiin kokeilla myös uusia tapoja ilmaista etäisyyksiä tyyliin ”kävelleen 10 min, pyörällä 4 min”. Julistetiedottaminen voi olla hyvinkin pelkistettyä. Selkeiden, tiettyä formaattia noudattavien mustavalkoisten paperikopioiden kiinnittäminen asianmukaisesti telineisiin/koteloihin keskeisille paikoille tavoittaa ihmiset, olematta silti kustannuksiltaan kohtuuttoman kallista.

Hyötyliikunta

Liikuntaanko perheessä tarpeeksi? Kysymys voidaan esittää useammankin perheen kohdalla. Hyötyliikuntaan oikealla tavalla asennoituminen ja sen merkityksen korostaminen voisivat parantaa monien elämänlaatua. Jos jotakin liikuntaharrastusta harrastaa ainoastaan pysyäkseen kunnossa, mutta harrastaminen aiheuttaa stressiä esimerkiksi ajankäytöllisten esteiden takia, saattaisi aktiivinen suhtautuminen hyötyliikuntaan parantaa tilannetta. Työmatkat ovat yksi keskeinen osa hyötyliikuntaa. Lyhyt työmatka on mahdollista taittaa jalan tai polkupyörällä ilman suihkua vaativaa hikoilua. Tulevaisuudessa toivottavasti yhä useammalla työnantajalla on tarjota asianmukaiset suihku- ja pukuhuonetilat.

Hyötyliikunnan edistämistyötä on tehty erilaisten yritysryhmien kanssa. Miksei vastaavaa voitaisi kokeilla myös tietyllä asuinalueella tai jopa taloyhtiöissä? Hyötyliikuntaa voi nauttia päivän aikana myös pienissä osissa. Ihmisiä voidaan opastaa hyötyliikunnan pariin esimerkiksi tarjoamalla heille tietoa polkupyörän huollosta, tukemalla yhteisten askelmittarikerhojen perustamista tai opettamalla heille sujuvaa sauvakävelytekniikkaa. Näin liikkumishyötyjen lisäksi voitaisiin saavuttaa myös yhteisöllisiä hyötyjä, jolloin myös lasten harrastustoiminnan järjestäminen yhdessä jonkun toisen perheen kanssa saattaisi helpottua. Yhtenä kommunikoinnin välineenä voisi olla edellä mainittu sähköinen ilmoitustaulu.

Muita huomioita

Tehtyjen haastattelujen pohjalta on noussut esille tarve tehdä selvitys Pansio-Perno alueen raskaan liikenteen määristä ja ajoreiteistä. Raskas liikenne koettiin alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta heikentäväksi tekijäksi, ja sillä saattaa siksi olla vaikutuksia myös perheiden liikkumistottumuksiin ja kulkutavanvalintaan. Samoin on syytä tutkia kaavailtujen koulujen lakkauttamisten vaikutukset liikenteeseen. Kun opintie pitenee, saattaa se vaikuttaa koko perheen ajankäyttöön ja liikkumisratkaisuihin.

8.2 Visio perheystävällisestä liikennejärjestelmästä kaupunkiseudulla

Arja-tutkimuksen aikana etsittiin kriteerejä lapsiystävälliselle liikennejärjestelmälle kaupunkiseuduilla. Tässä on esitetty niistä muutamia voimakkaimmin esille nousseita. Lapsiystävällinen liikennejärjestelmä on:

Turvallinen sekä liikenneteknisesti että sosiaalisesti

Liikenteessä koettu sosiaalinen turvattomuus on muodostumassa liikenneturvallisuu- den rinnalle lasten itsenäistä liikkumista rajoittavaksi tekijäksi. Lapsiystävällisessä liikennejärjestelmässä lasten koulu- ja vapaa-ajanreittien turvallisuudesta huolehditaan myös sosiaalisen turvallisuuden näkökulmasta ja kanssaihmisistä kannustetaan puuttumaan uhkaaviin tilanteisiin.

Vanhempia kannustetaan välttämään tarpeetonta autoilla tapahtuvaa saattoliikennettä mm. kouluihin ja päiväkoteihin, jotta niihin polkupyörällä tai kävellen saapuvat koki- sivat myös olonsa turvallisiksi. Saattoliikenne otetaan huomioon päiväkotien ja kou- lujen pihasuunnittelussa, jotta se voi tapahtua turvallisesti.

Joustava

Autottomille talouksille tarjotaan laadukkaita joukkoliikennepalveluita, ja kimpapakyy- tien käyttö sekä car-pooling toiminta (vrt. City Car Club) yleistyvät. Palveluvalikoima laajenee (esim. ”vapaa-ajan lapsitaksit”, kutsujoukkoliikenne), palveluiden saatavuus paranee ja lapsiperheille räätälöidyt palvelut yleistyvät. Liikennepalveluiden ja - infrastruktuurin kehittämisessä huomioidaan lapsiperheiden erityisvaatimukset, kuten esteettömyys. Joukkoliikenteen informaatiopalvelut kehittyvät, joka mahdollistaa in- formaatio räätälöimisen oman perheen näkökulmasta.

Yksilö kulkutapojen sekakäyttäjänä on liikennesuunnittelussa lähtökohtana. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöön kannustetaan, mutta auton käyttöä tuetaan niil- lä matkoilla, joilla sen käyttö on aika- tai mukavuussyistä välttämätöntä. Pysäköinti- paikkoja jaettaessa otetaan huomioon auton käyttäjien fyysiset erityistarpeet (perhees- sä pieniä lapsia, liikuntarajoitteisuus jne.).

Eri kulkumuotoja sisältävien matkaketjujen tekoa tuetaan esimerkiksi mahdollistamal- la polkupyörän kuljettaminen nykyistä vaivattomammin junissa ja busseissa, ja kehit- tämällä polkupyörien liityntäpysäköintiä. Kulkutapojen monikäyttöä tuetaan myös maksuvälineillä. Esimerkiksi liityntäpysäköinnin voi maksullisilla pysäköintialueilla maksaa joukkoliikenteen matkakortilla tai vuokrata käyttöön polkupyörän. Käyttö- kynnys kaikkiin kulkutapoihin pidetään alhaisena.

Työn ja perhe-elämän yhteen kytkeä helpotetaan myös liikkumisen osalta. Työnte- on joustavat muodot, liikennevälineessä tehtävän työn katsominen osaksi työaikaa, työsuhtejoukkoliikennelippu, liikkumispalvelut työsuhte-etuna tai niiden tarjoaminen esimerkiksi työnantajan tuella, ovat esimerkiksi tapoja edistää asiaa.

Terveellinen

Liikenneympäristö vaikuttaa terveyteen monella tavalla. Liikenteen aiheuttamat pääs- töt ovat vakava ympäristöä kuormittava ja ilmanlaatua heikentävä ongelma, joka vai- kuttaa mm. hengityselinsairauksien yleistymiseen. Perheiden kulkutapojen valintaa ohjataan kestävämpään suuntaan.

Eurooppalaisten lasten ja aikuisten liikkumisen passiivisuus ja ylipainoisuus ovat va- kavia, kasvavia ongelmia. Liikenneympäristöä kehitetään kannustavaksi kevyen lii-

kenteen suhteen. Työnantajia autetaan näkemään hyötyliikunnan hyödyt. Esimerkiksi työasiointimatkojen polkupyörän käyttökorvaus nostetaan merkittävälle tasolle.

Esteetön

Lastenvaunujen kanssa kulkevien tarpeet otetaan hyvin huomioon. Joukkoliikenteen kalusto on kokonaisuudessaan matalalattiasta. Uusilla asuinalueilla asuntojen edessä on turvallista ja vaivatonta purkaa auton lasti häiritsemättä kuitenkaan muuta liikennettä tai piharauhaa. Arjen tarpeet huomioidaan taloyhtiöiden pihasuunnittelussa.

Kevyen liikenteen väylät suunnitellaan siten, että niitä pitkin voidaan kulkea alueen kouluihin, päiväkoteihin sekä harraste- ja leikkipaikkoihin. Lasten on voitava antaa kulkea matkojaan myös yksin. Myös lasten ja lapsiperheiden vapaa-ajan matkat huomioidaan suunnittelussa.

Edullinen

Joukkoliikenteen asiakashinnat pysyvät edullisina ja ovat kilpailukykyisinä vaihtoehtolle, jossa matka tehdään yksityisautolla. Uusien liikennepalveluiden kehittämistä tuetaan, jotta ne pystytään lanseeraamaan kohtuuhintaisena.

Lasten itsenäiset liikkumismahdollisuudet takaava ja liikkumiseen innostava

Lasten itsenäisen liikkumisen mahdollisuus on mm. reittien turvallisuudesta, matkojen pituudesta ja käytettävissä olevista kulkutavoista riippuvaa. Päiväkotien ja neuvoloiden sijainti- ja lopettamispäätöksiä sekä lapsiperheille sopivien asuinalueiden sijaintia pohdittaessa liikenteelliset seikat mietitään muiden asioiden rinnalla.

Lapset ja nuoret ovat tärkeä liikkujaryhmä. Lasten itsenäisten liikkumismahdollisuuksien kaventuminen johtaisi koko perheen liikkumisvalintojen muuttumiseen. Pyöräily ja kävely sopivat kulkutapoina kaupunkien liikenneympäristöön, joten niiden toimintaedellytykset varmistetaan.

Joukkoliikennepalvelut ovat kattavia myös ilta-aikoina, jolloin ne tukevat lasten harrastustoimintaa. Kun lapsi oppii jo pienenä käyttämään monipuolisesti joukkoliikennepalveluita, pysyy hän niiden käyttäjänä todennäköisemmin myös vanhempana.

Eri ryhmiä tukeva

Suomalaiset perheet monimuotoistuvat. Perheiden liikkumista ei voida enää suunnitella saman katon alla asuvan nk. ydinperheen näkökulmasta. Muun muassa yksinhuoltajien asumis- ja liikkumismahdollisuuksia tuetaan.

Joukkoliikenteen palvelulinjojen tarpeita selvitetään erityisesti asuinalueilla, joilla tilastojen mukaan tiedetään asuvan paljon pieniä lapsia ja yksinhuoltajia.

Tiedottamisen (esimerkiksi internetissä kaupunginosaportaali) avulla vanhempia tuetaan verkostoitumaan ja jakamaan siten taakkaa mm. lasten harrastuksiin viemisen suhteen.

Ihmisen kokonaistoimintaa tukeva ja oman asuinalueen myönteisiä ominaisuuksia korostava

Lapsiperheiden liikkumisen valinnat tehdään arjen kokonaisuutta miettien ja harkiten. Arjen kokonaisuus käsittää työn, vapaa-ajan ja asumisen. Liikenne on näitä toimintoja toisiinsa yhdistävä toiminta. Arjen toimintojen kehittämisessä huomioidaan liikkuminen ja liikkumisen kehittämisessä koko ihmisen arjen kokonaisuus. Ymmärtämystä lisätään erilaisten käyttäjäryhmien tarpeista. Erityisesti jaksamisen kannalta merkittävä vapaa-aika on tällä hetkellä liikennesuunnittelussa vain vähän huomiota saava.

Asuinympäristön viihtyisyys vaikuttaa liikkumisen valintoihin. Yhteishallinnan ja yhdessä tekemisen kautta alueiden hyvinvointia kehitetään. Yhteisöllisyys tuo osaltaan turvallisuutta ja viihtyisyyttä alueelle sekä auttaa ihmisiä juurtumaan alueeseen.

Asuinalueiden lähipalveluita tuetaan, jotta palveluita ei tarvitse lähteä hakemaan kaukaa. Lähialueen palvelut ovat vaivattomasti saavutettavissa kevyellä liikenteellä. Palveluiden kupeessa on kuitenkin riittävästi myös pysäköintitilaa.

Tiedotuksella (viitoitus, internet) sekä julkisten tilojen joustavalla ja edullisella käytöllä (laajempi iltakäyttö, rakennusten suunnittelu tätä silmällä pitäen) tuetaan lähialueiden harrastusmahdollisuuksia. Alueiden omaleimaisuuden ja imagon korostaminen on osa alueiden kehitystyötä.

Lähteet:

- EC, European Commission, 2004. Reclaiming city streets for people – Chaos or quality of life?. Euroopan komission julkaisuja, <http://europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm>, lainattu 11.1.2006. 54 s.
- European Communities (2004). How Europeans spend their time. Everyday life of women and men. Data 1988-2002. Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg 2004.
- Fosgerau, Morgens (2004). Value of time – Lessons from the Danish VoT-study and how to differentiate VoT. Esitelmä Cost benefit analysis in the Nordic Countries -seminaarissa Kööpenhaminassa 7-8.12.2004.
- Golob, Thomas and McNally, Michael (1997). A model of activity participation and travel interactions between household heads. Transportation Research Part B. Vol. 31. No. 3, pp. 177-194.
- Helsingin kaupungin tietokeskus (2003). Liikenne Helsingissä, Trafiken i Helsingfors 2002. Helsingin kaupungin tietokeskus, Tilastoja 2003:3. Helsinki. 128 s.
- HKL (2004). Visio 2012 ja strategiavalinnat vuosille 2004-2012. Helsingin kaupungin liikennelaitos. 20 s.
- HLT (2005). Arja -hankkeeseen tehtyjä erityisanalyysseja Henkilöliikennetutkimuksen 1998-1999 aineistosta. Virpi Pastinen, WSP LT-Konsultit Oy. Julkaisematon aineisto 13.8.2005.
- Horelli, Liisa ja Wallin, Sirkku (toim.) (2005). Arjen ajan hallinta. Työn ja perhe-elämän yhdistämisen mahdollisuuksia kehittävä hanke (ARJA). Väliraportti 2005. I kehittämisvaiheen tulokset. Julkaisematon luonnos 15.12.2005.
- Horelli, Liisa ja Wallin Sirkku (toim.) (2004). Arjen ajan hallinta. Työn ja perhe-elämän yhdistämisen mahdollisuuksia kehittävä hanke (ARJA). Väliraportti 2004. Valmisteluvaiheen tulokset. Helsinki: TKK/YTK. http://www.tkk.fi/Yksikot/YTK/tutkimus/ARJA/arja_valiraportti_2004.pdf
- Jallinoja, Riitta (2000). Perheen aika. Otavan kirjapaino Oy. Keuruu.
- Jönsson, Bodil (1999). 10 ajatusta ajasta. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki
- Kiiskilä, Kati (2000). Asenteet matkustuskäyttäytymisen selittäjänä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2000. Oy Edita Ab. Helsinki. Mukana osittain raportissa julkaisemattomia tuloksia.
- Kiiskilä, Kati, Koskinen Laura ja Vähä-Rahka, Maija (2002). Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla. Tampereen teknillinen korkeakoulu. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitoksen julkaisuja 46. <http://www.tut.fi/liku/tutkimus/lyme/oraportti.pdf>
- Kiiskilä, Kati (2004). Oulun kaupungin liikenneturvallisuuskysely: Turvallinen koulutie jokaiselle koululaiselle -kalvosarja. Oulun kaupungin liikenneturvallisuussuunnitellun yhteydessä kouluille tuotettu kalvosarja koululaiskysely tuloksista. 68 kalvoa.
- Kiiskilä, Kati, Mäenpää, Marko ja Vaaranen, Heli (2005). Nuorten tarpeet liikkuja-ryhmänä. Tiehallinnon selvityksiä 59/2005. Edita Prima Oy. Helsinki.

- Li, Yuen-wah, 2003. Evaluating the Urban Commute Experience: A Time Perception Approach. *Journal of Public Transportation*, Vol. 6, No 4, 2003.
- Liikenneministeriö (1999). Henkilöliikennetutkimus 1998-1999. Julkaisuja 43/1999. Oy Edita Ab. Helsinki.
- Liikenne- ja viestintäministeriö 2002a. Liikkumisen tunnusluvut aluetasolla. Julkaisuja 13/2002. Oy Edita Ab. Helsinki.
- Liikenne- ja viestintäministeriö 2002b. Liikenne- ja maankäytönsuunnittelu – Yksittäisistä matkoista kokonaisuuksien hallintaan. LYYLI-raporttisarja 34. Edita Prima Oy. Helsinki.
- Metsäranta, Heikki ja Pesonen, Hannu. (2003). Liikenneväylähankkeiden arvioinnin yleisohje. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 34/2003, Helsinki. 78 s.
- Mackett Roger L., Lindsey Lucas, Paskins James & Turbin Jill (2005). The therapeutic value of children's everyday travel. *Transport Research Part A* 39. pp. 205-219.
- Mokhtarian, Patricia L. and Chen, Cynthia (2004). TTB or not TTB, that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets. *Transportation Research Part A* 38. pp. 643-675.
- Niemi, Iris ja Pääkkönen, Hannu. (2001). Ajankäytön muutokset 1990-luvulla. Tilastokeskuksen julkaisuja. *Kulttuuri ja viestintä* 2001:6.
- Nuora (2005). Nuorten elinoloindikaattorit. <http://www.nuoret.org/> (Tiedot tuottaa Tilastokeskus ja Stakes)
- Pesonen, Hannu ja Kivari, Markku. (2005). Liikennejärjestelmäosaamisen kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 59/2005. 54 s.
- Pääkkönen, Hannu ja Niemi, Iris. (2002). Suomalainen arki. Ajankäyttö vuosituhannen vaihteessa. Tilastokeskuksen julkaisuja. *Kulttuuri ja viestintä* 2002:2.
- Quattro, 1998. Quattro Final Report – Synthesis and recommendations. Euroopan komissio, Transport RTD programme, EU:n 4. puiteohjelma. 229 s.
- SCENES (2002). European Transport Scenarios. Final Report.
- Schafer, Andreas and Victor, David G. (2000). The future mobility of the world population. *Transportation Research Part A*. Vol. 34. pp. 171-205
- Scott, Darren and Kanaroglou, Pavlos (2001). An activity-episode generation model that captures interactions between household heads: development and empirical analysis. *Transportation Research Part B*.
- Tervonen, Juha ja Ristikartano, Jukka. (2004). Tieliikenteen matka-aikasäästöjen arvo. Tiehallinnon selvityksiä 6 / 2004. 72 s.
- Tielaitos, 1995. Pyöräilyn edistäminen Euroopassa – esimerkkejä ja kokemuksia. Tielaitoksen selvityksiä 33/1995. Helsinki.
- Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukset 1979, 1987-88 ja 1999-2000. Julkaisemattomia tilastotauluja vuosien 1979, 1987-88 ja 1999-2000 ajankäyttötutkimuksista.
- Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04-05. (2006) Tutkimuksen tulokset. <http://www.hlt.fi/tulokset.htm> Luettu 16.1.2006.
- Valtanen, Raimo (2005). Esitelmä Joukkoliikenteen tutkimusohjelman seminaarissa 14.4.2005.

Vilhelmson, Bertil (1990). Vår dagliga rörlighet - om resandets utveckling, fördelning och gränser. TFB-rapport 1990:16. Transportforskningsberedningen, Stockholm.

Ympäristöministeriö (2005). Asukasbarometri 2004 - asukaskysely suomalaisista asuinympäristöistä. Suomen ympäristö -sarja, nro 746.

YTV, 2003. Pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuva 2025. YTV, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja A 2003:3. Turku.

YTV, 2005. Liikennejärjestelmän kannalta hyvä yhdyskuntarakenne ja maankäyttö – kirjallisuusselvitys maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksesta. YTV, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2005:11. Helsinki.

Liite: Ideakortit

ARJA-hankkeessa on koottu liikkumista ja liikennettä edistäviä ideoita ja toimenpide-ehdotuksia aihealueittain erilaisiksi ideakorteiksi. Osa korteista on räätälöity erikseen Helsinkiin ja Turkuun sopiviksi. Tästä syystä ne saattavat ensimmäisellä vilkaisulla näyttää samanlaisilta, vaikkakin eroavat yksityiskohdiltaan toisistaan.



ARJA – askel arjen ajanhallintaan



ARJA - Arjen liikkuminen

ARJA-hankkeessa on koottu liikku-
mista ja liikennettä edistäviä ideoita ja
toimenpide-ehdotuksia aihealueittain
erilaisiksi hankekorteiksi. Osaan han-
kekorteista on koottu yleistietoa erilai-
sista arjen ajanhallintaa tukevista toi-
mista liikkumiseen liittyen. Tällaisia
ovat mm. hyötyliikunnan lisääminen ja
esimerkiksi lasten harrastustoiminnan
kuljetusten järjestäminen yhdessä mui-
den vanhempien kanssa.

Osassa hankekorteissa tuodaan esille
mahdollisuuksia monipuoliseen har-
rastustoimintaan oman kodin lähellä.
Oman asuinalueen lähellä olevien har-
rastusmahdollisuuksien tunteminen ja
niiden hyödyntäminen edistävät niin
arjen ajanhallintaa kuin ihmisten liikun-
nallista hyvinvointiakin.

Viereisessä taulukossa on lyhyt esittely
hankekorttien sisällöstä. Osa hanke-
korteista on yhteisiä molemmille AR-
JAn tutkimusalueille, osa on muokattu
paremmin joko Turun Pansio-Perno
aluetta, tai Helsingin Herttoniemenran-
taa koskeviksi.



1. Hyötyliikunta - liikutaanko perheissä tarpeeksi? (yhteinen)

2. Harrastus- ja koulumatkat - yhdessä turvallisemmin ja helpommin

(Helsinki / Turku)

- kimpakyydit, kävelevä bussi

3. Harrastustoimintaa oman kodin lähellä Herttoniemenrannassa (Helsinki)

- kotiseutupyöreitit, kannustaminen pyöräilyyn, ohjattua
kulttuuriharrastustoimintaa kodin lähellä, liikkuminen ja yhteis-
öllisyys, internetissä tehtävät päivittäistavaraostokset

4. Harrastustoimintaa oman kodin lähellä Pansiossa ja Pernossa (Turku)

- kannustaminen pyöräilyyn, ohjattua kulttuuriharrastustoimin-
taa kodin lähellä, liikkuminen ja yhteisöllisyys, internetissä
tehtävät päivittäistavaraostokset

5. Tiedotus ja viitoitus (Helsinki / Turku)

- sähköinen tiedotus, reittioppaat, joukko- ja kevyen
liikenteen kasvatusta, perinteinen viitoitus

6. Ei autoa - kuinka kuljen Herttoniemen- rannassa (Helsinki)

- vinkkejä arkipäivän liikkumiseen kävellen, pyöräillen tai
joukkoliikenteellä

7. City Car Club - yhteiskäyttöauto (Helsinki)

- yhteenveto yhteiskäyttöautopalvelusta sekä esimerkkilas-
kelmia

8. Liikennenympäristön kehitysalueita ja huomioon otetta- via seikkoja Herttoniemenrannassa (Helsinki)

9. Liikennenympäristön kehitystarpeita ja huomioon otet- tavia seikkoja Pansiossa ja Pernossa (Turku)





LIKUTAANKO PERHEISSÄ TARPEEKSI

Niin aikuiset kuin lapsetkin Suomessa ja Euroopassa lihovat huolettavalla vauhdilla. Merkittävän syynä lihomiseen pidetään fyysisen liikkuvuuden vähentymistä. Liikuntaharrastuksia ja ulkoilua harrastetaan yhtä paljon tai enemmän kuin ennen, mutta arkipäivän matkojen tekeminen kävellen tai pyörällä ja työn rasittavuus ovat vähentyneet.

Jos arjen aika ei tunnu venyvän liikuntaharrastuksiin, kannattaa liikuntaa harrastaa työ-, kauppa- ja vapaa-ajanmatkoilla nk. hyötyliikuntana. Hyötyliikuntaa voi nauttia päivän aikana pienissä osissa, portaita käyttämällä, pyöräilemällä työhön tai kävelemällä lähikauppaan. Liikkumiseen voi osallistua koko perhe.

10 000 askelta päivässä arvioidaan täyttävän terveysliikuntasuosituksen kriteerit riittävästä fyysisestä aktiivisuudesta. Alle 5 000 askelta on riittämätön, 10 000 askelta riittävä ja 13 000 askelta ihanne. Askelmittari on hyvä ja havainnollinen tapa saada tietoa omasta liikkumisen määrästä.

Arkiliikunnasta saat monenlaista hyötyä. Säännöllisen ja pitkäaikaisen liikunnan tuottaa UKK-Instituutin keräämien tutkimustietojen mukaan mm. seuraavia **terveyshyötyjä**:

- sepelvaltimosairauksien kehittymisen vaaran aleneminen 50 % (vastaava vaikutus kuin tupakoimattomuudella)
- aikuisiän diabeteksen kehittymisen vaaran aleneminen 50 %
- ylipainoisuuden vaaran aleneminen 50 %
- korkean verenpaineen kehittymisen vaaran aleneminen 30 %
- osteoporoosin (luukadon) hidastuminen
- masennus- ja ahdistuneisuusoireiden helpottuminen

Terveysyötyjen lisäksi voit säästää aikaa, rahaa ja ympäristöäsi. Polkupyörä on useimmiten kaupunkiloissa autoa nopeampi alle neljän kilometrin matkoilla. Hyvä yleiskunto vähentää sairaspäiviä. Polkupyörälle löytyy yleensä pysäköintipaikka autoa helpommin, sillä yhden auton tilaan mahtuu yli 10 polkupyörää. Jos sinulla on mahdollisuus autotto-

maan elämään, jää auton huoltoon, ylläpitämisen ja tankkaamiseen käytettävä aika pois.

Jos pyöräilet tai kävelet neljän kilometrin työmatkan **vuosittain, säästät 550 - 900 euroa** riippuen onko autosi uusi vai käytetty ja miten sen olet rahoittanut.

Jos käytät reippaaseen kolmen kilometrin mittaiseen edestakaiseen työmatkaan päivässä tunnin, kulutat päivittäin noin 250-300 kcal, joka tarkoittaa viikon **viiden arkipäivän aikana 250 grammaa suklaata**.

Kolmen kilometrin työmatkalla tuotat henkilöautolla yksin ajaessasi **hiili-dioksidia 250 kg vuodessa**, täydellä bussilla 28 kg ja kävellen tai pyörällä et lainkaan ylimääräistä!

Oletko koskaan miettinyt, että Suomessa tehtävistä henkilöautomatkoista kaksi viidesosaa on alle 5 kilometriä pitkiä ja peräti puolet työmatkoista on alle 5 kilometriä. Potentiaalia arkiliikunnan lisäämiseen on siis paljon.

Kävelystä voi myös tehdä harrastuksen. Kävelyohjelma vuosille 2005-2009 on UKK- instituutin, Suomen Latu ry ja Suomen Sydänliiton yhteistyökampanja, jonka tavoitteena on 10 000 uuden **kävelyklubin** syntyminen Suomeen. Kävelyklubin vetäjälle on tarjolla päivän koulutuspaketti. Kävelyklubi on erinomainen tapa lisätä päivittäistä liikkumisen määrää tavalla, johon voi osallistua eri-ikäiset perheenjäsenet.

Lisää tietoa:

<http://www.ukkinstituutti.fi/>



HELPO TETAAN HARRASTEMATKOJA – JAETAAN TAAKKAA

Lasten kimpakyydit – yksityisautolla kiertävällä vuorolla

Lasten kuljettaminen harrastusten pariin ja takaisin kotiin vie paljon myös vanhempien vapaa-aikaa. Erityisesti vanhemmille, joiden työ on epäsäännöllistä vuorotyötä, tai joiden omat harrastukset osuvat lasten harrastusten kanssa päällekkäin, kuljetustapahtumasta saattaa muodostua melkoinen taakka. Koska ongelma koskettaa useita perheitä, kannattaa siitä puhua ääneen ja jakaa taakkaa.

Ratkaisuna kannustetaan lasten vanhempia organisoimaan yhdistettyjä lastensa harrastekuljetuksia.

Kännykän ja internetin ryhmäposteilla voidaan lasten kuljettamisen käytännöistä sopia sujuvasti lähes milloin vain. Kuljetusringin toimiminen perustuu vastavuoroisuuseriaatteeseen – yksi kuljetuskerta

vapauttaa useammasta kuljetuskerrasta. Jotta kuljetusrinki toimisi mutkattomasti, täytyy perheiden tuntee toisensa. Esteen sattuessa on voitava nopeasti ottaa yhteyttä mahdolliseen varakuljettajaan.

Lasten kuljettaminen autolla voidaan korvata myös joukkoliikennematkalla, jossa aikuinen toimii saattajana. Kimpakyytimahdollisuudesta voidaan informoida muun seuratoiminnan tiedottamisen yhteydessä ja jäsenmaksuun voidaan liittää pieni lisämaksu, jonka avulla kimpakyytiasiaa organisoivalle henkilölle voidaan maksaa työstään korvaus.



”Kävelevä bussi” – vanhemman johdolla joukko- ja kevyessä liikenteessä

Monipalvelutiskin toiminnan aloittaminen Herttoniemen metroasemalla tarjoaisi oivan tavan järjestää nk. ”kävelevä bussi”, eli suuri yhdessä liikkuva lapsiryhmä, joka ryhmän vanhimman johdolla kulkee yhdessä Herttoniemen metroasemalta Herttoniemenrannan asuinalueelle.

Kävelevä bussi on etenkin Iso-Britanniassa yleinen tapa koulumatkojen kävelyyn. Vanhempien muodostamassa Walking Bus -ringissä lapset kulkevat vientivuorossa olevan aikuisen kanssa kouluun. Jonossa voi olla yli 10 lasta, joiden näkyvyyttä on lisätty turvaliiveillä ja heijastimilla. Aikuisella on näkyvä lippu jonon päässä ja isossa ringissä jonon toisesakin päässä voi olla aikuinen.

Kävelevä bussi on tehokkainta organisoida koulun vanhempainyhdistysten tai jonkun urheiluseuran kautta. Ringissä olevilta voidaan tarvittaessa periä pieni maksu, jotta sitoutuminen ryhmän toimintaan olisi parempi ja jotta ryhmään kuuluvat saataisiin mahdollisesti kehittämään myös muuta yhteisöllisyyttä lisäävää toimintaa. Kävelevä bussi voi osalla matkaa käyttää myös joukkoliikennettä, josta isommat lapset vähitellen siirtyvät tottuneiksi bussin käyttäjiksi.

Esimerkiksi viiden perheen aikuisten muodostama ringi voisi vuorotellen huolehtia lasten hausta koulusta tai päiväkodista. Riittävän pienessä ringissä perheet oppivat tuntemaan toisensa. Järjestelmä kuitenkin edellyttää varapäivystäjiä, jotta esteen sattuessa hakuvuoro voidaan siirtää.



HELPO TETAAN HARRASTEMATKOJA – JAETAAN TAAKKA

Lasten kimpakyydit – yksityisautolla kiertävällä vuorolla

Lasten kuljettaminen harrastusten pariin ja takaisin kotiin vie paljon myös vanhempien vapaa-aikaa. Erityisesti vanhemmille, joiden työ on epäsäännöllistä vuorotyötä, tai joiden omat harrastukset osuvat lasten harrastusten kanssa päällekkäin, kuljetustapahtumasta saattaa muodostua melkoinen taakka. Koska ongelma koskettaa useita perheitä, kannattaa siitä puhua ääneen ja jakaa taakkaa.

Ratkaisuna kannustetaan lasten vanhempia organisoimaan yhdistettyjä lastensa harrastekuljetuksia.

Kännykän ja internetin ryhmäposteilla voidaan lasten kuljettamisen käytännöistä sopia sujuvasti lähes milloin vain. Kuljetusringin toimiminen perustuu vastavuoroisuuseriaatteeseen – yksi kuljetuskerta

vapauttaa useammasta kuljetuskerrasta. Jotta kuljetusrinki toimisi mutkattomasti, täytyy perheiden tuntea toisensa. Esteen sattuessa on voitava nopeasti ottaa yhteyttä mahdolliseen varakuljettajaan.

Lasten kuljettaminen autolla voidaan korvata myös joukkoliikennematkalla, jossa aikuinen toimii saattajana. Kimpakyytimahdollisuudesta voidaan informoida muun seuratoiminnan tiedottamisen yhteydessä ja jäsenmaksuun voidaan liittää pieni lisämaksu, jonka avulla kimpakyytiasiaa organisoivalle henkilölle voidaan maksaa työstään korvaus.



”Kävelevä bussi” – vanhemman johdolla joukko- ja kevyessä liikenteessä

Oiva tapa järjestää turvallinen lasten koulu- tai harrastusmatka on organisoida nk. ”kävelevä bussi”, eli suuri yhdessä liikkuva lapsiryhmä, joka ryhmän vanhimman johdolla kulkee yhdessä kohteeseen.

Kävelevä bussi on etenkin Iso-Britanniassa yleinen tapa koulumatkojen kävelyyn. Vanhempien muodostamassa Walking Bus -ringissä lapset kulkevat vientivuorossa olevan aikuisen kanssa kouluun. Jonossa voi olla yli 10 lasta, joiden näkyvyyttä on lisätty turvaliiveillä ja heijastimilla. Aikuisella on näkyvä lippu jonon päässä ja isossa ringissä jonon toisesakin päässä voi olla aikuinen.

Kävelevä bussi on tehokkainta organisoida koulun vanhempainyhdistysten tai jonkun urheiluseuran kautta. Ringissä olevilta voidaan tarvittaessa periä pieni maksu, jotta sitoutuminen ryhmän toimintaan olisi parempi ja jotta ryhmään kuuluvat saataisiin mahdollisesti kehittämään myös muuta yhteisöllisyyttä lisäävää toimintaa. Kävelevä bussi voi osalla matkaa käyttää myös joukkoliikennettä, josta isommat lapset vähitellen siirtyvät tottuneiksi bussin käyttäjiksi.

Esimerkiksi viiden perheen aikuisten muodostama rinki voisi vuorotellen huolehtia lasten hausta koulusta tai päiväkodista. Riittävän pienessä ringissä perheet oppivat tuntemaan toisensa. Järjestelmä kuitenkin edellyttää varapäivystäjiä, jotta esteen sattuessa hakuvuoro voidaan siirtää.



KUINKA LÖYDÄN AIKAA ITSELLENI JA OMILLE JA LASTENI HARRASTUKSILLE

Kotiseutupyöräreitit ja kannustaminen pyöräilyyn

Pyöräily on liikuntamuoto, joka sopii heikompijalkaisillekin. Pyöräillessä maisema vaihtuu ja useissa tapauksissa se on jopa nopein liikennemuu- to. Helsingin kaupunki on laatinut asukkailleen nk. kotiseutupyöräreitti- kartaston. Kotiseutupyöräreitit esittelevät alueiden lähi- ja varhaishistori- aa, erilaista luonto-, kulttuuri- ja rakennus nähtävyyksiä sekä alueiden ominaispiirteitä. Reitteihin ja niiden varsilla sijaitseviin mielenkiintoisiin ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin voi tutustua internetissä osoitteessa

[http://www.hel2.fi/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/kotiseutureitit/kotiseu-
reit.html](http://www.hel2.fi/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/kotiseutureitit/kotiseu-
reit.html) .

Jotta pyöräily olisi turvallista ja mukavaa, on pyöräilijöille tehty esite, joka opastaa turvalliseen liikkumiseen. Havainnollistavaa esitettä on hyvä käyttää opastettaessa lapsia itsenäiseen pyöräilyyn. Lisäksi opas on oiva kertaus myös muille tiellä liikkujille siitä, miten pyörällä liikuttaessa liikenteessä kuuluu toimia. ”Pyörällä liikenteessä mukavasti ja turvalli- sesti” esite on ladattavissa internetistä osoitteesta

[http://www.hel2.fi/ksv/Mita_suunnitellaan/Liikenne/jarjestelma_pyora/pyo-
raily3_72.pdf](http://www.hel2.fi/ksv/Mita_suunnitellaan/Liikenne/jarjestelma_pyora/pyo-
raily3_72.pdf) .

Ohjattua kulttuuriharrastustoimintaa kodin lähellä

Harrastustoiminnan saavutettavuus on arjen ajan hallinnan kannalta tärkeää. Yksilölliset harrastukset erityisesti kuvataiteen ja musiikin saral- ta edellyttävät lapselta usein matkustamista opettajansa luokse. Asia voitaisiin siksi kääntää myös toisin päin.

- Opettaja tulee ohjattavien / opettavien lasten luokse
- Järjestetään lähikoulujen tiloissa soittotunteja, kuvaamataidon opetusta tai muuta vastaavaa harrastustoimintaa

Urheiluseurat ovat perinteisesti koulujen iltakäyttäjiä, mutta samassa yhteydessä rakennuksessa voitaisiin järjestää muutakin toimintaa. Joka tapauksessa koulu joutuu palkaamaan iltavahtimestarin.

Liikkuminen ja yhteisöllisyys

Voitaisiin lanseerata iskulause ”10 000 askeleen kerho, hyötyliikunnalla terveenä” ja opastaa ihmisiä hyötyliikunnan pariin tarjoamalla heille tie- toa polkupyörän huollosta, tai opettamalla heille esimerkiksi sujuvaa sauvakävelytekniikkaa. Näin liikkumishyötyjen lisäksi voitaisiin saavuttaa myös yhteisöllisiä hyötyjä, jolloin myös lasten harrastustoiminnan järjes- täminen yhdessä jonkun toisen perheen kanssa saattaisi helpottua. Yh- tenä kommunikoinnin välineenä voisi olla edellä mainittu sähköinen il- moitustaulu.

Suomen latu ry on ideoinut kävelyklubin. Kävelyklubi kokoaa kävelystä, terveysliikunnasta, mukavasta seurasta ja kävelykohteista kiinnostuneet yhteen viikoittain tai kuukausittain. Klubi voi kokoontua yhdessäolon vuoksi, kotiseutu- tai asuinyhteisön yhteistoiminnan vuoksi, työpaikan työhyvinvoinnin edistämiseksi tai kävelyretkien tai -kohteiden innosta- mana. Kävelyklubimateriaalia voi tilata Suomen Ladusta, UKK- instituuttista ja Sydänliitosta.





ARJA – askel arjen ajanhallintaan



Korttelivarastot ja niistä tiedottaminen

Pienikin hiekkakenttä tarjoaa mahdollisuudet erilaisiin leikkeihin ja peleihin. Jotta lähialueen leikki- ja pelikentät saadaan tehokkaaseen hyötykäyttöön, voitaisiin joitakin pelivälineitä lainata esimerkiksi yhteisestä korttelivarastosta tai kaupunginosan nuorisotalolta.

Sähköinen ilmoitustaulu

Kaupunginosan internet-portaalissa voisi olla myös vinkkejä alueen erilaisista harrastamahdollisuuksista ja esimerkiksi sähköinen ilmoitustaulu, jossa tiettyyn harrastetoimintaan erikoistuneet aikuiset voisivat ilmoittaa, mikäli haluavat vapaaehtoisesti olla ohjaamassa nuorempia harrastuksensa pariin tyyliin "Olen urheilukentällä opettamassa pesäpalloa halukkaalle klo 17-18". Sivuilla voisivat ilmoittaa ainoastaan henkilökohtaisesti esimerkiksi jossakin kaupungin toimipisteessä rekisteröitymässä käyneet henkilöt.

Ostosten kotiinkuljetus ja internetissä tehtävät ostokset

Arjen ajanhallinnan kannalta internetin välityksellä tehtävät ostokset, erityisesti päivittäistavaraostokset, voivat tuoda ratkaisun joihinkin ajankäytön ongelmiin. Kun aikaa ei ole pakko käyttää rutiiniomaisten päivittäistavaraostosten noutoon kaupasta, jää esimerkiksi kotitalouden muuhun huoltotoimintaan enemmän aikaa. Erityisen hyödyllisiä internetissä tehtävien ostosten kotiinkuljetuspalvelut voivat olla autottomille kotitalouksille ja yksinhuoltajille.

Internetissä toimivia ruokakauppoja ovat mm.

Ruoka.net (<http://ruoka.net>) ja

Ruokavarasto (<http://www.ruokavarasto.fi/>).

Hyötyliikunta

Työmatkat ovat yksi keskeinen osa hyötyliikuntaa. Lyhyt työmatka on mahdollista taittaa jalan tai polkupyörällä ilman suihkua vaativaa hikoulua. Hyötyliikunnan edistämistyötä on tehty erilaisten yritysryhmien kanssa. Miksei vastaavaa voitaisi kokeilla myös tietyllä asuinalueella? Hyötyliikuntaa voi nauttia päivän aikana myös pienissä osissa. 10 000 askelta päivässä täyttää terveysliikunta-suosituksen kriteerit riittävästä fyysisestä aktiivisuudesta.

Keskeisiä huomiota kunnon ylläpitämisen kannalta:

- Asennoituminen hyötyliikuntaan oikealla tavalla
- Hyötyliikunnan merkityksen korostaminen → parempi elämälaatu
- Harrastaminen ei saa aiheuttaa stressiä esimerkiksi ajankäyttölisten esteiden takia
- Aktiivinen suhtautuminen hyötyliikuntaan auttaa pysymään kunnossa

KUINKA LÖYDÄN AIKAA ITSELLENI JA OMILLE JA LASTENI HARRASTUKSILLE

Kannustaminen pyöräilyyn

Pyöräily on liikuntamuoto, joka sopii heikompijalkaisillekin. Pyöräillessä maisema vaihtuu ja useissa tapauksissa se on jopa nopein liikennemuoto. Polkupyörällä voit nimittäin välttää ruuhkaisimmat autoliikenteen osuudet ja oikaista monien alueiden läpi ainoastaan kevyelle liikenteelle tarkoitettuja reittejä pitkin.

Lasten opettaminen pyöräilykulttuuriin ja liikenteessä toimimiseen on hyvä aloittaa varhain. Tärkeää on huolehtia oikeista turvavarusteista ja käydä läpi liikennesäännöt.

Jotta pyöräily olisi turvallista ja mukavaa, on pyöräilijöille tehty esite, joka opastaa turvalliseen liikkumiseen. Havainnollistavaa esitettä on hyvä käyttää opastettaessa lapsia itsenäiseen pyöräilyyn. Lisäksi opas on oiva kertaus myös muille tiellä liikkujille siitä, miten pyörällä liikuttaessa liikenteessä kuuluu toimia. ”Pyörällä liikenteessä mukavasti ja turvallisesti” esite on ladattavissa internetistä osoitteesta

http://www.hel2.fi/ksv/Mita_suunnitellaan/Liikenne/jarjestelma_pyora/pyoraily3_72.pdf.

Ohjattua kulttuuriharrastustoimintaa kodin lähellä

Harrastustoiminnan saavutettavuus on arjen ajan hallinnan kannalta tärkeää. Yksilölliset harrastukset erityisesti kuvataiteen ja musiikin saralta edellyttävät lapselta usein matkustamista opettajansa luokse. Asia voitaisiin siksi kääntää myös toisin päin.

- Opettaja tulee ohjattavien / opettavien lasten luokse
- Järjestetään lähikoulujen tiloissa soittotunteja, kuvaamataidon opetusta tai muuta vastaavaa harrastustoimintaa

Urheiluseurat ovat perinteisesti koulujen iltakäyttäjiä, mutta samassa yhteydessä rakennuksessa voitaisiin järjestää muutakin toimintaa. Joka tapauksessa koulu joutuu palkkaamaan iltavahtimestarin.

Liikkuminen ja yhteisöllisyys

Voitaisiin lanseerata iskulause ”10 000 askeleen kerho, hyötyliikunnalla terveenä” ja opastaa ihmisiä hyötyliikunnan pariin tarjoamalla heille tietoa polkupyörän huollosta, tai opettamalla heille esimerkiksi sujuvaa sauvakävelytekniikkaa. Näin liikkumishyötyjen lisäksi voitaisiin saavuttaa myös yhteisöllisiä hyötyjä, jolloin myös lasten harrastustoiminnan järjestäminen yhdessä jonkun toisen perheen kanssa saattaisi helpottua. Yhtenä kommunikoinnin välineenä voisi olla edellä mainittu sähköinen ilmoitustaulu.

Suomen latu ry on ideoinut kävelyklubin. Kävelyklubi kokoaa kävelystä, terveysliikunnasta, mukavasta seurasta ja kävelykohteista kiinnostuneet yhteen viikoittain tai kuukausittain. Klubi voi kokoontua yhdessäolon vuoksi, kotiseutu- tai asuinyhteisön yhteistoiminnan vuoksi, työpaikan työhyvinvoinnin edistämiseksi tai kävelyretkien tai -kohteiden innostamana. Kävelyklubimateriaalia voi tilata Suomen Ladusta, UKK-instituuttista ja Sydänliitosta.





ARJA – askel arjen ajanhallintaan



Korttelivarastot ja niistä tiedottaminen

Pienikin hiekkakenttä tarjoaa mahdollisuudet erilaisiin leikkeihin ja peleihin. Jotta lähialueen leikki- ja pelikentät saadaan tehokkaaseen hyötykäyttöön, voitaisiin joitakin pelivälineitä lainata esimerkiksi yhteisestä korttelivarastosta tai kaupunginosan nuorisotalolta.

Sähköinen ilmoitustaulu

Kaupunginosan internet-portaalissa voisi olla myös vinkkejä alueen erilaisista harrastamahdollisuuksista ja esimerkiksi sähköinen ilmoitustaulu, jossa tiettyyn harrastetoimintaan erikoistuneet aikuiset voisivat ilmoittaa, mikäli haluavat vapaaehtoisesti olla ohjaamassa nuorempia harrastuksensa pariin tyyliin "Olen urheilukentällä opettamassa pesäpalloa halukaille klo 17-18". Sivuilla voisivat ilmoittaa ainoastaan henkilökohtaisesti esimerkiksi jossakin kaupungin toimipisteessä rekisteröitymässä käyneet henkilöt.

Ostosten kotiinkuljetus ja internetissä tehtävät ostokset

Arjen ajanhallinnan kannalta internetin välityksellä tehtävät ostokset, erityisesti päivittäistavaraostokset, voivat tuoda ratkaisun joihinkin ajankäytön ongelmiin. Kun aikaa ei ole pakko käyttää rutiiniomaisten päivittäistavaraostosten noutoon kaupasta, jää esimerkiksi kotitalouden muuhun huoltotoimintaan enemmän aikaa. Erityisen hyödyllisiä internetissä tehtävien ostosten kotiinkuljetuspalvelut voivat olla autottomille kotitalouksille ja yksinhuoltajille.

Internetissä toimivia ruokakauppoja ovat mm.

Ruoka.net (<http://ruoka.net>) ja

Ruokavarasto (<http://www.ruokavarasto.fi/>).

Hyötyliikunta

Työmatkat ovat yksi keskeinen osa hyötyliikuntaa. Lyhyt työmatka on mahdollista taittaa jalan tai polkupyörällä ilman suihkua vaativaa hikoulua. Hyötyliikunnan edistämistyötä on tehty erilaisten yritysryhmien kanssa. Miksei vastaavaa voitaisi kokeilla myös tietyllä asuinalueella? Hyötyliikuntaa voi nauttia päivän aikana myös pienissä osissa. 10 000 askelta päivässä täyttää terveysliikunta-suosituksen kriteerit riittävästä fyysisestä aktiivisuudesta.

Keskeisiä huomiota kunnon ylläpitämisen kannalta:

- Asennoituminen hyötyliikuntaan oikealla tavalla
- Hyötyliikunnan merkityksen korostaminen → parempi elämänlaatu
- Harrastaminen ei saa aiheuttaa stressiä esimerkiksi ajankäyttölisten esteiden takia
- Aktiivinen suhtautuminen hyötyliikuntaan auttaa pysymään kunnossa

TIEDOTUS ON TÄRKEÄÄ

Kaupunginosaportaali

Kaupunginosaportaalit ovat moderni tapa välittää tietoa internetissä tietyn kaupunginosan palveluista ja tapahtumista. Arjen ajanhallinnan kannalta arkielämää tukeva kaupunginosaportaali voisi pitää sisällään mm. seuraavia kohtia

- pyöriäilykartta
- joukkoliikenneaikataulut ja pysäkit (linkit)
- ehdotuksia retkireiteiksi (kirjasto, uimahalli, luonto, jne.)
- kävelevä bussi -idean esittely ja monipalvelutiskin sijainti
- paikallisliikuntaa tukeva sähköinen ilmoitustaulu (mahdollisuus ilmoittaa halusta tarjota liikunnan ohjausta, edellyttäisi rekisteröitymistä)
- tietoa liikuntavälineiden lainauksesta ja vuokrauksesta
- liikuntapaikkojen sijainnit, aukioloajat ja varusteet
- tietoa hyötyliikunnan eduista
- kävelyklubin tiedotteita
- tulostettavia lasten tekemiä julisteita kirjastoautosta, kirjaston ja uimahallin sijainnista, hyötyliikunnasta
- asukkaille mahdollisuus vaikuttaa oman alueen liikkumiseen (mm. palautekanava kaupungin suuntaan)
- tietoa kimppekyytirinkien toiminnasta

<http://www.kaupunginosat.net>

Linkit:

KAUPUNGINOSAT

rytät ja yhteiset

Projektit

Kaupunkisuunnittelun netissä

Kaupalliset alueportaalit

HELKA ry (Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto) **uus!**

LYLY ry (Espoon kaupunginosayhdistysten liitto)

Kotikatu (Helsinki)

Nettiä (Vantaa)

Manseveriteatteri (Tampere)

Suomen kotiseutuliitto

Asukaskat (HÄTY ry)

Asukaskeskus

Pääkaupunkiseuran

Kotimiesseurojen (Osake)

www.kaupunginosat.fi/portal toimii kaupunginosayhdistysten kotisivujen informaatio- ja kohtaamispaikkana. Portaalit on syntynyt osana Kotikatu -projektia, ja nykyisin sitä ylläpitää Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto HELKA ry

Kaupunginosien kotisivujen linkkejä: Suomen kotien OSOITTEISTA

Kaupunginosien yhteinen KESKUSTULOFUORIUMI -sana on vapaa

Kaupunginosien kotisivujen KÄVIÄTÄ ASTOT

Ajankohtaista:

nettivihihe

Suojelle lasta netissä!

Uusimmat päivitykset:

Linkkejä: *Strada*, *Kokouskierros* tällä

Linkkejä: *Mattioliiv*, *com* ja *Kaas*-Espoon pienäliikeliiketoiminta

• **Linkki:** Matin lempiaamu syntymä

• **Perheiden kotisivut**

Tulisi arkkipöytäkirjoitustyötä

• **Raskaapäivä** -lehti

Lohduttomien kotisivut

• **Neapoli.net** Oulussa

• **Uusien** Launonen ja **Pöytä**-seura

• **Käsitöiden** info on kaupunginosat

-seuran kotisivuilla

• **Käsitöiden** info on kaupunginosat

-seuran kotisivuilla

• **Käsitöiden** info on kaupunginosat

-seuran kotisivuilla

• **Käsitöiden** info on kaupunginosat

-seuran kotisivuilla

• **Käsitöiden** info on kaupunginosat

-seuran kotisivuilla

• **Käsitöiden** info on kaupunginosat

-seuran kotisivuilla

• **Käsitöiden** info on kaupunginosat

-seuran kotisivuilla

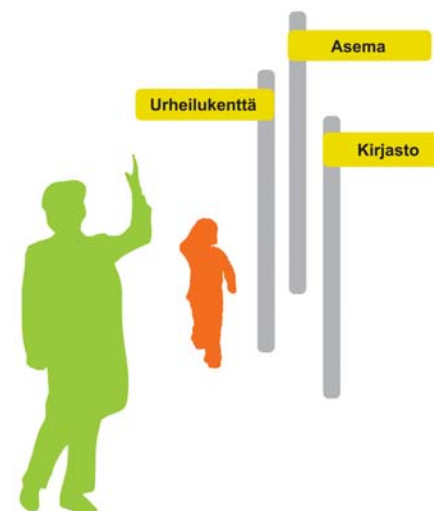
Viitoitus – perinteinen, mutta toimiva tapa auttaa ihmisten liikkumista

Liikkumis- ja harrastusmahdollisuuksista on tiedotettava riittävän kattavasti, jotta ihmiset innostuvat hyödyntämään myös oman alueensa ulkoilu- ja liikuntapalveluita sekä löytävät alueensa ohjatut liikuntapalvelut. Tähän soveltuvia tiedotusväyliä ovat

- painettu kotiin jaettava tiedotusmateriaali
- modernit sähköiset tiedotuskanavat
- julistetiedottaminen
- laadukas viitoitus.

Viitoituksessa voitaisiin kokeilla myös uusia tapoja ilmaista etäisyyksiä, esimerkiksi ”kävellen 10 min, pyörällä 4 min”.

Julistetiedottaminen voi olla hyvinkin pelkistettyä. Selkeiden, tiettyä formaattia noudattavien mustavalkoisten paperikopioiden kiinnittäminen asianmukaisesti telineisiin/koteloihin keskeisille paikoille tavoittaa ihmiset olematta silti kustannuksiltaan kohtuuttoman kallista.





ARJA – askel arjen ajanhallintaan



Reittioppaat

Esimerkiksi lähikouluille on tavallisesti keskimääräistä paremmat kevyen liikenteen yhteydet. Tietyt yhteysvälit saattavat olla joukko- ja kevyellä liikenteellä hyvinkin sujuvia, mutta monet eivät tiedä niiden olemassaolosta eivätkä siksi osaa niitä käyttää. Tähän liittyen joukkoliikenteen reittioppaalla voidaan edistää ihmisten tietoisuutta erilaisista liikennepalveluista.

YTV:n ylläpitämä joukkoliikenteen reittiopas löytyy internetistä osoitteesta www.reititopas.fi. Samasta osoitteesta löytyvät myös ohjeet ladata reittiopaspalvelu kännykkään. HKL on hiljattain ottanut käyttöön nk. omat lähdöt -palvelun, jossa matkustajat voivat ladata itselleen räätälöidyt ajantasaiset aikataulutiedot kännykkäänsä. Ohjeet palvelun käyttöönottamiseksi löytyvät internetistä osoitteesta www.hkl.fi. Kaikki edellä mainitut palvelut ovat maksuttomia.

Joukkoliikennekasvatus ja kevyen liikenteen kasvatus kouluissa ja päiväkodeissa

Kouluissa ja päiväkodeissa tiedotetaan näkyvästi joukko- ja kevyen liikenteen mahdollisuuksista niin lapsille kuin heidän vanhemmilleenkin. Kouluissa ja päiväkodeissa voitaisiin jakaa kevyen liikenteen karttoja ja pysäkkikohtaista aikataulutietoa sekä opastaa näiden liikennemuotojen käytössä. Liikenneyhteyksiin tutustumista voidaan harjoitella esimerkiksi liikuntatunneilla.

Pyöräilykuntien verkosto on parhaillaan kehittämässä polkupyöräajokorttia, jolla pyritään opettamaan ala-asteen lapsille turvallista liikennekäytäytymistä. Pyöräajokortin suorittaneella on hyvät tiedolliset ja taidolliset edellytykset pyöräillä koulumatkansa.

Taskuversio | På svenska | In English | Slangi

Palautte | Ohjeet | FAQ

ytv Reittiopas

Etusivu > Liikenne > Reittiopas Uusi haku

Mistä Herttoniemenranta, Helsinki
Mihin Rautatieasema, Helsinki
Kello 15:30
Pvm 29.09.2005

Vaihda
Tallenna paikka
Vaihda
Tallenna paikka
Lähtöaika
Perillä
HAE

Kokeile tarkennettuja hakuasetuksia >>>
Tarkennettu haku

Reittiehdotukset: Herttoniemenranta - Rautatieasema

HUOM! Tulokset perustuvat arvioituihin ajoaikoihin. Ehdotetun yhteyden toteutumista ei voida taata.

Aiemmin Myöhemmin Nyt
Tallenna reitti
Puluureitti

Näytä	Matkaan	Pysäkillä	Perillä	Matka-aika	Kävelyä yht.	Liikennevälineet	Kartta
☒	15:34	15:38	15:57	23 min	0.5 km	81 Metro	Näytä reitti
☒	15:42	15:46	16:05	23 min	0.5 km	81 Metro	Näytä reitti
☒	15:50	15:54	16:13	23 min	0.5 km	81 Metro	Näytä reitti

NÄYTÄ LISÄTIEDOT VALITUISTA

ytv Reittiopas

Etusivu > Liikenne > Reittiopas Uusi haku

Mistä Herttoniemenranta, Helsinki
Mihin Rautatieasema, Helsinki
Kello 15:30
Pvm 29.09.2005

Vaihda
Tallenna paikka
Vaihda
Tallenna paikka
Lähtöaika
Perillä
HAE

Kokeile tarkennettuja hakuasetuksia >>>
Tarkennettu haku

Reittiehdotukset: Herttoniemenranta - Rautatieasema

HUOM! Tulokset perustuvat arvioituihin ajoaikoihin. Ehdotetun yhteyden toteutumista ei voida taata.

Aiemmin Myöhemmin Nyt
Tallenna reitti
Puluureitti

1. Herttoniemenranta - Rautatieasema		Matka-aika: 23 min	Vaihtoja 1	Kävely 0.5 km
Linja	Lähtöpaikka	Lähtöaika	Määränpää	Saapumisaika Suunta
Kävely	Herttoniemenranta	15:34	Benktankuja	15:38 Pohjoinen 0.3 km
Bussi 81	Benktankuja	15:38m	Herttoniemi(M)	15:43 Pohjoinen 1.6 km
Kävely	Herttoniemi(M)	15:43	Herttoniemi	15:43 Pohjoinen 0.1 km
Metro	Herttoniemi	15:47	Rautatieasema	15:56 Lounas 6.7 km
Kävely	Rautatieasema	15:56	Rautatieasema	15:57 Pohjoinen 0.1 km

Näytä reitti kartalla
Näytä tarkka pysäkillistaus
Jatka reittiä määränpäästä



TIEDOTUS ON TÄRKEÄÄ

Kaupunginosaportaali

Kaupunginosaportaali on moderni tapa välittää tietoa internetissä tietyn kaupunginosan palveluista ja tapahtumista. Pansiolla ja Pernolla on internetissä yhteinen kaupunginosasivustonsa osoitteessa www.pansioperno.net. Arjen ajanhallinnan kannalta arkielämää tukeva kaupunginosaportaali voisi pitää sisällään mm. seuraavia kohtia

- pyöräilykartta
- joukkoliikenneaikataulut ja pysäkit (linkit)
- ehdotuksia retkireiteiksi (kirjasto, uimahalli, luonto, jne.)
- paikallisliikuntaa tukeva sähköinen ilmoitustaulu (mahdollisuus ilmoittaa halusta tarjota liikunnan ohjausta, edellyttäisi rekisteröitymistä)
- tietoa liikuntavälineiden lainauksesta ja vuokrauksesta
- liikuntapaikkojen sijainnit, aukioloajat ja varusteet
- tietoa hyötyliikunnan eduista, kävelyklubin tiedotteita
- tulostettavia lasten tekemiä julisteita kirjastoautosta, kirjaston ja uimahallin sijainnista, hyötyliikunnasta
- asukkaille mahdollisuus vaikuttaa oman alueen liikkumiseen (mm. palautekanava kaupungin suuntaan)
- tietoa kimpakyytirinkien toiminnasta, kävelevä bussi -idean esittely

Reittioppaat

Esimerkiksi lähikouluille on tavallisesti keskimääräistä paremmat kevyen liikenteen yhteydet. Tietyt yhteysvälit saattavat olla joukko- ja kevyellä liikenteellä hyvinkin sujuvia, mutta monet eivät tiedä niiden olemassaolosta eivätkä siksi osaa niitä käyttää. Turkuun kannattaisi luoda joukko- liikenteen ja mahdollisesti myös kevyen liikenteen reittiopaspalvelut, joiden avulla voitaisiin edistää ihmisten tietoisuutta erilaisista liikennepalveluista.

Viitoitus – perinteinen, mutta toimiva tapa auttaa ihmisten liikkumista

Liikkumis- ja harrastusmahdollisuuksista on tiedotettava riittävän kattavasti, jotta ihmiset innostuvat hyödyntämään myös oman alueensa ulkoilu- ja liikuntapalveluita sekä löytävät alueensa ohjatut liikuntapalvelut. Tähän soveltuvia tiedotusväyliä ovat

- painettu kotiin jaettava tiedotusmateriaali
- modernit sähköiset tiedotuskanavat
- julistetiedottaminen
- laadukas viitoitus.

Viitoituksessa voitaisiin kokeilla myös uusia tapoja ilmaista etäisyyksiä, esimerkiksi ”kävellen 10 min, pyörällä 4 min”.



Julistetiedottaminen voi olla hyvinkin pelkistettyä. Selkeiden, tiettyä formaattia noudattavien mustavalkoisten paperikopioiden kiinnittäminen asianmukaisesti telineisiin/koteloihin keskeisille paikoille tavoittaa ihmiset olematta silti kustannuksiltaan kohtuuttoman kallista.

Joukkoliikennekasvatus ja kevyen liikenteen kasvatus kouluissa ja päiväkodeissa

Kouluissa ja päiväkodeissa tiedotetaan näkyvästi joukko- ja kevyen liikenteen mahdollisuuksista niin lapsille kuin heidän vanhemmilleenkin. Kouluissa ja päiväkodeissa voitaisiin jakaa kevyen liikenteen karttoja ja pysäkkikohtaista aikataulutietoa sekä opastaa näiden liikennemuotojen käytössä. Liikenneyhteyksiin tutustumista voidaan harjoitella esimerkiksi liikuntatunneilla.

Pyöräilykuntien verkosto on parhaillaan kehittämässä polkupyöräajokorttia, jolla pyritään opettamaan ala-asteen lapsille turvallista liikennekäytäytymistä. Pyöräajokortin suorittaneella on hyvät tiedolliset ja taidolliset edellytykset pyöräillä koulumatkansa.



ARJA – askel arjen ajanhallintaan



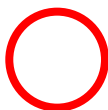
EI AUTOA – KUINKA KULJEN HERTTONIEMENRANNASSA

Uimahallille

Lähin uimahalli Herttoniemenrannan asukkaille on Helsingin kaupungin liikuntaviraston omistama Itäkeskuksen uimahalli osoitteessa Olavinlinnantie 6. Paikalle pääsee sujuvasti metrolla Herttoniemen metroasemalta. Itäkeskuksen uimahalli on auki maanantaista keskiviikkoon sekä perjantaisin klo 6:15 – 20:30. Torstaisin halliin pääsee uimaan klo 11:00 – 20:30, lauantaisin klo 8:00 – 19:30 ja sunnuntaisin klo 8:00 – 20:30

Tarkempaa tietoa Helsingin kaupungin alueella sijaitsevista uimahalleista saa internetistä osoitteesta <http://www.hel.fi/liv/lajit/uhallit.html>.

KARTTAKUVA ITÄKESKUKSEN ALUEESTA UIMAHALLIN SIJAINNISTA (YMPYRÖITY PUNAISELLA RENKAALLA)



Terveyskeskukseen ja sairaalaan

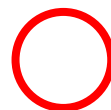
Herttoniemenrannan terveystalvelut sijaitsevat Länsi-Herttoniemessä lähellä Siilitien metroasemaa. Terveyskeskus- ja sairaalapalveluiden kanssa samalla alueella sijaitsee myös Herttoniemen sivukirjasto. Tietoa Herttoniemenrannan terveystalveluista löytyy internetistä osoitteesta

<http://www.hel2.fi/terveyskeskus/suomi/yhteystiedot/terveysasemat/>.

Joukkoliikenteellä liikuttaessa ajankohtaiset aikataulutiedot kannattaa tarkastaa internetistä osoitteesta www.reittiopas.fi. Metrolla tultaessa sairaala ja terveyskeskus sijaitsevat Siilitien pysäkin uloskäynnistä katsoen vasemmalla n. 500 m päässä. Herttoniemen metroasemalta paikalle pääsee bussilla 80 ja Kipparlahden pysäkillä bussilla 58, joskin silloin kävelymatka terveyskeskuksen päässä on n. 500 m. Sairaalan pihassa pysähtyy HKL:n palvelulinja P3, joka kiertää myös Herttoniemenrannan. Palvelulinjan aikataulu ja reittikartta löytyy osoitteesta <http://www.hel2.fi/hkl/suomi/Palvelulinja/p3.html> ja sitä voivat vapaasti käyttää kaikki matkustajat.

Oheisessa karttalehdessä on esitetty Herttoniemen sairaalan ja terveysaseman sijainti ja näkymä YTV:n reittiopaspalvelusta.

KARTTAKUVA HERTTONIEMEN SAIRAALAN JA TERVEYSASEMAN SIJAINNISTA (YMPYRÖITY PUNAISELLA RENKAALLA)



ytv Reittiopas

Etusivu > Liikenne > Reittiopas Uusi haku Tulosta

Mistä **Herttoniemenranta**, Helsinki [Vaihda](#) [Tallenna paikka](#)

Mihin **Kettutie 8**, Helsinki [Vaihda](#) [Tallenna paikka](#)

Kello 15:30 ☐ Lähtöaika ☐ Perillä

Pvm 29.09.2005 [HAE](#) [Kokeile tarkennettuja hakuasetuksia >>>](#) [Tarkennettu haku](#)

Reittiehdotukset: Herttoniemenranta - Kettutie 8 **torstai 29.09.2005**

HUOM! Tulokset perustuvat arvioituihin ajoaikoihin. Ehdotetun yhteyden toteutumista ei voida taata.

[↑ Alemmin](#) [↓ Ylöhemmin](#) [Nyt](#) [Tallenna reitti](#) [Palaureitti](#)

Näytä	Matkaan	Pysäkillä	Perillä	Matka-aika	Käveläy-yht.	Liikennevälineet	Kartta
☒	15:34	15:38	15:54	20 min	0.4 km	81 80	Näytä reitti
☒	15:42	15:46	16:02	19 min	0.8 km	81 Metro	Näytä reitti
☒	15:50	15:54	16:10	19 min	0.8 km	81 Metro	Näytä reitti

Kirjastoon

Herttoniemen sivukirjasto sijaitsee Länsi-Herttoniemessä osoitteessa Kettutie 8 C. Paikalle pääsee Herttoniemen metroasemalta bussilla numero 80 ja Kipparlahden pysäkillä bussilla 58, joskin silloin kävelymatka kirjaston päässä on n. 500 m. Kirjasto on avoinna maanantaista torstaihin klo 10-20 ja perjantaisin ja lauantaisin klo 10-16. Alla olevalla kartalla on esitetty Länsi-Herttoniemessä sijaitsevan Herttoniemen sivukirjaston sijainti (punainen ympyrä). Muita lähialueen kirjastoja ovat Itäkeskuksen ja Laajasalon kirjastot. Itäkeskuksen kirjastoon pääsee metrolla tai bussilla 58. Laajasalon kirjastoon ei ole sujuvia joukkoliikenneyhteyksiä Herttoniemenrannasta.

Tarkempaa tietoa Helsingin kaupungin kirjastopalveluista saa internetistä osoitteesta <http://www.lib.hel.fi/>.



Kartta: <http://kartta.hel.fi/ulkoilukartta/start.asp>

Oikeanpuoleisessa kartassa on esitetty Herttoniemenrannasta Herttoniemen kirjasto- ja terveystalolle johtavat pyörätiet. Pyörätieverkoston voi tutustua paremmin internetissä osoitteesta <http://kartta.hel.fi/ulkoilukartta/start.asp>.

Joukkoliikenteellä liikuttaessa ajankohtaiset aikataulutiedot kannattaa tarkastaa internetistä osoitteesta www.reittiopas.fi. Reittiopas kertoo sujuvimman yhteyden kahden osoitteen välillä haluttuna kellonaikana. Palvelusta kertoo mahdolliset odotusajat ja kävelymatkojen pituudet.

Kirjastoautolle

Kirjastoauto palvelee Herttoniemenrannan asukkaita viikoittain. Maanantaisin alueella vierailee lastenkirjoja kuljettava kirjastoauto Snadi ja keskiviikko-iltaisina aikuisten kirjoihin erikoistunut kirjastoauto Stara. Molempien kirjastoautojen pysähdys kestää 30 minuuttia. Kirjastoauton pysäkki Herttoniemenrannassa on osoitteessa Laivalahdenkaari 12.

KARTTAKUVA KIRJASTOAUTON
PYSÄKIN SIJAINNISTA HERT-
TONIEMENRANNASSA (YMPY-
RÖITY PUNAISELLA RENKAAL-
LA)



Kuvat: <http://www.lib.hel.fi>

Tarkempaa tietoa kirjastoautopalveluista saa internetistä osoitteesta http://www.lib.hel.fi/page.asp?item_id=2997.



ARJA – askel arjen ajanhallintaan



CITY CAR CLUB PÄHKINÄNKUORESSA

Yhteiskäyttöauton käyttäminen on taloudellisesti kannattavinta, jos autoa ei tarvita työmatkoilla ja vuosittainen ajomäärä jää alle 12 000 kilometrin. Lisäksi on pohdittava, tarvitaanko autoa ajallisesti pitkiä yhtämittaisia jaksoja, sillä autoista on maksettava sekä kilometri- että aikaveloitusta.

City Car Clubin autoja voivat ajaa ainoastaan palveluun rekisteröityneet henkilöt. Jos samaan talouteen kuuluu vähintään kaksi henkilöä, joilla ajokortti on ollut vähintään kaksi vuotta, kannattaa heidän tehdä perhesopimus. Perhesopimuksessa laskuun tulee erittely kunkin käyttäjän varaamista ajoista ja mahdollinen alennus jakaantuu laskussa perheenjäsenten kesken aiheutuneiden kulujen suhteessa.

City Car Clubissa autokanta on varsin uutta ja sen keski-ikä vaihtelee vuodenajasta riippuen. Kesäisin autokanta on tuorein (keskimäärin noin 14 kk) ja keväisin vanhin (keskimäärin noin 20 kk).

Kuinka se toimii, mitä se maksaa?

Yhteiskäyttöauton käyttäminen on pyritty tekemään asiakkaalle mahdollisimman vaivattomaksi. Autot sijoitetaan mahdollisimman lähelle käyttäjien koteja ja työpaikkoja (kaikki sijoituspaikat ovat toki jossakin määrin kompromisseja). Auton saa käyttöönsä soittamalla käyttäjän omalla matkapuhelimella ennalta annettuun numeroon. Auton ovet aukeavat ja virta-avain löytyy auton sisältä.

Auton käyttömaksu koostuu kolmesta osasta. Kuukausimaksulla kateetaan järjestelmän ylläpidosta (mm. varausjärjestelmä) aiheutuvia kustannuksia. Kuukausimaksun suuruus on tällä hetkellä yksityishenkilöiltä 9,90 euroa, perheiltä 14,90 euroa ja yrityksiltä 29,90 euroa (sis. kaikki sopimukseen liitetyt käyttäjät). Lisäksi veloitetaan varatusta ajasta (3,73–4,71 euroa / tunti) ja ajetuista kilometreistä (0,30–0,33 euroa / km). Hinnat vaihtelevat automalleittain. Vaikka hinnat on ilmoitettu tunti-hintoina, varaus tehdään ja aikaveloitus laskutetaan minuutin ja matka-veloitus 100 metrin tarkkuudella. Vähimmäisaikaveloitus on jokaiselta käyttökerralta yksi tunti.

Herttoniemenrannassa ja Herttoniemessä

Herttoniemen metroaseman liityntäpysäköintialue on yksi City Car Clubin käytetyimpiä nouto- ja palautuspisteitä pääkaupunkiseudulla. Lisäksi Herttoniemenrannassa osoitteessa Laivalahdenkaari 10 (paikka 7) on oma nouto- ja palautuspiste.

Internet: <http://www.citycarclub.net> (kotisivu)

http://www.citycarclub.net/page.php?id_page=30
(nouto- ja palautuspisteet)

Yhteyshenkilöt: Satu Salonen ja Kimmo Laine

Puhelin: 09 – 343 47 700

Sähköposti: Mail@CityCarClub.net

KARTTAKUVA CITY
CAR CLUBIN NOU-
TOPISTEEN SI-
JAINNISTA HERT-
TONIEMENRAN-
NASSA (YMPYRÖI-
TY PUNAISELLA
RENKAALLA)





ARJA – askel arjen ajanhallintaan



Hintaesimerkkejä City Car Clubin käytöstä (hinnat 9.9.2005)

Hinnoittelu:

Hinnoittelu perustuu kolmeen eri pääryhmään:

- 1) Liittymismaksu (kertaluonteinen)
- 2) Kiinteät kulut (kuukausimaksu)
- 3) Muuttuvat kulut (varatun ajan ja ajettujen kilometrien mukaan)

Tarkka hinnasto ja ehdot löytyvät City Car Clubin kotisivuilta (<http://www.citycarclub.net>).

Hinnat sisältävät polttoaineen ja vakuutukset, eli mitään erilliskustannuksia autojen käytöstä ei tule.

Liittyminen: (ei huomioitu esimerkkilaskelmissa, koska on kerta-luonteinen)

Yksi perheenjäsen liittyy klubiin 69 euroa

Molemmat perheen vanhemmat liittyvät klubiin 88 euroa

Vinkkejä:

- Autoa käytettäessä kannattaa samaan kertaan yhdistää useita ajoja.
- Vuokrattava auto kannattaa valita tarpeen mukaan. Mitä pienempi auto on, sen pienempi on hinta. Tarjolla on myös paketti-auto tavarankuljetusta varten.
- Yöalennus (klo 23-07) on peräti 90 %.

Esimerkki 1: Pieni auto, koko perheen yhteiset harrastematkat

- perhe ollut alle vuoden jäsen (nk. blue -jäsenyys)
- käytössä pieni auto (esim. Peugeot 206)

- yksi perheenjäsen on klubin jäsenenä ja ajaa autoa
- Ajoja 2 kertaa viikossa, eli yhteensä 8 kertaa kuukaudessa
- Auto on kerralla vuokrattuna noin 3 tuntia
- Autolla ajetaan 30 kilometriä / vuokraus

Hintaerä	Laskentatapa	Loppusumma
Kiinteä kuukausimaksu		+ 9,90
yhden 30 kilometrin ja 3 tunnin käyttökerran hinta	3 h*3,73 euroa/tunti + 30 km * 0,30 euroa/km =	+ 20,20 euroa
kerta-alennus (jokaista 10 € kohti 1 % -yksikkö)	0,02 * 20,19 euroa	- 0,40 euroa
Kertahinta		+ 19,20 euroa
8 kertaa/kuukausi	8 * 19,20 euroa	+ 153,60
kuukausialennus (jokaista 40 € kohti 1 % -yksikkö)	0,03*153,60	- 4,60 euroa
Kokonaishinta kuukaudessa		158,90 euroa

Ts. yhden harrasteillan hinnaksi tulee 19,90 euroa

Esimerkki 2: Keskikokoinen auto, lasten harrastematkat, johon yhdistyy ostosmatkat

- perhe ollut alle vuoden jäsen (nk. blue -jäsenyys)
- käytössä keskikokoinen auto (esim. Mercedes-Benz A140 Lang)
- molemmat perheen aikuiset käyttävät autoa
- autolla tehdään harrastematkoja 2 kertaa viikossa. Lasten harrastamisen aikana autolla käydään kaupassa.
- auto on vuokralla noin 2 tuntia / kerta
- yhdellä käyttökerralla kilometrejä tulee noin 40



ARJA – askel arjen ajanhallintaan



Hintaerä	Laskentatapa	Loppusumma
Kiinteä kuukausimaksu		+ 14,90
yhden 40 kilometrin ja 2 tunnin käyttökerran hinta	$2 \text{ h} * 4,28 \text{ euroa/tunti} + 40 \text{ km} * 0,30 \text{ euroa/km} =$	+ 20,56 euroa
kerta-alennus (jokaista 10 € kohti 1 % -yksikkö)	$0,02 * 20,56 \text{ euroa}$	- 0,41 euroa
Kertahinta		+ 20,15 euroa
8 kertaa/kuukausi	$8 * 20,15 \text{ euroa/kerta}$	+ 161,20 euroa
kuukausialennus (jokaista 40 € kohti 1 % -yksikkö)	$0,04 * 161,20$	- 6,45 euroa
Kokonaishinta kuukau- dessa		154,75 euroa

Ts. yhdistetyn harraste- ja ostosmatkan hinta on noin 19,30 euroa

Esimerkki 3: kolmen perheen kimppakyytirinki vuokraa autoa

- kimppakyytiringin jäsenet ovat olleet alle vuoden jäseniä (nk. blue -jäsenyys)
- kimppakyytiringissä on kolme eri perheistä olevaa kuljettajaa, jotka vaihtelevat kuljetusvuoroa
- käytettynä autona on 6-hengen auto, eli mukaan mahtuu kuljettajan lisäksi viisi lasta
- lapsia kuljetetaan harrastukseen kolme kertaa viikossa, lisäksi kerran kuukaudessa tehdään pidempi retki- tai pelimatka
- autoa käytetään noin 3 tuntia harrastematkkaan/kerta ja retki-/pelimatkaan 6 tuntia / kerta
- yhellä tavallisella käyttökerralla ajetaan 50 km ja pelimatalla 200 km



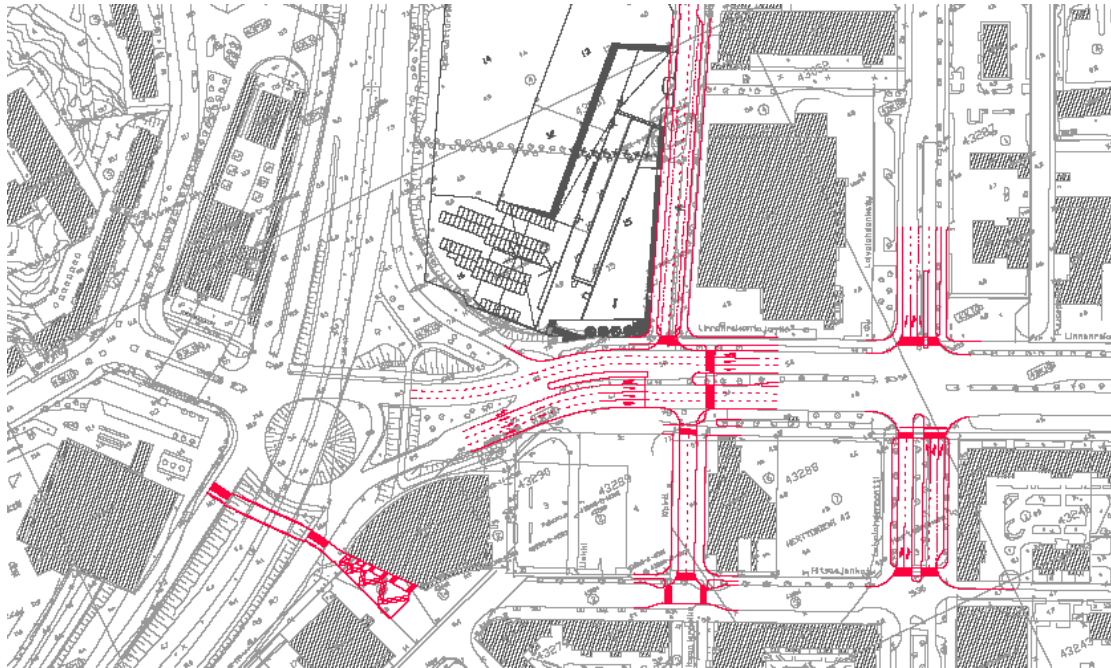
Hintaerä	Laskentatapa	Loppusumma
Kiinteä kuukausimaksu	$3 * 9,90$	+ 29,70
yhden 50 kilometrin ja 3 tunnin käyttökerran hinta	$3 \text{ h} * 4,71 \text{ euroa/tunti} + 50 \text{ km} * 0,33 \text{ euroa/km} =$	+ 30,63 euroa
kerta-alennus (jokaista 10 € kohti 1 % -yksikkö)	$0,03 * 30,63 \text{ euroa}$	- 0,92 euroa
Kertahinta 1		+ 29,71 euroa
yhden 200 km:n ja 6 tunnin käyttökerran hinta	$6 \text{ h} * 4,71 \text{ euroa/tunti} + 200 \text{ km} * 0,33 \text{ euroa/km} =$	+ 94,26 euroa
kerta-alennus (jokaista 10 € kohti 1 % -yksikkö)	$0,09 * 94,26 \text{ euroa}$	- 8,48 euroa
Kertahinta 2		+ 85,78 euroa
12 kertaa/kuukausi (kertahinta 1) ja 1 kertaa/kk (kertahinta 2)	$12 * 29,71 \text{ euroa} + 1 * 85,78 \text{ euroa}$	+ 444,3 euroa
kuukausialennus (jokaista 40 € kohti 1 % -yksikkö)	$0,11 * 444,3 \text{ euroa}$	- 48,87 euroa
Kokonaishinta		+ 395,43 euroa

Ts. yhden perheen kuukausimaksu kyytiringissä on 131,80 euroa

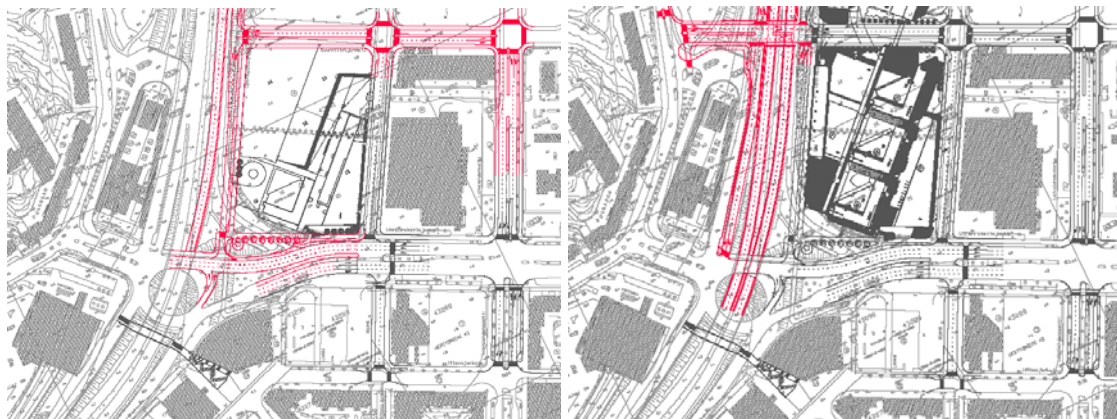
LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITYSALUEITA JA HUOMIOON OTETTAVIA SEIKKOJA HERTTONIEMENRANNASSA

Kulku metroasemalle, Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymä

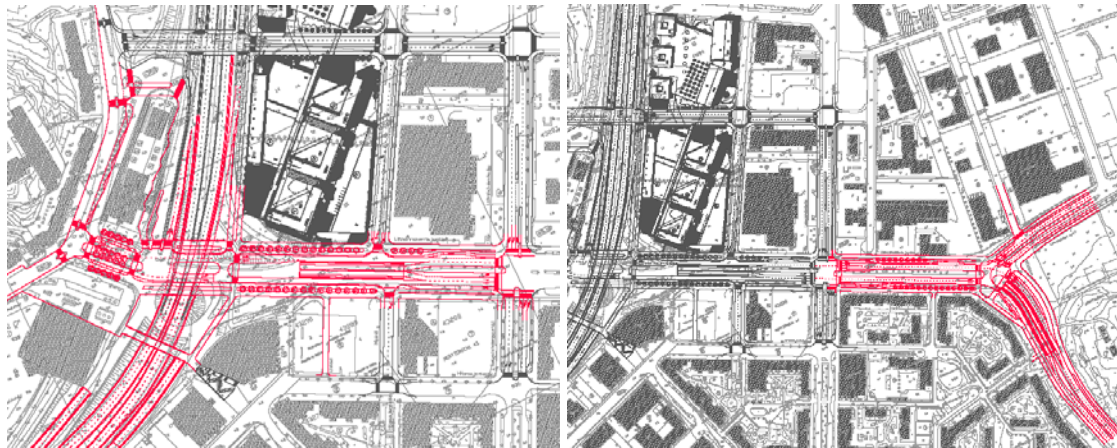
Herttoniemen metroaseman alue ja sen yhteys Itäväylään muuttuvat tulevina vuosina liikennemäärien kehityksestä ja kaupungin rahatilanteesta riippuen hyvinkin paljon. Kehitysaskleet on jaettu viiteen vaiheeseen, joista ensimmäinen on jo toteutettu oheisen kuvan mukaisesti. Ensimmäisessä vaiheessa on mm. parannettu kevyen liikenteen yhteyksiä rakentamalla korotettuja suojaiteita ja kevyen liikenteen raitti Itäväylän ylitse Herttoniemenrannasta Herttoniemen metroaseman kupeeseen. Alla olevassa kuvasarjassa (kuvat Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto) on esitetty Herttoniemen ja Herttoniemenrannan välissä sijaitsevan Itäväylän ja Linnanrakentajantien liittymän viisi eri parannusvaihetta. Ensimmäinen vaihe on jo toteutettu, myöhempien vaiheiden toteutuminen riippuu liikennemäärien kehityksestä ja kaupungin rahatilanteesta.



Kehitysvaihe 1 (suurimmaksi osaksi toteutunut). Kuvaan on merkitty paksulla punaisella alueen suojaatiet. Vasemmalla Itäväylän ylittävä kevyen liikenteen raitti.



Kehitysvaiheet 2 ja 3.



Kehitysvaiheet 4 ja 5.

Alla olevassa karttakuvaparissa on esitetty Herttoniemenrannan nykyinen pyörätieverkosto. Pyörätieverkostoon voi tutustua yksityiskohtaisesti internetissä osoitteessa <http://kartta.hel.fi/ulkoilukartta/start.asp>.



Kuvat: <http://kartta.hel.fi/ulkoilukartta/start.asp>

Herttoniemenrannan läpiajoliikenne

Osa Laajasaloon kulkevasta liikenteestä ohjautuu myös Herttoniemenrannan asuntoalueen kaduille. Alueelle on asetettu hidasteita, läpiajo koetaan yhä vaara- ja haittatekijäksi. Ratkaisuksi on pohdittu yhden Linnanrakentajantien liittymän poistoa, mutta ainaakaan toistaiseksi tätä ei ole tehty.

Herttoniemenrannan asuinalueen liikennettä on toivottu rauhoitettavan asettamalla läpiajokielto välille Itäväylä – Herttoniemenranta – Laajasalo.

Joukkoliikenneyhteyksien osalta Herttoniemenrannan asukkaat ovat toivoneet linjan 16 (Herttoniemen metroasema – Hernesaari) reitin muuttamista siten, että bussi koukkaisi aluksi Herttoniemen rannan kautta (esimerkiksi Laivalahdenportin ja Hitsaajankadun kautta Itäväylälle). Tämä lisäisi bussin matka-aikaa muutamilla minuuteilla, mutta palvelisi Herttoniemenrannassa asuvien yhteyksiä metroasemalle ja toisaalta suoraan Helsingin keskustaan.

Metroasema, Herttoniemi

Herttoniemen metroaseman ympäristö on koettu paikoin turvattomaksi. Tämän on myös HKL:n ja kaupungin sosiaaliviraston tiedossa. Sosiaalivirasto ja HKL ovat pohtineet kehitysideoita aseman ympäristön turvallisuuden tunteen parantamiseksi. On todettu, että esimerkiksi häiriötä aiheuttava joukko aseman lähetyvillä on suhteellisen pieni. Konkreettisia toimia ei häiriöongelman poistamiseksi ole toistaiseksi vielä tehty. Asemalla päivystävät tavalliseen tapaan metron vartijat.

Infrastruktuurin suhteen parannettavia kohteita ovat sekä metroaseman lippuhalli ja odotustilat että liityntäliikenteen käyttämät bussilaiturit. Laajasalon kaupunginosan kasvaessa myös liityntäliikenteen laituritarve bussiliikenteessä kasvaa.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto suunnittelee metroaseman katu ympäristöä. Toistaiseksi kaupunki ja HKL eivät ole sopineet sitovia katutilan kehitysaskeleita.

1982 avatun metron vanhimmat asemat alkavat olla jo heikossa kunnossa. Herttoniemen metroasema on kärkihanke, joka on kunnostusvuorossa seuraavana heti, kun Kontulan metroaseman perusparannus saadaan päätökseen. Metroaseman kunnostuksen yhteydessä olisi syytä ottaa huomioon seuraavat seikat:

- Valaistus lisää turvallisuutta ja parantaa viihtyisyyttä. Hyvin toteutetulla valaistuksella voidaan lisäksi parantaa merkittävästi myös aseman viihtyisyyttä.
- Kattava, ajantasainen ja selkeä informaatio metroaseman joukkoliikenneyhteyksistä helpottaa matkustusta ja jopa kannustaa käyttämään joukkoliikennettä. Informaation lisäksi metroasemalle on syytä toteuttaa hyväkuntoinen ja selkeä viitoitus kevyelle liikenteelle keskeisiin Herttoniemen ja Herttoniemenrannan kohteisiin.
- Monipalvelutiskin perustaminen ja muun toiminnan lisääminen metroasemalle, jolloin sen tiloissa olisi aktiivista ja turvallisuutta lisäävää toimintaa koko aukioloajan.
- Moni voisi etenkin Herttoniemenrannasta kulkea metroasemalle polkupyörällä. Siksi korkeatasoisesti toteutettu polkupyörien liityntäpysäköinti olisi oleellinen kehitysalue metroaseman kunnostuksen yhteydessä. Pyöriä pitäisi voida säilyttää valvotussa ja säältä suojatussa tilassa.
- Polkupyörien liityntäpysäköinnin käyttöaste voitaisiin saada varsin korkeaksi, sillä sen kysyntä jakautuisi sekä työ- että vapaa-ajan matkoille. Lasten ei tarvitsisi viettää turhaa aikaa metroasemalla sopivaa bussia odottaessaan, vaan he voisivat siirtyä turvallisesti kotiinsa omalla polkupyörällään. Näin saavutetaan hyötyjä niin ajankäytön organisoinnissa, kuin hyötyliikunnan tuomina terveysvaikutuksinkin.

Kouluverkon muutosten liikenteellisten vaikutusten arviointi

Kuntien etsiessä säästökohteita taloudellisen tilanteensa kohentamiseksi ovat myös koulujen lakkauttamiset olleet esillä. Tehtäessä kouluverkkoselvityksiä ja koulujen lakkauttamissuunnitelmia, olisi samaan yhteyteen syytä liittää arvio suunnitelman vaikutuksista matkoihin ja käytettäviin kulkutapoihin. Tämä ei ole akuutti ongelma Herttoniemenrannassa tällä hetkellä, mutta saattaa silti vaikuttaa joiden kauempana kouluaan käyvien lasten arkipäivän liikkumiseen.

Paikkatietoanalyysellä hyödyntämällä saadaan kokonaiskuva lasten asuinpaikoista ja tätä voidaan verrata kevyen liikenteen yhteyksiin ja joukkoliikennetarjontaan. Keskeisiä työkaluja ovat joukkoliikenteen reittiopas ja tiestötiedot. Arvio liikenteellisistä vaikutuk-



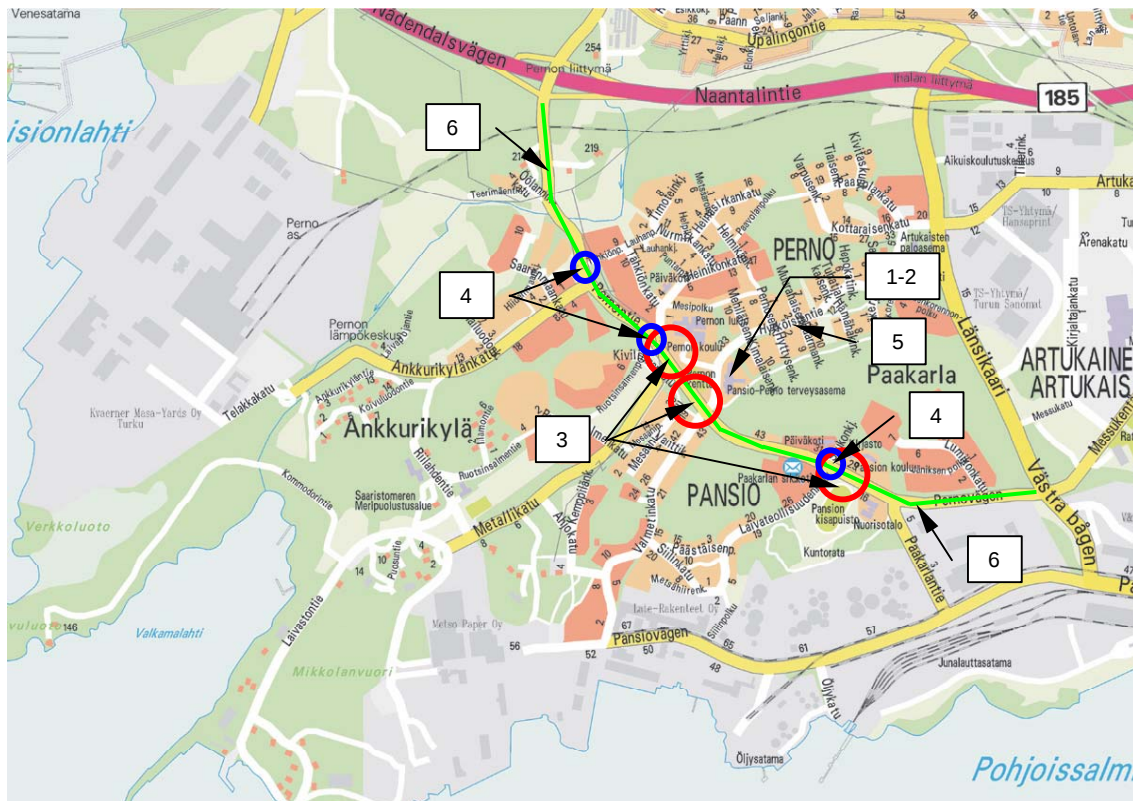
sista otetaan huomioon lopullisia päätöksiä tehtäessä, vahvana perusteena on lasten itsenäisten ja turvallisen liikkumismahdollisuuksien turvaaminen.

Päädyttäessä kouluverkon muutoksiin, olisi suunnitelmiin kirjattava myös sitoumus tehdä turvallisen koulutien turvaavia liikenneinfrastruktuuriin ja joukkoliikennetarjontaan liittyviä parannuksia. Jo lakkautettujen koulujen vaikutusalueella asuvien perheiden matkustuskäyttäytymisessä tapahtuvia muutoksia kannattaisi myös arvioida. Koulun lakkauttamisesta aiheutuvia muutoksia voivat olla lasten lisääntynyt autolla kuljettaminen, kakkosauton hankinta, asuinpaikan vaihto, tai esimerkiksi aikuisten lyhennettyyn työaikaan siirtyminen arjen ajan hallinnan helpottamiseksi.

LIIKENNEYMPÄRISTÖN KEHITYSTARPEITA JA HUOMIOON OTETTAVIA SEIKKOJA PANSIOSSA JA PERNOSSA

Liikenteelliset kehitystarpeet ja esille nousseet huomautukset

ARJA-hankkeessa tehtyjen perhe- ja virkamieshaastattelujen sekä paikanpäällä tehdyn katselmuksen perusteella on noussut esille alla olevaan karttaan merkittyjä liikenteellisiä epäkohtia ja parannustarpeita sekä muita liikenneverkkoa koskevia huomiota Pansio-Pernon alueella.



Pohjakartta: Turun kaupunki

- 1) Hövelin alueen rauhoittaminen, viihtyisyyden lisääminen.
- 2) Hövelin alueen pyörä- ja autoupysäköintipaikkojen riittävä tarjonta kannattaa varmistaa alueella tehtävien parannus- ja kehittämistoimenpiteiden yhteydessä (perhehaastattelussa esille noussut toive).
- 3) Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantaminen, erityisesti pysäkkiratkaisujen kehittäminen. Töhrät ja grafiitit pois, pysäkkikatosten modernisointi, joukkoliikenneinformaation kehittäminen (paperiaikatauluista näkyvämmät ja "houkuttelevammat"). Keskeiset pysäkkialueet merkitty karttaan punaisilla ympyröillä.
- 4) Alikulkitiet siistimmiksi ja miellyttävämmäksi (erityisesti Pernontien alittava Pansion koulun kohdalla sijaitseva alikulku, jonka kallistukseen tuskin kuitenkaan voidaan vaikuttaa, mutta ehkä valaistuksella voitaisiin lisätä miellyttävyyttä). Alikulut merkitty karttaan sinisillä ympyröillä.
- 5) Pyörätie koko matkalle Hyrköistentien itäpäähän (muutenkin kevyen liikenteen verkon yhtenäistäminen ja opastukset)

6) Selvitys Pernontien läpiajoliikenteestä ja erityisesti Pansio-Perno alueen raskaan liikenteen määrästä ja ajoreiteistä. Raskas liikenne koettiin alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta heikentäväksi tekijäksi ja sillä saattaa siksi olla vaikutuksia myös perheiden liikumistottumuksiin ja kulkutavanvalintaan.

Sekä lisäksi huomiota, joita ei ole merkitty karttapohjaan:

- Kevyen liikenteen valaistuksen ja turvallisuuden kehittäminen
- Jalankulkuteiden sijainti ja kunto.

Kouluverkon muutosten liikenteellisten vaikutusten arviointi

Kuntien etsiessä säästökohteita taloudellisen tilanteensa kohentamiseksi ovat myös tiettyjen koulujen lakkauttamiset olleet esillä. Tehtäessä kouluverkkoselvityksiä ja koulujen lakkauttamissuunnitelmia, olisi samaan yhteyteen syytä liittää arvio suunnitelman vaikutuksista matkoihin ja käytettäviin kulkutapoihin.

Paikkatietoanalyysellä hyödyntämällä saadaan kokonaiskuva lasten asuinpaikoista ja tätä voidaan verrata kevyen liikenteen yhteyksiin ja joukkoliikennetarjontaan. Keskeisiä työkaluja ovat joukkoliikenteen reittiopas ja tiestötiedot. Arvio liikenteellisistä vaikutuksista otetaan huomioon lopullisia päätöksiä tehtäessä, vahvana perusteena on lasten itsenäisten ja turvallisen liikkumismahdollisuuksien turvaaminen.

Päädyttäessä kouluverkon muutoksiin, olisi suunnitelmiin kirjattava myös sitoumus tehdä turvallisen koulutien turvaavia liikenneinfrastruktuuriin ja joukkoliikennetarjontaan liittyviä parannuksia. Jo lakkautettujen koulujen vaikutusalueella asuvien perheiden matkustuskäyttäytymisessä tapahtuvia muutoksia kannattaisi myös arvioida. Koulun lakkauttamisesta aiheutuvia muutoksia voivat olla lasten lisääntynyt autolla kuljettaminen, kakkosauton hankinta, asuinpaikan vaihto, tai esimerkiksi aikuisten lyhennettyyn työaikaan siirtyminen arjen ajan hallinnan helpottamiseksi.