

## OPINNÄYTETYÖ

**Kestävän liikkumisen tukeminen asukasviestinnän -ja toiminnan keinoin Lauttasaari-Seura ry:n Canemure-hankkeessa.**

Tarja Niemi

Yhteisöpedagogi, järjestö –ja nuorisotyö  
(210 op)

Arvioitavaksi jättämisaika  
(5/2021)

# TIIVISTELMÄ

Tekijä: Tarja Niemi

Opinnäytetyön nimi: Kestävän liikkumisen tukeminan asukasviestinnä -ja toiminnan keinoin  
Lauttasaari-Seura ry:n Canemure-hankkeessa.

Sivumäärä: 54 ja 7 liitesivua

Työn ohjaaja: Heidi Odell

Työn tilaaja: Lauttasaari-Seura ry.

---

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli kerätä Canemure-hankkeelle uutta tietoa Lauttasaaren asukkailta kestävästä liikkumisesta sekä sen mahdollisuuksista ja haasteista. Tietoa kerättiin tuottamalla asukaskyselyitä eri alustoilla sekä järjestämällä viestintään liittyvä työpaja. Työn tilaajana toimii Helsingiläinen kaupunginosayhdistys Lauttasaari-Seura ry.

Työn teoriaosuudessa käsiteltiin lähdeaineistojen pohjalta kestävää liikkumista sekä ilmastonmuutosta ja hiilijalanjälkeä lyhyesti sekä sitä millaisia tutkimuksia, lakeja ja säädöksiä aihealueeseen on tehty Suomessa.

Työn tutkimuksellisenä lähestymistapana käytettiin kestävä liikkumisen viestintätyöpajaa sekä asukaskyselyjä Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hankkeen WOTT-laitteiden sekä Facebook ja Instagram alustojen kautta. Lisäksi suositukset alueellisesti sekä yllä mainittuihin kokonaisuuksiin ovat osa tutkimusellisia menetelmiä.

Kestävä liikkuminen näkyy tällä hetkellä monin eri tavoin puheenaiheissa ja julkisessa keskustelussa, tulevaisuudessa kestävään liikkumiseen tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota sekä toimenpiteitä. Kestävän liikkumisen tukeminen asukasviestinnän -ja toiminnan keinoin kaipaa sekä asiantuntemusta, että erityyppisiä menetelmiä tuoda tietoutta esiin, jotta asukkaat saadaan aihealueesta kiinnostuneiksi aktiivisiksi toimijoiksi.

---

Asiasanat: Kestävä liikkuminen, hiilineutraali, kulutus.

## **ABSTRACT**

Humak University of Applied Sciences  
Degree Programme in NGO and youth work, Bachelor's degree.

---

Author: Tarja Niemi

Title: Supporting sustainable mobility through resident communication and action in Lauttasaari-Society's Canemure-project.

Number of Pages: 54 and 7 attachment pages

Supervisor: Heidi Odell

Commissioned by: Lauttasaari-Society

---

The goal of this thesis was to gather new information for the Canemure-project from the residents of Lauttasaari about sustainable mobility as well as its opportunities and challenges. Information was collected by producing resident surveys on different platforms and by organizing a communication related workshop. The work is commissioned by the Helsinki based district association Lauttasaari-Society.

The theoretical part of the thesis discusses sustainability on the basis of various source materials, and examines what has already been done for matters by various projects, laws and acts that have been conducted in Finland.

The research approach of the thesis were the sustainable mobility communications workshop, in addition the research methods used were resident surveys via Carbon neutral Lauttasaari 2030-projects WOTT-devices and Facebook and Instagram platforms. Comments on how to develop activities were also a part of the research methods.

Sustainable mobility is currently reflected in many ways in topics of discussion and public debate, and more attention and measures should be paid to sustainable mobility in the future. Supporting sustainable mobility by means of resident actions and communications requires both expertise and various types of methods to bring out knowledge so that residents can participate and become active operators interested in the subject matter.

---

Keywords: Sustainable mobility, carbon neutral, mode of transport.

# SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO .....	7
2	OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS JA TILAAJAN ESITTELY .....	9
	2.1 Tilaaja .....	9
	2.2 Canemure-hanke .....	10
	2.3 Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hanke.....	10
3	KESTÄVÄ ELÄMÄNTAPA OSANA ILMASTONMUUTOKSEN RATKAISUJA.....	12
	3.1 Ilmastonmuutos lyhyesti .....	12
	3.2 Hiilijalanjälki ja hiilineutraalius lyhyesti .....	12
	3.3 Kestävä liikkuminen lyhyesti.....	13
	3.4 Kotitalouksien kulutusperäiset päästöt .....	13
	3.5 Artikkelit LONGRISK-hankkeen näkökulmasta ilmastonmuutostoiimiin .....	13
	3.6 Kestävän liikkumisen tutkimus Tampereelta .....	14
	3.7 Ilmastolaki.....	15
	3.8 MAL-sopimus .....	15
	3.9 Agenda 2030 .....	16
4	KEHITTÄMISTYÖN TOTEUTUS .....	19
	4.1 Lauttasaari-Seuran hankkeiden havaitsemat kehitystarpeet .....	19
	4.2 Tutkimusmenetelmä.....	19
	4.3 Aineistonkeruu kestävän liikkumisen viestintätöypajan kautta .....	20

4.4	Aineistonkeruu Lauttasaaren asukailta WOTT-laitekysely kautta .....	23
4.5	Aineistonkeruu Lauttasaaren asukailta sosiaalisen median kyselyn kautta .....	27
5	POHDINTA .....	44
5.1	Työn prosessi .....	44
5.2	Eettisyys .....	45
5.3	Aineistokohtainen pohdinta .....	45
5.4	Tilaaajan palaute .....	46
6	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	47
	LÄHTEET .....	49

# 1 JOHDANTO

Kestävän liikkumisen tukemisella tarkoitetaan toimenpiteitä ja liikkumismuotoja, jotka tukevat hiilineutraaleja sekä vähähiilidioksidipäästöisiä liikkumismuotoja. Tällaisia liikkumismuotoja ovat esimerkiksi julkinen liikenne, yhteiskäyttöautoilu, sähköautoilu, sähköpyöräily, pyöräily sekä kävely. Kestävän liikkumisen tukemisen kokonaisuus ja erityyppiset liikkumismuodot, joilla voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä tai hillitä niitä ovat erityisen ajankohtaisia, sillä ilmastonmuutos on osa arkeamme vaikuttaen enenevässä määrin tulevana vuosikymmeninä ilmastoon ja sääolosuhteisiin.

Valtakunnallisella tasolla ilmastolaki velvoittaa viranomaisia toimijuuteen sekä vähentämään, että raportoimaan ja seuraamaan tavoitteita ilmastonmuutokseen vaikuttavien päästöjen vähentämisen sekä sopeutumistoimien kautta (Ympäristöministeriö 2024b). Lisäksi esimerkiksi globaali kestävän kehityksen Agenda 2030-ohjelman tavoitteiden sekä toimien kautta voidaan vaikuttaa merkittävästi ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja päästöjen vähentämiseen sekä ennaltaehkäisyyn.

Yksilöiden toiminnan merkitys tiiviissä yhteisöissä voi näyttää muille positiivista esimerkkiä siitä, kuinka toimia kestäväällä tavalla saavuttaakseen halutut tavoitteet. Kestävän liikkumisen tutkimus Tampereelta osoitti, että esimerkiksi pelkkä tietous terveyshyödyistä ei riitä motivoimaan yksilöitä kestävästä liikkumisesta toteuttamisen suhteen, vaan on toteutettava valtakunnallisella tasolla kestävästä liikkumisesta helpottavia ratkaisuja.

Kestävän liikkumisen tukeminen on iso kokonaisuus Lauttasaari-Seuran Hiilineutraali Lauttasaari 2030 -ja Canemure-hankkeissa. Lauttasaari-Seura tekee merkittävää työtä Lauttasaaren asukkaiden kestävästä liikkumisesta kokonaisuuden eteen. Esimerkiksi Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hanke sekä Canemure-hanke osallistavat alueen asukkaita toimijuuteen erityyppisillä kampanjoilla, tapahtumilla sekä tiedottamisella.

Opinnäytetyön taustalla on tarve kartoittaa sekä saada ajankohtaista tietoa kestävästä liikkumisesta Lauttasaaren alueen asukkailta. Kehitystarpeita on havaittu kampanjatyypillisessä asukasviestinnässä -ja toiminnassa sekä selvitystyössä kestävästä liikkumisesta valintojen suhteen. Lisätietoa halutaan saada erityisesti haasteista, kehityskohteista sekä jo toimivista kestävästä liikkumisen kokonaisuuden osista Lauttasaaren alueella.

Tässä opinnäytetyössä on tavoitteena asukasviestinnän -ja toiminnan keinoin toteuttaa kestävän liikkumisen viestintätyöpaja sekä kestävän liikkumisen kysely Webropolin WOTT-laitteilla ja kestävän liikkumisen sosiaalisen median alustojen kysely. Lisäksi opinnäytetyö tuottaa suosituksia kehitystoimintaan edellä mainittuihin osa-alueisiin sekä alueellisesti.

Kestävän liikkumisen viestintätyöpajan sekä kyselyjen kautta on tarkoitus tuottaa tilaajalle aiheeseen uutta tietoutta Lauttasaaren asukkaiden ajatuksista ja toimintatavoista kestävän liikkumisen kokonaisuuksien suhteen. Lisäksi opinnäytetyöllä on tarkoitus tuottaa tilaajalle suosituksia tulevaan toiminnan kehittämiseen. Viestintätyöpajalla on haluttu ottaa selvää osallistujien oman ajatusmaailman kautta sitä, kuinka voidaan kannustaa Lauttasaaren asukkaita toimijuuteen ilmastonlämpenemiseen liittyvissä valinnoissa kestävän liikkumisen suhteen. Kestävän liikkumisen kyselyillä haluttiin selvittää ajankohtaista tietoa alueen asukkaiden ajatuksista ja toimenpiteistä kestävän liikkumisen kokonaisuuden suhteen.

## 2 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS JA TILAAJAN ESITTELY

Opinnäytetyön tarkoituksena oli kerätä lisätietoa Lauttasaaren kaupunginosan asukailta heidän liikkumistavoistaan –ja tottumuksistaan sekä tarpeistaan ja mahdollisista huomioistaan kestävästä liikkumisesta koskien. Keskustelimme tilaajan kanssa tilaajan toiveista sekä näkökulmistamme siihen, kuinka tietoutta aiheeseen kerätään tämän opinnäytetyön kautta.

Kävimme aloituspalaverissa läpi asiakasviestintään -ja toimintaan liittyviä kokonaisuuksia, jotka tilaaja oli kerännyt listaksi, näistä valitsimme yhdessä tilaajan kanssa ne kokonaisuudet, jotka koin sellaisiksi, mistä kykenin työstämään tilaajan toiveita vastaavat kokonaisuudet sekä oppimaan itse uutta opinnäytetyön kokonaisuutta tehdessäni.

### 2.1 Tilaaja

Tilaajana toimi Lauttasaari-Seura ry, joka on Helsingin Lauttasaarella toimiva kaupunginosayhdistys. Tavoitteena Lauttasaari-Seuralla on kaupunginosan sekä sen asukkaiden kokonaisvaltainen viihtyvyys sekä tyytyväisyys ja asuinalueen asioihin vaikuttaminen. Lisäksi tavoitteita ovat kehittyminen eteenpäin sekä kotiseututuntemuksen kasvattaminen asukkaiden keskuudessa. Lauttasaari-Seuran toiminta keskittyy vapaaehtoisuuteen, asioihin vaikuttaminen (esimerkiksi kannanottojen muodossa tai tapahtumia ja tilaisuuksia järjestäen) tapahtuu työryhmissä. Seura julkaisee omaa lehteä nimeltä Lauttasaari-Lehti, lehti on ilmestynyt yli 50 vuotta. Lauttasaari-Seuraan on mahdollista liittyä kannatus- tai aktiivijäseneksi. (Lauttasaari-Seura 2019.)

Asukastoiminnan –ja viestinnän merkitys kaupunginosayhdistyksessä ja kestävästä liikkumisesta edistämiseksi on merkittävä. Lauttasaari-Seura on moniulotteinen kaupunginosayhdistys, joka toimii aktiivisesti sekä seuran vapaaehtoisten, että Lauttasaaren yhteisön kanssa erityyppisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Lauttasaari-Seuralla on kokonaisvaltaisesti erityyppisiä työryhmiä, joiden kautta voi osallistua toimintaan. Esimerkiksi päiväkotijärjestö- ja koulutyöryhmä, kaupunkiympäristötyöryhmä sekä hiili-neutraali Lauttasaari 2030-työryhmä. Työryhmien sisäisten tavoitteiden kautta järjestetään esimerkiksi erityyppisiä tapahtumia tai kampanjoita sekä tiedotetaan ja julkaistaan ajankohtaisista asioista kokonaisuuksiin liittyen erityyppisissä medioissa. (Lauttasaari-Seura 2024a.) Työryhmien kautta sekä tiedotetaan, osallistetaan, että kannustetaan Lauttasaaren asukkaita aktiiviseen toimijuuteen.

## 2.2 Canemure-hanke

Canemure-hanke on osa EU:n kuusivuotista (2018–2024) kansallisen ilmastopolitiikan LIFE-hanketta, joka keskittyy energia- sekä ilmastostrategioihin ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikka suunnitteluun. Tavoitteena Canemure-hankkeessa on kokonaisuudessa älykkään- ja vähähiilisen liikkumisen edistäminen, hajautetun uusiutuvan energiatuotannon sekä rakennusten energiatehokkuuden prosessien tukeminen, kestävien kaupunkirakenteiden sekä vähähiilisen tuotannon ja kulutuksen edellytysten edistäminen ja näiden lisäksi maa – ja metsätalouden siirtymät vähäpäästöisiin menetelmiin. Kokonaisuudessaan Canemure-hankkeessa on 15 eri toimijaa ympäri suomea, jotka toteuttavat hankekokonaisuuksia tuottaen konkretiaa. Suomen ympäristökeskus (SYKE) toimii hankkeen koordinaattorina. Yhteistyössä asiantuntijoina Canemuressa toimivat Suomen ympäristökeskus, Luonnonvarakeskus, Tampereen Yliopisto sekä Ilmatieteen laitos. Nämä asiantuntijatahot tuottavat hankkeelle sekä uutta tietoutta että työkaluja ilmastonmuutoksen hillitsemiseen, lisäksi asiantuntijatahot arvioivat, raportoivat, informoivat sekä tukevat ilmastotyötä. (Suomen ympäristökeskus 2023a.)

Lauttasaari-Seuran Canemure-hanke toteutuu (2022–2024) yhteistyössä Maunula-Seuran kanssa. Hanke selvittää ja tuo näkyviksi rakennusten toteutuneita hiilipäästöjä Lauttasaarella ja Maunulassa hiilipäästökartan avulla. Lisäksi hanke selvittää Lauttasaaren ja Maunulan asukkaiden yksityisliikenteen päästöjä yhteistyössä Traficom:n kanssa. Tässä tavoite on kasvattaa asukkaiden tietoisuutta heidän omien toimien ja valintojen merkityksestä hiilineutraalia liikkumista koskien ja täten innostaa valitsemaan hiilineutraaleja liikkumistapoja arjessaan. Lisäksi hanke kerää asukkailta tietoa liikkumista koskevista haasteista kevyen liikenteen karttasovelluksen kautta. Tuloksina odotetaan, että yksityisliikenteen päästöt vähenevät kymmenen prosenttia hankkeen aikana. Hankkeen toimenpiteiden kautta odotetaan myös, että hiilidioksidipäästöt vähenevät 1000 tCO<sub>2e</sub> kaksi vuotta hankkeen päättymisen jälkeen sekä jo hankkeen aikana. (Suomen ympäristökeskus 2023b.) Lauttasaari-Seuran Canemure-hankekoordinaattori on toiminut tämän opinnäytetyön vastaavana tilaajan puolelta.

## 2.3 Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hanke

Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hanke on Lauttasaari-Seuran 2021 tammikuulla startannut hanke. Hankkeessa Lauttasaaren asukkaita kannustetaan pohtimaan ja kokeilemaan erityyppisiä ratkaisuja vähentää hiilijalanjälkeä niin yksityishenkilöinä/kotitalouksina omassa kulkemisessa ja kulutuksessaan kuin paikallisissa yrityksissä sekä taloyhtiöissä Lauttasaaren

alueella. Hanke tekee lisäksi laajaa yhteistyötä ympäristötyön saralla Lauttasaaren Yhteiskoulun sekä Vattuniemen alakoulun kanssa. Tavoitteena hankkeessa on viedä Lauttasaari asteittain kohti hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mentäessä innostaen Lauttasaaren asukkaita samalla toimijuuteen asian puitteissa. Lisäksi tavoitteena on tietouden lisääntyminen aihepiiristä mm. tutkimustiedon välittämisen keinoin. Monimuotoisuuden säilyminen on yksi peruspilareista. (Lauttasaari-Seura 2024b.) Lisäksi yhteistyötahona toimii Helka ry.

Asukkaita kannustetaan sekä osallistetaan toimijuuteen omassa elinpiirissään sekä sen ympärillä, pitäen mielessä biodiversiteetin säilyminen elinvoimaisena. Helsingin kaupunginosista Lauttasaari onkin edelläkävijä siinä, että se on ensimmäinen kaupunginosa, jolla on oma ohjelma hiilineutraaliutta koskien. Tutkimustiedon jakaminen hyödyntäminen yhteistyössä tietopohjan tuottajien kanssa on työn perustana. Merkittäviä yhteistyökumppaneita tutkimustiedon tuottajina ovat muun muassa Suomen ympäristökeskus sekä Turun yliopisto. Lisäksi yhteistyössä toimivat myös Helsingin kaupungin ilmastoyksikkö sekä Aalto-Yliopisto, HSY, HELEN, S- sekä K-ryhmien kaupat ja Lauttis kauppakeskus. (Lauttasaari-Seura 2024c)

Hanke on ns. Bottom up-tyylinen testialusta eli tavoitteet sekä toiminnot määritellään itse. Projektiryhmän vapaaehtoiset ovat aktiivisessa yhteistyössä säätelystä vastaavien tutkijoiden/viranomaisten kanssa. Hiilineutraali Lauttasaari 2030- hanke on myös haastanut muut Helsingin kaupungin kaupunginosat toimijoiksi ilmastotyöhön. Helsingin kaupungin kaupunginosa edustava Helka ry:n ilmastotyöryhmä on alusta kokoontumisille ja yhdessä tekemiselle, sekä tila tuoda esille kysymykset, onnistumiset ja toteutetut sekä tulevat hankkeet. (Lauttasaari-Seura 2024d.)

Hankkeessa on koordinaattori sekä projektiryhmä, joka vastaa käytänteistä ja toiminnasta. Lisäksi erityyppisistä asiantuntijoista muodostuva ohjausryhmä on tarvittaessa hankkeen tukena, ohjausryhmä kokoontuu kahdesti vuodessa. (Lauttasaari-Seura 2024e.)

## **3 KESTÄVÄ ELÄMÄNTAPA OSANA ILMASTONMUUTOKSEN RATKAISUJA**

### **3.1 Ilmastonmuutos lyhyesti**

Ilmastonmuutoksella tarkoitetaan lyhyesti sitä, että ihmisen suorien tai epäsuorien toimien kautta ilmaston tila muuttuu, ylittäen luonnollisen ilmaston tilan mitattavan vaihtelun johtaen ilmaston lämpenemiseen (Karilas, Liljeström, Lohman, Nieminen, Nukki, Virolainen & Voutilainen 2023, 9). Suomessa ilmastonmuutos näkyy muun muassa lyhentyneinä ja vähälumisina talvikausina, vuosittaisten sademäärien kasvuna sekä kesäkausien lisääntyneinä hellejaksoina (Karilas ym. 2023, 15). Suomessa ennusteiden mukaan ilmasto tulee lämpenemään 2–6 astetta vuosisadan lopulle tultaessa. Lisäksi ilmastonlämpenemisen vaikutukset tulevat olemaan talvikausina voimakkaampia ja erityisesti sademäärät talvisin tulevat ennusteiden mukaan kasvamaan. Kesäkausina rankkasateet sekä hellejaksot tulevat lisääntymään sekä voimistumaan. Lisäksi ennusteiden mukaan kuivat kaudet tulevat lisääntymään kevät -ja kesäkausina. (Karilas ym. 2023, 16.)

### **3.2 Hiilijalanjälki ja hiilineutraalius lyhyesti**

Hiilijalanjäljestä puhuttaessa tarkoitetaan hiilidioksidipäästöjä, mitkä ihminen toiminnallaan on aiheuttanut. Useimmiten hiilijalanjälkiraportti huomioi hiilidioksidipäästöjen (CO<sub>2</sub>e) lisäksi myös metaani (CH<sub>4</sub>) ja typpidioksidi (N<sub>2</sub>O) päästöt (nämä ovat merkityksellisimmät). Toiminnalle, tuotteelle, organisaatiolle sekä yritykselle voidaan määrittää hiilijalanjälki. Joittenkin arvioiden perusteella ylitse puolet hiilidioksidipäästöistä ovat kytkettävissä aineellisten hyödykkeiden valmistukseen tai materiaali hallintaan. Hiilijalanjäljestä voidaan suorittaa ekologinen kompensatio eli jos toiminta, tuote, organisaatio tai yritys aiheuttaa luontohaittaa voidaan tätä kompensoida tekevän tahon osalta siten, että suoritetaan luontohyvyitys toisaalla (esimerkkinä puiden istuttaminen tai ennallistavat luontotoimet.) Hiilineutraali tarkoittaa, että tuotettuja hiilidioksidipäästöjä on vain sen mukaan mitä kyetään sitomaan, tällöin hiilijalanjälki pysyy hiilineutraalin asian elinkaaren ajan nollassa. Hiilensidonta taas meinaa sitä, että hiilivarastoihin joko maaperään ja meriin sidotaan hiilidioksidia (CO<sub>2</sub>), tai hiiltä ilmasta. Täten voidaan vähentää ilmakehään päässeän hiilidioksidin määrää. (Sjölsted 2018.)

### 3.3 Kestävä liikkuminen lyhyesti

Kestävä liikkuminen tarkoittaa fossiilittomien sekä vähähiilidioksidipitoisten liikkumismuotojen hyödyntämistä sekä toimia näiden liikkumismuotojen tukemiseen ja mahdollistamiseen. Kestäviä liikkumistapoja ovat esimerkiksi kävely, pyöräily, julkinen liikenne, sähköautoilu -ja -pyöräily sekä yhteiskäyttöautoilu. Keskeisin tavoite kestävässä liikkumisessa on kestävien liikkumismuotojen edistäminen sekä yksityisautoilun hillitseminen (Auvinen, Tuominen, Lehtonen, Malin 2020, 1). Kestävä liikkuminen sekä kestävien liikkumistapojen tukeminen ja eteenpäin kehittäminen ovat merkittäviä seikkoja ilmastonmuutoksen tavoitteiden saavuttamiseen ja hiilidioksidipäästöjen pienentämiseen.

### 3.4 Kotitalouksien kulutusperäiset päästöt

Suomen ympäristökeskus (SYKE) on julkaissut Suomen kaikista kunnista sekä maakunnista päästölaskelmat liittyen asukaskohtaisiin kulutuspäästöihin. Asukaskohtaisilla kulutuspäästöillä tarkoitetaan tässä yhteydessä kulutusperäisiä päästöjä. Kotitalouksilla tämän kokonaisuuden ovat muodostaneet asuminen, ruoka, tavarat, palvelut sekä liikkuminen. Koko Suomessa liikkumisen osuus on muodostanut 22 % kaikista kulutuspäästöistä. Alueelliset erot ovat erityyppisten tarpeiden ja olosuhteiden infrastruktuurien vuoksi merkittäviä. Kaupunkiympäristössä asukasperäiset päästöt liikenteen osalta ovat 21,8 %, taajamissa 22,9 % ja maaseudulla 23,9 % kaikista kulutusperäisistä päästöistä. (Suomen ympäristökeskus 2023c.) Helsingissä osuus asukaskohtaisesti on ollut 2.0 tCO<sub>2</sub>e (Suomen ympäristökeskus 2024). Lauttasaarassa Canemure- hanke tekee merkittävää työtä kulutuspäästölaskelmien saralla. Tehden yksityisautoiluun liittyvää alueellista päästölaskentaa yhteistyössä Traficomien kanssa ja rakennusten päästölaskentaa alueellisesti yhteistyössä muun muassa Maunula-Seuran kanssa.

### 3.5 Artikkelit LONGRISK-hankkeen näkökulmasta ilmastonmuutostoihin

Tutkija Nina Janasikin artikkeli Helsingin Yliopiston verkkosivuilla kuvaili aluksi Lontoon tuhoisaa paloa 1600-luvulla ja esitti kysymyksenä onko paluu noinkin armottomasti esimerkiksi tulen armoille nykypäivänä todellista. LONGRISK-hanke (Suomen Akatemian rahoittama) kuitenkin väittää, että paluu luonnonilmiöiden ja sään ääri-ilmiöiden kauteen on jo todellisuutta. Esimerkiksi maastopaloja sekä tuhoisia myrskyjä on jo vuosittain havaittavissa. Hanke suosittaakin varautumista niin varallisesti, kuin strategisesti sekä varmistaen sen, että ilmastonmuutos kaikkineen tuodaan esille sekä ymmärretyksi. LONGRISK-hanke pyrkii siihen, että

ympäristökriiseille kehitettäisiin strategista hallintaa. Hanke toteutti 2022 yhteensä kuusi poliittikapäämajaharjoitetta liittyen yhteisharkintaan. Harjoitteet järjestettiin Helsingissä, Kotkassa sekä Tampereella ja näihin osallistui asiantuntijoita sekä päätöksentekijöitä jokaisessa kaupungissa. Tuloksista ilmeni, että ympäristöongelmat, jotka ovat kauaskantoisia näkyivät ainoastaan nimellisarvoisesti esimerkiksi tulevaisuuden tiekarttasuunnitteissa tai ilmastohätätilan päätöslauselmissa. Ympäristöongelmat eivät näyttäytyneet kaupunkisuunnittelussa tai –budjeiteissa lainkaan. Sään ääri-ilmiöt ovat kuitenkin asiantuntijoiden mukaan todellisuutta jo varsin lähitulevaisuudessa ja hankkeen loppulauselmana jo olemassa oleviin perustuksiin tulisi tehdä laaja-alaisia ratkaisuja. (Janasik 2023.)

### **3.6 Kestävän liikkumisen tutkimus Tampereelta**

Alkuvuodesta 2024 ilmestyneessä tiedotteessa Valtion taloudelliselta tutkimuskeskukselta (VATT) tuotiin esille tutkimustuloksia ja huomioita tutkimuksesta. Tutkimuksen olivat tehneet Anna Sahari (erikoistutkija, FT) sekä Lassi Ahlvik (Ympäristötaloustieteen apulaisprofessori, Helsingin yliopisto). Tutkimuksen nimi on Promoting active transport through health information: evidence from a randomized controlled trial eli vapaasti suomennettuna aktiivisen liikkumisen edistäminen terveystiedon kautta: tuloksia satunnaistetulta kontrolloidulta tutkimukselta. (Ahlvik, Sahari 2023, 1.)

Tutkimus suoritettiin Tampereella, sillä haluttiin mobiilisovellusta hyödyntäen selvittää sitä vaikuttaako saatu kohdennettu tietous vähäpäästöisistä liikkumismuodoista valitsemaan pyöräilyn tai kävelyn useammin. Tutkimus osoitti, että ihmiset olivat kiinnostuneita pyöräilyn sekä kävelyn terveyshyödyistä. Kuitenkin pelkkä tietous terveysvaikutuksista arkiliikkumisen suhteen ei yksin riitä motivoimaan ja muuttamaan yksilön käyttäytymistä vähäpäästöisten liikkumismuotojen tai liikkumistottumusten suhteen. Saharikin tekstissään totesi, että lyhyt aikaväli tai pelkkä terveyshyöty ei yksissään riitä vaikuttamaan liikkumistottumuksiin tai näihin liittyviin valintoihin. Kokeilu kertoi sen, että käyttäjiä kiinnosti tietous terveellisyydestä. Saadut tulokset olivat positiivisia, sillä ne vähensivät marginaalisesti (eli vähämerkityksisesti) yksityis-autoilua, lisäksi julkisten kulkuvälineiden hyödyntämistä sekä kävelyä. Suuremmalla otannalla olisi päästy luotettavimpiin tuloksiin siitä seikasta oliko kyseessä sattuma vai oliko vaikutus todenmukainen. Nyt tutkittavia oli hiilijalanjälkilaskurin aktiivikäyttäjistä noin 1300. Sahari totesi lisäksi tekstissään, että myös arkiliikkumista helpottavia toimia tarvitaan, jotta ihmisiä saadaan muuttamaan liikkumiseen liittyviä tottumuksiaan. (Sahari 2024.)

### **3.7 Ilmastolaki**

Ilmastonmuutoksen taltuttamiseksi on laadittu ilmastolaki, joka määrittelee tavoitteet sekä rakenteet ilmastopolitiikalle, sen suunnitteluun sekä toteuttamiseen Suomessa. Tarkoituksenaan yhteensovittaa sekä voimistaa ilmastonmuutoksen hillintää, sopeutustoimia ja näihin liittyvää suunnittelua, toteutustoimia sekä toteutumisen seuranta. Lisäksi lailla lujitetaan yleisön sekä eduskunnan mahdollisuuksia ilmastopolitiikka suunnitteluun, osallistumiseen sekä vaikuttamiseen. (Ilmastolaki 2022/423, 1 §.)

Ilmastolain sekä suunnittelujärjestelmän ja tämän mukaisen ilmastopolitiikan tavoitteina on turvata, että ihmisen toimien aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt pienenevät sekä hiilinielujen aiheuttamat poistumat laajenevat. Edellämainitut kokonaisuudet niin, että päästöt ja poistumat olisivat samansuuruiset vuoteen 2035 mennessä ja tämän jälkeen poistumat jatkaisivat kasvuaan päästöjen pienentyessä. Taakanjako -sekä päästösektorin yhteiset ihmisen tekojen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt vähenisivät vuoteen 2030 60 % ja vuoteen 2040 tultaessa 80 % verraten vuoden 1990 lukuihin. Vuoteen 2050 tullessa ihmisen teoista aiheutuneet taakanjako- sekä päästökauppasektorin yhteiset kasvihuonekaasujen päästöt vähenisivät 90 % pyrkimyksenä 95 % vuoden 1990 lukuihin nähden. (Ilmastolaki 2022/423, 2 §.)

Tämän ohella tavoitteina on turvata osaltaan EU:n lainsäädännön mukaiset sekä Suomea sitovien sopimusten mukaiset kasvihuonepäästöjen seuranta ja vähentämistä sekä hiilinielujen tukemista ja sopeutumistoimia koskevien velvoitteiden toteutumista. Kasvihuonekaasupäästöjen sekä hiilinieluja koskevien tavoitteiden on perustuttava 1 momentin kohtiin 1–3. Lisäksi turvataan kansallisin teoin ja edistetään, sekä ilmastokestävyyttä, että ilmatoriskien hallintaa, sopeutuen ilmastonmuutokseen tarvittavin keinoin. Myös kestävä kehitys sekä oikeudenmukaisuus ilmastotoimissa on varmistettava sekä huomioitava. (Ilmastolaki 2022/423, 2 §.)

### **3.8 MAL-sopimus**

Maankäytön, asumisen sekä liikenteen sopimukset eli lyhennettynä MAL-sopimukset ovat valtion sekä kaupunkiseutujen yhteisiä sopimuksia. Sopimusten tarkoituksena on määrittellä ja sopia yhteiset tavoitteet sekä toimenpiteet tulevien vuosien kestäväälle liikennejärjestelmälle, yhdyskuntarakenteelle sekä asuntotuotannolle. Tällä hetkellä MAL -sopimukset on solmittu Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Kuopion, Lahden sekä Jyväskylän kaupunkiseutujen kanssa.

MAL -sopimukset luovat jatkuvuutta yhteistyöhön sekä valtion ja kuntien kesken, että kunta-seutujen sisäisesti. Yksi MAL -sopimuksien tavoitteista on kehittää asumisratkaisuja sekä joukkoliikenne, kävely sekä pyöräilymahdollisuuksia eteenpäin arjen sujuvoittamiseksi. Tavoitteena tässä ovat toimivat kulkuyhteydet ja, että liikkumisen tarve kauas olisi vähäisempi, sillä palvelut löytyisivät helposti saavutettavien etäisyyksien päästä. Näin sopimuksilla tuettaisiin kestäviä liikkumisvalintoja sekä vähennettäisiin liikenteen tuottamia päästöjä. (Ympäristöministeriö 2024.)

Esimerkiksi Helsingin seutukunnassa tavoitteena on leikata vuoden 2019 (2005 vertailuvuosi) suunnitelmaan perustuen liikennepäästöjä 50 % vuoteen 2030 tultaessa. Lisäksi kaavoituksella palvelujen, työpaikkojen sekä asumisen ratkaisut pohjautuisivat siten, että ne mahdollistaisivat kestävästä liikkumisen valinnat paremmin. Vuoteen 2030 tullessa 85 % väestöstä sijoittuisi näille kestävästä liikkumisen vyöhykkeille asumaan. Lisäksi tavoitteena on kasvattaa kestävien kulkutapojen osuus 65 % Helsingin seudulla. (Ympäristöministeriö 2020a, 2–3.) Esimerkiksi julkisen liikenteen kehittämisellä pyritään tarjoamaan asukkaille paremmin toteutettavissa olevia kestävästä liikkumisen valinnan mahdollisuuksia (Ympäristöministeriö 2020b, 4–6).

Lisäksi liikennejärjestelmän, kävely sekä pyöräily mahdollisuuksien kehittämisellä pyritään saavuttamaan asetetut tavoitteet kestävästä liikkumisen suhteen. Esimerkiksi autoille ja pyörille tarkoitettujen liityntäpysäköintialueiden ja –paikkojen toteuttamisella. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn paremmalla mahdollistamisella sekä meluhaittojen torjumisella voidaan saavuttaa kestävästä liikkumisen suhteen asetettuja tavoitteita vuoteen 2030 tultaessa. Valtio osaltaan osoittaa rahoitusta tarvittaviin toimenpiteisiin, jotta tavoitteet tulevat saavutetuiksi. (Ympäristöministeriö 2020c, 6–7.)

### **3.9 Agenda 2030**

Ilmastonmuutos sekä sen seuraukset luonnon monimuotoisuudelle ja maapallon kantokyvyille ovat suomalaisten tietoisuudessa. Tarvitaan tavoitteellisia ja pitkäaikaisia toimenpiteitä sekä käytännön, että lakien tasolla kokonaisvaltaisen kestävyuden ja hyvinvoinnin turvaamiseksi tuleville sukupolville. Toiminta on yhteiskunnallisesti kestävä, kun maapallon kantokyvyn rajat sekä toimintojen vaikutukset huomioidaan suhteessa hyvinvointiin sekä luonnonvarojen kestävästä käyttämiseen. Lisäksi sosiaalisen yhteenkuuluvuuden vahvistaminen sekä konfliktien väheneminen, vakaa ja turvallinen toimintaympäristö ovat prioriteetteja kestävässä yhteiskunnassa. Agenda 2030 on globaali kestävästä kehityksen ohjelma, joka ohjaa YK:n jäsenmaiden

toimintaa asettaen yhteiset tavoitteet kestävän kehityksen toimille. 2015 hyväksytty Agenda 2030 on Suomen hallituksen luotsaama ja hallituksen määrittämä kestävän kehityksen toimikunta osallistaa koko suomalaista yhteiskuntaa toimissa tavoitteisiin liittyen. (Kestävän kehityksen toimikunta 2022a, 7.)

Vuonna 2021 kestävän kehityksen toimikunta kokosi suomen Agenda 2030 –tiekartan. Tiekartta pitää sisällään suunnitelman siitä, minkälaisin toimin saavutetaan kestävän kehityksen ohjelman mukaiset tavoitteet vuoteen 2030 mennessä. Agenda 2030 ohjelman tavoitteiden lisäksi vaaditaan kuitenkin huomattavia toimia sekä ajattelutapojen muutokseen, että yhteiskunnan järjestelmätason muutoksiin, jotta voidaan saavuttaa Agenda 2030 tavoitteet vuoteen 2030 mennessä. Agenda 2030 on jaoteltu kuuteen suurempaan kokonaisuuteen ja näiden lisäksi on erikseen tehty tiekartta. (Kestävän kehityksen toimikunta 2022b, 8.)

Isot kokonaisuudet ovat hyvinvointi, terveys ja yhteiskunnallinen osallisuus sekä hyvinvointia edistävä ruokajärjestelmä. Lisäksi isompaan kokonaisuuteen kuuluvat hyvinvointia edistävä talous ja työ sekä kestävä kulutus, kestävä energiajärjestelmä, sivistys, osaaminen. Lisäksi isompaan kokonaisuuteen kuuluvat kestävät elämäntavat sekä monimuotoisuutta ja hiilineutraaliutta vahvistava metsien, vesien ja maan käyttö. (Kestävän kehityksen toimikunta 2022c, 10.)

Kokonaisuuden kestävä energia yksi tavoitteista liittyy liikenteen päästöihin sekä uudistuksiin ja liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Kasvihuonepäästöistä 75% suomessa kertyy energiasektorilta (sähkö, lämpö, liikenne) ja näistä neljäsosa on liikenteen päästöjä. Kestävää energiaa tavoitteleva muutosohjelma on erityisen haasteellinen kohdentuen toimiin, jotka hillitsevät ilmastonmuutosta. Toimet kohdentuvat kestäväan luonnonvarojen hyödyntämiseen sekä kestäviin toimintamalleihin niin yhtiöille, infrastruktuurien muokkaamiseen kuin suunnitteluun kestävimiksi. Lisäksi toimet kohdentuvat liikennejärjestelmien kestäväan kehitykseen sekä turvallisuustekijöiden ja uusiutuvien energianlähteiden huomiointiin. (Valtioneuvoston kanslia 2022, 49–50.)

Vuonna 2019 liikenteen päästöt muodostivat noin 29 % energiasektorin päästöistä, ja näistä 94 % tuli tieliikenteestä. Tavoitteena on puolittaa tieliikenteen päästöt vuoteen 2030 mentäessä. Pääpointteja tähän ovat muun muassa uudistukset liikenteen infrastruktuurissa yhtenä isona kokonaisuutena. Lisäksi raideliikenne uudistukset (nopeus yhteyksissä) ja toisena isona kokonaisuutena sähköisiin ajoneuvoihin siirtyminen maantieliikenteessä. Käytännössä esimerkiksi asennemuutoksella, taloyhtiöiden latauspisteiden rakentamisen tuella sekä kevyen liikenteen

kehittämistoimilla ja tuilla voidaan saavuttaa ja tukea tavoitteita. Lisäksi kaavoituksella, päästöttömien ajoneuvojen eduilla ja kaupunkien fossiilittoman liikenteen vyöhykkein voidaan tavoitteita tukea ja saavuttaa. Näiden lisäksi erityyppiset liikkumista tukevat palvelut sekä robottiajoneuvot tulevat vähentämään oman ajoneuvon omistamista. Raskaan liikenteen synteettisten polttoaineiden sekä kaasujen käytön kasvu ja fossiilittomien polttoaineiden saapuminen vahvemmin markkinoille tulevat tukemaan tavoitteiden saavuttamista. Näiden toimien lisäksi tavoitteena on sähköistää julkinen meri -sekä autoliikenne ja kehittää Suomen lentoliikennettä sähköiseksi. (Kestävän kehityksen toimikunta 2022d, 174.)

## 4 KEHITTÄMISTYÖN TOTEUTUS

Tässä luvussa käsittelen sitä, kuinka suunnittelin ja etenin työskentelyssäni. Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää asukasviestinnän -ja toiminnan keinoin Lauttasaaren kaupunginosassa asuvien yksilöiden liikkumistapoja –ja tottumuksia. Lisäksi tarkoituksena oli selvittää heidän tarpeitaan ja mahdollisia huomioitaan kestävästä liikkumisesta koskien. Käsittelen tässä luvussa opinnäytetyöhön ja Hiilineutraali Lauttasaari 2030- hankkeelle tuotettua lauttasaarelaisille yläkoulun oppilaille suunnattua kestävästä liikkumisen viestintätyöpajaa. Lisäksi käsittelen tässä luvussa kestävästä liikkumisen tukemisen kyselyjä, jotka toteutin Lauttasaari-Seuran Hiilineutraali Lauttasaari 2030- hankkeelle WOTT-laitteille sekä sosiaalisen median kanaville.

### 4.1 Lauttasaari-Seuran hankkeiden havaitsemat kehitystarpeet

Lauttasaari-Seuran Canemure -hankkeen sekä Hiilineutraali Lauttasaari 2030 -hankkeen havaitsemia kehitystarpeita asukasviestinnässä -ja toiminnassa ilmeni kampanjatyypillisessä viestinnässä alueen asukkaiden keskuudessa.

Lisäksi kehitystarpeita ilmeni selvitystyössä siitä, kuinka alueen asukkaat toteuttavat valintojaan kestävästä liikkumiseen liittyen. Haluttiin lisätietoa siitä, mitä haasteita, kehityskohteita tai toimivia osia Lauttasaaren asukkaat löytävät kestävästä liikkumisesta koskien alueeltaan.

Asiakasviestinnän ja toiminnan keinoista tilaajan kanssa valitsimme toteutettaviksi esiin tulleiden tarpeiden kautta Kestävästä liikkumisen työpajan toteuttamisen, WOTT-laite sekä Hiilineutraali Lauttasaari 2030- hankkeen sosiaalisen median Facebook ja Instagram alustojen kyselyt kestävästä liikkumisesta koskien. Lisäksi edellä mainittuihin kokonaisuuksiin tein suosituksen siihen, kuinka ammattilaiset voisivat edistää kestävästä liikkumisesta Lauttasaaren alueella.

### 4.2 Tutkimusmenetelmä

Kokonaismenetelmänä hyödynsin empiiristä tutkimusta eli konkreettisia tuotoksia tutkittavilta sekä minun puoleltani havainnointia, analysointia sekä mittauksia. Lähtökohtana sekä keskiössä tekemiselle empiirisessä tutkimuksessa on konkreettinen sekä koottu aineisto (Jyväskylän Yliopisto 2015). Konkreettisilla tuotoksilla tarkoitetaan tässä yhteydessä sekä viestintätyöpajan osallistujien lopputuotoksia sekä kyselyihin vastanneiden tutkittavien vastauksia. Lisäksi itseni tekemä havainnointi, analysointia tuloksiin perustuen. Empiirinen lähestymistapa konkreettisine tuotoksineen soveltui hyvin menetelmäksi, sillä opinnäytetyöllä haluttiin tuoda

eesiin juuri yksilöiden toimintatapoja ja näkemyksiä kestävästä liikkumisesta koskien kokonaisuutena.

Lähestymistapana on laadullinen eli kvalitatiivinen lähestymistapa, tarkoittaen esimerkiksi että, tutkimus voi olla monin erilaisin tavoin ja näkökulmin tuotettavissa (Jyväskylän Yliopisto 2021b). Tässä opinnäytetyössä hyödynnetään nuorille suunnattua kestävästä liikkumisen työpaikkaa ja siitä saatuja tuotoksia, WOTT-laitekyselyä sekä Hiilineutraali Lauttasaari 2030-Hankkeelle tuotettuja kyselyjä ja näiden lisäksi havainnointia.

Reliabiliteetti tutkimuksessa tarkoittaa, mittaustulosten toistettavuutta sekä johdonmukaista analyysiä ja laadullisessa lähestymistavassa korostuvat esimerkiksi toteutuksen luotettavuus sekä uskottavuus. Validiteetti lähestymistavassa tarkoittaa, että aineiston mittarit mittaavat sitä mitä niiden on tarkoitettu mittaavan. Laadullisessa lähestymistavassa esimerkiksi siirrettävyys ja yleistettävyys (toisiin tilanteisiin tai kohteisiin) luotettavuuteen nähden on yksi näkökulma. (Jyväskylän Yliopisto 2021a.)

Olen valinnut tiedonkeruumenetelmäni sekä laatinut kyselykysymykset ja toteuttanut viestintätyöpajan sillä ajatuksella, että ne palvelisivat tarkoitustaan mahdollisimman hyvin eli saataisiin haluttuihin kokonaisuuksiin uutta lisätietoa. Lisäksi olen suunnitellut tiedonkeruumenetelmäni siten, että ne ovat jatkossa muokattavissa ja toistettavissa, jotta Lauttasaari-Seura sekä sen hankkeet voivat halutessaan hyödyntää tiedonkeruumenetelmiä jatkossakin.

### **4.3 Aineistonkeruu kestävästä liikkumisen viestintätyöpajan kautta**

Viestintätyöpajaan osallistuneita oli yhteensä 16. Kuitenkin 9 osallistujaa allekirjoitti suostumuslomakkeen. Allekirjoittaneiden tuotoksia hyödynnetään tässä opinnäytetyössä sekä Hiilineutraali Lauttasaari 2030- hankkeen toimesta. Viestintätyöpajan toteutus tapahtui 09.02.2024. Tarkoituksena viestintätyöpajassa oli tuottaa sosiaalisen median viestintäharjoituksen kautta lisätietoa aiheeseen kestävästä liikkumisen tukeminen. Osallistujat toteuttivat sosiaalisen median viestinnän keinoin tietoa aiheeseen tehden tietoisuustyypiset julkaisut Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hankkeen käyttöön hankkeen Facebook sekä Instagram alustoille. Osallistujat eivät kuitenkaan suoraan tehneet harjoitusta käyttäen sosiaalisen median alustoja, vaan toteuttivat tuotoksensa hyödyntäen oppilaitoksen Google Classrooms alustaa. Tätä kautta osallistujien opettaja luovutti tuotokset tämän opinnäytetyön sekä hankkeen käyttöön.

Viestintätyöpajan laadullisen lähestymistavan näkökulmana toimi tarve tuottaa lisätietoa sosiaalisen median keinoin kestävästä liikkumisesta näkökulmaan. Menetelmänä paikan päällä oli havainnoida osallistujia toiminnan aikana. Havainnointitapa oli osallistuvaa havainnointia eli tämä on tietoisesti sekä systemaattisesti toteutettua, jossa havainnoijan pyrkimys on havainnoinnillaan vaikuttaa tapahtumien kulkuun erittäin minimaalisesti tai ei yhtään. (Grönfors, Vilka 2011, 52). Pyrin osallistumaan ohjeistamisessa mahdollisimman vähän, kuitenkin, koska osallistujien ikäryhmä olivat nuoret, oli ohjeistusten muodossa osallistuttava tutkimuksen kulkuun.

Menetelmäksi valikoitui havainnointi, sillä se sopi parhaiten toiminnan kulkuun ja laatuun sekä kohderyhmälle. Osallistujien menetelmänä oli hyödyntää erityyppisiä verkossa saatavilla olevia tietolähteitä kestävästä liikkumiseen liittyen. Lisäksi osallistujat tuottivat yhden tai useamman julkaisukelpoisen tietoiskutyypisen tuotoksen Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hankkeen Facebook ja Instagram alustoilla sekä tässä opinnäytetyössä hyödynnettäväksi. Lähtökohtana oli se, että osallistujat saavat itsenäisesti käyttäen luovuuttaan suunnitella tuotoksensa kestävästä liikkumisesta näkökulmasta.

Osallistujat jakautuivat kolmeen pienryhmään suorittamaan tehtävänantoa, kuitenkin vain kahdelta pienryhmältä saatiin opinnäytetyöhön soveltuva tuotos. Esitin pienryhmille erityyppisiä kysymyksiä (jotka tukivat työstöä, esimerkiksi millä tavalla ihmisiä voisi kannustaa osallistumaan) työpajan aikana kierrellen pienryhmästä toiseen. Lisäksi Canemure-hankekoordinaattori avusti ohjaten ja keskustellen osallistujien kanssa tehtävänantoon liittyen.

Ydinkysymyksenä haluttiin selvittää osallistujien oman pohdinnan ja tuotosten kautta sitä, kuinka kannustaa muita alueen asukkaita toimijuuteen ilmastonlämpenemisen suhteen tehtävissä valinnoissa kulutustapoihin liittyen.

Pienryhmä 1. toi vahvasti esiin näkökulman päästöistä sekä ilmastonlämpenemisen vaikutuksista. Lisäksi he ytimekkäästi kiteytettyivät toimijuuden haltuunoton ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Erityisenä huomiona heillä oli ilmastonlämpeneminen ja siihen liittyvät erityispiirteet. Sekä se, kuinka aika menee koko ajan eteenpäin ja toimiin olisi tartuttava pikimmiten.

Oletko miettinyt, kuinka paljon päästöjä aiheutat välinpitämättömyydelläsi? Jos päästöt jatkuvat ja ilmastonmuutos kiihtyy, on mahdollista, että jopa Lauttasaari uppoaa koko ajan nousevan merenpinnan alle. Kävele tai pyöräile ajamisen sijasta, ja pelasta maailma!

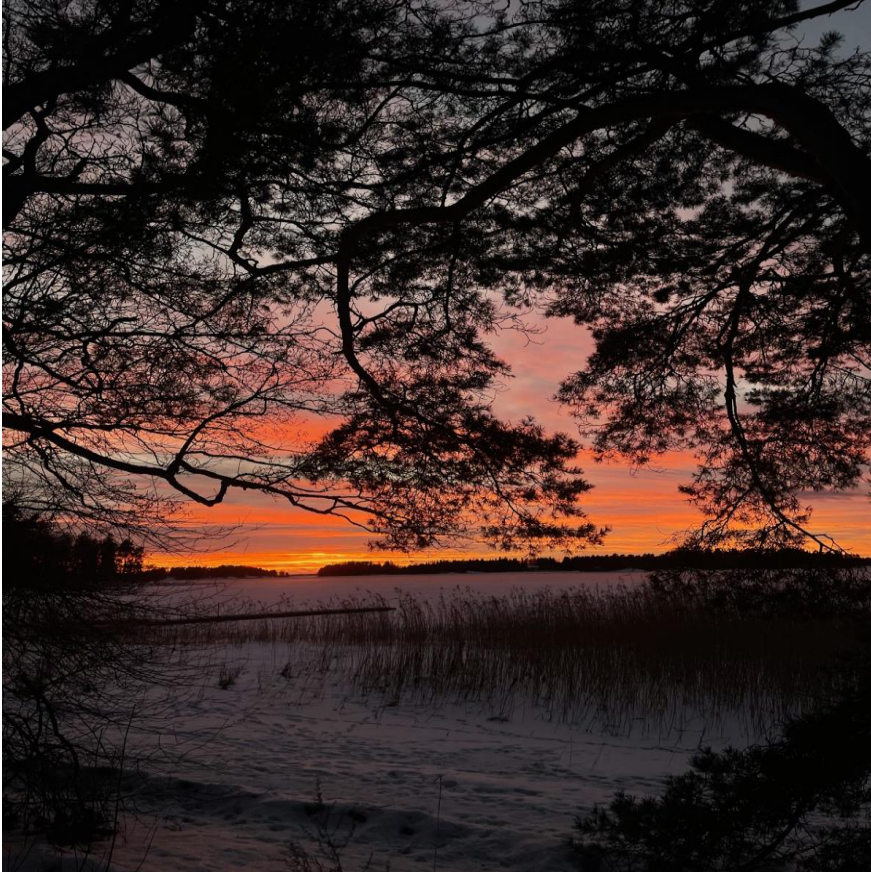


Kuvalähde: Kuva1. Henkilö polkee pyörällä veden äärelle.

<https://pixabay.com/fi/photos/pys%C3%A4k%C3%B6id%C3%A4-py%C3%B6r%C3%A4-vanhempi-yksin%C3%A4inen-5528190/>

Pienryhmä 2. teki tuotoksensa näkökulmasta, joka haastaa vastapuolen aktiiviseen toimijuuteen työmatkakävely haasteen keinoin. Käytetty kuva oli osallistujan itse ottama Lauttasaaren rannoilta. Kuvalla ryhmäläiset halusivat korostaa luonnon monimuotoisuutta ja kauneutta, sekä sitä kuinka pienissä hetkissä voi nähdä kauneutta. Lisäksi ryhmäläiset halusivat kannustaa työmatkakävely haasteen muodossa Lauttasaarelaisia ottamaan aktiivisempaa roolia toimijoina kestävän liikkumisen keinoin.

Näinkin ihania näkymiä pääsee ihastelemaan kävellessä. Haastamme sinutkin postaamaan kuvan, vaikka kävellessäsi töihin #hiilineutraalilauttasaari2030



Kuvalähde: Kuva 2. Näkymä auringonlaskusta Lauttasaaresta. Osallistujan ottama kuvamateriaali, suullinen lupa kysytty osallistujalta.

#### **4.4 Aineistonkeruu Lauttasaaren asukkailta WOTT-laitekysely kautta**

Kysely muodostui teemalla kestävän liikkumisen tukeminen, kysymyksiä oli kolme. Onko käytössäsi sähköpyörä, onko käytössäsi sähköauto sekä mikä kannustaisi käyttämään enemmän joukkoliikennettä Lauttasaaresta. WOTT- kyselylaite on julkisissa tiloissa oleva kyselylaite, jonka kyselyihin voidaan vastata napin painalluksella, nopeasti ja helposti. WOTT- kyselylaitteet ovat Webropolin omistamat. Laitteessa näkyy yksi kysymys, johon on neljä vastausvaihtoehtoa.

Kyselylaitteita löytyy Lauttasaari-Seuran toimesta kahdeksasta eri tilasta, joita ovat Kauppakeskus Lauttis, Lauttasaaren yhteiskoulun aulatala sekä liikuntasalin aula, S-ryhmien kaupat Itälahdenkadulla sekä Lauttasaaresta ja K-supermarket Oliivin ja Lauttasaaren kauppojen au-

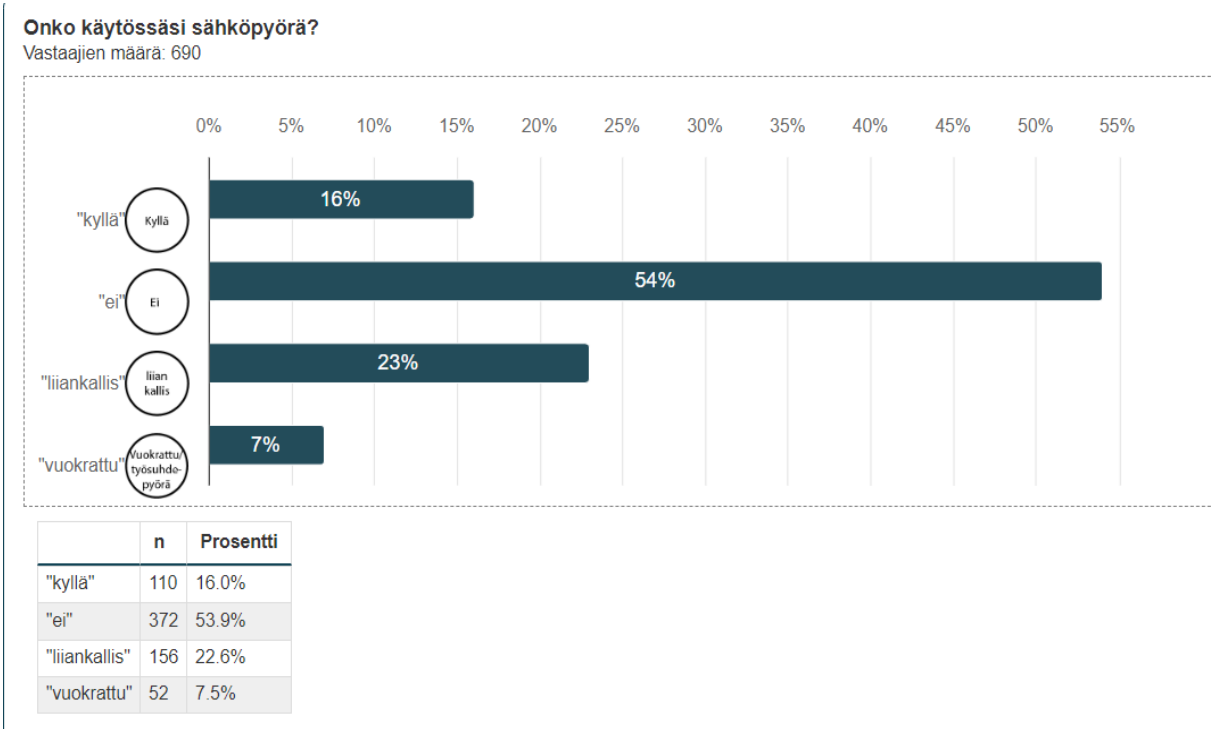
latiloista). (Pesonen 2021.) WOTT- laitekyselyn kysymykset suunnittelin itsenäisesti siltä pohjalta, että ne antaisivat lisäinformaatiota eri aihealueisiin koskien kestävän liikkumisen tukemista. Aihekokonaisuuksia olivat sähköpyöräily, sähköautoilu sekä julkinen liikenne.

Kyselykysymykset laitettiin Lauttasaari-Seuran Hiilineutraali Lauttasaari 2030- hankkeen vapaaehtoisen toimesta kyselylaitteelle ja heidän kauttaan sain myös analysoitavaksi kyselyn tulokset. Kyselyn kysymykset olivat laitteella noin 2 viikkoa kerrallaan ennen kysymyksen vaihtoa.

Kokonaisuutena kyselyyn vastasi 1347 henkilöä. Kysymykseen onko käytössäsi sähköauto, vastanneiden määrä oli 690 henkilöä. Kysymykseen onko käytössäsi sähköpyörä, vastanneiden määrä oli 344 henkilöä. Kysymykseen mikä kannustaisi käyttämään enemmän joukkoliikennettä Lauttasaarissa, vastanneiden määrä oli 313 henkilöä.

Kuvio 1. Kysymykseen onko käytössäsi sähköpyörä, vastauksia saatiin 690 kappaletta. Vastajista hieman yli puolella (54 %) ei ollut käytössään sähköpyörää. 23 % vastasi, että sähköpyörä on liian kallis hankinta. Ainoastaan 16 % eli 110 vastaajaa omistaa sähköpyörän ja 7 % eli 52 vastaajaa käyttävää vuokrattua tai työsuhdesähköpyörää.

Vastauksista nostan esiin, että suurin osa vastaajista ei omista tai käytä sähköpyörää joko liian kalliin ostohinnan vuoksi tai ei muutoin käytä sähköpyörää. Lisäksi vastauksista nostan esiin sen, että hyvin pieni osa vastaajista hyödyntää myös vuokraus tai työsuhde-etua sähköpyörän käyttämiseen. Vastauksista nostan lisäksi esiin sen, että pieni osa vastaajista kertoi omistavansa sähköpyörän. Kyselytuloksista tämän kysymyksen osalta voidaan päätellä, että sähköpyörän hinta voi olla merkittävä tekijä miksi kyselyyn vastanneet eivät hyödynnä sähköpyörää liikkumisessaan enemmän.



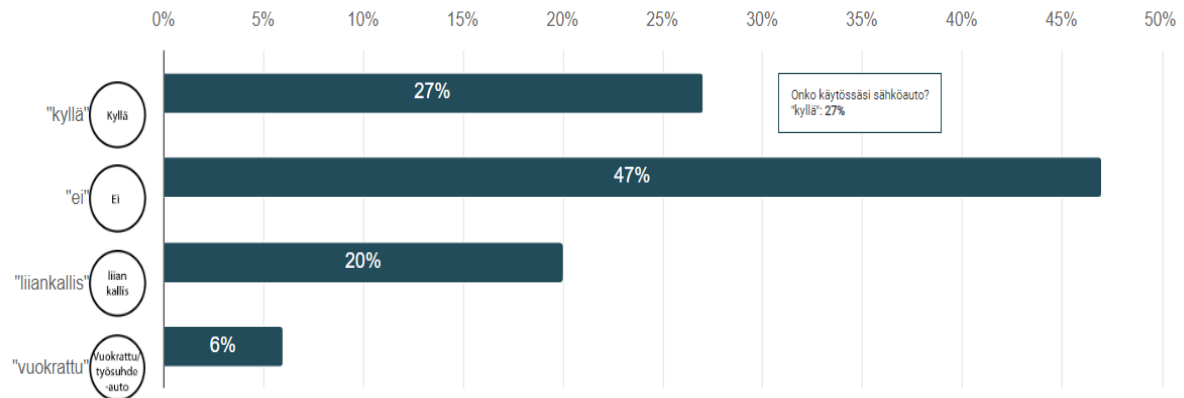
Kuvalähde: Lauttasaari-Seura 2024, Kuvio 1. Onko käytössäsi sähköpyörä?

Kuvio 2. Kysymykseen onko käytössäsi sähköauto, vastauksia saatiin 344 kappaletta. Vastajista hieman alle puolella (47 %) ei ollut käytössään sähköautoa. 20 % vastasi, että sähköauto on liian kallis hankinta. 27 % eli 94 vastaajaa omistaa sähköauton ja 6 % eli 21 vastaajaa käyttää vuokrattua tai työsuhdesähköautoa.

Vastauksista nostan esiin, että suurin osa vastaajista ei omista tai käytä sähköautoa lainkaan. Lisäksi vastauksista nostan esiin sen, että minimaalinen osa vastaajista hyödyntää vuokraus tai työsuhde-etua sähköauton käyttämiseen. Pieni osa vastaajista kuitenkin jo omistaa sähköauton. Kyselytuloksista tämän kysymyksen osalta voidaan päätellä, että sähköauton hinta voi olla merkittävä tekijä miksi kyselyyn vastanneet eivät hyödynnä sähköautoa liikkumisessaan enemmän.

### Onko käytössäsi sähköauto?

Vastaajien määrä: 344



	n	Prosentti
"kyllä"	94	27.3%
"ei"	160	46.5%
"liian kallis"	69	20.1%
"vuokrattu"	21	6.1%

Kuvalähde: Lauttasaariseura 2024, Kuvio 2 Onko käytössäsi sähköauto?

Kuvio 3. Kysymyksen mikä kannustaisi käyttämään enemmän joukkoliikennettä Lauttasaarissa. Vastauksia saatiin 313. Vastausvaihtoehtoon ympäristöystävällisyys, vastauksia saatiin 80 kappaletta eli 25 %. Vastausvaihtoehtoon työsuhdematkalippu tai muut kannustimet vastauksia saatiin 65 kappaletta eli 21 %. Vastausvaihtoehtoon pysäköintijärjestelyjen hinnat saatiin vastauksia 52 kappaletta eli 17 %. Vastausvaihtoehtoon parempi reittiverkosto saatiin selkeästi eniten vastauksia 116 kappaletta eli 37 %.

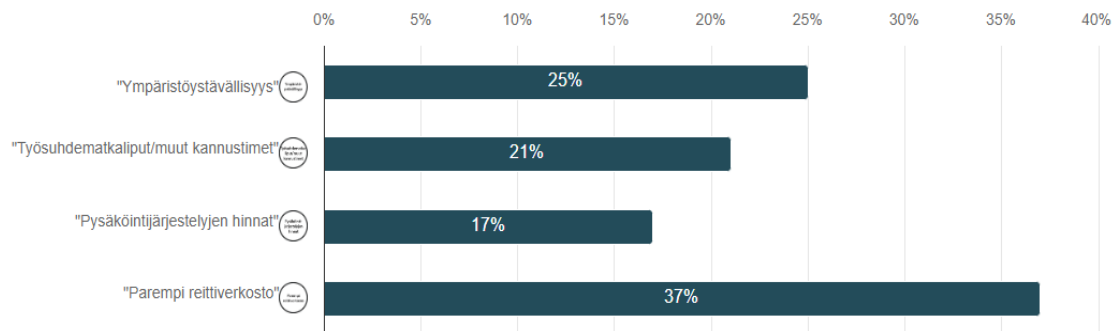
Kysymykseen mikä kannustaisi käyttämään enemmän joukkoliikennettä Lauttasaarissa, tuloksista voidaan päätellä, että suurin osa vastaajista toivoi kattavampaa julkisen liikenteen reittiverkostoa. Ympäristöystävällisyys on saanut toiseksi eniten vastauksia kertoen, että ekologisuus on ollut vastaajille tärkeä arvo ajatellen julkista liikennettä.

Kuitenkin tulokset kertovat, että liki samalla rajamaalla ympäristöystävällisyyden kanssa ovat ensin työsuhdematkaliput/muut kannustimet ja seuraavana pysäköintijärjestelyjen hinnat.

Tämä kertoo siitä, että erityyppiset kannustimet sekä pysäköintijärjestelyjen hintaluokat ovat omalta osaltaan tekijöitä, jotka saattavat ratkaista sen käyttäkö yksilö joukkoliikennettä vai muuta liikkumistapaa.

## Mikä kannustaisi käyttämään enemmän joukkoliikennettä Lauttasaarella?

Vastaajien määrä: 313



	n	Prosentti
"Ympäristöystävällisyys"	80	25.5%
"Työsuhdematkaliput/muut kannustimet"	65	20.8%
"Pysäköintijärjestelyjen hinnat"	52	16.6%
"Parempi reittiverkosto"	116	37.1%

Kuvalähde: Lauttasaari-Seura 2024, Kuvio 3. Mikä kannustaisi käyttämään enemmän joukkoliikennettä Lauttasaarella?

### 4.5 Aineistonkeruu Lauttasaaren asukkailta sosiaalisen median kyselyn kautta

Hiilineutraali Lauttasaari 2030-Hankkeen Facebook ja Instagram kanavoille laadin kyselykysymykset itsenäisesti aihekokonaisuuksina julkinen liikenne, sähköautoilu, pyöräily sekä kävely. Kyselyn kautta haluttiin lisäinformaatiota aiheeseen kestävä liikkuminen. Toimitin kyselylinkin Canemure- hankekoordinaattorille, joka jakoi linkin hankkeen sosiaalisen median kanaville. Kysely sosiaalisen median kanaville toteutettiin Google Forms pohjalla ja sain tulokset heti nähtäväksi. Kysely ajoittui aikavälille 20.02.2024-23.03.2024 ja vastauksia kyselyyn saatiin kokonaisuudessaan 25 kappaletta.

Kuvio 4. Mikä vaihtoehtoista mielestäsi kannustaisi ihmisiä käyttämään joukkoliikennettä enemmän Lauttasaarella? 25 Vastausta. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

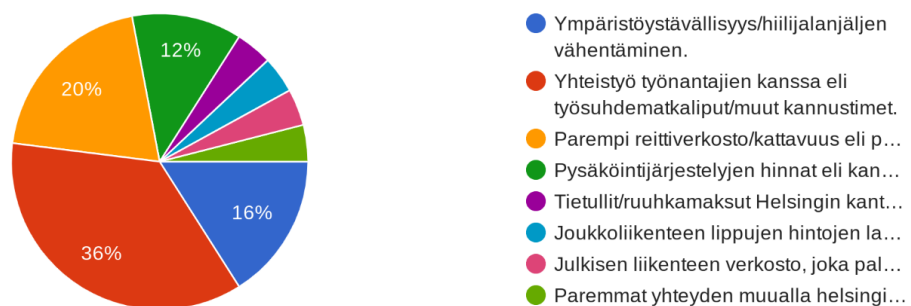
36 % eli 9 vastaajaa vastasi yhteistyö työnantajien kanssa eli työsuhdematkaliput/muut kannustimet. 20 % eli 5 vastaajaa vastasi parempi reittiverkosto/kattavuus eli palvelee alueen tarpeita paremmin. 16 % eli 4 vastaajaa vastasi ympäristöystävällisyys ja hiilijalanjäljen vähentäminen. 12 % eli 3 vastaajaa vastasi pysäköintijärjestelyjen hinnat eli kannuste valita joukkoliikenne yksityisautoilun sijaan. Lisäksi yksittäisiä vastauksia olivat tietullit ja ruuhkamaksut Helsingin kantakaupunkiin sekä liikenteen päästökauppa ja joukkoliikenteen lippujen hintojen laskeminen. Lisäksi yksittäisiin vastauksiin lukeutui paremmin eri elämäntilanteita palveleva julkisen liikenteen verkosto.

Kyselytuloksista tämän kysymyksen osalta nostan esiin sen, että enemmistön vastaajista mielestä kannustimet ovat suurin houkutin joukkoliikenteen lisäkäytölle. Lisäksi nostan esiin sen, että seuraavaksi eniten vastauksia saatiin paremman reittiverkoston ja kattavuuden vastausvaihtoehtoon. Tästä voidaan päätellä, että kannustimet, reittiverkoston kehitys ja kattavuus ovat merkittäviä tekijöitä joukkoliikenteen valinnassa.

Lisäksi nostan esille tuloksista sen, että kolmanneksi eniten vastauksia saatiin vaihtoehdolle ympäristöystävällisyys ja hiilijalanjäljen vähentäminen. Tästä voidaan päätellä, että ekologisuus on omalta osaltaan suhteellisen merkittävässä roolissa liikkumismuodon valinnan suhteen. Yksittäisten vastausten osalta nostan esille sen, että ne tukevat julkisen liikenteen eteenpäin kehittämistä. Jotta julkinen liikenne palvelisi paremmin asuinalueen yksilöitä ja jotta päätös julkisen liikenteen valinnasta kulkumuotona kasvaisi suuremmaksi.

Mikä vaihtoehdoista mielestäsi kannustaisi ihmisiä käyttämään joukkoliikennettä enemmän Lauttasaarella?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi Tarja 2024, Kuvio 4. Mikä vaihtoehdoista mielestäsi kannustaisi ihmisiä käyttämään joukkoliikennettä enemmän Lauttasaarella?

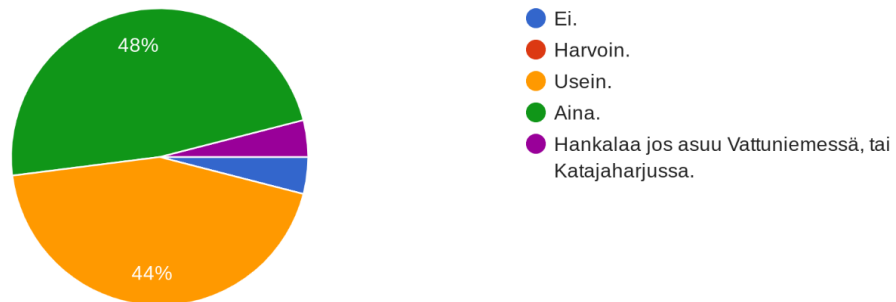
Kuvio 5. Onko joukkoliikenteen käyttö Lauttasaarella ollut mielestäsi sujuvaa ja helppoa? 25 vastausta, piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

48 % eli 12 vastaajaa vastasi aina. 44 % eli 11 vastaajaa vastasi usein. Lisäksi yksittäisinä vastauksina ei, harvoin sekä hankalaa jos asuu Vattuniemessä tai Katajajarjussa.

Tämän kysymyksen osalta nostan esiin sen, että vastaajista enemmistö on tyytyväinen nykyisellään joukkoliikenteen käytön sujuvuuteen ja helppouteen Lauttasaaren alueella aina. Lisäksi nostan esiin sen, että miltei yhtä suuri määrä vastaajista on usein tyytyväisiä joukkoliikenteen sujuvuuteen sekä helppokäyttöisyyteen alueella. Yksittäisistä vastauksista nostan lisäksi esiin sen, että myös tyytymättömyyttä yleisesti palveluiden sujuvuuteen sekä helppouteen on havaittavissa ja näiden lisäksi oli yksilöity tietyn alueen epäkohdista sujuvan ja helpon asioinnin suhteen.

Onko joukkoliikenteen käyttö Lauttasaarella ollut mielestäsi sujuvaa ja helppoa?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 5. Onko joukkoliikenteen käyttö Lauttasaarella ollut mielestäsi sujuvaa ja helppoa?

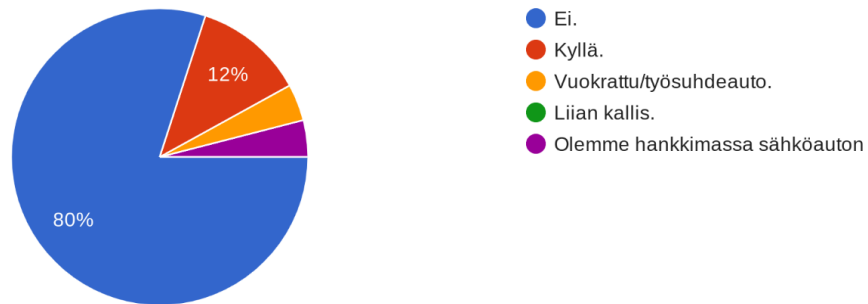
Kuvio 6. Onko käytössäsi sähköauto? 25 vastausta. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

80 % eli 20 vastaajaa vastasi ei. 12 % eli 3 vastaajaa vastasi kyllä. Yksittäisinä vastauksina liian kallis sekä olemme hankkimassa sähköauton.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin sen, että selkeällä enemmistöllä ei ole sähköautoa, pienellä osalla vastaajista on käytössään sähköauto ja yksi vastaaja on hankkimassa sähköauton lähitulevaisuudessa. Lisäksi tuloksista nostan esiin, että yksi vastaaja pitää sähköautoa liian kalliina.

### Onko käytössäsi sähköauto?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 6. Onko käytössäsi sähköauto?

Kuvio 7. Millaisia matkoja taitat yksityisautolla Lauttasaarella? Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit. 25 vastausta.

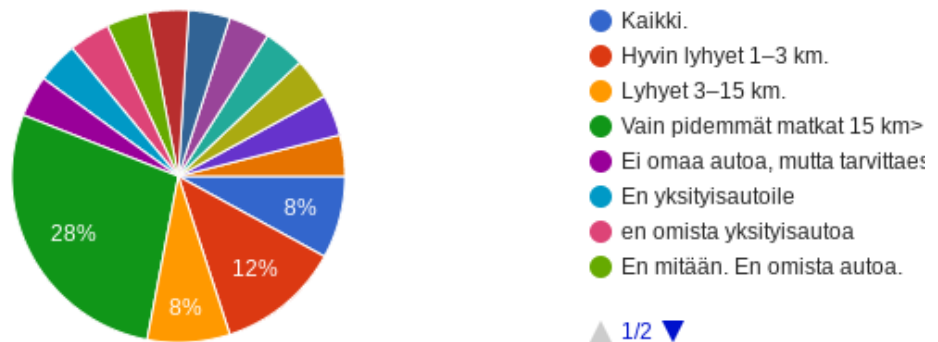
28 % eli 7 vastaajaa vastasi vain pidemmät matkat 15 km ja yli. 12 % eli 3 vastaajaa vastasi hyvin lyhyet 1–3 km 8 % eli 2 vastaajaa vastasi lyhyet 3–15 km 8 % eli 2 vastaajaa vastasi kaikki. Yksittäisinä vastauksina ei omaa autoa, mutta tarvittaessa esimerkiksi isojen ostosten kanssa sovitaan kimppakyydit sukulaisten kanssa. Kävellän. Sen mitä ei kätevästi tai aikataulu- lujen takia pääse julkisilla. Iso osa yksittäisistä vastaajista ei joko omista yksityisautoa tai ei käytä sitä ajoon Lauttasaaren sisällä.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että enemmistö vastaajista taittaa pidemmät matkat 15 km ja yli autolla Lauttasaaren alueella. Seuraavaksi eniten taitetaan lyhyitä (3–15 km) tai

hyvin lyhyitä (1–3 km) matkoja yksityisautolla. Pieni osa vastaajista taittaa kaikki matkat Lauttasaaren alueella yksityisautolla. Lisäksi tämän kysymyksen kohdalla nostan esiin sen, että suuri osa yksittäisistä vastaajista ei käytä tai omista yksityisautoa lainkaan.

### Millaisia matkoja taitat yksityisautolla Lauttasaarella?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 7. Millaisia matkoja taitat yksityisautolla Lauttasaarella?

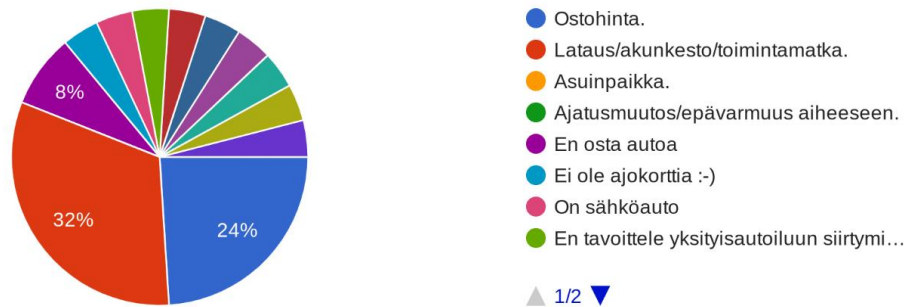
Kuvio 8. Mikä hankaloittaa sähköautoiluun siirtymistäsi eniten? Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit. 25 vastausta.

32 % eli 8 vastaajaa vastasi lataus/akunkesto ja toimintamatka. 24 % eli 6 vastaajaa vastasi ostohinta. 8 % eli 2 vastaajaa vastasi en osta autoa. Yksittäisinä vastauksina ajatusmuutos/epävarmuus aiheeseen, on sähköauto jo, ei ole ajokorttia, en tavoittele yksityisautoiluun siirtymistä/en halua autoa, asuinpaikka, auton tarpeettomuus Helsingissä.

Tämän kysymyksen kohdalla tuloksista nostan esiin, että sähköauton lataus, akunkesto sekä toimintamatka aiheuttavat eniten hankaluutta sähköautoiluun siirtymisen pohdinnassa. Lisäksi ostohinta on toinen merkittävä tekijä, kun pohditaan siirtymistä sähköautoiluun. Tämän kysymyksen kohdalla tuloksista nostan vahvasti esiin myös sen, että vastaajista osa ei joko osta autoa tai koe yksityisautoiluun siirtymistä tavoiteltavaksi tai koe tarvitsevänsä asuinalueellaan autoa.

Mikä on hankaloittaa sähköautoiluun siirtymistäsi eniten?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 8. Mikä hankaloittaa sähköautoiluun siirtymistäsi eniten?

Kuvio 9. Millaisia kannustimia tai helpotuksia olisi mielestäsi tarkoituksen mukaista tarjota sähköautojen käytön lisäämiseksi? Vastauksia 25. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

36 % eli 9 vastaajaa vastasi latauspaikkojen lisääminen/kehittäminen. 32 % eli 8 vastaajaa vastasi lainausmahdollisuudet. 20 % eli 5 vastaajaa vastasi verohelpotukset/alennukset. Yksittäisinä vastauksina käyttöönoton tukeminen yrityksissä, en osta autoa sekä liikenteen hiilipäästöjen hinnoittelu. Haittojen hinnoittelu on taloustieteessä yleisesti hyväksytty kustannustehokkaimmaksi keinoksi saavuttaa haluttu päämäärä.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että vaikka iso osa vastaajista ei osta autoa lainkaan enemmistä vastanneista kokee latauspaikkojen lisäämisen ja kehittämisen kannustimena sähköautoiluun. Lisäksi nostan esiin, että toiseksi suurin osa vastanneista koki lainausmahdollisuudet eteenpäin vievänä asiana.

Millaisia kannustimia tai helpotuksia olisi mielestäsi tarkoituksenmukaista tarjota sähköautojen käytön lisäämiseksi?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 9. Millaisia kannustimia tai helpotuksia olisi mielestäsi tarkoituksenmukaista tarjota sähköautojen käytön lisäämiseksi?

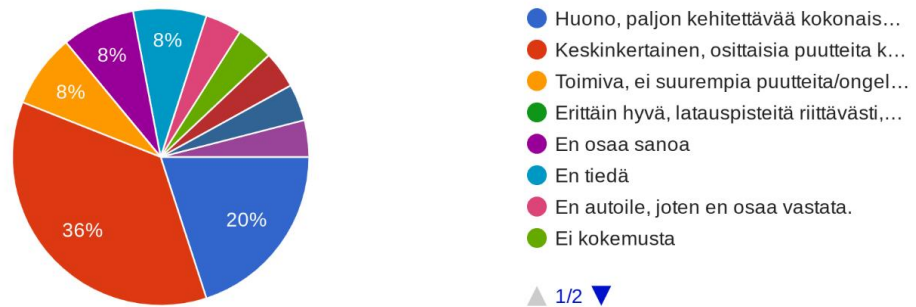
Kuvio 10. Millaisena koet Lauttasaaren sähköautojen latauspiste tilanteen nykyisellään? Vastauksia 25. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

36 % eli 9 vastaajaa vastasi keskinkertainen, osittaisia puutteita kokonaisuudessa. 20 % eli 5 vastaajaa vastasi huono, paljon kehitettävää kokonaisuudessa. 8 % eli 2 vastaajaa vastasi toimiva, ei suurempia puutteita/ongelmia, riittävästi latauspisteitä. 8 % eli 2 vastaajaa vastasi en osaa sanoa. 8 % eli 2 vastaajaa vastasi en tiedä. Yksittäisiä vastauksia ei kokemusta, tietoa tai ei käytä sähköautoa.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että suurin osa vastaajista on sitä mieltä, että sähköautojen latauspistetilanne on nykyisellään Lauttasaarella keskinkertainen. Lisäksi nostan esiin, että osa vastaajista koki tilanteen huonoksi eli parhaan toimivuuden saavuttamiseksi on vielä työstettävää ja kehitettävää. Kuitenkin nostan myös esiin, että pieni osa vastaajista oli sitä mieltä, että jo tällaisenaan latauspisteiden tilanne palvelee heidän tarpeitaan.

### Millaisena koet Lauttasaaren sähköautojen latauspiste tilanteen nykyisellään?

25 vastausta



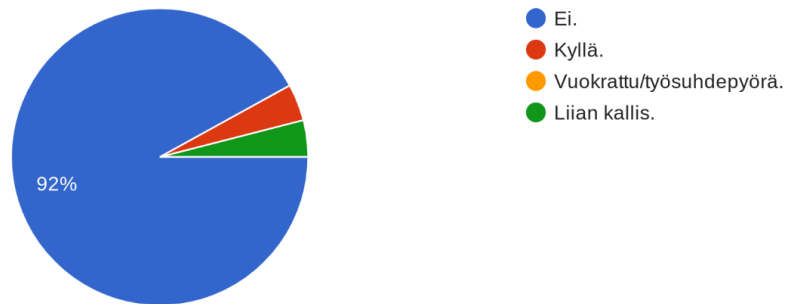
Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 10. Millaisena koet Lauttasaaren sähköautojen latauspiste tilanteen nykyisellään?

Kuvio 11. Onko käytössäsi sähköpyörä? Vastauksia 25. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit. 92 % eli 23 vastaajaa vastasi ei. 4 % eli 1 vastaaja vastasi kyllä. 4 % eli yksi vastaaja vastasi liian kallis.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että enemmistöllä vastaajista ei ole käytössään sähköpyörää, yksi vastaaja kokee sähköpyörän liian kalliiksi ja yhdellä vastaajalla on käytössään sähköpyörä.

Onko käytössäsi sähköpyörä?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 11. Onko käytössäsi sähköpyörä?

Kuvio 12. Millaisia matkoja taitat Lauttasaarella pyörällä? Vastauksia 25. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

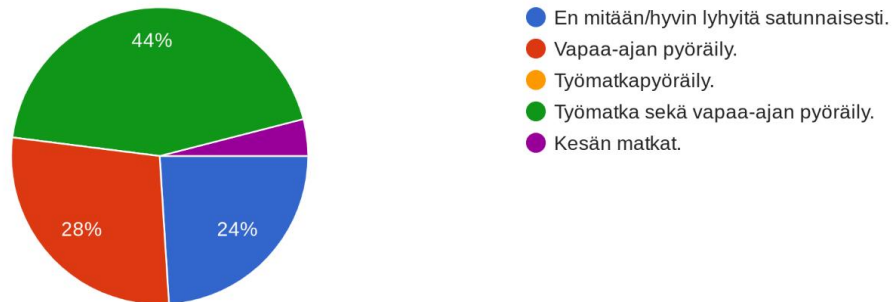
44 % eli 11 vastaajaa vastasi työmatka sekä vapaa-ajan pyöräily. 28 % eli 7 vastaajaa vastasi vapaa-ajan pyöräily. 24 % eli 6 vastaajaa vastasi en mitään/hyvin lyhyitä satunnaisesti. 4 % eli yksi vastaaja vastasi kesän matkat.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että enemmistö vastaajista hyödyntää liikkumisessaan sekä työmatka, että vapaa-ajan pyöräilyä. Lisäksi nostan esiin sen, että toiseksi suurin osa

vastaajista kertoo lisäksi hyödyntävänsä vapaa-ajalla liikkumisessaan pyöräilyä. Nostan tuloksista esiin myös sen, että kolmanneksi isoin osa vastaajista kertoi, ettei hyödynnä pyöräilyä liikkumismuotona ollenkaan.

Millaisia matkoja taitat Lauttasaarella pyörällä?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 12. Millaisia matkoja taitat Lauttasaarella pyörällä?

Kuvio 13. Mikä kannustaisi sinua työmatkapyöräilyyn eniten? 25 vastausta. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

44 % eli 11 vastaajaa vastasi terveyshyödyt/ympäristötietoisuus. 20 % eli 5 vastaajaa vastasi työpaikan tuki/sähköpyöräetu. Yksittäisiä vastauksia sähköpyörän hankkimisen kannustimet, kustannussäästöt polttoaineissa (yksityisautoilu), turvallisempi liikenne myös Lauttasaaresta lähdettäessä, ei onnistu/ei onnistu ammatissani, olen eläkkeellä, teen jo työmatkani pyöräillen.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että suurinta osaa vastaajista kannustavat työmatkapyöräilyyn eniten terveyshyödyt ja ympäristötietoisuus. Lisäksi nostan esiin sen, että toiseksi

eniten vastauksia saatiin työpaikan tukeen/sähköpyöräetuun, joten myös tämä olisi melko mit-tava kannustin työmatkapyöräilyyn. Yksittäisistä vastauksista nostan erityisesti sähköpyörän hankkimisen kannustimet ja sen, että muutaman vastaajan vastauksissa työmatkapyöräily ei ole vaihtoehto.

Mikä kannustaisi sinua työmatkapyöräilyyn eniten?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 13. Mikä kannustaisi sinua työmatkapyöräilyyn eniten?

Kuvio 14. Millaisena koet Lauttasaaren pyöräilyreitit nykyisellään? 25 vastausta. Piirakkadia-grammi osoittaa vastausprosentit.

52 % eli 13 vastaajaa vastasi hyvä ja turvallinen. 28 % eli 7 vastaajaa vastasi tarvitsee kunnos-tustoimenpiteitä. 12 % eli 3 vastaajaa vastasi erinomainen, monipuolinen. Yksittäisinä vastauk-sia huono, paljon kehitettävää, en omista pyörää, niin ei ole tullut testattua.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin sen, että suurin osa vastaajista on tyytyväisiä ja pitää Lauttasaaren pyöräilyreittejä nykyisellään hyvinä ja turvallisina. Lisäksi nostan esiin sen, että pieni osa vastaajista pitää reittejä erinomaisina ja monipuolisina, mutta toiseksi suurin osa vas-taajista löytää tarvetta kunnostustoimenpiteille. Nostan tuloksista esiin myös sen, että ainoas-taan yksi vastaaja kuvasi reitistöä huonoksi, tarvitte paljon kehitettävää.

### Millaisena koet Lauttasaaren pyöräilyreitit nykyisellään?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024, Kuvio 14. Millaisena koet Lauttasaaren pyöräilyreitit nykyisellään?

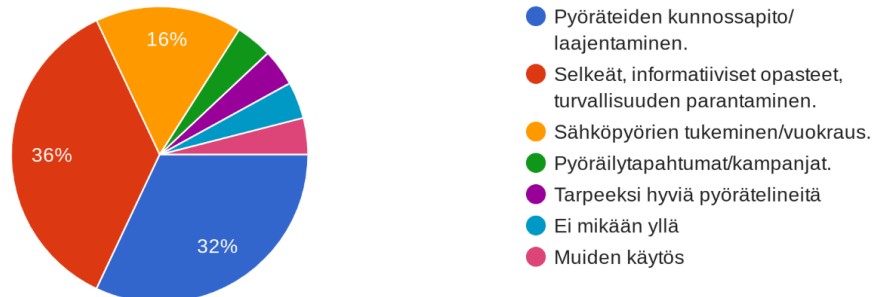
Kuvio 15 Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaassa, jotta pyöräily olisi houkuttelevampi liikkumisvaihtoehto. 25 vastausta. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

36 % eli 9 vastaajaa vastasi selkeät, informatiiviset opasteet, turvallisuuden parantaminen. 32 % eli 8 vastaajaa vastasi pyöräteiden kunnossapito/laajentaminen. 16 % eli 4 vastaajaa vastasi sähköpyörien tukeminen ja vuokraus. Yksittäisiä vastauksia pyöräilytapahtumat/kampanjat, tarpeeksi hyviä pyörätelineitä, muiden käytös.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että kyselyyn vastanneiden mielestä erityisesti infrastruktuurien ylläpito ja kehitys sekä turvallisuus ja informaatio ovat avainasemassa siihen, että pyöräily olisi houkuttelevampi vaihtoehto liikkumismuotona. Lisäksi nostan esiin että, sähköpyörien tukeminen ja vuokraus nähtiin vastanneiden mielestä houkuttelevana vaihtoehtona. Yksittäisistä vastauksista nostan esiin muiden käytöksen, eli se, että jokainen liikenteen käyttäjä huomioi toisensa ja toimii turvallisella tavalla.

Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaassa, jotta pyöräily olisi houkuttelevampi liikumisvaihtoehto?

25 vastausta



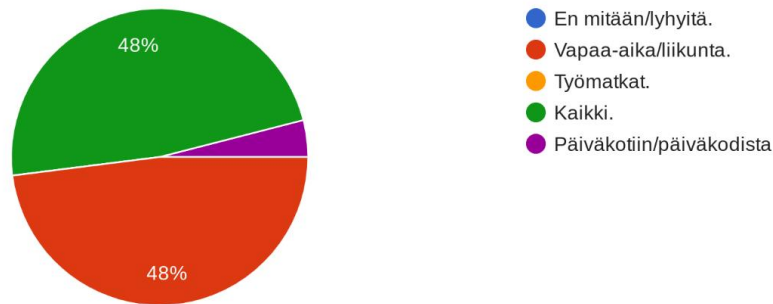
Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024. Kuvio 15. Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaassa, jotta pyöräily olisi houkuttelevampi liikumisvaihtoehto.

Kuvio 16. Millaisia matkoja taitat Lauttasaassa kävellen? 25 vastausta. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

48 % eli 12 vastaajaa vastasi kaikki. 48 % eli 12 vastaajaa vastasi vapaa-aika/liikunta. 4 % eli yksi vastaaja vastasi päiväkotiin/päiväkodista. Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että vastaajat kulkevat suurin osa kaikki matkansa Lauttasaassa kävellen tai vapaa-ajan/liikuntaan liittyvät matkat kävellen. Lisäksi nostan esiin, että yksittäisistä vastauksista matka päiväkotiin ja päiväkodista takaisin taitetaan kävellen.

### Millaisia matkoja taitat Lauttasaassa kävellen?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024. Kuvio 16. Millaisia matkoja taitat Lauttasaassa kävellen?

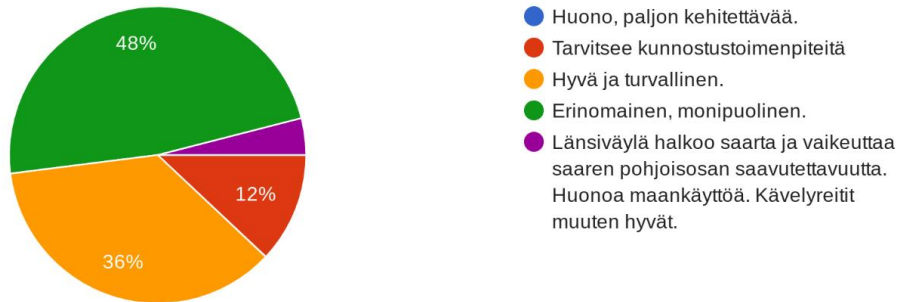
Kuvio 17 Millaisena koet Lauttasaaren kävelyreitit nykyisellään? 25 vastausta. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

48 % eli 12 vastaajaa vastasi erinomainen, monipuolinen. 36 % eli 9 vastaajaa vastasi hyvä ja turvallinen. 12 % eli 3 vastaajaa vastasi tarvitsee kunnostustoimenpiteitä. 4 % eli 1 vastaaja vastasi Länsiväylä halkoo saarta ja vaikeuttaa saaren pohjoisosan saavutettavuutta.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin, että enemmistö vastaajista pitää Lauttasaaren kävelyreittejä nykyisellään erinomaisena, monipuolisena sekä hyvänä ja turvallisena. Lisäksi nostan esiin sen, että kunnossapitotarpeita tunnistettiin osan vastaajista keskuudessa.

### Millaisena koet Lauttasaaren kävelyreitit nykyisellään?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024. Kuvio 17. Millaisena koet Lauttasaaren kävelyreitit nykyisellään?

Kuvio 18. Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaarella, jotta kävely olisi houkuttelevampi liikkumisvaihtoehto? 25 vastausta. Piirakkadiagrammi osoittaa vastausprosentit.

32 % eli 8 vastaajaa vastasi kävelyteiden kunnossapito/laajentaminen. 24 % eli 6 vastaajaa vastasi selkeät, informatiiviset opasteet, turvallisuuden parantaminen. 12 % eli 3 vastaajaa vastasi esteettömyyden parantaminen. 8 % eli 2 vastaajaa vastasi kävelytapahtumat/kampanjat.

Yksittäisistä vastauksista vähemmän yksityisautoja, rantareittien hyvä kunto ja metsäinen fiilis, on hyvä/ei tarvetta muutoksiin, autoteiden poistaminen ja muuttaminen kävelyteiksi, moottoritien poistaminen keskeltä kaupunkia.

Tämän kysymyksen tuloksista nostan esiin sen, että suurin osa vastaajista pitää kävelyteiden kunnossapito ja laajentamistoimia merkityksellisinä kävelyn houkuttelevuudelle liikkumis-  
muotona. Lisäksi nostan esiin sen, että toiseksi suurin osa vastaajista on sitä mieltä, että selkeät, informatiiviset opasteet ja turvallisuuden parantaminen ovat avainasemassa kysymykseen näh-  
den. Lisäksi nostan esiin sen, että esteettömyys, erityyppiset tapahtumat ja kampanjat nähtiin  
tärkeinä asioina.

Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaassa, jotta kävely olisi houkuttelevampi  
liikkumisvaihtoehto?

25 vastausta



Kuvalähde: Niemi, Tarja 2024. Kuvio 18. Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaassa, jotta kävely olisi houkuttelevampi liikkumisvaihtoehto?

## 5 POHDINTA

### 5.1 Työn prosessi

Koen, että opinnäytetyöni onnistui vastaamaan kehitysaselmani siitä, miten edistää asukasviestinnän -ja toiminnan keinoin kestävän liikkumisen tukemista. Koen, että työni on tarpeeksi laaja vastaamaan tilaajan tarpeisiin lisäinformaatiosta aiheeseen kestävän liikkumisen tukeminen. Koen lisäksi saavuttaneeni opinnäytetyölle asettamani tavoitteet.

Opinnäytetyö kehittyi matkan varrella lopulliseen muotoonsa. Opin opinnäytetyön tekemisprosessin aikana paljon, niin suunnittelu, toteutus kuin analyysivaiheista. Jatkossa huomiota tulee kiinnittää enemmän esimerkiksi siihen, kuinka toteutus suunnitellaan, jotta saadaan tarkemmin lisätietoutta aihealueisiin.

Haasteita tavoitteiden saavuttamiseen toi eniten tiukka aikataulu. Se kuinka saada viestintätyöpaja, kyselykysymykset sekä kyselyt tuotettua, jotta ne ehtivät purkuun ja arviointiprosessiin hyvissä ajoin. Pyrin parhaani mukaan toimimaan suunnitelmallisesti ja aikataulut huomioiden, mutta tämä jäi esimerkiksi WOTT-kyselyssä hieman vajavaiseksi, sillä kaikkia haluamiani kysymyksiä ei ehditty toteuttaa aikarajan puitteissa. Lisäksi opinnäytetyön kirjoittamisprosessin aikana haasteita toi aikarajan puitteissa tekstin muokkaaminen yksinkertaistempaan suuntaan (selkeys lukijalle) sekä esimerkiksi viestintätyöpajan kohdalla tekstiosuuksien yksinkertaisuus kohderyhmälle.

Opinnäytetyötä olisi voinut laajentaa ja kehittää esimerkiksi benchmarkkaukseen aihealueesta tai monimuotoistaa erityyppisillä haastattelulla Lauttasaari-Seuran työntekijöiden tai vapaaehtoisten näkökulmasta. Kyselyjen kysymyksiä olisi voinut muotoilla vastaamaan vielä paremmin tarvetta, osa kyselykysymyksistä jäi puutteellisiksi tai ei vastannut parhaimmalla mahdollisella tavalla siihen mitä haluttiin tietää. Viestintätyöpajaa menetelmänä olisi voinut kehittää eteenpäin niin, että siihen osallistuvien opiskelijoiden määrä sekä ikäjakauma olisi ollut suurempi. Näin tutkimuksen tavoitteet, valideetti sekä reliabiliteetti olisivat olleet vahvemmat. Lisäksi havainnoijan tulisi osallistua vielä aiempaa minimaalisemmin ohjaukseen, jotta osallistujat saisivat kokonaisuudessaan itsenäisesti toteuttaa tarvittavia tehtäviä tutkimuksessa.

## 5.2 Eettisyys

Huolehdin, että tutkimusluvut, osallistujien suostumuslomake sekä osallistujien vapaaehtoisuus sekä riittävä tiedonsaanti ja turvallisuus toteutuivat. Ennen viestintätyöpajan aloitusta hankin tutkimusluvan, sekä tiedotin osallistujien huoltajia yöpajasta. Huoltajien tiedottaminen tapahtui siten, että kirjoitin informaatiotekstin ja koulun opettaja toimitti sen oppilaiden huoltajille hyväksyttäväksi.

Lisäksi toiminnan alussa painotin turvallisuustekijöitä sekä valokuvien hyödyntämiseen liittyviä rajoituksia. Se, että tehtävänanto suoritettiin Google Clasrooms alustalle, eikä suoraan sosiaalisen median alustoille toimi myös yhtenä turvallisuus tekijänä. Näin toimimalla halusin turvata se, ettei osallistujista päädy kuvia verkkoon.

Lisäksi varmistin toiminnan eettisyyden toimien avoimesti ja läpinäkyvästi tuoden osallistujien tietoutteen viestintätyöpajan sekä kyselyjen tavoitteen, tarkoituksen ja päämäärän sekä huolehdin, että asianmukaiset dokumentit (informointi ja suostumuslomake) tulivat läpikäytyiksi osallistujien kanssa.

## 5.3 Aineistokohtainen pohdinta

Viestintätyöpajan reliabiliteetista sanoisin sen olevan toistettavissa johdonmukaisesti. Työpaja voidaan toistaa joko samankaltaisena tai soveltaen sitä, esimerkiksi tämän opinnäytetyön kehityssuosituksen kautta. Validiteetista sanoisin, että se on osittaista, sillä tuotoksen kuvastavat hyvin paljon osallistujia itseään vaikkakin niistä löytyy pieniä osia ydinkysymykseen nähden. Osallistujamäärä kokonaisuutena oli hyvin minimaalinen ja ainoastaan kahta työtä voitiin hyödyntää sellaisenaan opinnäytetyössä, eli ne vastasivat ydinkysymykseen tuottaen lisätietoa opinnäytetyölle.

WOTT-kyselyn reliabiliteetti on mielestäni jokseenkin kyseenalainen, sillä WOTT- kyselyn luonne on sellainen, että kuka tahansa ohikulkija voi vastata napin painalluksella annetuista vaihtoehdoista minkä tahansa, joten luotettavuus siinä mitä tutkittavat vastaavat ja millaiset tutkittavat lopulta painavat nappia on sattumanvarainen. Lisäksi kyselylaitteet sijaitsevat julkisissa tiloissa, joissa voidaan vapaasti liikkua. Validiteetti on toimiva, sillä kysymyksellä halutaan tietää yksinkertainen asia ja siihen on annettu tietyt vastausvaihtoehdot, jotka ovat helposti ymmärrettävissä suhteessa siihen mitä kysymyksellä halutaan tietää ja vastaukset

vastaavat hyvin kysymykseen. Osallistujamäärä kokonaisuudessaan oli suuri, ja kysely tuotti haluttua lisätietoa opinnäytetyölle.

Sosiaalisen median (Hiilineutraali Lauttasaari 2030-hankkeen Facebook ja Instagram) kyselyn kysymykset muodostin kestävän liikkumisen teemojen kautta, kysymysosiot olivat julkinen liikenne, sähköautoilu, sähköpyöräily sekä kävely. Sosiaalisen median kyselyn reliabiliteetti on hyvin toistettavissa, joko samankaltaisen tai soveltaen. Validiteetista sanoisin, että se on osittaista, sillä kaikki kyselykysymykset eivät palvelleet sellaisenaan (esimerkiksi onko käytössäsi sähköauto, johon vastauksena olen eläkkeellä). Kysymysten muotoilua tulisi jatkossa pohtia tarkemmin, jotta kaikki kysymykset ovat hyvin kohdennettuja, että saataisiin varmemmin haluttua lisätietoa. Osallistujamäärä oli pieni (25), joten kyselytulokset kuvastavat vain näiden osallistujien näkökulmia aiheisiin.

#### **5.4 Tilaajan palaute**

Opinnäytetyön tilaajana antoi palautteen opinnäytetyöstä työn ollessa miltei valmis. Tilaaja oli opinnäytetyöhön kokonaisuutena tyytyväinen ja kertoi työn tuottaneen haluttua lisätietoa aihekokonaisuuteen. Lisäksi tilaaja oli tyytyväinen siihen, että opinnäytetyön kautta saatiin testattua uusia toimintatapoja erityisesti viestintätyöpajassa. Viestintätyöpajasta tilaaja totesi sen olleen sisällöllisesti hyvin suunniteltu ja koottu, mutta itse työpajan ajankohta (perjantai iltapäivä) toi toteutukseen haasteita osallistujien keskittymiskyvyn haasteiden kautta.

Tilaaja nosti kehittämissuositukseksi työn sisällön suhteen sen, että voisi kuvailla kaupunginosayhdistykselle asukastoiminnan – ja viestinnän merkitystä kestävän liikkumisen edistämisessä. Lisäksi tilaaja nosti esille sen, että voisin tehdä muutamia nostoja liitteiden kehittämissuosituksista pohdinta tai johtopäätöslukuun. Avasin aiheita tilaajan toiveiden mukaisesti.

Tilaaja uskoo hyödyntävänsä opinnäytetyön aineistoa sekä kehittämissuosituksia jatkossakin. Erityisesti viestintätyöpajan toimintatapoja voidaan sovelletusti hyödyntää jatkossa yhteistyössä koulujen kanssa. Tilaaja totesi tiukan aikataulun olleen haasteellinen asia, sillä se aiheutti käytännön haasteita (esimerkiksi WOTT-kyselyä jouduttiin lyhentämään kolmeen kysymykseen)

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tuottaa asukasviestinnän -ja toiminnan keinoin lisätietoa aiheeseen kestävästä liikkumisesta tukemiseksi. Lisätietoa aihealueeseen tuotettiin kestävästä liikkumisesta viestintätyöpajalla. Työpajassa ydinkysymyksenä tahdottiin selvittää osallistujien oman pohdinnan sekä tuotosten kautta sitä, kuinka kannustaa muita alueen asukkaita toimijuuteen ilmastonlämpenemisen suhteen tehtävissä valinnoissa kulkutapoihin liittyen.

Lisätietoa selvitettiin myös kestävästä liikkumisesta kyselyjen kautta (WOTT-laitteet ja sosiaalinen media). Näiden ydinkysymyksenä tahdottiin selvittää Lauttasaaren asukkaiden näkemyksiä ja mielipiteitä kestävästä liikkumisesta suhteen. Opinnäytetyö tuotti myös suosituksia toiminnan jatkokehittämiseen.

Muodostin kestävästä liikkumisesta työpajan sekä kyselyt siltä pohjalta, että ne tuottaisivat mahdollisimman monipuolisesti haluttua lisätietoa aihekokonaisuuteen. Etsin taustatietoutta ja keskustelin tilaajan kanssa aihekokonaisuuksista. Valitsin monimuotoiset, kohdennetut kysymykset kyselyihin sekä tilaajan kanssa yhteistyössä päädyimme hyödyntämään ajankohtaista toteutustapaa viestintätyöpajassa.

Opinnäytetyön suositukset olen muodostanut siltä pohjalta, että ne palvelisivat jatkossa monimuotoisemmin sekä tarjoaisivat näkökulman työn kehittämiseen. Kehityssuosittelun taustalla on tarve jatkokehittää sekä toimintoja ja erityyppisiä tiedonkeruun väyliä eteenpäin, niin, että toimilla ja tiedonkeruulla saavutettaisiin vieläkin parempia tuloksia.

Opinnäytetyöstä kertynyt aineisto osoitti osallistujien mielipiteitä ja ajatuksia kestävästä liikkumisesta sekä kehitystarpeista. Lisäksi aineisto osoitti myös sitä mitä osallistujat kokevat toimivaksi tai millaisia asioita tulisi painottaa tai kehittää eteenpäin. Viestintätyöpajan aineistosta nostan esiin erityisesti pienryhmien tuotokset, jotka haastavat katsojan pohtimaan aihealuetta sekä omaa toimijuuttaan kestävästä liikkumisesta suhteen laajemmin.

Kyselyjen aineisto osoitti joukkoliikenteen kohdalla, että kattavampi reittiverkosto, ympäristöystävällisyys sekä erityyppiset kannustimet tukevat joukkoliikenteen hyödyntämistä. Lisäksi kyselyjen kautta sähköauton sekä sähköpyörän hinta paljastui merkittäväksi tekijäksi siinä, miksi ei käytä kyseistä kulkuvälinettä. Kuitenkin työsuhde tai vuokrattu kulkuväline oli

osalla jo käytössä. Kävelyn ja pyöräilyn osalta aineisto osoitti lisäksi, että kokonaisuutena infrastruktuuri koettiin turvalliseksi ja hyväksi, vaikka kehityskohteita löytyi. Osalla vastaajista kävely tai pyöräily oli aineiston mukaan erittäin aktiivinen osa arkea Lauttasaaren alueella.

Kehityssuosituksista nostan erityisesti esiin, yhteisön osallistamisen aktiiviseen toimijuuteen sekä kyselyissä tai työpajoissa kohdennetumman kokonaisuuden, joka palvelisi tarkoitusta entistä paremmin. Lisäksi nostan kehityssuosituksista esiin vahvasti sen, että yhteistyötä tiivistämällä, erityyppisin haastein, kampanjoiden kautta tai tapahtumanjärjestämisellä voidaan saada kestävä liikunnan aihekokonaisuudelle näkyvyyttä laajemmin. Lisäksi tunnettujen henkilöiden kanssa tehtävä yhteistyö voi osaltaan houkuttaa kävijöitä sekä lisänäkyvyyttä. Lisäksi nostan esiin sen, että vapaaehtoisten tai työntekijöiden palkitseminen on mielestäni tärkeä seikka, jolla voidaan osaltaan motivoida ja kannustaa aktiivisempaan toimijuuteen.

Lauttasaari-Seura ja Canemure-hanke kykenevät hyödyntämään tässä opinnäytetyössä tuotettua aineistoa sekä soveltamaan sen käyttöä tulevissa projekteissaan esimerkiksi kyselyissä, tapahtumanjärjestämisessä tai työpajamuotoisessa toiminnassa. Lisäksi kokonaisuutena opinnäytetyö tuo alalla toimiville muille ammattilaisille lisätietoa kestävä liikunnan tukemiseen sekä kehityssuosituksia toimintoihin tulevaisuutta ajatellen. Yhteisöpedagogin työkenttää ajatellen (esimerkiksi järjestöpuolella), tämän opinnäytetyön kautta tuotettu aineisto sekä kehityssuosituksien tuovat lisätietoutta siihen minkä tyyppisiin asioihin voitaisiin tarttua ja kuinka toimintaa voitaisiin jatkokehittää eteenpäin.

Kestävä liikunnan tukeminen asukasviestinnän -ja toiminnan keinoin on moniulotteinen kokonaisuus, jota pystytään aktiivisesti kehittämään eteenpäin ja osallistamaan yhteisöä aktiiviseen toimijuuteen. Kehitystyötä voidaan syventää esimerkiksi tutkimalla tarkemmin aihekokonaisuuksia, joiden kautta toimia kestävä liikunnan tavoitteiden eteen voidaan tehdä. Esimerkiksi tässä opinnäytetyössä toteutettiin viestintätyöpaja tietylle kohderyhmälle, niin jatkossa kohderyhmää voisi monimuotoistaa ja aihealuetta tarkentaa. Mielestäni moniulotteinen yhteistyö kokonaisuuden edistämiseksi on tärkeää niin tutkimustyössä, kuin yhteisöä osallistavassa toiminnassa. Mikäli joku tutkisi esimerkiksi kestävä liikunnan tukemista nuorten kanssa tapahtuvan toiminnan kautta suosittelisin heitä hyödyntämään sekä alan ammattilaisia, että kuuntelemaan kohderyhmän kokemuksia ja epäkohtia aihealueesta.

## LÄHTEET

Ahlvik, Lassi, Sahari, Anna 2023. Promoting active transport through health information: evidence from a randomized controlled trial. Fit Working paper 16. Finnish Centre of excellence in tax systems research. Viitattu 24.02.2024.

<https://verotutkimus.fi/verotutkimus/wp-content/uploads/2023/12/FIT-WP-16-Promoting-active-transport-through-health-information-181223.pdf>

Auvinen, Heidi, Tuominen, Anu, Lehtonen, Esko, Malin, Fanny 2020. Kestävän liikkumisen toimien kulkutapavaikutukset. Liikenne ja viestintävirasto Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 13/2020. Viitattu 11.05. 2024.

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kest%C3%A4v%C3%A4n\\_liikkumisen\\_toimien\\_kulkutapavaikutukset\\_Traficom\\_13\\_2020.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kest%C3%A4v%C3%A4n_liikkumisen_toimien_kulkutapavaikutukset_Traficom_13_2020.pdf)

Grönfors, Matti, Vilka, Hanna 2011. Laadullisen tutkimuksen kenttätyömenetelmät. SoFia-Sosiologi-Filosofiapu Vilka. Viitattu 04.03.2024.

[https://vilka.fi/books/Laadullisen\\_tutkimuksen.pdf](https://vilka.fi/books/Laadullisen_tutkimuksen.pdf)

Ilmastolaki 2022/423. Annettu 01.07.2022.

Janasik, Nina 2023. Miten tehdä ”mahdottomia” päätöksiä? Ilmastokriisi ei odota, kuntien on toimittava nyt. Helsingin Yliopiston uutiset ja tiedotteet, tutkijan ääni 19.12.2023. Viitattu 28.02.2024

<https://www.helsinki.fi/fi/uutiset/ilmastonmuutos/miten-tehda-mahdottomia-paatoksia-ilmastokriisi-ei-odota-kuntien-toimittava-nyt>

Jyväskylän Yliopisto 2015. Empiirinen tutkimus. Viitattu 10.05.2024

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/empiirinen-tutkimus>

Jyväskylän Yliopisto 2021b. Laadullinen tutkimus. Viitattu 04.03.2024.

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>

Jyväskylän Yliopisto 2021a. Tutkimuksen toteuttaminen. Viitattu 20.04.2024

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/tutkimusprosessi/tutkimuksen-toteuttaminen>

Karilas, Aino, Liljeström, Emma, Lohman, Elise, Nieminen Elina, Nukki Heli, Elina Virolainen, Voutilainen, Elina 2023. Ilmastonmuutos ja kulttuuriympäristö. Tunnistetut vaikutukset sekä hillinnän ja sopeutumisen edistäminen. Ympäristöministeriön julkaisuja 2023: 3. Viitattu 07.04.2024.

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164623/YM\\_2023\\_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164623/YM_2023_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Pesonen, Katja 2021. Kerro arjen tavoitiasi nappia painamalla – Nyt kerätään tietoja saarelaisien hiilijalanjäljestä. Lauttasaari-lehti 14.10.2021. Viitattu 20.04.2024

<https://www.lauttasaari.fi/kerro-ilmastotoimistasi-nappia-painamalla-nyt-kerataan-tietoja-saarelaisten-hiilijalanjaljesta/>

Kestävän kehityksen toimikunta 2022. Kestävän kehityksen toimikunnan Agenda2030 -tiekartta. 2022a 7, 2022b 8, 2022c 10, 2022d 174. Viitattu 06.04.2024

<https://kestavakehitys.fi/documents/2167391/109172057/Agenda2030%20tiekartta,%20FINAL%202022/75abd43f-abb2-9c45-2881-041d9736ad3a/Agenda2030%20tiekartta,%20FINAL%202022.pdf?t=1644589535363>

Lauttasaari-Seura 2019. Toimintaa yhdessä Lauttasaaren parhaaksi. Viitattu 14.02.24

<https://www.lauttasaari.fi/lauttasaari-seura/>

Lauttasaari-Seura 2024a, Lauttasaari-Seuran työryhmät 2024. Viitattu 11.05.2024

<https://www.lauttasaari.fi/lauttasaari-seura/tyoryhmat/>

Lauttasaari-Seura 2024b. Toimintakertomus 2023. Viitattu 15.2.24

<https://hiilineutraalilauttasaari.fi/toimintakertomus-2023/>

Lauttasaari-Seura 2024c. Hankkeen tavoitteet. Viitattu 15.2.24

<https://hiilineutraalilauttasaari.fi/toimintakertomus-2023/>

Lauttasaari-Seura 2024d. Organisaatio. Viitattu 15.2.24

<https://hiilineutraalilauttasaari.fi/toimintakertomus-2023/>

Lauttasaari-Seura 2024e. Lauttasaari-Hiilineutraali kaupunginosa 2030. Viitattu 19.02.2024

<https://hiilineutraalilauttasaari.fi/mita-me-teemme/>

Sahari. Anna 2024. Arkiliikunnan terveyshyödyt kiinnostavat – moni valitsee silti auton. Valtion talouden tutkimuskeskuksen tiedote 07.02.2024. Viitattu 24.02.2024

<https://vatt.fi/-/arkiliikunnan-terveyshyodyt-kiinnostavat-moni-valitsee-silti-auton>

Sjölsted, Tuula 2018. Mitä nämä käsitteet tarkoittavat. Sitran artikkelijulkaisu 26.06.2018. Viitattu 28.02.2023.

<https://www.sitra.fi/artikkelit/mita-nama-kasitteet-tarkoittavat/>

Suomen ympäristökeskus 2023a. Kohti hiilineutraaleja kuntia ja maakuntia – Canemure. Viitattu 06.04.2024

<https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fi-fi/Canemure>

Suomen ympäristökeskus 2023b. Lauttasaari-Seura ry: Kohti hiilineutraaleja kaupunginosa. Viitattu 06.04.2024

[https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fi-fi/Canemure/Osahankkeet/LauttasaariSeura\\_ry](https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fi-fi/Canemure/Osahankkeet/LauttasaariSeura_ry)

Suomen ympäristökeskus 2023c. Kaikkien Suomen kuntien ja maakuntien kulutusperäiset päästöt laskettu ensimmäistä kertaa. Suomen ympäristökeskuksen tiedote 31.01.2023. Viitattu 11.05.2024

[https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fiFI/Ajankohtaista/Uutiset/Kaikkien\\_Suomen\\_kuntien\\_ja\\_maakuntien\\_ku\(64867](https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fiFI/Ajankohtaista/Uutiset/Kaikkien_Suomen_kuntien_ja_maakuntien_ku(64867)

Suomen ympäristökeskus 2024. Kuntien ja alueiden kulutusperäiset kasvihuonekaasupäästöt/Helsinki. Viitattu 11.05.2024.

<https://kulutus.hiilineutraalisuomi.fi/>

Ympäristöministeriö 2020. Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–31. 2020a 2–3, 2020b 4–6, 2020c 6–7. Viitattu 13.04.2024

[https://ym.fi/documents/1410903/40122839/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+\(1\).pdf/9f840882-b2d3-5386-2536-7532a93f9e0d/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+\(1\).pdf?t=1654673998921](https://ym.fi/documents/1410903/40122839/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+(1).pdf/9f840882-b2d3-5386-2536-7532a93f9e0d/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+(1).pdf?t=1654673998921)

Ympäristöministeriö 2024b. Ilmastolain uudistus. Viitattu 09.05.2024

<https://ym.fi/ilmastolain-uudistus-selkokielella>

Ympäristöministeriö 2024a. Maankäytön asumisen ja liikenteen sopimukset. Viitattu 13.04.2024

<https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>

Valtioneuvoston kanslia 2022. Kestävän kehityksen toimikunnan strategia 2022–2030. Luonnon kantokyvyn turvaava, hyvinvoiva ja globaalisti vastuullinen Suomi. 49–50. Viitattu 06.04.2024

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163958/VNK\\_2022\\_6.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163958/VNK_2022_6.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

# LIITTEET

## Liite 1. Kehityssuosituksat

### **Kehityssuosituksat kestävän liikkumisen kokonaisuuden tukemiseen Lauttasaaren alueella**

#### **Kestävän liikkumisen työpaja**

Kestävän liikkumisen työpajan jatkojalostaminen sekä tarjoaminen oppilaitoksille eri ikäkausien oppilaille sopivina versioina.

- Osallistetaan Lauttasaaren nuoria toimijuuteen sekä pohtimaan kestävän liikkumisen kokonaisuuksia sekä tuottamaan tietoisuutta tyyppinen julkaisu.
- Otetaan toimintaan mukaan erityyppisiä yhteistyötahoja koko Lauttasaaren alueella.

#### **WOTT-laitekysely**

Kestävän liikkumisen kyselyn jatkojalostaminen ja lisäinformaation kerääminen Lauttasaaren asukkailta.

- Osallistetaan Lauttasaaren asukkaita toimijuuteen omassa yhteisössään sekä pohtimaan omaa toimijuuttaan suhteessa kestävän liikkumisen valintoihin.
- Pohdintaan seuraava WOTT-laitekysely esimerkiksi tämän opinnäytetyön kyselystä esiin nousseiden tulosten kautta.
- Tarkemmat kysymykset aihealueesta, kysymyksiä motivaatiotekijöistä ja esteistä muutokseen.

#### **Sosiaalisen median alustan kyselyt**

Kestävän liikkumisen tukemisen teeman jatkojalostaminen sekä lisäinformaation kerääminen Lauttasaaren asukkailta.

- Osallistetaan Lauttasaaren asukkaita toimijuuteen omassa yhteisössään sekä pohtimaan omaa toimijuuttaan suhteessa kestävän liikkumisen valintoihin.
- Pohdintaan seuraava sosiaalisen median kyselyä esimerkiksi tämän opinnäytetyön kyselystä esiin nousseiden tulosten kautta.
- Tarkemmat kysymykset aihealueesta, kysymyksiä motivaatiotekijöistä ja esteistä muutokseen.
- Ideointi ja toiveet asukkailta. Osallistetaan lisäksi pohtimaan omia kestävän liikkumisen vinkit sekä resurssit.

#### **Muita kehityssuosituksia**

- Benchmarkkaus erityyppisiin kestävän liikkumisen teeman tapahtumiin tai toisiin hankkeisiin. Tätä kautta uusia näkökulmia omaan toimintaan.

- Pyöräilykampanja/tapahtuma, joka keskittyy esimerkiksi siihen, kuinka pyöräily infrastruktuuria voidaan kehittää eteenpäin tai työmatkapyöräilyä edistää. Lisäksi voisi olla toiminnallinen pyöräilyretki yhteistyössä jonkin tahon kanssa.
- Kävelykampanja/tapahtuma joka keskittyy esimerkiksi siihen, kuinka kävely infrastruktuuria ja turvallisuutta voidaan kehittää eteenpäin jalankulkijain huomioiden. Lisäksi voisi olla toiminnallinen kävelyretki yhteistyössä jonkin tahon kanssa esimerkiksi teemaltaan lapsiperheet huomioiva.
- Julkisen liikenteen kampanja/teemapäivä joka keskittyisi esimerkiksi yhteistyöhön kaupungin kanssa jonkin alateeman kautta.
- Erityyppiset koulutus tai tiedotuskampanjat, joissa jokin toiminnallisempi osuus.
- Lauttasaari- Seura ry:n vapaaehtoisten yhteishengen ja toimijuuden palkitseminen ja tiivistäminen. Tämä luo yhteenkuuluvuutta ja kannustaa jatkossakin toimijuuteen omassa yhteisössä.
- Yhteistyön tiivistäminen kaupungin tai paikallisten toimijoiden kanssa
- Erityyppiset haasteet tai kilpailut kestävän liikkumisen tukemisen teemalla, esimerkiksi valokuvauskilpailu tai somehaaste siitä mitä, jos valitsenkin toisen kulkutavan esimerkiksi yhdeksi päiväksi työmatkalleni, mitä etuja tai haasteita se tuo. Onko se ylipäättään mahdollista ja miten se voisi olla mahdollista tulevaisuudessa. Tässä mahdollisuus haastaa esimerkiksi toiset Canemure-hankkeen toimijat tai toiset kaupungit.
- Tunnettujen henkilöiden kautta yhteistyö sekä mielenkiinnon kasvattaminen tapahtumiin tai kampanjoihin.

## **Liite 2. Viestintätyöpajan runko**

### **Viestintätyöpajan runko**

Aikataulukutus:

Oppitunti 75 min. Klo. 13.15–14.30

Esittely ja ohjeistus sekä sopimukset 15 min. Klo. 13.15–13.30

Esittely ja sopimusten allekirjoittaminen ja kopiointi

Työpajan ohjeistus ja kestävä kehitys lyhyesti

Mahdolliset kysymykset

Siirtyminen ryhmiin, ryhmätöiden tekeminen Klo. 13.30–14.15

Jakautuminen pienryhmiin

Työnteon ohjeistus lyhyesti

Työpajailu, tuotosten palautus Google Classroomiin

Tuotosten läpikäynti/yhteenvedo 15 min. Klo. 14.15–14.30

Kiitokset työpajailusta

### **Liite 3. Sosiaalisen median alustan kysymykset**

#### **Hiilineutraali Lauttasaari 203-Hankkeen sosiaalisen median (Facebook ja Instagram) alustojen kyselykysymykset**

Kyselyn ajankohta 20.02.2024-23.03.2024.

- 1. Mikä vaihtoehdoista mielestäsi kannustaisi ihmisiä käyttämään joukkoliikennettä enemmän Lauttasaarella?**
  - Ympäristöystävällisyys/hiilijalanjäljen vähentäminen.
  - Yhteistyö työnantajien kanssa eli työsuhdematkaliput/muut kannustimet.
  - Parempi reittiverkosto/kattavuus eli palvelee alueen tarpeita paremmin.
  - Pysäköintijärjestelyjen hinnat eli kannuste valita joukkoliikenne yksityisautoilun sijaan.
  - Muu.
  
- 2. Onko joukkoliikenteen käyttö Lauttasaarella ollut mielestäsi sujuvaa ja helppoa?**
  - Ei.
  - Harvoin.
  - Usein.
  - Aina.
  - Muu.
  
- 3. Onko käytössäsi sähköauto?**
  - Ei.
  - Kyllä.
  - Vuokrattu/työsuhdeauto.
  - Liian kallis.
  - Muu.
  
- 4. Millaisia matkoja taitat yksityisautolla Lauttasaarella?**
  - Kaikki.

- Hyvin lyhyet 1–3 km.
- Lyhyet 3–15 km.
- Vain pidemmät matkat 15 km>.
- Muu.

**5. Mikä on hankaloittaa sähköautoiluun siirtymistäsi eniten?**

- Ostohinta.
- Lataus/akunkesto/toimintamatka.
- Asuinpaikka.
- Ajatusmuutos/epävarmuus aiheeseen.
- Muu.

**6. Millaisia kannustimia tai helpotuksia olisi mielestäsi tarkoituksenmukaista tarjota sähköautojen käytön lisäämiseksi?**

- Verohelpotukset/alennukset.
- Latauspaikkojen lisääminen/kehittäminen.
- Käyttöönoton tukeminen yrityksissä.
- Lainausmahdollisuudet.
- Muu.

**7. Millaisena koet Lauttasaaren sähköautojen latauspiste tilanteen nykyisellään?**

- Huono, paljon kehitettävää kokonaisuudessa.
- Keskinertainen, osittaisia puutteita kokonaisuudessa.
- Toimiva, ei suurempia puutteita/ongelmia, riittävästi latauspisteitä.
- Erittäin hyvä, latauspisteitä riittävästi, hyvin sijoiteltuna, käyttö ongelmatonta.
- Muu.

**8. Onko käytössäsi sähköpyörä?**

- Ei.
- Kyllä.
- Vuokrattu/työsuhdepyörä.
- Liian kallis.

**9. Millaisia matkoja taitat Lauttasaareissa pyörällä?**

- En mitään/hyvin lyhyitä satunnaisesti.
- Vapaa-ajan pyöräily.
- Työmatkapyöräily.
- Työmatka sekä vapaa-ajan pyöräily.
- Muu.

**10. Mikä kannustaisi sinua työmatkapyöräilyyn eniten?**

- Terveystyötyö/ Ympäristötietoisuus.
- Sähköpyörän hankkimisen kannustimet.
- Kustannussäästöt polttoaineissa (yksityisautoilu).
- Työpaikan tuki/sähköpyöräetu.
- Muu.

**11. Millaisena koet Lauttasaaren pyöräilyreitit nykyisellään?**

- Huono, paljon kehitettävää.
- Tarvitsee kunnostustoimenpiteitä.
- Hyvä ja turvallinen.
- Erinomainen, monipuolinen.
- Muu.

**12. Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaassa, jotta pyöräily olisi houkuttelevampi liikkumisvaihtoehto?**

- Pyöräteiden kunnossapito/laajentaminen.
- Selkeät, informatiiviset opasteet, turvallisuuden parantaminen.
- Sähköpyörien tukeminen/vuokraus.
- Pyöräilytapahtumat/kampanjat.
- Muu.

**13. Millaisia matkoja taitat Lauttasaassa kävellen?**

- En mitään/lyhyitä.
- Vapaa-aika/liikunta.
- Työmatkat.
- Kaikki.
- Muu.

**14. Millaisena koet Lauttasaaren kävelyreitit nykyisellään?**

- Huono, paljon kehitettävää.
- Tarvitsee kunnostustoimenpiteitä.
- Hyvä ja turvallinen.
- Erinomainen, monipuolinen.
- Muu.

**15. Mitä parannuksia toivoisit näkeväsi Lauttasaassa, jotta kävely olisi houkuttelevampi liikkumisvaihtoehto?**

- Kävelyteiden kunnossapito/laajentaminen.
- Selkeät, informatiiviset opasteet, turvallisuuden parantaminen.
- Esteettömyyden parantaminen.
- Kävelytapahtumat/kampanjat.
- Muu.

**Liite 4. WOTT-laite kyselyn kysymykset****WOTT-laitekyselykysymykset:**

Kyselyn ajankohta maaliskuu-huhtikuu 2024.

**1. Onko käytössäsi sähköpyörä?**

- Kyllä.
- Ei.
- Liian kallis.
- Vuokrattu/työsuhdepyörä.

**2. Onko käytössäsi sähköauto?**

- Kyllä.
- Ei.
- Liian kallis
- Vuokrattu/työsuhdeauto.

**3. Mikä kannustaisi käyttämään enemmän joukkoliikennettä Lauttasaassa?**

- Ympäristöystävällisyys
- Työsuhdematkaliput/ muut kannustimet.
- Pysäköintijärjestelyjen hinnat.
- Parempi reittiverkosto.

