



Jyri Toljamo

**OULUN SEUDUN LIIKENNEMALLIN TARKISTAMINEN-
LIIKUNTAPAIKAT**

OULUN SEUDUN LIIKENNEMALLIN TARKISTAMINEN- LIIKUNTAPAIKAT

Jyri Toljamo
Opinnäytetyö
26.11.2012
Rakennustekniikan koulutusohjelma
Oulun seudun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Koulutusohjelma	Opinnäytetyö	Sivuja	+	Liitteitä
Rakennustekniikka	Insinööriyö	46	+	4
Suuntautumisvaihtoehto	Aika			
Ympäristö- ja yhdyskuntatekniikka	26.11.2012			
Työn tilaaja	Työn tekijä			
ELY-keskus, Oulun kaupunki	Jyri Toljamo			
Työn nimi	Oulun seudun liikennemallin tarkentaminen- liikuntapaikat			
Avainsanat	Liikuntapaikat, vapaa-ajanliikenne, liikennetutkimus			

Oulun seudulla tehtiin syystalvella 2009 laaja liikennetutkimus. Tutkimuksessa selvitettiin henkilöhaastatteluilla, ajoneuvoliikenteen tutkimuksilla ja liikennelaskennoilla asukkaiden liikkumistottumuksia, ajoneuvoliikenteen suuntautumista sekä ajoneuvoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn määrää. (1, s. 1.) Liikennetutkimusaineiston perusteella huomattiin laaja matkaryhmä, joka suuntautui vapaa-ajan kohteisiin ja liikuntapaikkoihin. Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää Oulun seudun vapaa-ajan kohteiden ja erityisesti liikuntapaikkojen liikenteen ominaisuuksia ja vaikutuksia liikenteen kannalta. Opinnäytetyön tilaajina toimivat ELY-keskus sekä Oulun kaupunki.

Työ aloitettiin tutkimalla vapaa-ajan sekä liikuntapaikkojen liikennettä henkilöliikennetutkimusaineiston perusteella luodusta tietokannasta. Aineistosta tutkittiin liikenteen määrä, ajoittuminen, lähtö- ja määräpaikat, eri kulkutapojen suhteet sekä vaikutukset liikennejärjestelmään. Lisäksi tehtiin tarkentava kyselytutkimus viiteen liikuntapaikkaan. Kyselyn avulla selvitettiin liikuntapaikan käyttäjän taustatiedot, matkojen lähtö- ja määräpaikat, kulkumuoto ja matkan toistuvuus. Samalla kerättiin käyttäjäkokemuksia liikenteestä.

Vapaa-ajan kohteisiin liittyviä matkat ajoittuvat iltaan, ja suuri osa niistä tehdään henkilöautolla. Vapaa-ajan kohteiden tuottamalla liikenteellä on myös vähäisiä vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen. Liikuntapaikkoihin tehdyn kyselyn matkatietoja käytettiin myös liikenteen mallintamissa.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ.....	3
1 JOHDANTO.....	5
2 LIIKUNTAPAIKAT	6
3 OULUN SEUDUN LIIKENNETUTKIMUSAINEISTON ANALYSOINTI	9
4 OULUN SEUDUN LIIKUNTAPAIKKAMATKAT	17
4.1 Liikuntapaikkoihin suuntautuvan liikenteen ajoittuminen	20
4.2 Lähtö- ja määräpaikat	25
4.3 Kyyditseminen	27
5 OULUN LIIKUNTAPAIKKATUTKIMUS.....	29
6 LIIKUNTAPAIKKAKYSELYN TULOKSET	32
6.1 Kulkumuodon valinta liikuntapaikkoihin suuntautuvassa liikenteessä.....	32
6.2 Lähtö- ja määräpaikat	36
6.3 Käyttäjäkokemukset liikenteestä	39
7 POHDINTA	45
LÄHTEET	46
LIITTEET	47

1 JOHDANTO

Oulun seudun asukkaat tekevät talviarkisin keskimäärin 2,9 matkaa vuorokaudessa. Kaikkiaan seudun yli 5-vuotiaat asukkaat tekevät arkisin lähes 600 000 matkaa. Näistä matkoista noin 16 % suuntautuu vapaa-ajankohteisiin ja liikuntapaikkoihin 4 %. (2, s. 6.) Oulun seudulla tehdyn liikennetutkimuksen pohjalta tehdyissä raporteissa ei näitä matkoja oltu tutkittu tarkemmin. Henkilöliikennetutkimuksessa tutkittiin noin 5 000 vastaajan arkivuorokautena tekemiä matkoja, joista eri matkahavaintoja oli noin 14 000. Tutkimuksen pohjalta oli luotu Excel-tietokanta, jossa tietoina olivat matkan tyyppi, pituus, lähtö- ja määräpaikan tyyppi, lähtö- ja päätepaikat sekä matkan tekijän taustatiedot. Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli tutkia noita matkoja vapaa-ajan liikenteen ja erityisesti liikuntapaikkojen osalta tutkimusaineiston laadun ja määrän sallimissa puitteissa.

Aineistosta pyrittiin selvittämään liikuntapaikkojen ja vapaa-ajan kohteiden liikenteen ajoittuminen, määrä, vaikutukset liikennejärjestelmään, lähtö- ja määräpaikkojen tyyppi, kulkutavat ja matkojen pituudet. Työn tavoitteena oli saada kattava kokonaiskuva vapaa-ajan ja erityisesti liikuntapaikkojen liikenteestä.

Henkilöliikennetutkimuksen pohjalta ei voitu tarkastella tarkemmin yksittäisiä liikuntapaikkoja. Tutkimusta päätettiin tarkentaa tekemällä kyselytutkimus viiteen eri liikuntapaikkaan. Kyselytutkimuksen tavoitteena oli saada tarkempaa tietoa erilaisten liikuntapaikkojen tuottamasta liikenteestä ja liikuntapaikkojen käyttäjistä. Kyselyn tavoitteena oli myös hankkia materiaalia liikenteen mallinnusta varten selvittämällä matkojen lähtö- ja päätepaikat.

2 LIIKUNTAPAIKAT

Liikunnan yhteiskunnalliset vaikutukset ulottuvat liikuntapaikkahankkeiden perustamis-, käyttö-, ja kunnossapitokustannusten lisäksi ihmisten terveyteen, työkykyyn, elämänlaatuun, elämäntyyleihin sekä ihmisten välisiin suhteisiin, instituutioihin ja elinympäristöön (3, s.13). Yleisten edellytysten luominen liikunnalle on valtion ja kuntien tehtävä (4, s.1).

Liikunnan järjestämisestä vastaavat pääasiassa liikuntajärjestöt. Opetusministeriö vastaa liikuntatoimen yleisestä johdosta, kehittämisestä ja yhteensovittamisesta liikunnan yhteistyössä valtionhallinnossa. Alueellisella tasolla nämä tehtävät kuuluvat alueelliselle liikuntatoimelle ja paikallistasolla kunnille. Kunnan tulee luoda edellytyksiä kuntalaisten liikunnalle kehittämällä paikallista ja alueellista yhteistyötä sekä terveyttä edistävää liikuntaa, tukemalla kansalaistoimintaa, tarjoamalla liikuntapaikkoja sekä järjestämällä liikuntaa ottaen huomioon myös erityisryhmät. (4, s.1.)

Liikuntapaikkarakentamisen ohjaamisessa ja elinympäristöjen kehittämisessä painotetaan koko väestön liikuntamahdollisuuksien edistämistä. Liikuntapaikkarakentamisen ohjauksessa huomioidaan eri liikuntalajit painopisteenä laajoja kansanryhmiä palvelevat liikuntapaikat. Tavoitteena on ihanteellisilla liikunnan olosuhteilla lisätä suomalaisten liikkumisaktiivisuutta sekä liikkumisen laaja-alaista tasa-arvoa. Mahdollisimman monen olisi voitava harrastaa liikuntaa omista lähtökohdistaan terveytensä ja hyvinvointinsa edistämiseksi. Tärkeää on luoda sellaisia liikuntapaikkoja, jotka olisivat väestön käytettävissä riippumatta harrastajien sukupuolesta tai asuinpaikasta tai mahdollisista liikkumis- ja toimimisesteistä. (5, s. 11.)

Rakennettujen liikunnan olosuhteiden on oltava laadukkaita sekä rakenteiltaan ja materiaaleiltaan turvallisia. Keskeisiä liikuntapaikkarakentamisen laatuksiteereitä ovat liikuntapaikkojen turvallisuus, toiminnallisuus, taloudellisuus terveydellisyys ja ekologisuus. Liikuntapaikkarakentamisen ohjauksessa hyödynnetään maankäyttö- ja rakennuslain säädöksiä, joilla tähdätään rakentamisen parempaan laatuun. (5, s.12.)

Kansallisessa liikuntatutkimuksessa (taulukko 1) on selvitetty eri liikuntamuotojen suosio. Tutkimuksessa kysyttiin, missä liikuntapaikassa he käyvät useimmiten. Tutkimuksen tuloksista voidaan myös päätellä eri liikuntamuotojen aiheuttamaa liikennettä.

TAULUKKO 1. Eri liikuntapaikkojen suosio kansallisen liikuntatutkimuksen perusteella (6, s.15)

	2001–2002	2005–2006	2009–2010
Kevyen liikenteen väylät (jalkakäytävät, pyörätiet)	26	26	25
Ulkoilureitit (pururadat, hoidetut ladut, vaellusreitit)	21	20	21
Kuntosalit	5	8	9
Maantiet	13	10	8
Palloilusali- tai -halli	4	6	5
Voimistelusali	3	4	4
Uimahalli	3	3	4
Piha tai piha-alue	3	3	3
Rakennetut ulkoliikuntapaikat (urheilu- ja pallokentät)	2	3	2
Koti	2	1	2
Puistot	1	1	2
Jäähalli	1	2	1
Vesistöt ja satamat	1	*	*
Muu rakentamaton luonto (metsät, vesien jää)	10	9	10
Muu	3	2	3
Ei osaa sanoa	1	1	1

Eniten käytettyjä liikuntapaikkoja ovat kevyen liikenteen väylät, maantiet sekä ulkoilureitit, kuten pururadat, hoidetut ladut, vaellusreitit. Peräti 54 % vastaajista liikkui näissä paikoissa eniten. Lenkkeily, kävely ja hiihto ovat erittäin merkittävä liikkumistapa. (6, s. 13.) Lisäksi se on ympäristöystävällinen ja halpa kuntoilumuoto.

Ikä on yhteydessä eniten käytettyihin liikuntapaikkoihin. Varttuneet ikäluokat liikkuvat muita useammin maanteillä, kevyen liikenteen väylillä ja hoidetuilla

ulkoilureiteillä. Nuoret ikäluokat taas liikkuvat muita useammin kuntosaleilla, voimistelusalilla, palloiluhalleissa ja rakennetuilla ulkoliikuntapaikoilla. Eri ikäluokkien erot selittyvät luontaisesti sillä, että lajivalinnat ovat erilaisia. Varttuneet harrastavat korostetusti kävelylenkkeilyä ja sauvakävelyä, mikä tapahtuu yleisillä teillä tai ulkoilureiteillä. (6, s.14.)

Asuinpaikkakunta erottelee liikuntapaikkojen käyttöä siten, että pääkaupunkiseudulla kevyen liikenteen väylät, uimahallit, kunto-, voimistelu- ja palloilusalit ovat keskimäärää tärkeämpiä liikuntapaikkoja. Etenkin maaseutumaisissa kunnissa korostuvat maantiet pääasiallisina liikuntapaikkoina. (6, s. 14.)

Naisten ja miesten eniten käyttämät liikuntapaikat poikkeavat toisistaan jonkin verran. Naisten miehiä enemmän käyttämiä liikuntapaikkoja ovat kevyen liikenteen väylät (sauvakävely ja kävelylenkkeily) ja voimistelusalit. Miehet puolestaan käyttävät naisia useammin palloilusaluja (salibandy, lentopallo, koripallo), jäähallia ja rakennettuja ulkoliikuntapaikkoja. (6, s. 15.) Huomattavaa on myös kuntosalien lisääntynyt suosio.

3 OULUN SEUDUN LIIKENNETUTKIMUSAINEISTON ANLYSOINTI

Tässä opinnäytetyön osassa tutkimuksen kohteena on henkilöliikennetutkimuksen pohjalta luotu tietokanta, joka perustuu Oulun seudulla tehtyyn liikennetutkimukseen.

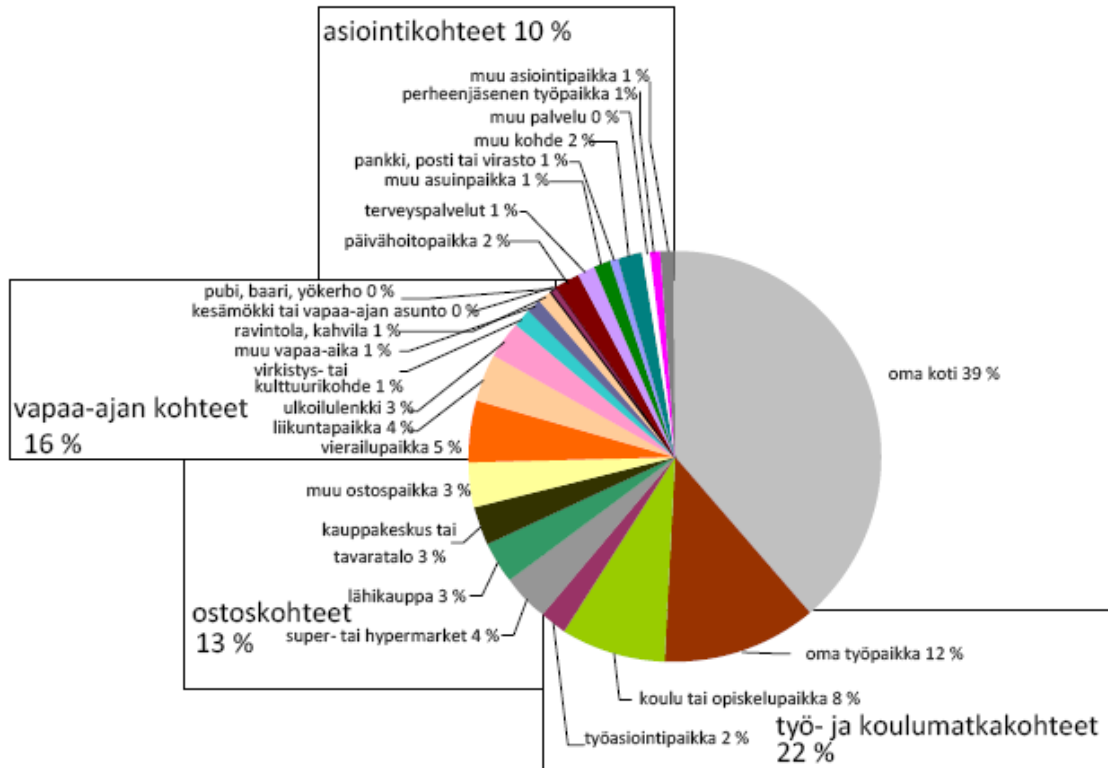
Oulun seudulla tehtiin syystalvella 2009 laaja liikennetutkimus. Tutkimuksessa selvitettiin henkilöhaastatteluilla, ajoneuvoliikenteen tutkimuksilla ja liikennelaskennoilla seudun asukkaiden liikkumistottumuksia, ajoneuvoliikenteen suuntautumista sekä ajoneuvoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn määrää. Liikennetutkimuksen tutkimusalueeseen kuuluivat Hailuoto, Haukipudas, Kiiminki, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Oulunsalo ja Tyrnävä. Liikennetutkimuksen ovat toteuttaneet Oulun seutu, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus sekä liikenne- ja viestintäministeriö. (1, s.1.)

Henkilöhaastattelun perusjoukon muodostivat yli 5-vuotiaat Oulun seudulla vakituisesti asuvat, joiden kokonaismäärä oli otannan poimintahetkellä noin 201 000. Tutkimuksen päätutkimusmenetelminä olivat puhelin- ja internet-tutkimus, jotka olivat toisilleen vaihtoehtoisia tutkimustapoja. Lisäksi toteutettiin täydentävä posti- ja internetkysely niille vastaajille, joille ei löytynyt puhelinnumeroa tai joita ei tavoitettu puhelimitse. Puhelin- ja internet-tutkimus suunniteltiin siten, että ne vastasivat sisällöllisesti toisiaan mahdollisimman tarkasti. Postikyselystä joitakin kysymyksiä jouduttiin jättämään lomakkeessa käytettävissä olevan tilan takia pois. (1, s. 3.)

Liikennetutkimusaineisto sisältää yhteensä 5 018 vastaajan tekemät matkat. Aineistossa on yhteensä noin 14 000 matkahavaintoa, joista liikuntapaikkaan menevien matkojen havaintoja oli 488. Pääosa aineiston tutkimusvuorokausista sijoittuu loka- ja marraskuulle, mutta osa tutkimusvuorokausista ajoittui joulukuun puolelle. Tutkimus käsittää ainoastaan arkisin tehdyt matkat. (1, s. 5.)

Aineiston perusteella voidaan havaita, että suurimmassa osassa arkisin tehdyistä matkoista matkan kohteena on oma koti (kuva 1). Vapaa-ajan

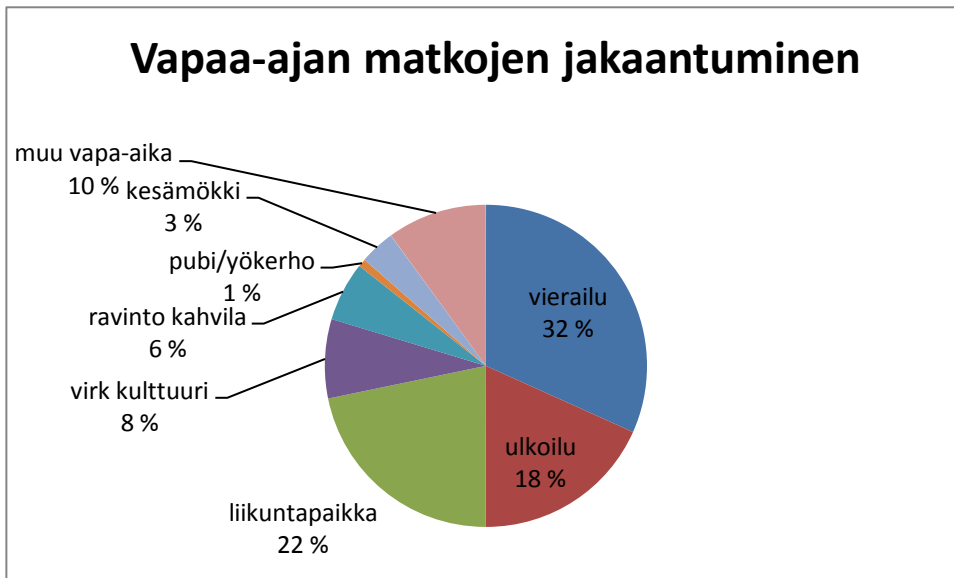
kohteisiin liittyviä matkoja arkisin on noin 16 % kaikista matkoista ja liikuntapaikkoihin liittyviä matkoja on noin 4 %. Ulkoilulenkki on tässä tutkimuksessa eritelty omaksi matkakohteeksi eikä ole mukana liikuntapaikkoihin kohdistuvissa matkoissa.



Kuva 2.5 Matkojen määränpääjakauma arkisin.

KUVA 1. Matkojen määränpääjakauma arkisin (1, s. 15)

Vapaa-ajan matkoista suurin osa 32 % suuntautuu vierailupaikkoihin (kuva 2). Liikuntapaikkoihin suuntautuvia matkoja on 22 % ja ulkoilumatkoja 18 %. Kevyenliikenteen väylillä ja ulkoilureiteillä on tärkeä asema vapaa-ajan liikkumisessa.



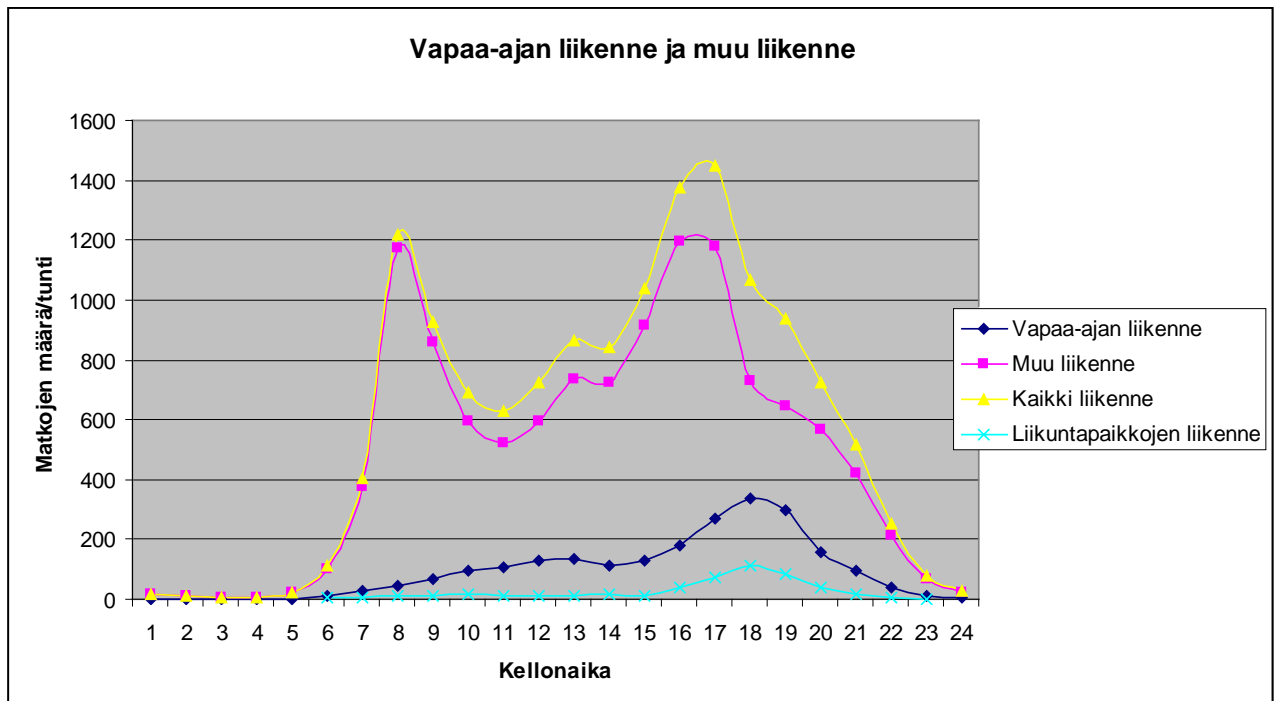
KUVA 2. Vapaa-ajan matkojen määränpäiden jakauma

Vapaa-ajan kohteisiin liittyviä matkat jakaantuvat viikolle melko tasaisesti (kuva 3.) Eniten matkoja tehdään torstaisin, joka on muutenkin viikkain päivä kaikkien tehtyjen matkojen osalta. Viikonlopun ajalta matkatietoja ei ole saatavilla, koska henkilöliikennetutkimuksessa pyrittiin keskittymään arkivuorokausille. Henkilöliikennetutkimuksessa tiistai ja torstai olivat yleisimmät tutkimusvuorokaudet, joten sillä voi olla vaikutuksia saatuun tulokseen.



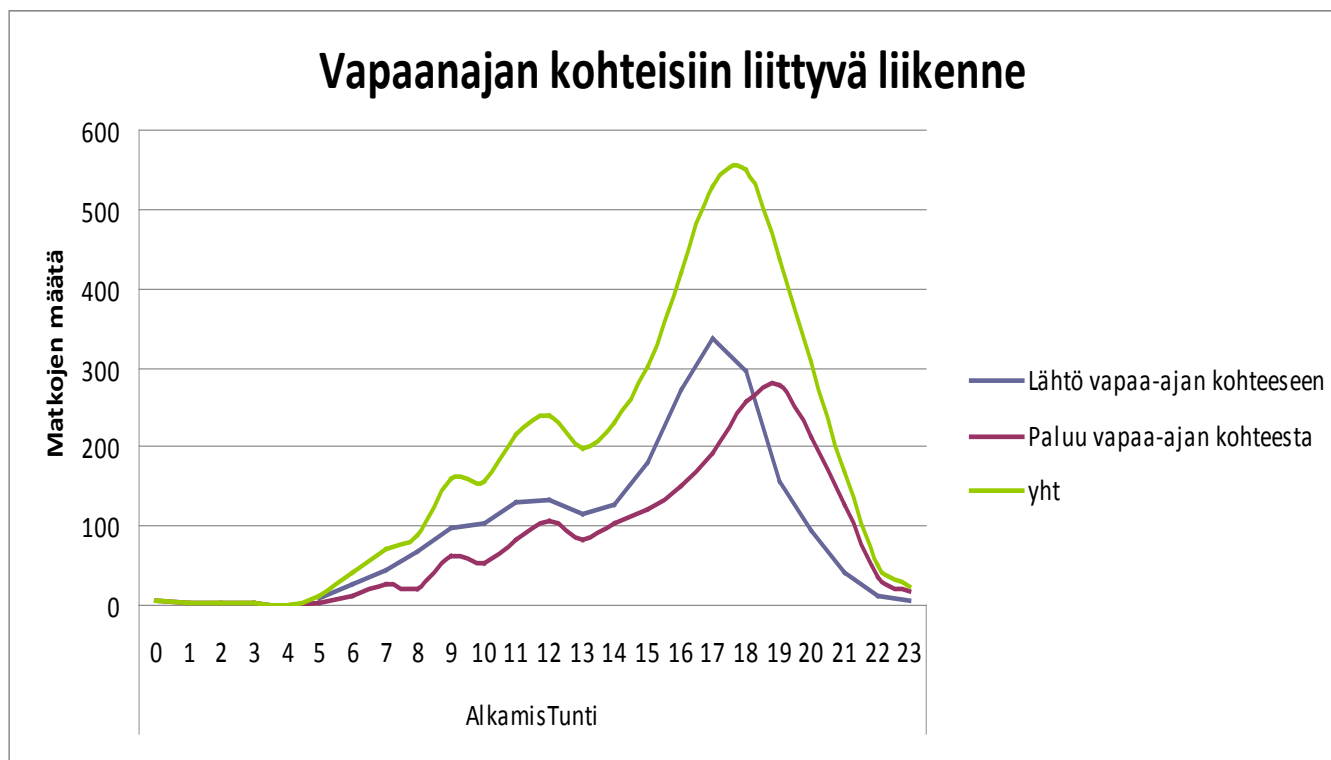
KUVA 3. Vapaa-ajan liikenteen jakautuminen arkipäiville

Vapaa-ajan kohteisiin liittyviä matkoja tehdään eniten iltaisin koulujen ja töiden päätyttyä (kuva 4). Vapaa-ajan liikenne kasvaa merkittävästi klo 15 jälkeen ja jatkuu vilkkaana koko illan ajan. Vapaa-ajan liikenne kuormittaa jonkin verran liikenneverkkoa myös illan huipputunnin aikana. Kuvaajasta voidaan havaita selvästi aamun ja iltapäivän huipputunnit, jolloin ihmiset menevät ja palaavat työpaikoilta. Liikuntapaikkoihin suuntautuva liikenne ei ole kovin merkittävää kaiken liikenteen kannalta.



KUVA 4: Vapaa-ajan ja liikuntapaikkojen liikenne verrattuna muuhun liikenteeseen

Kuvassa 5 esitetty tarkemmin matkojen lähtö- ja paluuajat. Lähtevien matkojen huippu asetuu noin klo 17 kohdille ja palaavien matkojen noin klo 17.



KUVA 5. Vapaa-ajan matkojen jakaantuminen eri vuorokauden aikoihin

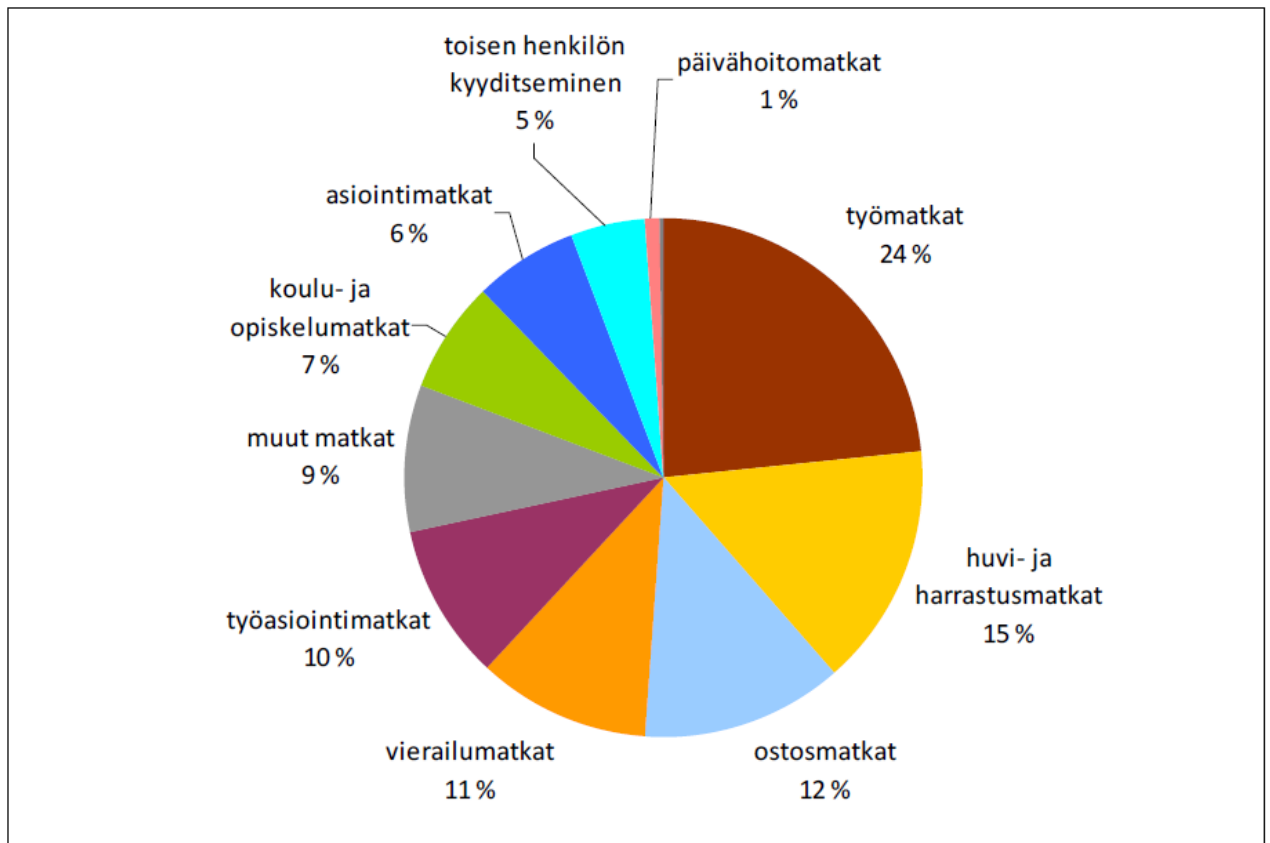
Vapaa-ajan kohteisiin tehtyjen matkojen pituudet vaihtelevat suuresti (kuva 6). Suurin osa matkoista on kuitenkin suhteellisen lyhyitä. Matkoista 80 % on kuitenkin alle 10 km:n matkoja. Suurin osa yli 50 km:n matkoista suuntautuu vierailupaikkoihin ja jonkin verran matkoja suuntautuu myös kesämökeille. Kesämökkeilyn suosiota kuitenkin vähentää varmasti tutkimuksen ajoittuminen loppusyksylle ja alkutalvelle. Vierailupaikkoihin suuntautuvaa liikennettä taas vähentää tutkimuksen ajoittuminen vain arkipäiville. Vierailumatkoissa kyyditseminen on ollut yleistä, noin 11 %:ssä matkoista matkan tarkoituksena on ollut toisen kyyditseminen. Vierailu- ja kesämökkimatkoilla myös on usein matkustajia kyydissä. Tutkimuksen ajankohdalle sattuu koululaisten syysloma, mutta tutkimusaineiston vähäinen määrä tuolta ajalta ei mahdollista tarkempaa tarkastelua.



KUVA 6. Vapaa-ajan kohteisiin kuljettujen matkojen pituudet

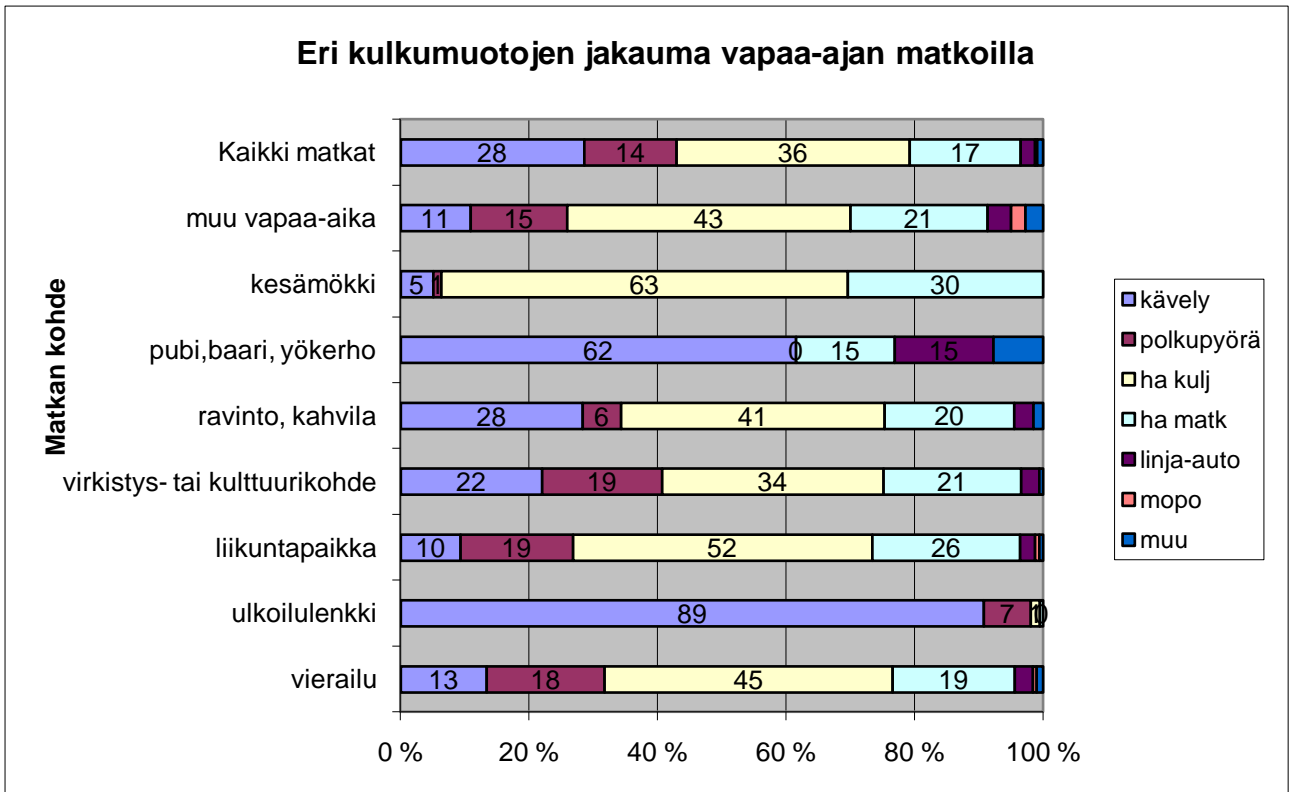
Matkustussuorite kuvaa kuljettujen henkilökilometrien määrää eli sitä, kuinka paljon henkilöt keskimäärin kulkevat päivittäin eri matkaryhmissä. Vapaa-ajan matkoista, joihin tässä tapauksessa kuuluvat hivi- ja harrastusmatkat sekä vierailumatkat matkasuoritteesta, matkustussuoritteeseen kuuluu 26 %. (Kuva 7.)

Oulun seudun asukkaiden matkustussuorite on noin 5,9 miljoonaa henkilökilometriä talviarkivuorokaudessa (1, s. 18). Vapaa-ajan matkojen matkasuoritteen voidaan laskea olevan noin 1,5 miljoonaa kilometriä. Tällä on suuret vaikutukset myös liikenteen ja ympäristön kannalta.



KUVA 7. Matkustussuoritteiden jakaantuminen eri matkaryhmien kesken. (1, s. 26)

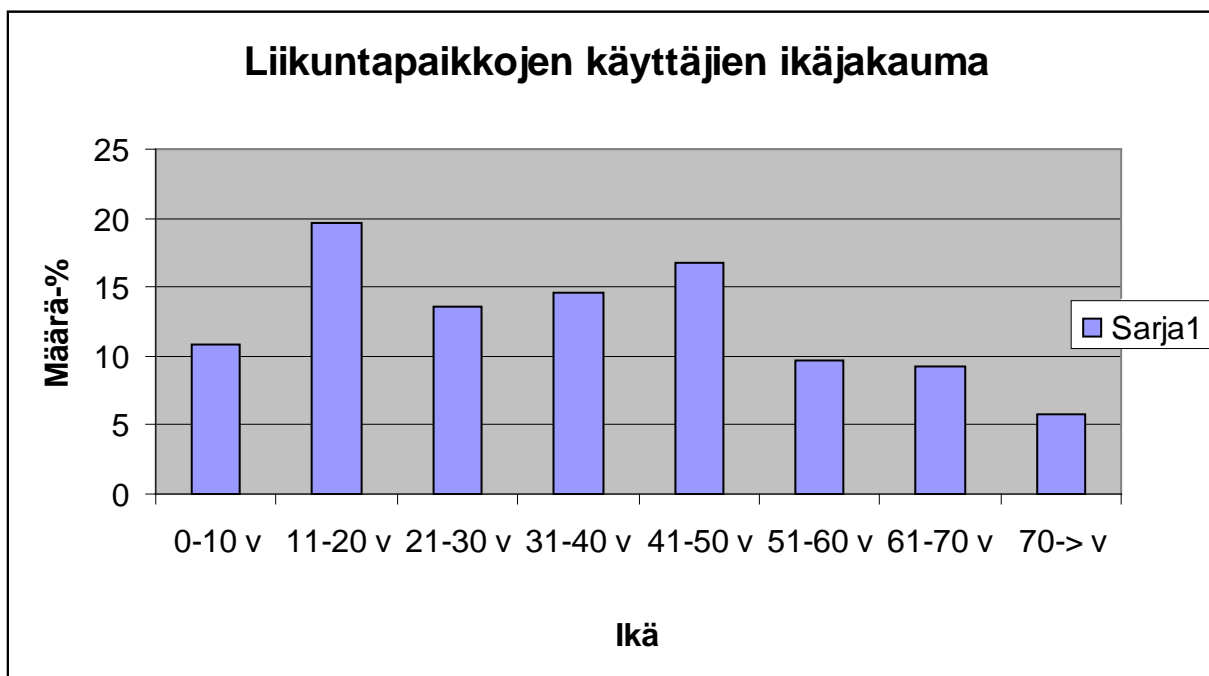
Vapaa-ajan matkoilla yleisin kulkumuoto on henkilöautolla kuljettajana lähes kaiken tyyppisillä matkoilla (kuva 8). Kuitenkin kulkumuotojen jakauma vaihtelee suuresti erityyppisillä vapaa-ajanmatkoilla. Kaikista tehdyistä matkoista noin 53 % tehdään autolla, kävelemällä 28 % ja pyörällä 14 %. Linja-autolla matkoista tehdään vain hyvin pieni osa. Ulkoilulenkit tehdään yleensä kävelemällä.



KUVA 8. Eri kulkumuotojen jakauma erityyppisillä vapaa-ajanmatkoilla

4 OULUN SEUDUN LIIKUNTA-PAIKKAMATKAT

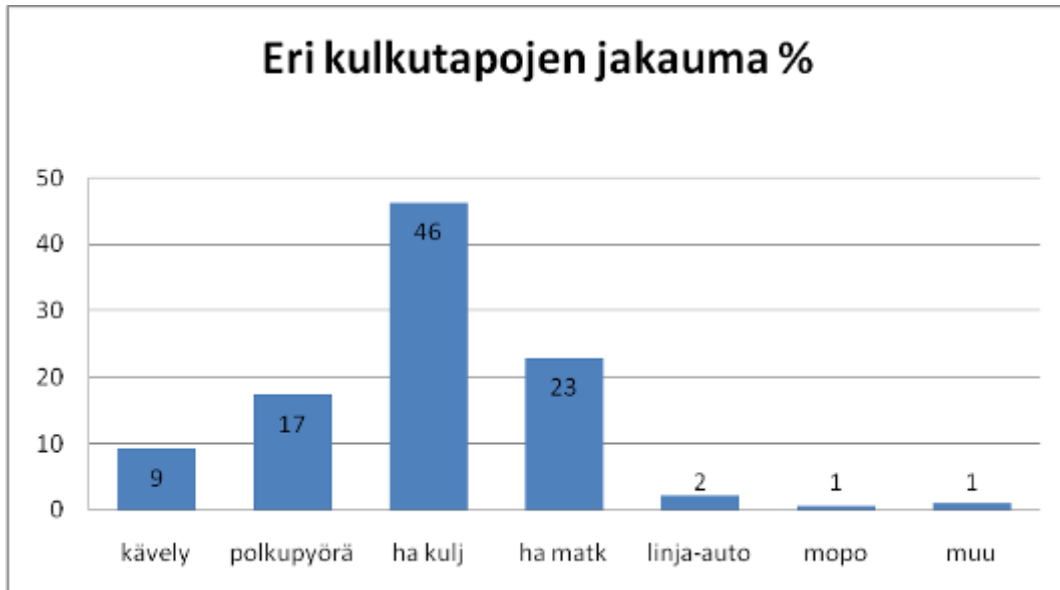
Liikuntapaikkojen käyttäjien ikäjakauma on melko tasainen (kuva 9). Aktiivisimpia liikkujia kuvan yhdeksän perusteella ovat nuoret sekä 41–50-vuotiaat.



KUVA 9. Liikuntapaikkojen käyttäjien ikäjakauma

Liikuntapaikkoihin kohdistuvien matkojen yleisin kulkumuoto on henkilöautolla kuljettajana noin 46 % (kuva 10). Verrattessa liikuntapaikkoihin suuntauvan liikenteen ja muun liikenteen kulkutapajakaumaa voidaan havaita, että henkilöauton käyttö, pyöräily ja kävely ovat lähes yhtä yleistä muussa liikenteessä ja liikuntapaikkojen liikenteessä. Toiseksi yleisin on henkilöautolla matkustajana 23 %. Kaikista tehdyistä matkoista henkilöautolla matkustajana on noin 13 %, joten liikuntapaikkoihin suuntautuvista matkoissa kyyditseminen on huomattavasti yleisempää. Henkilöautolla tehdyissä matkoissa, jotka suuntautuvat liikuntapaikkoihin noin 6 %:ssa matkan tarkoitus on ollut ensisijaisesti toisen henkilön kyyditseminen. Linja-autolla liikuntapaikkaan

meneviä on vain 2 %, kun taas kaikesta liikenteestä bussilla tapahtuu 5 %. Bussin käyttö on huomattavan vähäistä liikuntapaikkojen liikenteestä ja sitä tulisi kehittää.

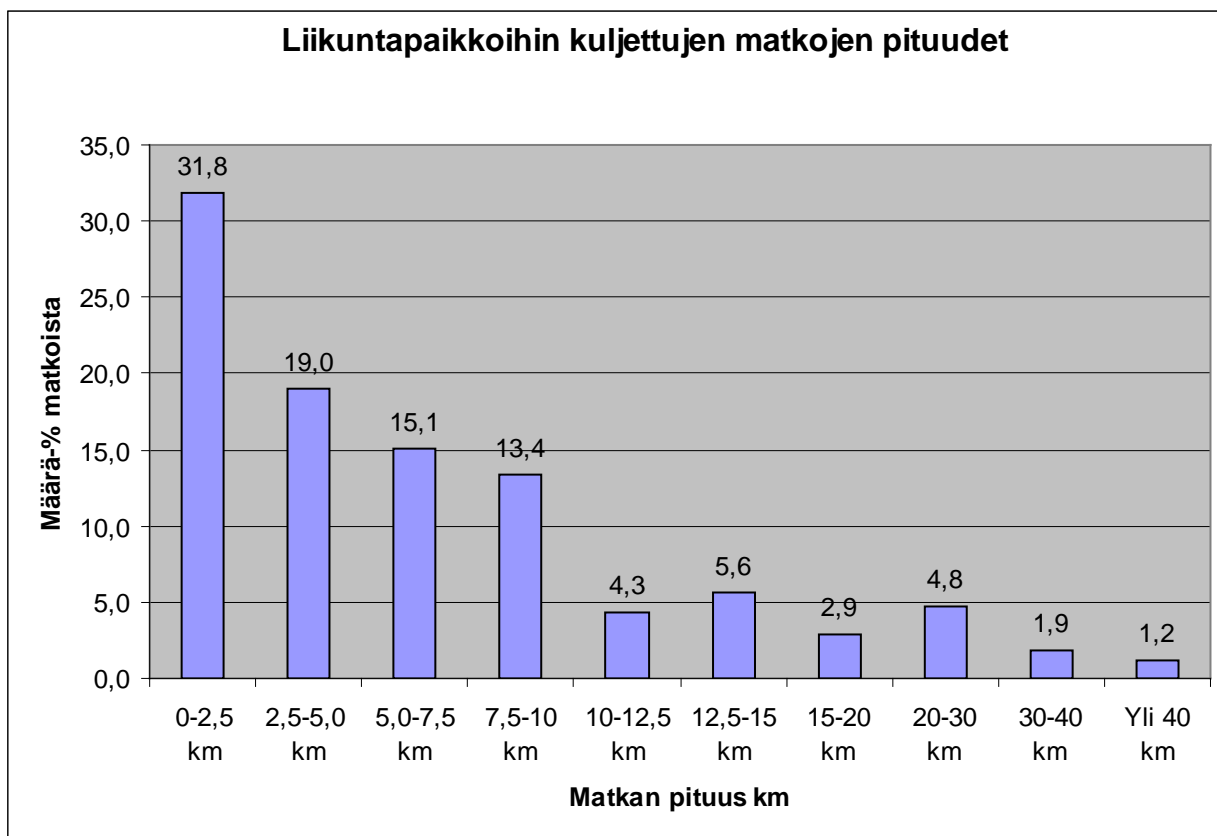


KUVA 10. Eri kulkumuotojen jakautuminen, kun matkan kohteena on liikuntapaikka

Liikuntapaikoille suuntautuvien matkojen etäisyydet vaihtelevat suuresti (kuva 11). Suurin osa matkoista suuntautuu lähiliikuntapaikoille ja matkat ovat alle 2,5 km pitkiä. Lähiliikuntapaikoilla on suuri merkitys yleisimpänä liikuntapaikkana. Yli 10 km:n matkoja kaikista matkoista on vain 20 %. Kuitenkin on huomattavaa, että liikuntapaikkoihin ollaan valmiita matkustamaan myös kauempaa. Liikuntapaikkoihin kohdistuvissa matkoissa kuntaraja ylitettiin 17 % matkoista. Näistä matkoista 41 % lähti jostain muusta kunnasta ja päättyi Ouluun.

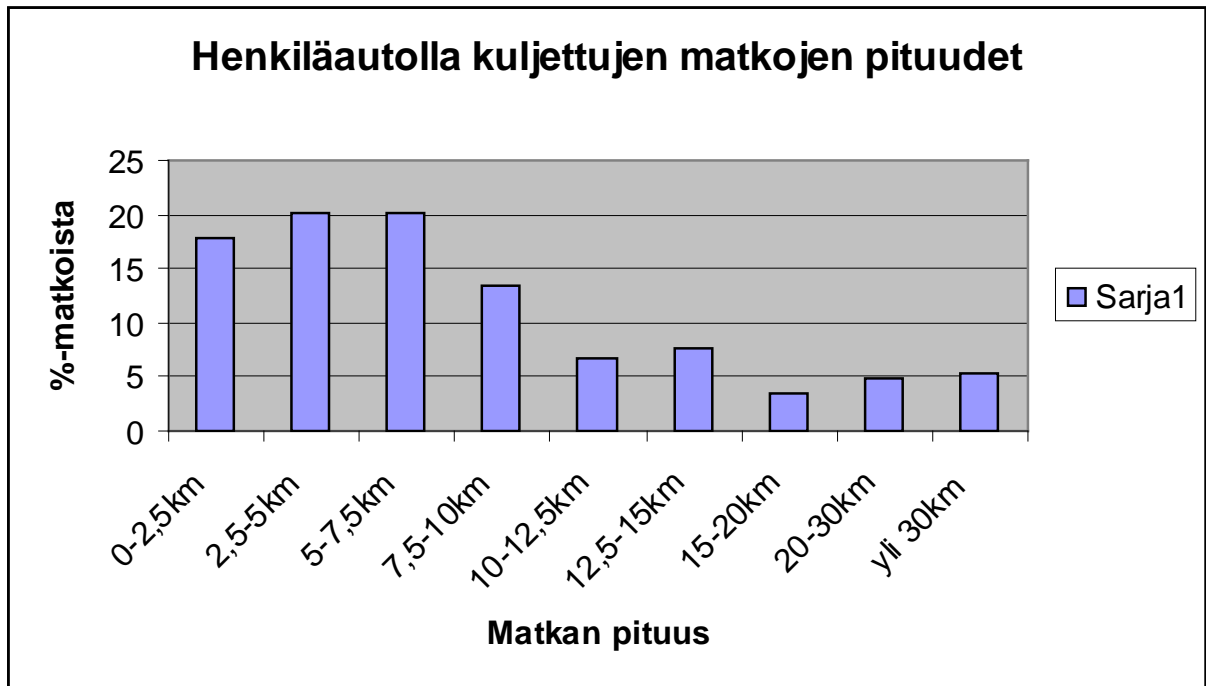
Polkupyörällä tehdään matkoista noin 17 %. Pyörällä kuljettujen matkojen keskipituus on 2,5 km. Matkojen pituuksista 90 % on alle 5 km pitkiä. 5 kilometriä voidaankin yleisesti pitää maksimi matkana pyöräilylle.

Kävelemälle liikuntapaikalle tulevia on 9 %. Matkan keskipituus kävelemällä on 1,5 km ja matkoista 80 % on alle 2 km pitkiä.



KUVA 11. Liikuntapaikkoihin kuljettujen matkojen pituus

Henkilöautolla tehdyistä matkoista 37 %:ssa matkan pituus on ollut alle 5 km, joten auton käytön vähentäminen olisi hyvin mahdollista (kuva 12). Henkilöautolla tehdään myös pitkiä matkoja liikuntapaikkoihin. Matkoista 28 % on yli 10 km pitkiä ja matkojen keskimääräinen pituus on ollut 9,2 km. Henkilöauton käyttöä on varmasti lisännyt myös liikennetutkimuksen ajankohta. Tutkimus on suoritettu lähinnä loka- ja marraskuussa, jolloin huono sää vähentää pyöräilyn ja kävelemisen mukavuutta.



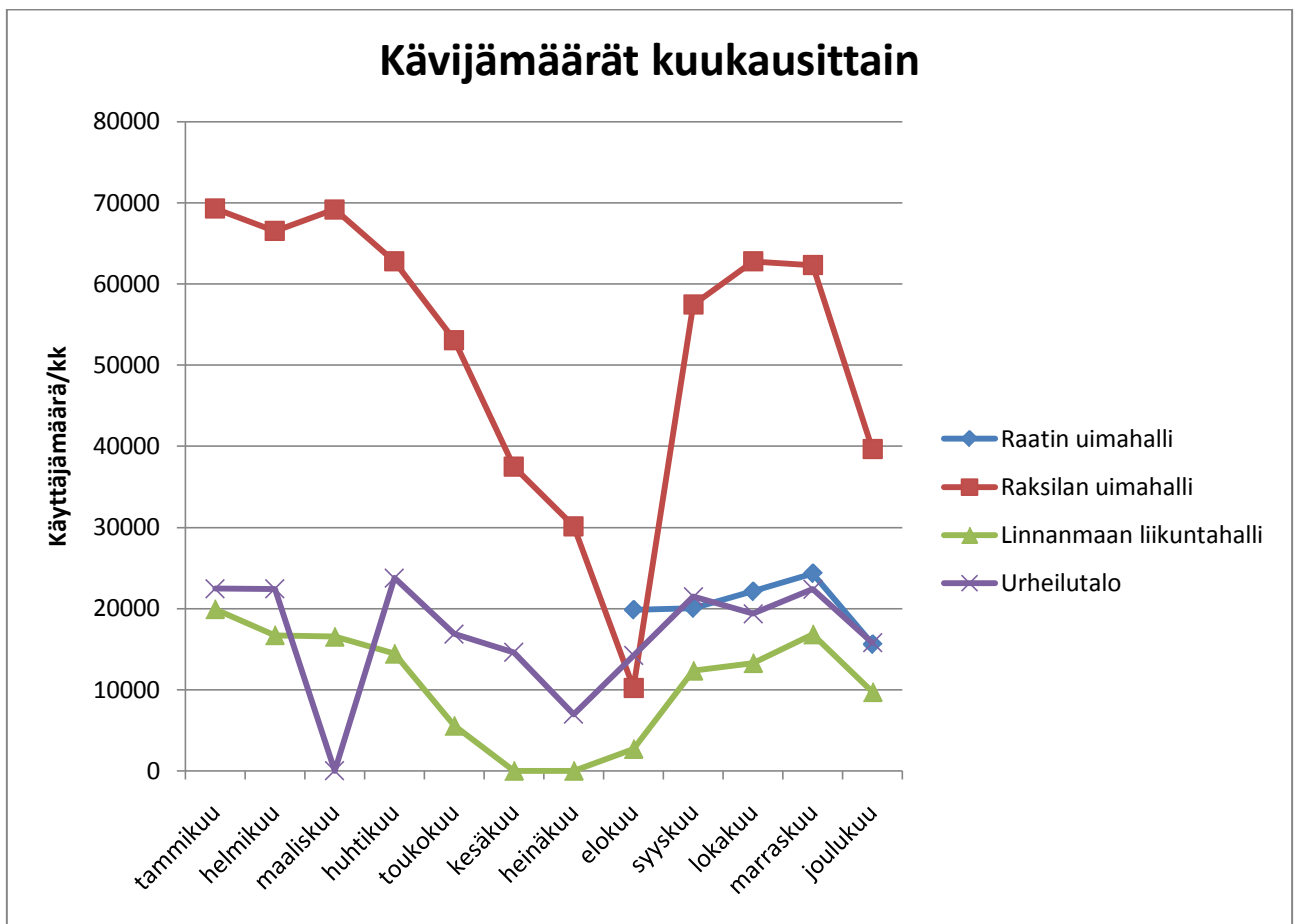
KUVA 12. Henkiläautolla kuljettujen matkojen pituus, kun matkan kohteena on liikuntapaikka

4.1 Liikuntapaikkoihin suuntautuvan liikenteen ajoittuminen

Kun tarkastellaan eri liikuntapaikkojen käyttäjämääriä kuukausittain, voidaan huomata, että käyttäjämäärät ovat suurimmillaan alkuvuodesta ja pienimmillään kesällä (kuva 13). Osa liikuntapaikoista on kesäisin jonkin aikaa kiinni, mikä vähentää käyttäjä määriä. Huomattavaa on kuitenkin selvä notkahdus kesäaikana.

Eniten käyttäjiä on Raksilan uimahallilla. Vuonna 2010 käyttäjiä oli 621 000. Kun noin puolet Raksilan uimahalliin tulijoista tulevat henkilöautolla itse ajaen, tulee matkoja Raksilan uimahalliin noin 310 500 vuosittain. Tämä määrä vaikuttaa jo liikennemääriin sekä erityisesti parkkitilan tarpeeseen. Raatin uimahalli oli kiinni vuonna 2010 osan vuotta, siksi sen arvot puuttuvat kuvaajasta osan vuoden ajalta. Urheilutalolla on myös jonkin verran muuta kaupallista käyttöä, joka puuttuu kuvaajasta. Eniten muuta kaupallista käyttöä oli huhtikuussa, jolloin kävijöitä oli yli 6 000 kpl/kk. Vuonna 2010 Oulun

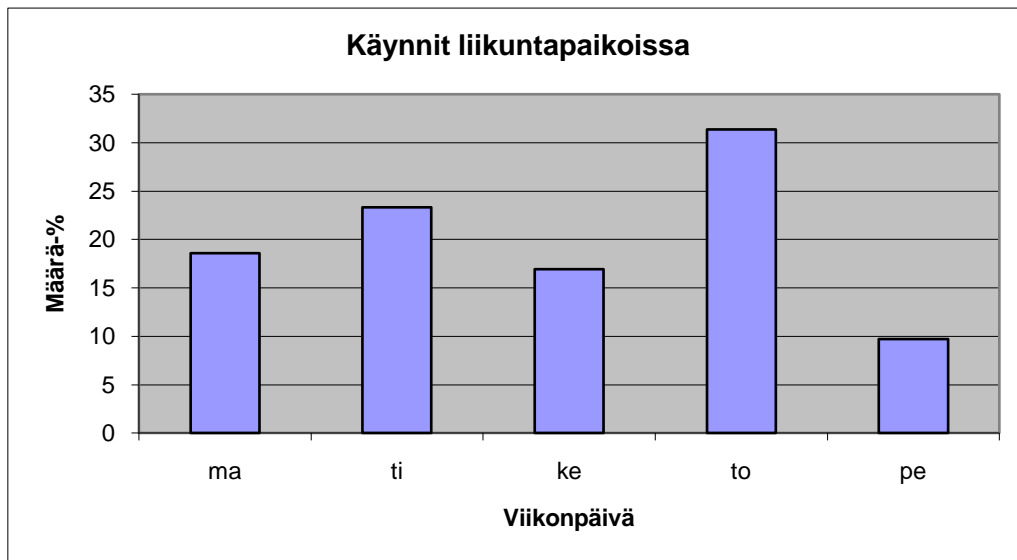
kaupungin ylläpitämissä liikuntapaikoissa, joista tilastot löytyivät urheilukäyttöön varattujen vuorojen ja myytyjen lippujen perusteella, oli kävijöitä yhteensä noin 1,9 miljoonaa. Lisäksi kaupallista käyttöä liikuntapaikoilla oli 433 000 kävijän verran. Tilastot kävijöistä löytyivät 21 Oulun kaupungin ylläpitämältä liikuntapaikalta.



KUVA 13. Liikuntapaikan käyttäjien määrä kuukausittain (7, s. 1)

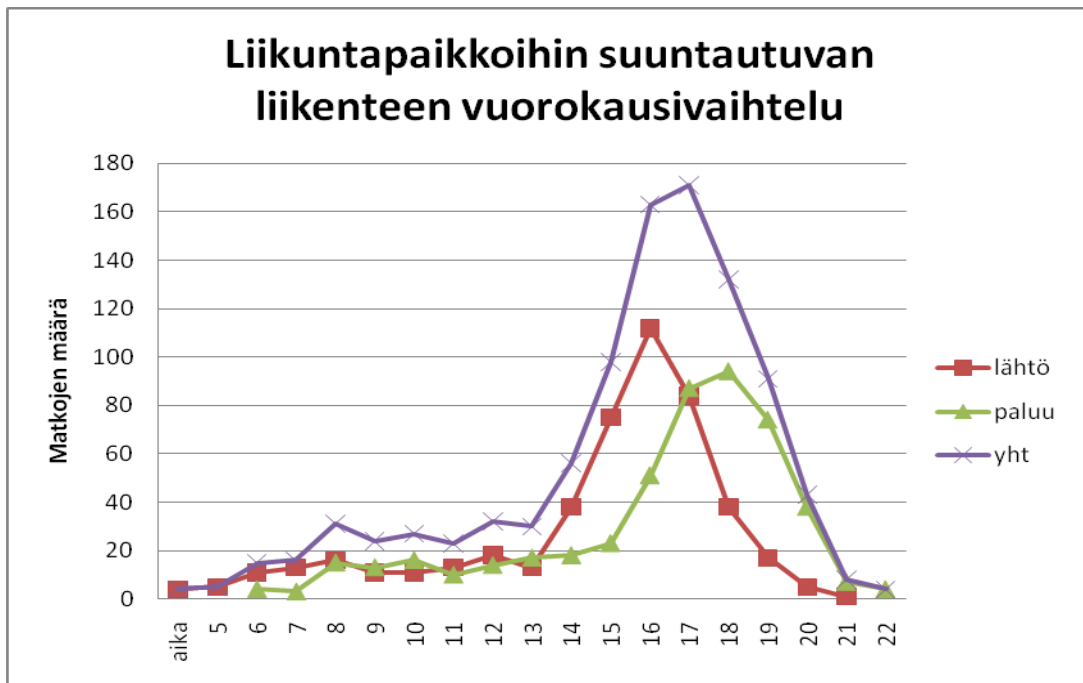
Liikuntapaikkoihin liittyvät matkan jakaantuvat jakautuvat arkipäiville melko tasaisesti (kuva 14). Vilkkain päivä on torstai, jolloin suoritetaan 31 % liikuntapaikkoihin liittyvistä matkoista. Matkaluku on muutenkin torstaisin korkeampi kuin muina päivinä. Vähäisintä liikuntapaikkoihin kohdistuva liikenne on perjantaisin, jolloin matkoja liikuntapaikkoihin suoritetaan vain hieman alle 10 % arkipäivien kaikista matkoista. Tutkimuksen tuloksiin voi myös vaikuttaa

kyselyyn vastanneiden määrä eri vuorokausina. Eniten vastauksia oli tiistailta ja torstailta. Viikonlopun osalta matkatietoja ei ole saatavilla, koska liikennetutkimuksessa ei tutkittu viikonlopun liikennettä.



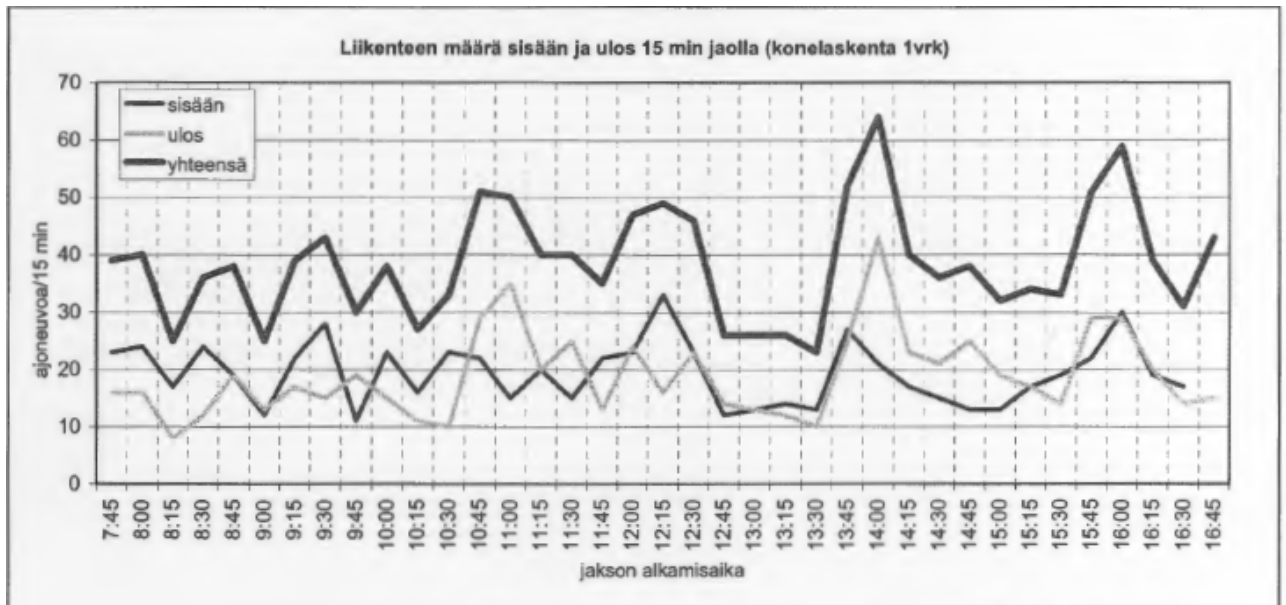
KUVA 14. Liikuntapaikkoihin suuntautuvien matkojen jakautuminen arkipäiville

Liikuntapaikoille ominaista on, että päivällä liikenne liikuntapaikkoihin on tasaista. Käyntien määrä liikuntapaikoissa nousee merkittävästi illalla sen jälkeen, kun käyttäjät siirtyvät työpaikoilta kotiin ja sen jälkeen liikuntapaikkoihin (kuva 15). Noin 70 % liikuntapaikkoihin liittyvästä liikenteestä tapahtuu klo 16 – 20 välillä. Liikenne on vilkkaimmillaan klo 17 molemmin puolin, kuten kuvasta 15 voidaan havaita. Liikuntapaikkoihin lähtevien matkojen selvä huippu asettuu klo 17.00:n kohdalle ja paluuliikenteen vilkkain aika on noin klo 18.30.



KUVA 15. Liikuntapaikkoihin suuntautuvan liikenteen ajoittuminen henkilöliikennetutkimuksen tulosten perusteella

Raksilan uimahallin liikenne jakautuu hyvin tasaisesti koko päivän ajalle (kuva 16). Kello 14 ja 16 on kuitenkin havaittavissa liikenteen selvä lisääntyminen. Yhteensä moottoriajoneuvoliikennettä oli klo 00:00-24:00 sisään noin 1 400 autoa ja ulos saman verran. Valitettavasti liikennemääriä illan osalta ei ollut saatavilla. Tulokset ja kuvaaja ovat vuoden 2005 lokakuussa tehtyjen liikennelaskelmien perusteella laadittuja. Liikennemäärien päivittäminen uusilla liikenteen laskelmilla voisi olla tarpeen. Samalla voitaisiin tarkastella, onko liikenteen määrä kasvanut.



KUVA 16. Liikenteen määrä Raksilan uimahallilla. (8, s. 72)

Heinäpään urheilukeskityksessä, johon kuuluvat Heinäpään Urheilukeskus, Liikuntakeskus Hukka ja Oulun keilahalli, voidaan havaita liikenteen ajoittuvan samalla tavalla kuin kuvassa 15. Liikenne on päivällä hyvin tasaista lisääntyen iltaa kohti. Liikuntapaikkoihin tulevien asiakkaiden määrässä on kuitenkin havaittavissa selvä piikki klo 16.45 ja 18.45. Myös pyörien ja mopojen määrä kasvaa selvästi kello 17:n jälkeen. Kuvaajassa on mukana myös kuitenkin jonkin verran työpaikkaliikennettä, mikä on saattanut vaikuttaa tuloksiin. Yhteensä liikennettä oli klo 8:00–21:00 sisään 807 autoa ja ulos 767 autoa.



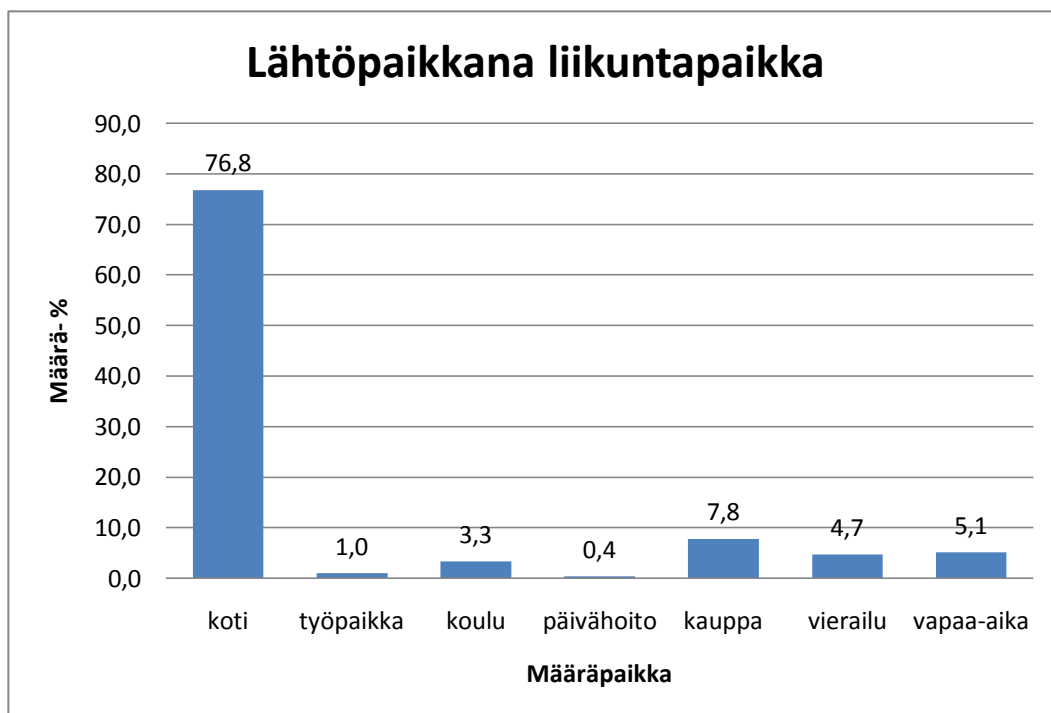
KUVA 17. Liikenteen määrä Heinäpään urheilukeskuksessa (8, s. 65)

4.2 Lähtö- ja määräpaikat

Suurin osa liikuntapaikkoihin kohdistuvista matkoista lähtee ja palaa kotiin. Koti on lähtöpaikkana noin 73 %:ssä (kuva 18) matkoista ja liikuntapaikoista suoraan kotiin palaa noin 77 % matkoista (kuva 19). Seuraavaksi yleisin lähtöpaikka on työpaikka (6 %), mutta liikuntapaikasta töihin meneviä matkoja on vain 1 %. Kaupasta liikuntapaikkaan meneviä matkoja oli 3,1 % ja liikuntapaikasta kauppaan meneviä noin 8 %. Jonkin verran matkoja lähtee myös vierailupaikoista, kouluista ja vapaa-ajan kohteista.



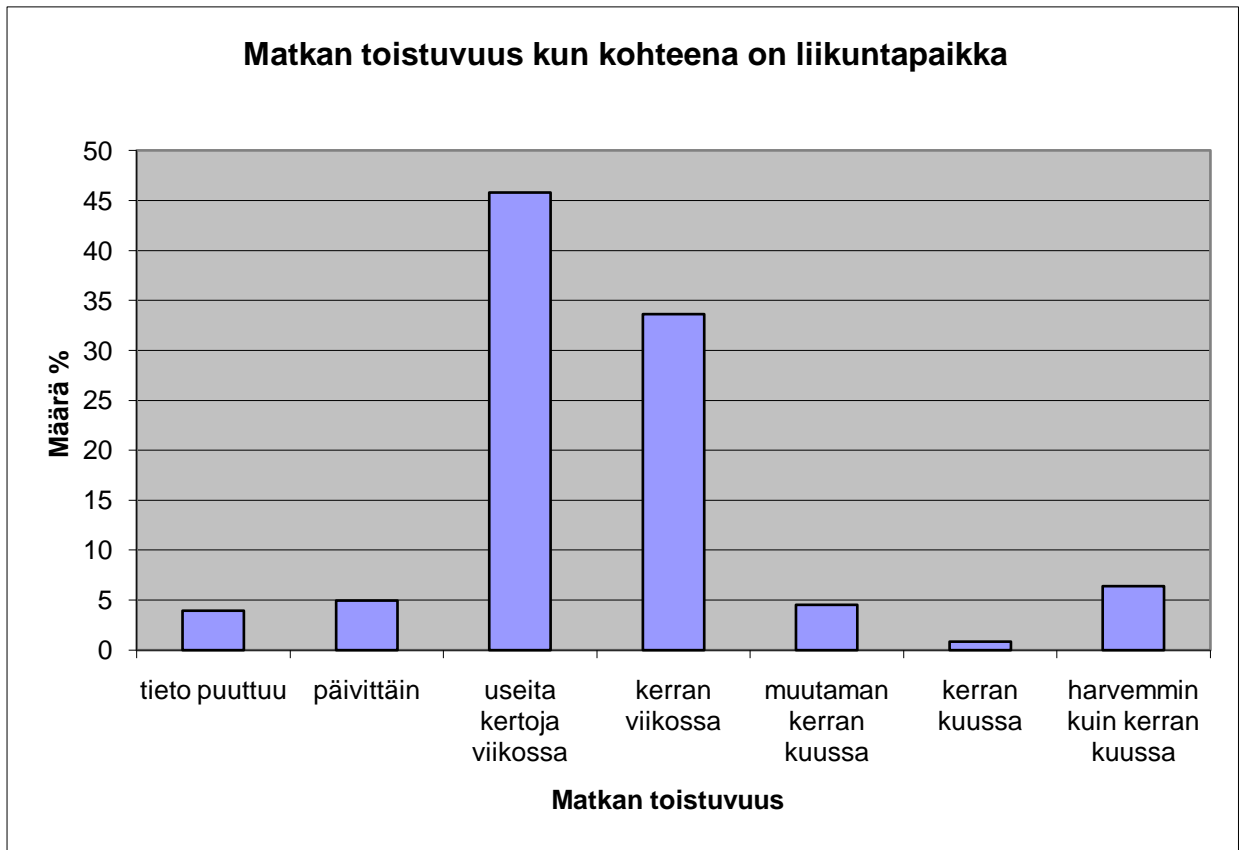
KUVA 18. Eri lähtöpaikkojen yleisyys, kun matka kohdistuu liikuntapaikkaan



KUVA 19. Eri lähtöpaikkojen jakauma, kun matkan lähtöpaikkana on liikuntapaikka

Henkilöliikennetutkimuksessa tutkittiin myös matkan toistuvuutta. Tutkimuksessa kysyttiin, kuinka usein vastaaja tekee vastaavantyyppisen

matkan. Tuloksista voi päätellä, kuinka usein henkilö tekee samanlaisen matkan tiettyyn liikuntapaikkaan. Suurin osa henkilöistä käy samassa liikuntapaikassa useita kertoja (46 %) tai kerran viikossa (33 %), mutta myös satunnaisesti liikuntapaikoissa kävijöitä löytyy (kuva 20). Tästä voidaan päätellä, että henkilöt harrastavat saman tyyppistä liikuntaa usein ja säännöllisesti.



KUVA 20. Matkan toistuvuus, kun matkan kohteena on liikuntapaikka

4.3 Kyyditseminen

Henkilöliikennetutkimuksessa kyyditsemismatkoiksi on erikseen lähtö- ja määräpaikasta riippumatta luokiteltu ne matkat, joissa vastaaja ilmoitti matkan tarkoituksen olevan toisen henkilön kyyditseminen. Liikuntapaikkoihin kohdistuvissa matkoissa matkan tarkoituksena on ollut toisen henkilön

kyyditseminen noin 15 %:ssa matkoista. Kaikissa matkoissa matkan tarkoituksena toisen henkilön kyyditseminen on ollut noin 7,5 %, joten kyyditseminen on noin puolet yleisempää liikuntapaikkoihin kohdistuvissa matkoissa. Tämä selittyy sillä, että vanhemmat kuljettavat lapsiaan harrastus kohteisiin. Myös kyyditseminen ajoittuu ilta-aikaan (kuva 21). Noin 80 % kyyditsemismatkoista ajoittuu ajalle klo 16 - 21. Aamulla ja päivällä tehdään lähinnä yksittäisiä kyyditysmatkoja. Kyyditysmatkoilla noin 55 % matkoista kuljettajan lisäksi on vain yksi matkustaja, kaksi matkustajaa noin 20 % matkoista ja kolme matkustajaa 9 %:lla matkoista. Noin 14 % matkoista tehdään yksin, mikä tarkoittaa sitä, että henkilö on joko vienyt matkustajan liikuntapaikkaan ja lähtenyt muualle tai on menossa hakemaan henkilöitä liikuntapaikasta.

Kaikista alle 18-vuotiaiden liikuntapaikkoihin tekemissä matkoissa henkilöauton kyydissä tapahtuu 58 %. Saattoliikenne ja kyyditseminen onkin näin hyvin yleistä liikuntapaikkoihin kohdistuvassa liikenteessä.



KUVA 21. Kyyditsemismatkojen ajankohta

5 OULUN LIIKUNTAPAIKKATUTKIMUS

Opinnäytetyössä tutkimuksen kohteina olivat Raksilan ja Raatin uimahallit, Linnanmaan liikuntahalli, Urheilutalo ja Liikuntakeskus Hukka. Alun perin tarkoituksena oli tarkastella myös Ouluhallin ja Heinäpään palloiluhallin liikennettä, mutta näissä kohteissa käyttö oli huhtikuussa vähäistä kaupallisen käytön sekä ulkokentille siirtymisen vuoksi. Kaikki muut, paitsi Liikuntakeskus Hukka, ovat Oulun kaupungin ylläpitämiä kohteita. Siksi Liikuntakeskus Hukan mukaan saaminen yksityisenä liikuntakeskuksena oli tärkeää.

Henkilöliikennetutkimusaineiston perusteella ei voitu tarkemmin analysoida yksittäisiä liikuntapaikkoja havaintoaineiston vähäisyyden vuoksi. Tämän vuoksi haluttiin saada tarkempaa tietoa erityyppisten liikuntapaikkojen liikenteestä.

Liikuntapaikoista selvitettiin kohteiden lähtötiedot, kuten eri lajien harrastusmahdollisuudet, aukioloajat ja sijainti (liite 4). Lisäksi selvitettiin Liikuntavirastolla olevat tilastolliset tiedot kohteista. Tilastoista saatiin selville kävijämäärät kuukautta kohti. Muuta hyödyllistä tilastointia liikuntaviraston ylläpitämistä kohteista ei löytynyt.

Tutkimuksessa liikuntapaikkojen käyttäjille suunnattiin kysely, jolla pyrittiin saaman tietoa käyttäjistä ja heidän liikkumistavoistaan (liite 2). Tutkimuksen tehtiin lomakkeella, jonka käyttäjät täyttivät liikuntapaikassa. Liikuntapaikkojen aulaan järjestettiin työpiste, jossa lomakkeen sai täyttää ja palauttaa erilliseen laatikkoon. Liikuntapaikkojen henkilökunta mainosti kyselyä asiakaspalvelun yhteydessä.

Taustatietoina kysyttiin vastaajan taustatiedot, kuten ikä, sukupuoli sekä asuinpaikka. Kyselyssä selvitettiin, mistä käyttäjä on tullut liikuntapaikkaan ja minne hän aikoo mennä liikuntapaikassa käynnin jälkeen. Myös eri kulkumuotojen väliset suhteet pyrittiin selvittämään. Tutkimuksessa selvitettiin riittävällä tarkkuudella myös matkojen lähtöpisteet. Kyselyyn vastannut kertoi näiden pisteiden osoitteet. Tutkimuksessa pyrittiin saamaan riittävän laaja otos,

jotta tuloksia voitiin pitää riittävän luotettavina. Käyttäjiltä kysyttiin myös mahdollisia kehitysideoita ja yleistä palautetta liikuntapaikoista.

Lomakkeessa kysytyjä kysymyksiä olivat

1. ikä ja sukupuoli
2. asuinpaikka
3. lähtöpaikan tyyppi esim: koti, työ, kauppa
4. lähtöpaikka riittävällä tarkkuudella
5. minne henkilö meinaa mennä liikuntapaikasta: määrätyyppi ja sijainti
6. pääkulkumuoto
7. kuinka usein käyttäjä käy liikuntapaikassa
8. kokemukset liikenteestä
9. vapaa palaute koskien liikuntapaikkaa ja liikennettä.

Tutkimuksessa päädyttiin tekemään lomake, johon valittiin avoimia ja monivalintakysymyksiä sekä asteikkoihin eli skaaloihin perustuvia kysymyksiä. Kyselyn kysymykset pyrittiin tekemään mahdollisimman yksinkertaisiksi, lyhyiksi ja helpoiksi. Kun kysymykset oli saatu laadittua, koottiin lomake, josta tehtiin helposti ja nopeasti täytävä.

Liikuntapaikkojen auloihin pystytettiin mahdollisimman näkyvälle paikalle työpiste, jossa lomakkeen sai täyttää. Työpisteeseen lisättiin myös täyttämistä helpottamaan ohje, jossa kerrottiin, miksi kysely tehdään (liite 3). Lisäksi liikuntapaikkojen oviin liimattiin mainokset, joissa kerrottiin tutkimuksen olevan käynnissä. Mainoksien lisääminen oviin lisäsin huomattavasti kyselyyn osallistuneiden määrää. Liikuntapaikkojen henkilökunta myös mainosti kyselyä asiakaspalvelun yhteydessä. Täytettyään lomakkeen liikkuja sai palauttaa lomakkeen erilliseen sinetöityyn laatikkoon.

Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 514. Otoksen koko oli Liikuntakeskus Hukassa 91, Linnanmaan liikuntahallilla 57, Raksilan uimahallissa 125, Raatin uimahallilla 133 ja Urheilutalolla 108. Kyselyn tavoitteena oli saada noin 100 vastaajaa jokaista liikuntapaikkaa kohti. Raatissa ja Raksilassa kyselyyn saatiin nopeasti vastauksia, siksi otoskoko päätettiin kasvattaa näissä paikoissa, koska oli selvää, että osassa liikuntapaikoista ei saavuteta tavoitteena ollutta otoskoko. Kyselyyn vastanneista naisia oli 54 % ja miehiä 46 %.

6 LIIKUNTAPAIKKA KYSELYN TULOKSET

Liikuntapaikkoihin suunnatun kyselyn tuloksena saatiin tarkentavaa tietoa kulkumuodon valinnasta eri käyttäjäryhmissä, lähtö- ja määräpaikoista sekä liikuntapaikan käyttäjien kokemuksia liikenteestä. Kyselylomakkeiden tiedot koottiin excel-tietokantaan ja analysoitiin. Vataukset esitellään luvuissa 6.1-6.3.

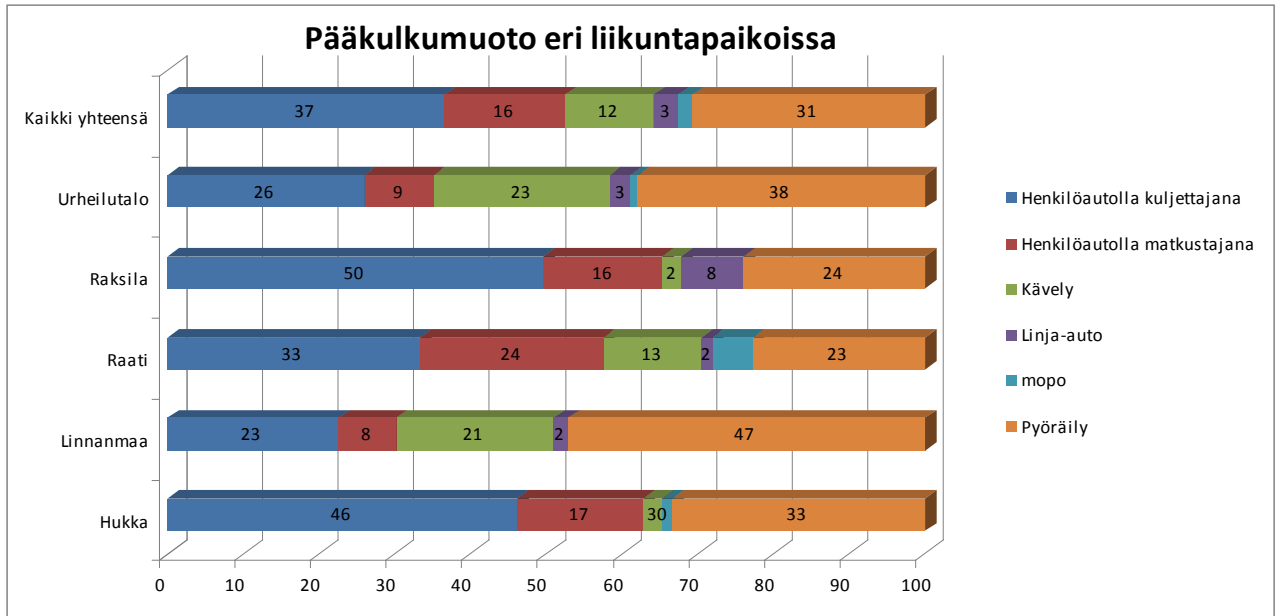
6.1 Kulkumuodon valinta liikuntapaikkoihin suuntautuvassa liikenteessä

Henkilöautolla liikuntapaikkaan tulee 52 % kaikista käyttäjistä (kuva 22). Seuraavaksi yleisin kulkumuoto on pyöräily 31 %. Kun verrataan henkilöliikennetutkimuksen liikuntapaikkoihin suuntautuvia matkoja (kuva 10) ja kyselytutkimuksen tuloksia, voidaan huomata, että pyöräily on noin puolet yleisempää kyselytutkimuksen tuloksissa. Myös kävelevien osuus on kasvanut. Henkilöliikennetutkimus sisältää kaikentyypiset matkat erilaisiin liikuntapaikkoihin ja kyselytutkimuksessa on keskitytty vain tiettyntyyppiseen liikuntapaikkaan. Syynä kulkumuotojen erilaiseen jakaumaan voi olla myös kyselyn suorittamisajankohta. Henkilöliikennetutkimus suoritettiin syystalvella ja tämä kyselytutkimus keväällä, jolloin sää suosii paremmin kevyttä liikennettä.

Kun tarkastellaan eri kulkumuotojen vaihtelua eri liikuntapaikkojen osalta, voidaan havaita, että henkilöauton käyttö on yleisintä Raksilan uimahallilla sekä Liikuntakeskus Hukassa (kuva 22). Raksilassa henkilöautolla paikalle saapui 66 % ja Hukassa 63 %. Tämä voi osaksi johtua siitä, että Raksilan uimahallin ja Hukan käyttäjistä iso osa tulee hieman kauempaa. Urheilutalon käyttäjistä suuri osa asuu keskustassa ja tulee siksi pyörällä tai kävelemällä. Myös huono pysäköinti mahdollisuus urheilutalolla voi vähentää auton käyttöä.

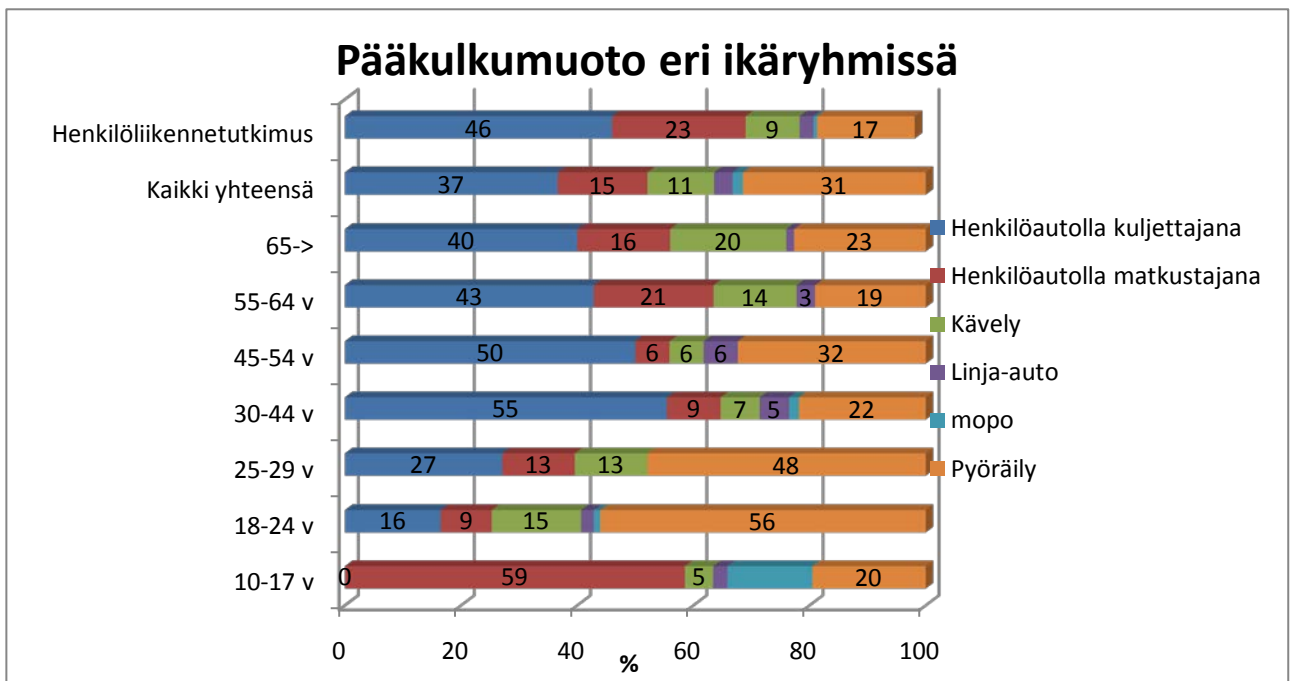
Raksilassa bussin käyttö oli huomattavasti yleisempää kuin muissa liikuntapaikoissa (kuva 22). Bussilla raksilaan tuli 8 % kaikista käyttäjistä, kun taas kaikesta liikenteestä bussilla kulki vain 3 %. Urheilutalolla ja Linnamaan

liikuntahallilla henkilöauton käyttö oli vähäisintä. Linnanmaalla suuri osa vastaajista oli opiskelijoita, joilla autoa ei ole todennäköisesti käytettävissä.



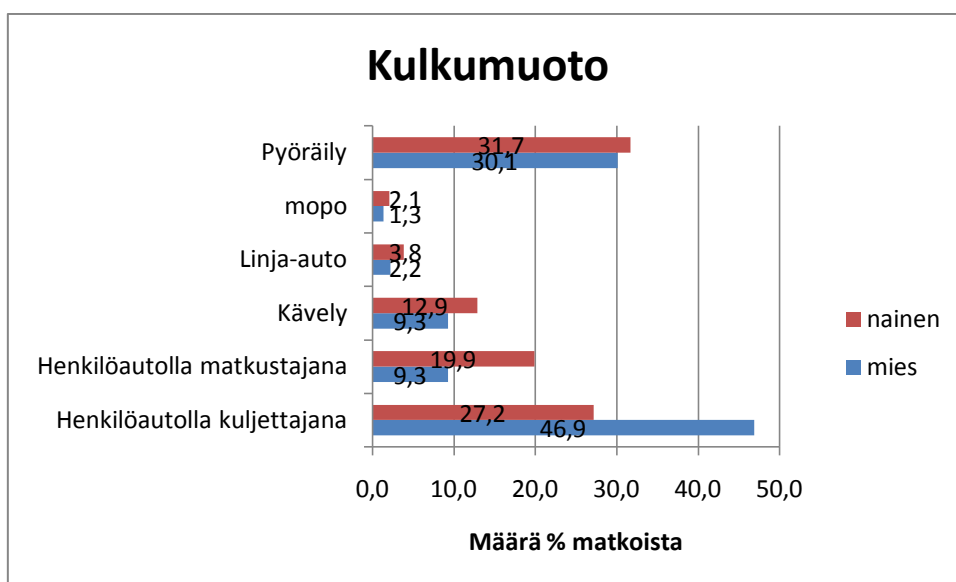
KUVA 22. Pääkulkumuotojen jakauma eri liikuntapaikoissa

Pääkulkumuodon eri suhteet ikäluokittain ovat esitettyinä kuvassa 23. Alle 18 vuotiaista peräti 59 % vastaajista tuli liikuntapaikkaan henkilöautolla matkustajana. Kyyditseminen on myös hyvin yleistä tässä ikäluokassa. Nuorten aikuisten keskuudessa auton käyttö on huomattavasti vähäisempää kuin muissa ikäluokissa. Syynä tähän on varmasti se, että heillä ei ole autoja käytössä niin paljon kuin vanhemmilla ikäluokilla. Erityisen yleistä henkilöauton liikuntapaikkaan mentäessä on keski-ikäisten miesten keskuudessa. Heistä 65 % tulee kulkee autolla.



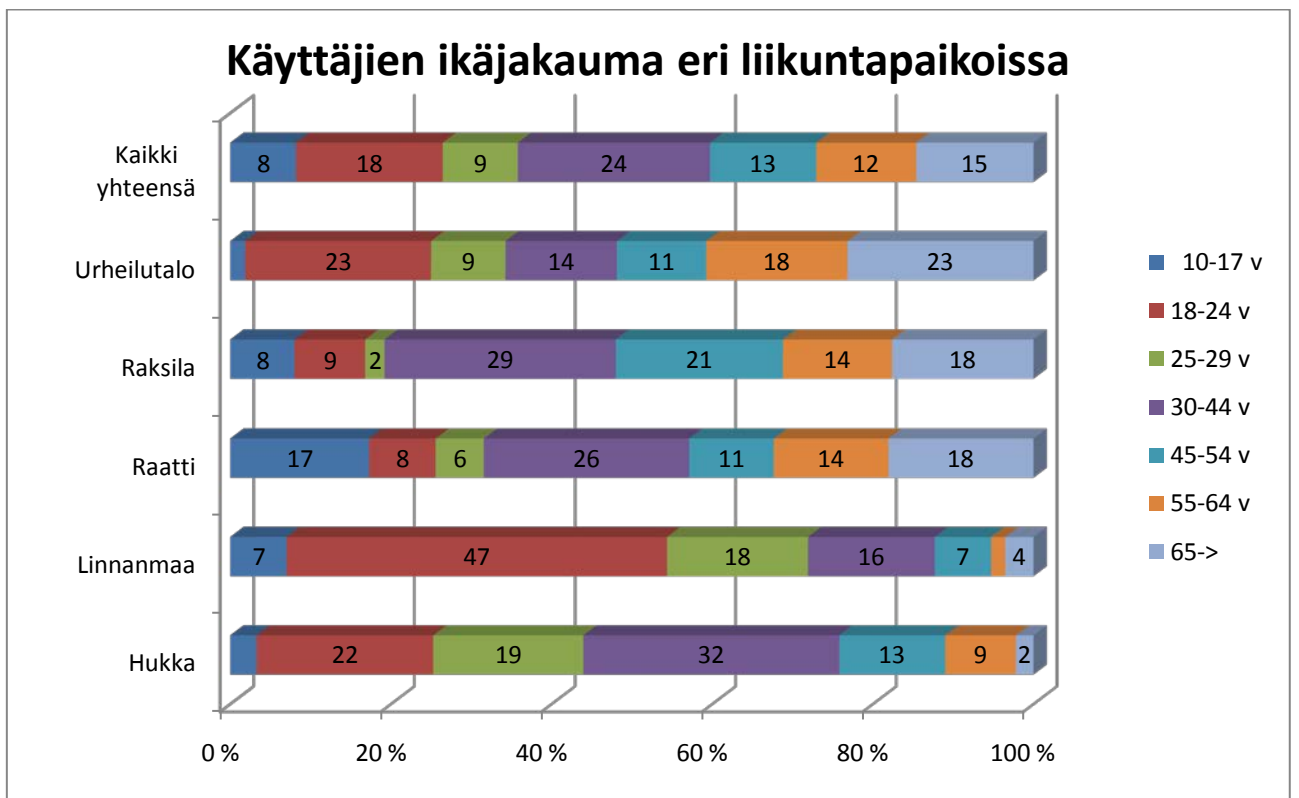
KUVA 23. Pääkulkumuotojen jakauma eri ikäryhmissä

Kun tarkastellaan sukupuolen vaikutusta pääkulkumuodon valintaa, voidaan havaita miesten ajavan itse autoa huomattavasti useammin kuin naiset (kuva 24). Naiset taas kulkevat noin puolet useammin henkilöautossa matkustaja kuin miehet. Usein pariskunta tulee yhtä aikaa liikuntapaikkaan ja yleensä mies ajaa. Naiset myös valitsevat useammin linja-auton sekä kävelemisen.



KUVA 24. Kulkumuoto, kun määrävänä tekijänä on sukupuoli

Kaikkien käyttäjien ikäjakaumaa tarkastellessa huomataan, että kyselyyn saatiin melko hyvin eri-ikäisiä vastaajia (kuva 15). Tutkimuksen perusteella nuorimmat käyttäjät löytyvät Linnamaalta. Peräti 54 % kyselyyn vastanneista oli alle 25-vuotiaita. Syynä tähän on varmasti Yliopiston läheisyys ja alueella asuvien nuorien opiskelijoiden määrä. Huomattavaa on myös eläkeläisten vähäinen määrä Linnanmaalla ja Liikuntakeskus Hukassa.

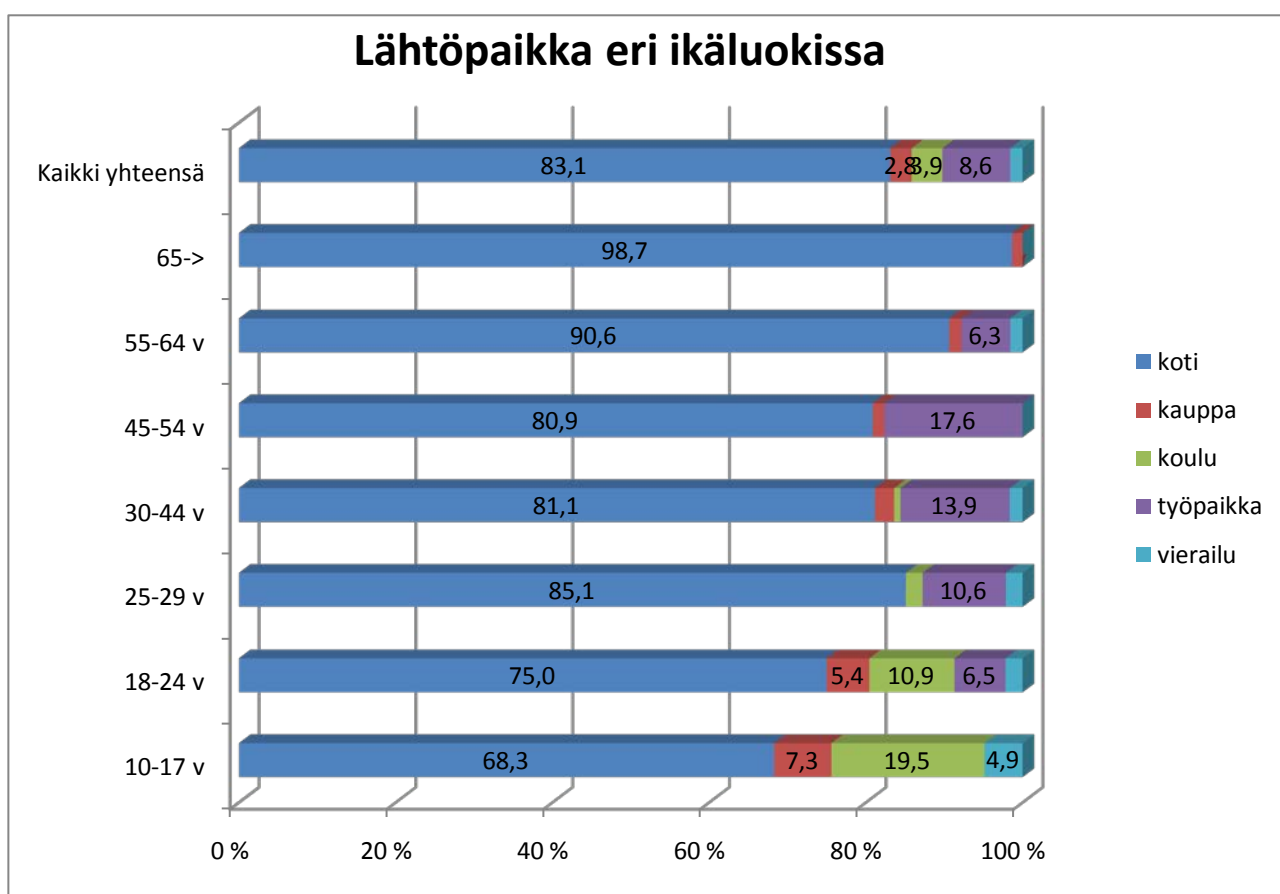


KUVA 25. Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma eri liikuntapaikoissa

Saadut tulokset eivät välttämättä ole täysin luotettavia, koska halukkuus kyselyyn vastaamiseen saattaa vaihdella eri ikäryhmien kesken. Kyselyyn vastaaminen oli vapaaehtoista. Erityisesti vanhemmilla ihmisillä, jotka ovat eläkkeellä, saattaa aikaa olla enemmän käytettävissä liikuntapaikassa käyntiin ja siksi he vastaavat mielellään kyselyihin. Tulokset eivät siis välttämättä vastaa käyttäjäkunnan todellista ikäjakaumaa, vaan se kuvastaa vain kyselyyn vastanneiden ikäjakaumaa. Tällä saattaa olla vaikutuksia myös kyselyn perusteella saatuihin vastauksiin.

6.2 Lähtö- ja määräpaikat

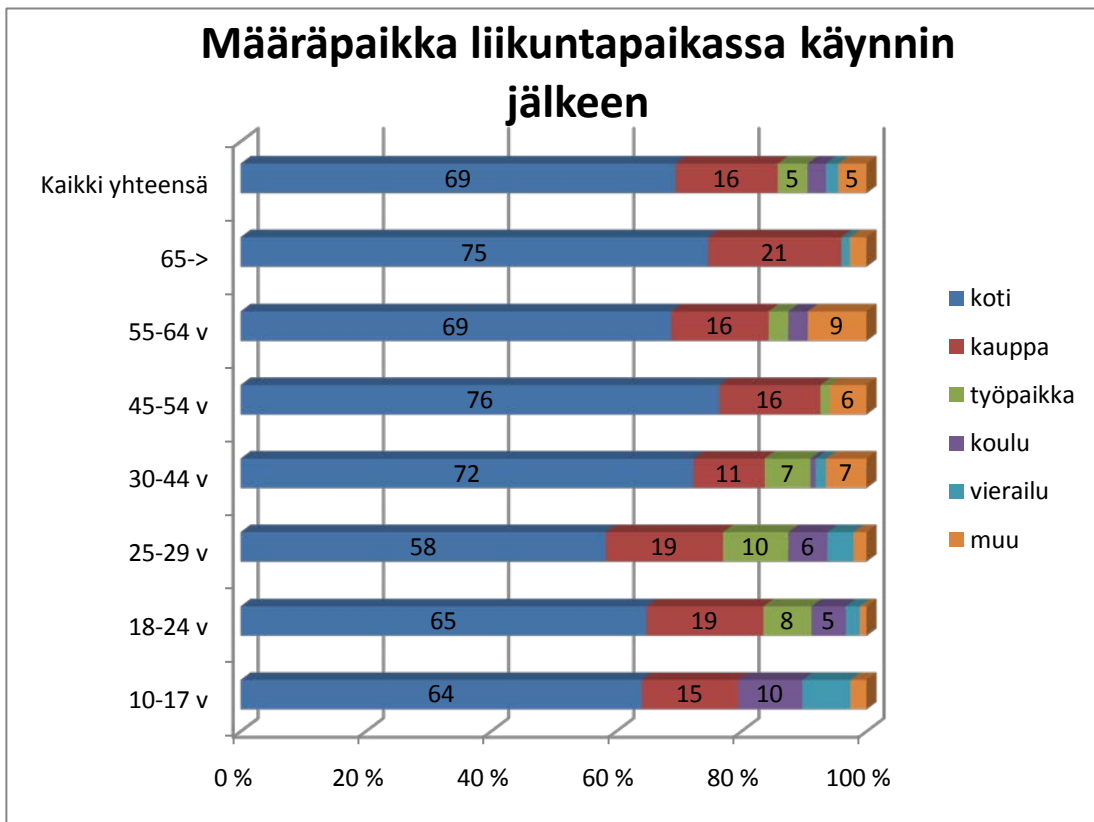
Liikuntapaikkoihin suuntautuvat matkat lähtevät yleensä kotoa. Liikuntapaikkaan mennään yleensä vasta sen jälkeen, kun työt tai opiskelu on suoritettu ja välissä on käyty kotona. Yli 80 % kaikista liikuntapaikkoihin suuntatuvista matkoista lähtee kotoa. Nuorilla henkilöillä osa matkoista lähtee koulusta tai vierailupaikasta. Työikäisillä noin 13 % kaikista matkoista lähtee työpaikoilta. Erityisesti eläkeläiset lähtevät kotoa ja palaavat kotiin. Noin 99 % yli 64-vuotiaista tai sitä vanhemmista lähtee kotoa. (Kuva 26.)



KUVA 26. Matkan lähtöpaikka eri ikäluokissa

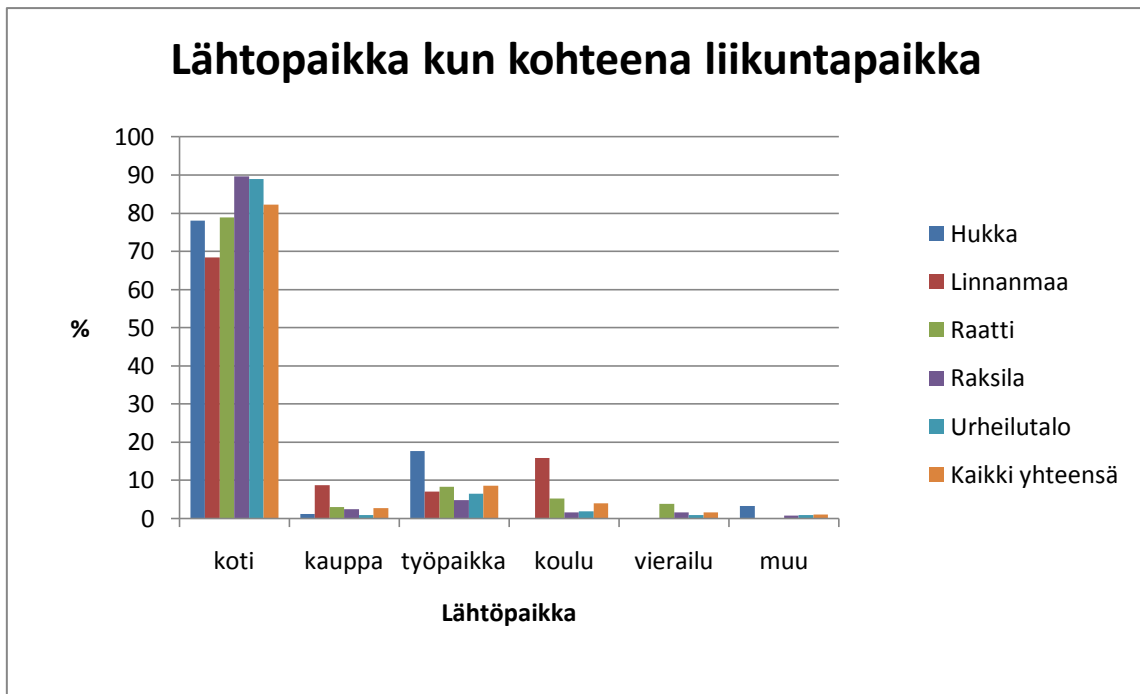
Määräpaikkana liikuntapaikassa käynnin jälkeen koti on yleisin. Noin 82 % kaikista liikuntapaikassa kävijöistä palaa liikuntapaikasta suoraan kotiin. Seuraavaksi yleisin määräpaikka kaikilla ikäluokilla on kauppa (16 %).

Työikäisistä noin 8 % menee töihin liikuntapaikassa käynnin jälkeen (kuva 27). Huomattavasti yleisempää on, että asioille mennään vasta liikuntapaikassa käynnin jälkeen. Henkilöauton käyttöä voi myös lisätä se, että samalla reissulla hoidetaan myös muita asioita.



KUVA 27. Määräpaikka liikuntapaikassa käynnin jälkeen

Linnanmaalla suuri osa vastaajista oli yliopisto-opiskelijoita, joten siellä lähtö- ja määräpaikkana koulu on muita paikkoja yleisempi. Hukassa työpaikalta liikuntapaikkaan tuleminen on puolet yleisempää kuin muissa kohteissa. (Kuva 28.)

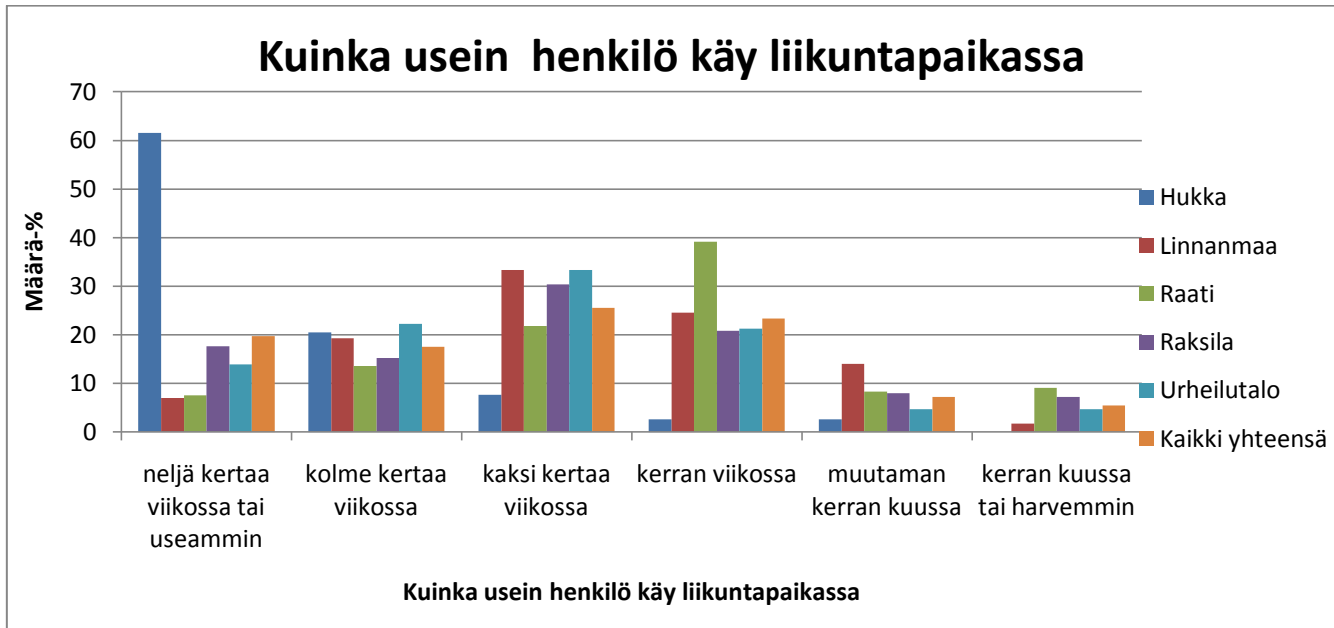


KUVA 28. Lähtöpaikat eri liikuntapaikoissa

Tutkimuksessa selvitetiin myös liikuntapaikkojen käyttäjien asuinpaikan osoite. Osoitteiden sijainti kartalla selvitettiin geokoodauksen avulla (liite 1). Geokoodattuja matkojen lähtö- ja päätepisteiden avulla tarkennettiin myös Oulun seudun liikennemallia. Liikenteen mallinnuksen suoritti Tuomo Vesajoki Liidea Oy:stä.

Suuri osa liikuntapaikassa käyvistä käy samassa liikuntapaikassa useita kertoja viikossa (kuva 29). Myös satunnaisesti liikuntapaikassa käyviä on jonkin verran. Liikuntakeskus Hukan käyttäjät käyvät liikuntapaikassa hyvin usein. Hukan asiakkaista yli 60 % käy liikkumassa neljä kertaa viikossa tai useammin. Syynä tähän voi olla hukan todella monipuoliset liikuntamahdollisuudet. Liikuntakeskus Hukassa suurin osa käyttäjistä on kausikortin omistajia, jolloin liikuntapaikassa voi käydä samalla maksulla niin monta kertaa kuin haluaa. Liikuntakeskus Hukassa jäsenyys on noin puolet kalliimpi kuin muissa tutkituissa kohteissa, joten rahalle varmasti myös halutaan vastinetta. Kaupungin ylläpitämässä liikuntapaikoissa yleensä käyttäjällä on usein sarjakortti, jolloin maksetaan jokaisesta kerrasta erikseen. Myös kaupungin ylläpitämässä kohteissa on mahdollisuus hankkia kuukausikortti. Useat liikkujat käyvät liikuntapaikoissa

tietyn harjoitusjärjestelmän avulla, jossa määritellään tarkasti, mitä minäkin viikonpäivänä tehdään.



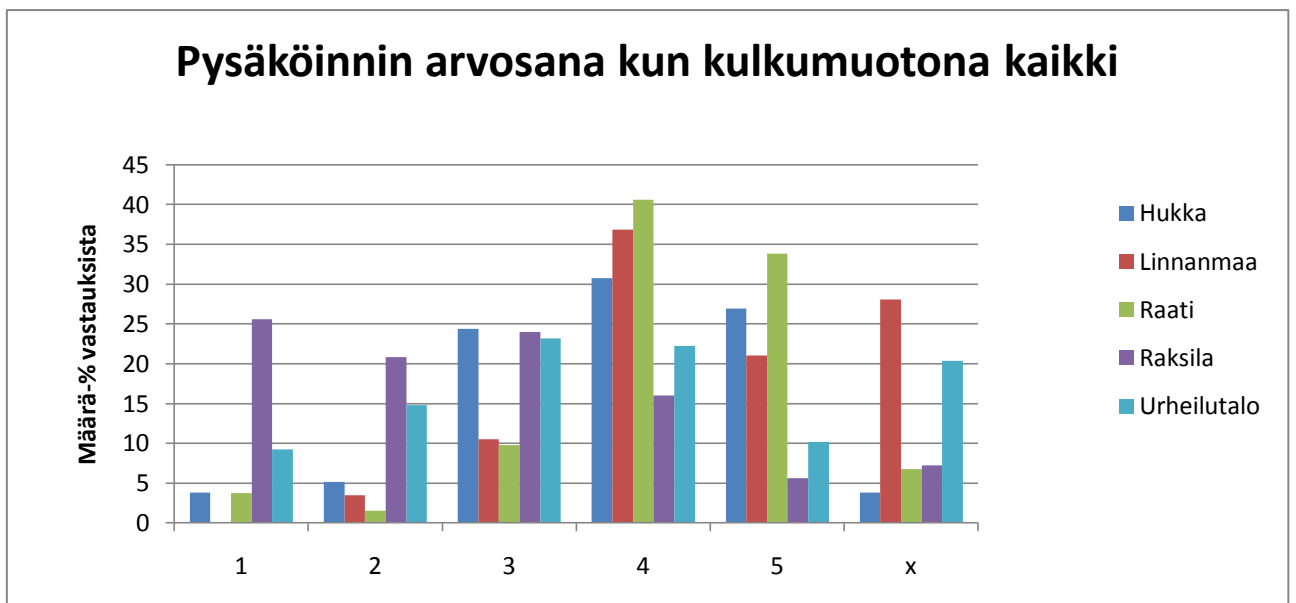
KUVA 29. Kyselyyn vastanneiden viikottainen käyntimäärä liikuntapaikassa

6.3 Käyttäjäkokemukset liikenteestä

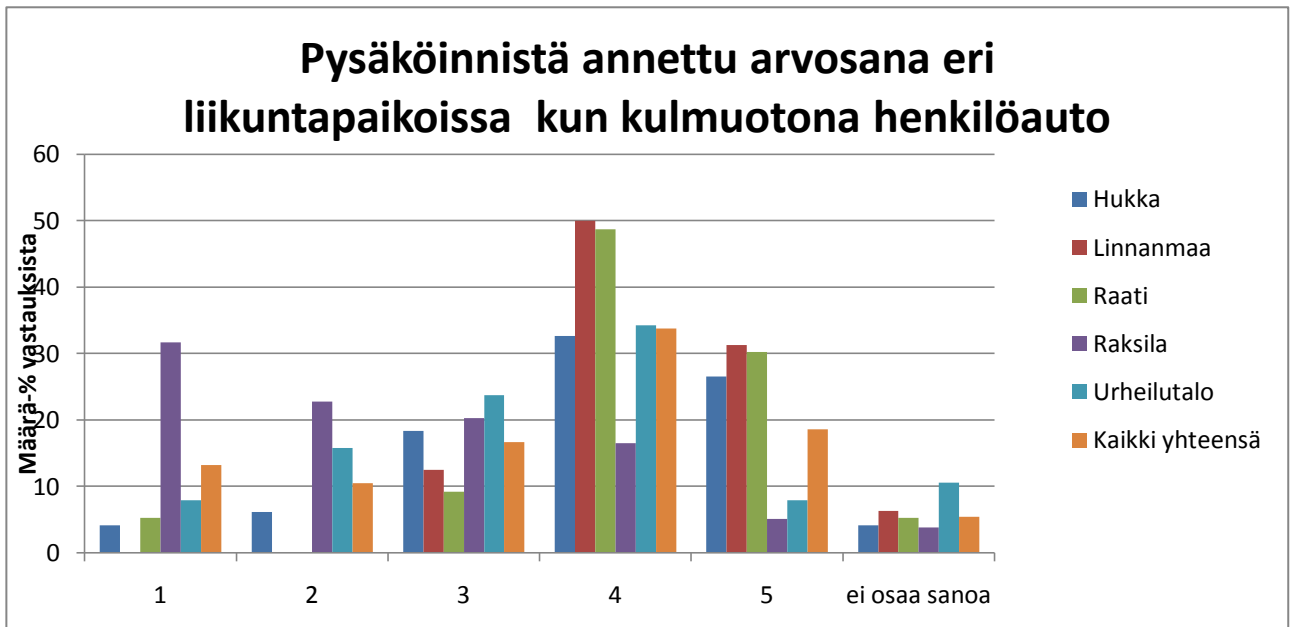
Kyselylomakkeessa liikuntapaikan käyttäjä sai arvostella liikuntapaikan liikenteen eri osa-alueita asteikolla 1-5. Huonoimmat arvosanat pysäköinnistä sai Raksilan uimahalli (kuva 30). Arvosanojen keskiavo oli vain 2,4 ja 32 % vastaajista antoi arvosaksi huonon (kuva 31). Syynä tähän on parkkipaikkojen vähyys. Alueella on kuitenkin parkkitilaa jäähallilla, Ouluhallilla sekä Raksilan marketeilla. Vapaassa palautteessa toivottiin, että parkkipaikkoja lisättäisiin ja pysäköinnin aikarajoitusta kasvatettaisiin nykyisestä kahdesta tunnista. Osa vastaajista kertoi tulevansa pyörällä raksilaan, koska parkkitilaa ei tahdo löytyä. Lisäksi Raksilan uimahallin pääoven edessä oleva suojatie koettiin turvattomaksi erityisesti lapsille. Autot pysäköivät oven eteen ottaakseen henkilöitä kyytiin välittämättä pysähtymiskieltomerkestä. Merkki sijaitsee kuitenkin huonossa paikassa ja sitä ei huomata.

Urheilutalolla pysäköinti tapahtuu rantakadulle ja Urheilutalon päässä olevalle parkkipaikalle. Pysäköinti koettiin ongelmalliseksi, koska talojen asukkaat sekä keskustassa käyvät valtaavat parkkipaikat. Pysäköintiä ei ole rajoitettu ajallisesti. Urheilutalon päässä olevalta parkkipaikalta puuttuivat pysäköintiä rajoittavat merkit ja parkkiruutujen maalaus kaipasi uusimista. Lisäksi pyörätelineitä toivottiin lisää.

Linnanmaalla, Raatissa ja Hukassa pysäköinnin koettiin olevan kunnossa. Raatissa parkkialue oli vielä kesken, mikä saattaa hieman laskea arvosanaa.

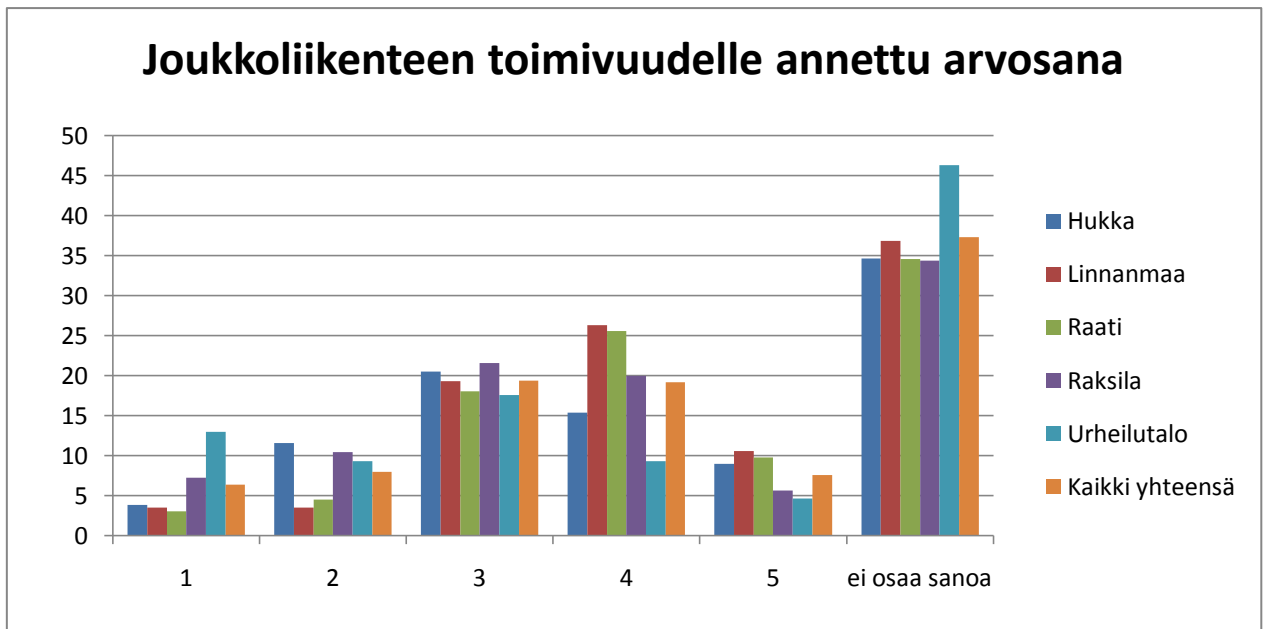


KUVA 30. Pysäköinnistä annetut arvosanat, kun kaikki kulkumuodot huomioidaan



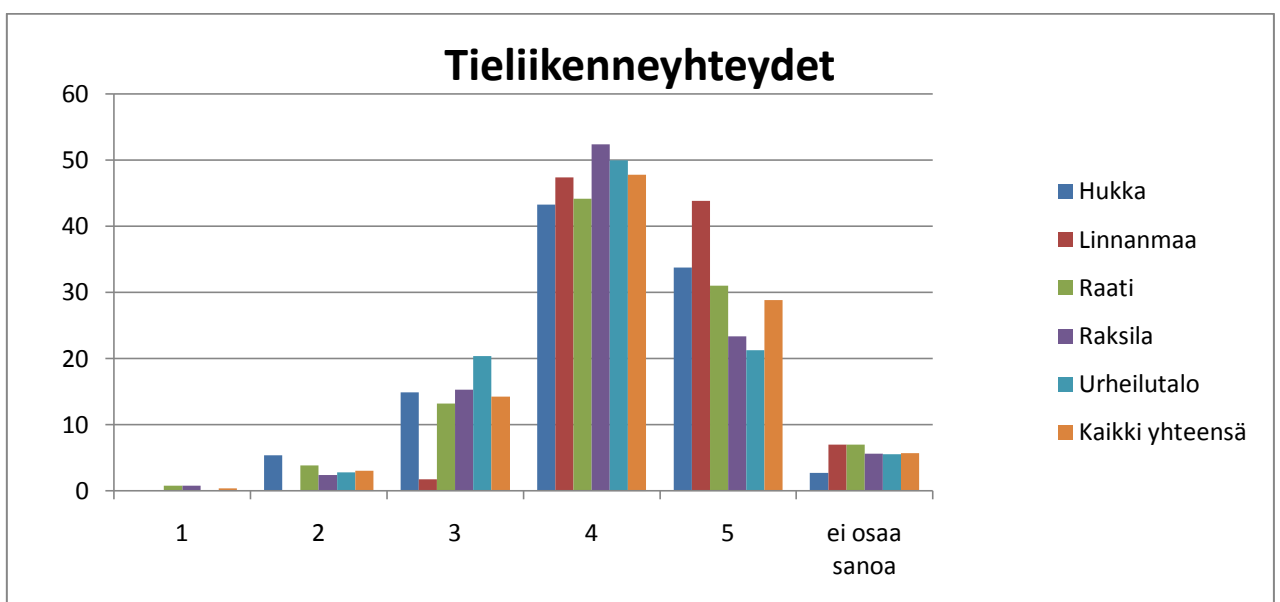
KUVA 31. Pysäköinnistä annettu arvosana, kun kulkumuotona on ainoastaan henkilöauto

Noin kolmasosa vastaajista ei osannut sanoa mielipidettä joukkoliikenteen järjestelyistä liikuntapaikan ympäristössä (kuva 32). Bussin käyttö liikuntapaikkojen liikenteessä onkin hyvin vähäistä, joten harvalla on omakohtaisia kokemuksia liikuntapaikan joukkoliikenteestä. Kaikkien vastausten keskiarvo oli 3,2 ja bussilla liikuntapaikkaan tulleilla 3,1. Bussilla tulijoiden keski-ikä oli niinkin korkea kuin 44-vuotta. Parhaimmat arvosanat joukkoliikenteen toimivuudesta saivat Linnanmaan liikuntahalli sekä Raati. Huonoimmat arvosanat joukkoliikenteestä sai Urheilutalo. Raksilassa linja-autolla matkustavia oli huomattavasti enemmän kuin muualla.



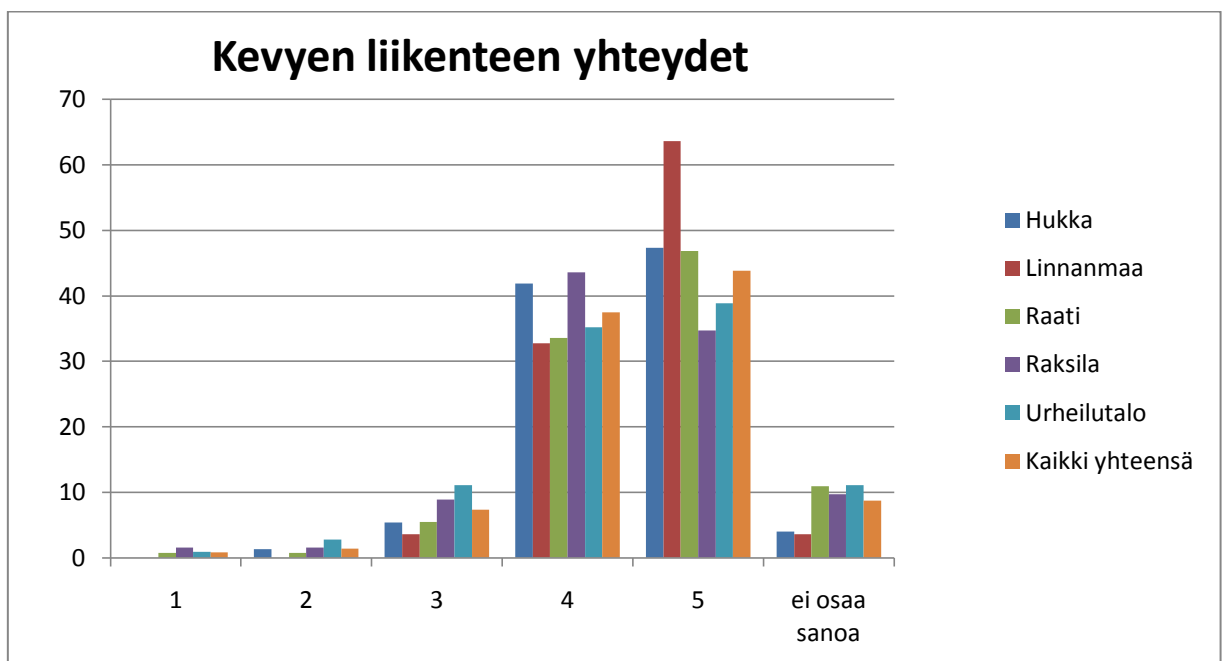
KUVA 32. Joukkoliikenteen toimivuudelle annetut arvosanat

Tieliikenneyhteydet koettiin kaikissa liikuntapaikoissa hyväksi tai erinomaiseksi (kuva 33). Liikuntakeskus Hukalle toivottiin uutta yhteyttä Limingantullin kautta. Myös Puistokadun ja Isokadun liittymä koettiin ruuhkaiseksi ja kääntyminen liikuntakeskus Hukkaa kohti Uusikadun suunnasta tultaessa koettiin vaikeaksi erityisesti ruuhka-aikaan. Raksilassa tuli yksittäisiä palautteita liikenteen ruuhkaisuudesta erityisesti alueella järjestettävien tapahtumien aikaan.



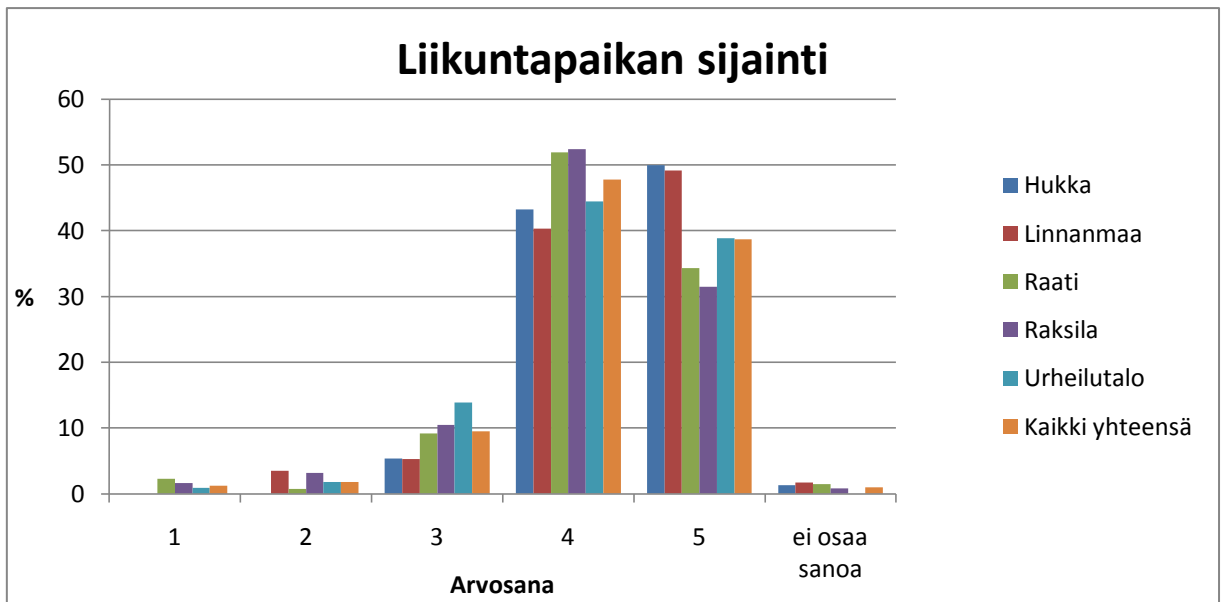
KUVA 33. Tieliikenneyhteyksistä annettu arvosana ei liikuntapaikoissa

Vastaajat kokivat kevyen liikenteen yhteyksien olevan todella hyvät (kuva 34). Erityisen hyvän arvosanan sai Linnanmaa, jossa pyöräily oli hyvin yleistä. Oulu tunnetaan erittäin hyvänä pyöräilykaupunkina ja kyselyn tulokset myös tukevat sitä. Yksittäisissä palauteissa valitettiin kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidosta.



KUVA 34. Kevyen liikenteen yhteyksistä annetut arvosanat

Liikuntapaikkojen käyttäjät olivat hyvin tyytyväisiä liikuntapaikkojen sijaintiin (kuva 35). Linnanmaata lukuunottamatta kaikki kohteet sijaitsevat keskustan tuntumassa ja ovat helposti saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla.



KUVA 35. Liikuntapaikan sijainnille annettu arvosana

7 POHDINTA

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia liikuntapaikkojen ja vapaa-ajan liikennettä henkilöliikennetutkimuksen pohjalta luodusta tietokannassa. Tutkimuksessa saatiin selville liikenteen määrä, ajoittuminen, kulkutavat, matkojen pituudet, lähtö- ja määräpaikat sekä tietoa eri käyttäjäryhmien tuottamasta liikenteestä.

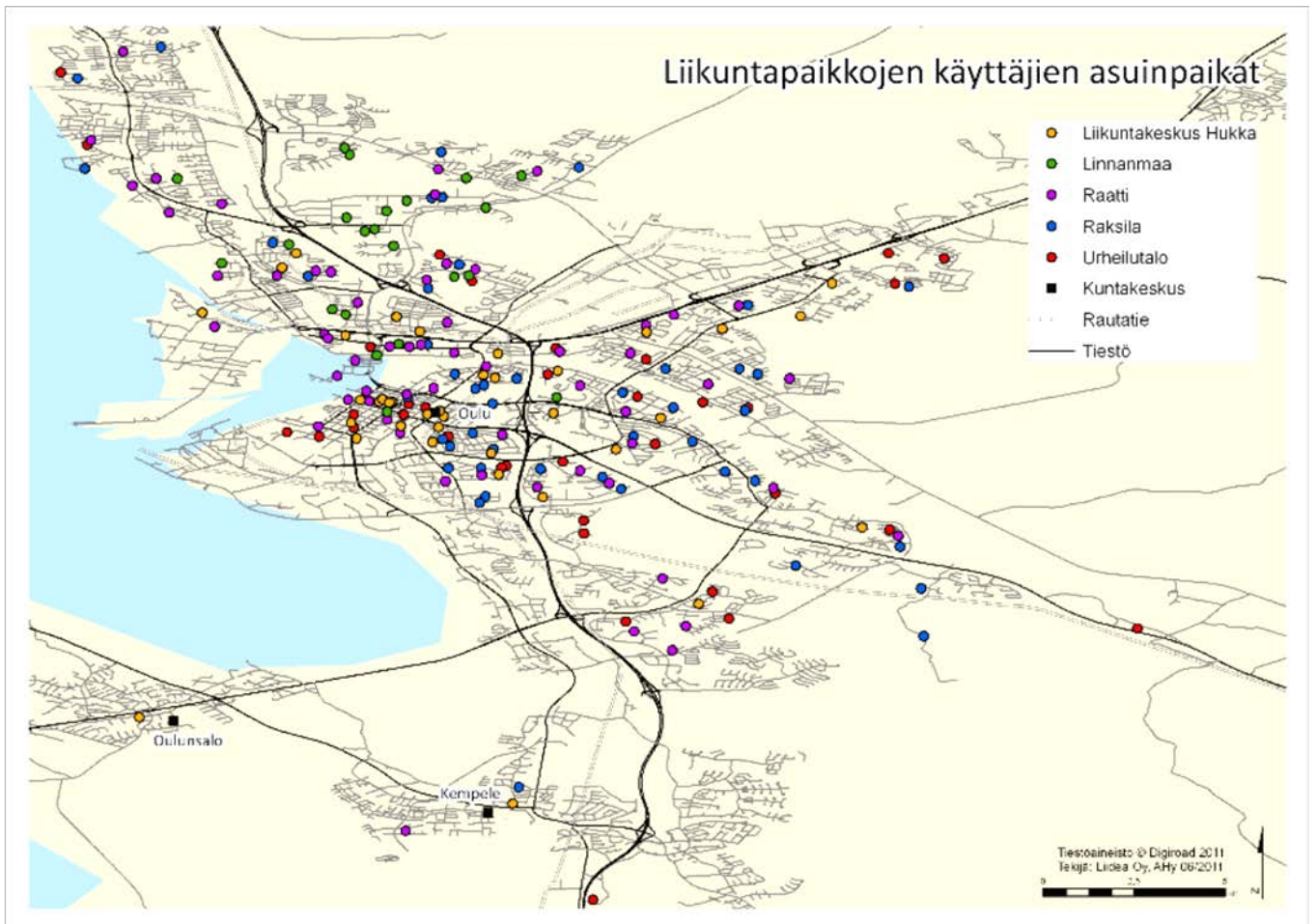
Henkilöliikennetutkimuksen tuloksia voidaan pitää luotettavina, koska tutkimuksen perusjoukko oli valittu satunnaisesti Oulun seudun asukkaista ja otos oli kattava. Tutkimuksessa tutkittiin kuitenkin vain arkivuorokausien liikennettä. Viikonloppujen liikenteessä vapaa-ajan liikkumisella olisi varmasti suurempi merkitys ja sitä tulisi tutkia tarkemmin. Liikenteen ja maankäytön suunnittelussa arkipäivien liikenteellä on kuitenkin suurempi merkitys.

Liikuntapaikkoihin tehdyn kyselytutkimuksen avulla saatiin tarkennettua tietoa eri tyyppisten liikuntapaikkojen liikenteestä ja käyttäjistä. Kyselytutkimus onnistui mielestäni melko hyvin ja sen avulla saatiin tarkennettua henkilöliikennetutkimuksen tuloksia yksittäisten liikuntapaikkojen osalta. Kyselyn peruusteella selvitettyjen matkojen lähtö- ja määräpaikkojen osoitteiden peusteella saatiin myös tarkennettua Oulun seudulta laadittua liikennemallia.

Tässä opinnäytetyössä ei tutkittu tarkemmin liikuntapaikkojen liikenteen määrää liikennelaskelmilla, mutta tutkimuksessa käytettiin hyväksi Oululaisen matkatuotoskäsikirjan liikennelaskemia. Liikenteen määrää olisi ollut hyvä tutkia laskemalla kaikkien kulkumuotojen tuottama liikenne liikuntapaikassa, jotta olisi voitu verrata niitä tutkimuksessa saatuihin tuloksiin ja arvioida sitä kautta tutkimuksen tulosten luotettavuutta.

LÄHTEET

1. Oulun seudun liikennetutkimus. Osaraportti 1. 2011.
Henkilöliikennetutkimus. Saatavissa:
<http://oulu.ouka.fi/seutu/pdf/osaraportti1.pdf>. Hakupäivä 1.11.2011.
2. Oulun seudun liikennetutkimus. Yhteenvetoraportti. 2011. Saatavissa:
<http://oulu.ouka.fi/seutu/pdf/OuluLiikennetutkimus2009.pdf>. Hakupäivä 3.11.2011.
3. Liikunnan yhteiskunnallinen perustelu. 1994. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja. Jyväskylä: Likes-tutkimuskeskus..
4. L 18.12.1998/1054. Liikuntalaki.
5. Liikuntapaikkarakentamisen suunta 2011. 2011. Opetusministeriö.
Saatavissa:
http://www.minedu.fi/OPM/Julkaisut/2008/Liikuntapaikkarakentamisen_suunta. Hakupäivä 12.1.2012.
6. Kansallinen liikuntatutkimus. 2010. Saatavissa:
<http://www.slu.fi/liikuntapolitiikka/liikuntatutkimus2>. Hakupäivä 15.1.2012.
7. Uusimäki, Mervi 2011. Liikuntavirasto. Liikuntapaikkojen tilastot.
Sähköposti 10.2.2011.
8. Kaurala, Hanna – Kurikka, Tuula 2005. Oululainen matkatuotoskäsikirja 2005. Oulu: Oulun seudun ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.



Liikennetutkimuskysely

Teen tutkimusta liikuntapaikkojen liikenteeseen liittyen. Tutkimus on osa OAMK:lle tehtävää opinnäytetyötä. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää liikuntapaikkojen liikenteen ominaisuuksia, käyttäjäryhmät sekä saada kokemuksia liikenteestä liikuntapaikkojen käyttäjiltä. Mikäli haluatte lisätietoa kyselystä, sitä löytyy pöydällä olevasta lapusta. Kyselyyn vastaaminen on täysin vapaaehtoista. Vastaukset tullaan käsittelemään täysin luottamuksellisesti. Vastaukset analysoidaan tilastollisesti kokonaisuutena eikä yksittäisen vastaajan vastauksia tulla julkaisemaan missään vaiheessa tutkimusta.

Taustatiedot

Mikä on sukupuolenne?

mies

nainen

Kuinka vanha olette? _____

Saapumisaika liikuntapaikkaan. Klo: _____

Missä asutte? Pelkkä tien nimi riittää. Mikäli ette halua ilmoittaa näin tarkkaa sijaintia, riittää tarkkuudeksi kaupunginosa tai kunta.

Asuinpaikkani sijaitsee: _____

Mitä urheilulajia tulitte harrastamaan liikuntapaikkaan? Laji:

Liikenne

Millä kulkumuodolla tulitte liikuntapaikkaan?

henkilöautolla kuljettajana

henkilöautolla matkustajana

pyöräillen

kävellen

linja-autolla

citybussi

mopolla

muu, mikä? _____

Onko liikuntapaikassa käynnin pääasiallisena tarkoituksena toisen henkilön esimerkiksi lapsen kyyditseminen?

kyllä

ei

Mistä lähtöpaikasta tulitte liikuntapaikkaan?

koti

työpaikka

kauppa

koulu

muu lähtöpaikka:

Mikä oli lähtöpaikkanne osoite? Pelkkä tien nimi riittää. Mikäli ette tiedä tai halua ilmoittaa tarkkaa sijaintia, riittää tarkkuudeksi kaupunginosa tai kunta.

Lähtöpaikan osoite: _____

Käännä

Mihin paikkaan meinaatte mennä liikuntapaikassa käynnin jälkeen?

- koti
- työpaikka
- kauppa
- koulu
- muu paikka, mikä?: _____

Paikan osoite minne olette menossa liikuntapaikassa asioinnin jälkeen? Taas voitte ilmoittaa tien, kaupunginosan tai kunnan.

paikan osoite: _____

Kuinka usein käytte tässä liikuntapaikassa?

neljä kertaa viikossa tai useammin

- kolme kertaa viikossa
- kaksi kertaa viikossa
- kerran viikossa
- muutaman kerran kuussa
- kerran kuussa tai harvemmin

Käyttäjäkokemukset liikenteestä

**Minkä arvosanan antaisitte liikuntapaikan liikenteen eri osa-alueille?
Ympyröi sopivin vaihtoehto.**

	huono	välttävä	tydyttävä	hyvä	erinomainen	en osaa sanoa
Liikuntapaikan sijainti	1	2	3	4	5	x
Tieliikenneyhteydet	1	2	3	4	5	x
Kevyen liikenteen yhteydet	1	2	3	4	5	x
Joukkoliikenteen toimivuus	1	2	3	4	5	x
Liikenteen ruuhkaisuus (Todella ruuhkainen=huono)	1	2	3	4	5	x
Liikuntapaikan pysäköinti	1	2	3	4	5	x

Vapaa palaute koskien liikuntapaikkaa tai liikennettä.

Kiitos vastaamisesta!

Hei liikuntapaikan käyttäjä.

Tämä tutkimus on osa OAMK:lle tehtävää opinnäytetyötä, jonka tarkoitus on selvittää liikuntapaikkojen liikenteen ominaisuuksia ja hankkia käyttäjäkokemuksia liikuntapaikkojen käyttäjiltä. Opinnäytetyön tilaajina toimivat ELY-keskus ja Oulun kaupunki.

Kyselyssä taustatietoja kysytään, jotta saadaan tietoa erilaisen liikuntapaikkojen käyttäjäryhmistä.

Käyttämänne pääkulkumuotoa kysytään, jotta saadaan selville eri kulkumuotojen väliset suhteet.

Lähtö- tai määräpaikaksi käy myös jokin tunnettu kohde esimerkiksi Limingantullin Prisma. Lähtö- ja määräpaikan tietoja tarvitaan matkojen etäisyysjakauman selvittämiseksi. Tietoja käytetään myös myöhemmin liikenteen mallintamisessa. Tämän vuoksi on tärkeää että täytätte lomakkeeseen mistä tulitte ja minne olette menossa liikuntapaikassa käynnin jälkeen.

Tietoja käyttäjäkokemuksista kysytään, jotta saadaan käyttäjiltä tietoa ja kokemuksia liikuntapaikan käytöstä ja sen liikenteestä. Liikuntapaikkoja ja liikennettä pyritään kehittämään saatujen vastausten perusteella. Siksi antamanne palaute on tärkeää.

Mikäli haluatte vielä lisätietoja kyselyyn liittyen, voitte soittaa numeroon 0400509585.

Jyri Toljamo