



## **Maijamäen liikuntahallikäyttäjien kulkutapavalinnat**

Marika Lineri

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Liikunnanohjaajan tutkinto

Opinnäytetyö

2022

## Tiivistelmä

**Tekijä**

Marika Lineri

**Tutkinto**

Liikunnanohjaaja

**Raportin/Opinnäytetyön nimi**

Maijamäen liikuntahallikäyttäjien kulkutapavalinnat hallimatkoilla

**Sivu- ja liitesivumäärä**

30+ 6

Opinnäytetyön toimeksiantaja oli Naantalin kaupungin liikuntapalvelut. Tavoitteena oli selvittää Maijamäen liikuntahallin käyttäjien liikunta-aktiivisuutta kodin ja liikuntahallin välisillä matkoilla sekä käyttäjien liikennekäyttäytymistä hallin pihalla ja läheisyydessä.

Toimeksiantaja halusi teettää tutkimuksen, jotta sekä päättäjille että hallin käyttäjille voidaan tutkimustuloksiin perustuen osoittaa uusia ehdotuksia liikennekäyttäytymisen ja parkkipaikkaratkaisujen suhteen. Tutkimuksen tulosten perusteella oli tarkoitus myös kannustaa liikuntahallin käyttäjiä kulkemaan matkoja kävellen tai pyörällä auton sijaan.

Selvitystyö tehtiin pääasiassa kyselytutkimuksella sekä osittain myös havainnoinnalla. Kyselyyn oli mahdollista vastata kolmen viikon ajan helmikuussa 2022. Vastaajien taustatietojen lisäksi kysely sisälsi kysymyksiä liittyen etäisyyksiin ja kulkutapavalintoihin sekä liikuntahallilla asioinnin ajankohtaan ja tarkoitukseen. Kodin ja liikuntahallin välisen matkan autoilevilta vastaajilta kysyttiin myös tekijöitä, jotka mahdollisesti voisivat muuttaa kulkutapavalintaa liikunnallisemmaksi.

Tärkeimpinä löydöksinä tuloksista nousivat eri kulkutapojen osuudet sekä kulkutavan valinta suhteessa kodin ja liikuntahallin väliseen etäisyyteen. Tutkimuksen mukaan henkilöautolla liikuntahallille kulkee 81 % vastaajista ja kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus vastaajista on yhteensä 17 %. Alle 1 km matkan päässä asuvat kulkevat pääasiassa kevyenliikenteen kulkutavoilla, mutta matkan pidentyessä yli 1 kilometriin, autoilijoiden määrä kasvaa heti merkittävästi.

Tutkimustuloksien perusteella toimeksiantaja määrittelee itse kehittämisen tarpeen laajuuden ja ideoi sekä toteuttaa tulevaisuudessa mahdollisia kehittämistoimenpiteitä.

**Asiasanat**

Liikuntahallit, kulkutavat, liikennekäyttäytyminen, etäisyys, aktiivisuus, käyttäjälähtöisyys.

## Sisällys

1 Johdanto .....	1
2 Maijamäen liikuntahalli .....	3
3 Kulkutavat .....	6
3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen .....	8
3.2 Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt.....	9
4 Liikkumisen suositukset.....	11
5 Työn tavoite .....	13
6 Työn vaiheet .....	15
7 Tutkimuksen toteutus .....	17
7.1 Menetelmät .....	18
7.2 Tutkimuksen kysymykset .....	20
8 Tulokset .....	21
9 Pohdinta ja johtopäätökset .....	24
9.1 Kehitysideat .....	25
Lähteet .....	27
Liitteet.....	31
Liite 1. Liikuntahallin läheisyydessä sijaitsevat parkkialueet .....	34
Liite 2. Maijamäen liikuntahallin käyttäjäkysely .....	32
Liite 3. Alle 8- vuotiainen sekä lasten ja nuorten liikuntasuositukset .....	34
Liite 4. Liikuntahallilla asiointiin pääasialliset ajankohdat ja syyt.....	35
Liite 5. Etäisyydet ja käytetyt kulkuvälineet.....	36

## 1 Johdanto

Vain kolmasosa lapsista ja nuorista liikkuu liikuntasuosittelun osoittaman määrän ja yli puolet valvellaoloajasta vietetään paikallaan istuen tai maaten (Liitu 2018, 145). Aikuisista vapaa-ajan liikuntaa harrastaa noin 70 %, mutta vain noin puolet saavuttavat kestävyysliikuntasuosittelut (Finterveys 2017, 39–40). Viikoittaisten ja päivittäisten liikuntamäärien kasvattamiseksi lyhyetkin liikuntahetket ovat eduksi. Lukuisten terveyshyötyjen, kuten esimerkiksi eri sairauksien ehkäisyn ja tuki- ja liikuntaelämestön kuntoon positiivisesti vaikuttamisen lisäksi liikkumiseen liittyy myös psykologisia ja sosiaalisia vaikutuksia. Esimerkiksi reippailu ulkona tai lenkki ystävän kanssa vaikuttaa myös mielen hyvinvointiin. (THL 2020; UKK- instituutti 2021a.)

Vuonna 2016 tehdyn valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaiset kulkevat suurimman osan matkoistaan henkilöautolla. Matkojen yhteenlaskettuun pituuteen nähden kolme neljäsosaa matkoista kuljettiin henkilöautoilla ja vain vajaa neljännes joko kävellen, pyörällä tai joukkoliikennettä käyttäen. Tutkimuksen mukaan keskivertoikäihmisistä keskivertoautoilijalle kertyi kilometrejä vuorokaudessa 52, kun taas liikunnallisilla kulkutavoilla liikkuville matkaa kertyi 17 km vuorokaudessa (Traficom 2021; Liikenne- ja viestintäministeriö 2018a, 11.) Tarpeet liikkumiselle vaihtelevat elämäntilanteesta riippuen. Perheiden työ- ja koulumatkojen sekä vapaa-ajan kulkutapavalintoihin vaikuttavat esimerkiksi kuljettavan matkan pituus sekä sääolosuhteet. Myös kiireinen arki ja kulkemisen helppous vaikuttavat kulkutapavalintaan (Liikkuvakoulu 2016).

Kulkutapojen valinnoilla on merkitystä fyysisen aktiivisuuden ja terveyden edistämisen lisäksi myös ympäristöpoliittisten tavoitteiden edistämiseksi. Huomionarvoista valintojen kohdalla ovat myös liikennejärjestelmien, turvallisuuden ja tasa-arvon näkökulmat. (Liikunta- ja viestintäministeriö 2018b, 8.)

Kunnilla on tärkeä rooli ja vastuu kuntalaisten hyvinvoinnin ja liikkumisen edistäjänä. Kuntien velvollisuus edellä mainittujen asioiden edistämiseen perustuu sekä liikunta- että kuntalakiin (Liikuntalaki 10.4.2015/ 390; kuntalaki 10.4.2015/ 410). Tapoja liikkumisen edistämiseen on monia, esimerkiksi fyysistä aktiivisuutta tukevan elinympäristön ja palvelurakenteen kehittäminen. Siihen kunnissa voidaan vaikuttaa muun muassa huomioimalla liikuntaa lisäävien toimenpiteiden merkitys kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelussa. (THL 2020, 41.)

Suomessa keskimääräiseksi kävelymatkan pituudeksi on määritelty 2 km ja pyöräilymatkaksi 3 km. Huomattavasti näitä pidemmälläkin matkoilla nämä kevyen liikenteen kulkevat voivat olla kilpailukykyisiä. Jotta kävelyä ja pyöräilyä saadaan lisättyä, liikkumistapojen on muututtava niiden kohdalla, jotka kulkevat suuren osan matkoistaan autolla. Muutoksen toteutumiseen tarvitaan autoilijoihin kohdistuvaa motivointia sekä tiedon välittämistä päättäjille ja suunnittelijoille. (Liikennevirasto 2012, 3–4, 16.)

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on kartoittaa Maijamäen liikuntahallin käyttäjien liikunta-aktiivisuutta hallimatkoilla sekä liikennekäyttäytymistä liikuntahallin alueella. Opinnäytetyönä tehdyn tutkimuksen tuloksen perusteella saadaan tutkittua tietoa, jota voidaan hyödyntää käyttäjien liikunta-aktiivisuuden edistämässä sekä kunnan päätöksenteon tukena.

## 2 Maijamäen liikuntahalli

Maijamäen liikuntahalli on Naantalin kaupungin suurin liikuntatila. Se on rakennettu vuonna 1984 yläkoulun ja lukion yhteyteen. Liikuntahallin kokonaispinta-ala on 2337m<sup>2</sup>, josta reilu puolet on liikuntasalia. Liikuntasali voidaan jakaa verhoilla kolmeen osaan, jolloin se mahdollistaa koulukäytön useammalle luokalle tai ilta-käytön useammalle seurajoukkueelle tai -ryhmälle. Liikuntasalin lisäksi hallilla on tatamisali, joka voidaan verholla jakaa kahdeksi tilaksi sekä kuntosali ja lämmitte-lyhuone. (Naantali s.a.a.)

Kulku liikuntahalliin ja kuntosaliin on rakennuksen etupuolelta. Pihalla on vain pieni parkkipaikka, jossa parkkiruutuja on noin 20 autolle (kuva 1). Parkkipaikka ja rakennus ovat mäen päällä.



Kuva 1. Maijamäen liikuntahallin parkkipaikka ja sisäänkäynti (mukaillen Naantali s.a.b)

Urheilulaitoksen hoitaja Olli Suominen arvioi, että koulun oppilaiden päiväkäytön lisäksi arki-iltaisin tai viikonloppuisin klo 8–14 välillä liikuntahallin kuntosalia käyttää noin 50–100 henkilöä päivässä. Kuntosalin kävijämääriä iltaisin ja viikonloppuisin pystytään seuraamaan kirjausten perusteella, koska silloin kuntosaliin on pääsy vain sähköisellä kulkuavaimella. Täysin tarkkaa tietoa kävijämääristä ei kuitenkaan saada, koska samalla oven avauksella voi joskus tulla useampikin käyttäjä. (Suominen 1.12.2021.)

Liikuntasalin ja tatamisalin käyttäjämääriä seurataan osittain tilavarauksen kautta (Naantali s.a.c). Varausten perusteella voidaan arvioida saleja käyttävien seuraajoukkueiden tai muiden ryhmien määrä, mutta henkilömääriä kunkin joukkueen osalta ei tarkkaan tiedetä. Koska liikuntasali on mahdollista jakaa kolmeen osaan ja tatamisali kahteen osaan, salien eri osissa voi toimia samaan aikaan viisikin eri ryhmää. Ryhmissä voidaan arvioida liikkuvan noin 10–20 osallistujaa per ryhmä. Näin ollen kaikissa salienosissa voi olla samanaikaisesti yhteensä 50–100 henkilöä. Kun huomioidaan ryhmien vaihtohetket sekä kuntosalikävijät, voi koko liikuntahallissa näin ollen samanaikaisesti liikkua 100–200 henkilöä. (Suominen 1.12.2021.)

Suominen on työskennellyt liikuntahallilla noin 16 v. Jo ennen työtään hallilla, hän oli liikuntahallin käyttäjä harrastajana. Suominen kertoo, että liikuntahalli on liikuntaharrastamisen lisäksi myös tapahtumien ja juhlien pitopaikka. (Suominen 1.12.2021.) Kokoon työnnettävässä katsomossa on 378 paikkaa, lisäksi sisääntuloportille mahtuu yli 100 katsojaa. Erilaisin järjestelyin katsojia saadaan mahtumaan vielä enemmänkin. Tilat on hyväksytty jopa 1020 katsojalle. (Naantali s.a.a.)

Parkkipaikkoja on hallin pihalla melko vähän, mutta hallin ympäristössä hieman kauempana on lisää parkkipaikkoja (Naantali s.a.b). Niistä kävelymatkat liikuntahallille ovat noin 100–300 m ja reitit ovat turvallisia. Kaikilta parkkialueita pääsee kulkemaan liikuntahallille kävelyteitä ja teiden ylitykseen on osoitettu suojatie tai alikulkutunneli (liite 1.)

Naantalin kylpylällä on suuri parkkialue liikuntahallille johtavan tien toisella puolella, mutta se on tarkoitettu kylpylän asiakkaille. Kylpylän parkkipaikat ovat myös 2 tunnin kiekkoajan jälkeen maksullisia (Naantalispä s.a.). Naantalin lukion parkkialue on liikuntahallin takana. Lukion parkkialue on arkipäivisin lukion käytössä, mutta iltaisin ja viikonloppuisin siellä on tilaa. Naantalin opiston parkkialueelle mahtuisi autoja, mutta Suominen mukaan monet hallin kävijät kokevat sen olevan liian kaukana hallista. (Suominen 1.12.2021.)

Suominen näkemys on, että kun hallille muutenkin tullaan pääasiassa liikkumaan ja urheilemaan, pitäisi hallille pystyä kävelemään kaukaisemmiltakin parkkipaikoilta. Nyt autoja jätetään kieltomerkeistä huolimatta sallimattomille paikoille ja pahimmassa tapauksessa ne tukkivat tien ja estävät muun muassa hälytysajoneuvojen pääsyn hallin etuovelle. Esimerkiksi ambulanssia valitettavasti tarvitaan hallille aina silloin tällöin ja silloin tukkoon ajettu tie voi estää ambulanssin pääsyn

etuovelle. Lisäksi pihalla on vain yksi paikka inva- pysäköintiin, joka on välillä ihan muiden kuin inva- merkin omistavien autoilijoiden käytössä, Suominen totea. (Suominen 1.12.2021.)

Erityisesti vilkkaasta saattoliikenteestä sekä isoista tapahtumista aiheutuu ongelmia parkkipaikalla. Saattoliikenteelle piha on liian pieni ja autoilijat ajavat miten sattuu. Vaaratilanteita syntyy, kun pieniä lapsia tulee saattoautoista keskelle pihaa muiden autojen joukkoon. Isojen tapahtumien osalta kävijämäärän suuruus tuo haastetta, kun parkkipaikkoja ei ole tarpeeksi riittävän lähellä. Myös osa hallin käyttäjistä on Suominen mukaan huolissaan liikuntahallin liikennejärjestelyistä ja liikenne käyttäytymisestä hallin pihalla. (Suominen 1.12.2021.)

Liikuntatilat ovat päivisin pääasiassa koulujen käytössä, mutta oppilaskäyttö ei oleellisesti vaikuta edellä mainittuihin haasteisiin. Koululaiset ja opiskelijat kulkevat liikuntahallille kävellen sisäkautta tai pihan poikki. Koulupäivinä hallin pihalle on ajo kielletty muilta kuin koulun henkilökunnalta ja siksi aamuisin ja iltapäivisin koululaisten saattoliikenne on muualla. Mielenkiintoista saattoliikenteen osalta onkin, että kouluun oppilaita saatetaan autoilla kauemmas liikuntahallista tienvarteen saattoliikennettä varten tehdyille levennyksille, mutta iltaisin ja viikonloppuisin sama kävelymatka levennykseltä liikuntahallille koetaan liian pitkäksi, pohtii Suominen. (Suominen 1.12.2021).

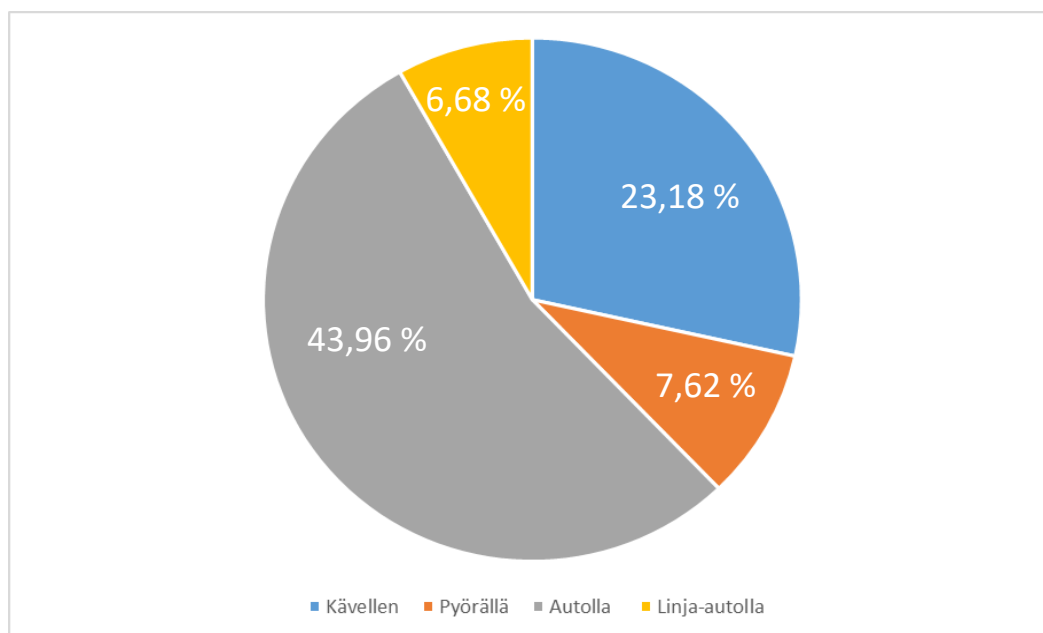


### 3 Kulkutavat

Vuonna 2016 tehdyn valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaiset tekivät suurimman osan matkoistaan henkilöautolla kuljettajana. Henkilöautoilun osuus matkojen yhteenlaskettuun pituuteen nähden oli 76 %, kun kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu osuus oli 18 %. Kilometrien sijaan, jos tarkastellaan matkojen lukumäärää, tutkimuksen mukaan jalankulun ja polkupyöräilyn merkitys kasvoivat. Matkojen lukumäärävertailussa kevyen liikenteen kulkutapojen osuus oli 30 % kaikista matkoista (Traficom 2021.)

Kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista matkoista on ollut vähenemään päin, sillä vuosina 1998–1999 niiden osuus kaikista matkoista oli 34 %. Alle kilometrin mittaisilla matkoista yli 60 % tehdään kävellen, kun taas pyöräily on suosituinta 1–3 kilometrin matkoilla. Matkojen pidentyessä molempien suosio luonnollisesti vähenee. Matkan ollessa 3–5 km, 15 % kulkee matkan kävellen. Pyöräilyä suositaan melko yleisesti noin 5 kilometriin asti. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018b, 2)

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tuloksista (Traficom 2021) ei ilmene kuntakohtaisia lukuja. Seudullisia tuloksia kuvaa Turun seudun, johon Naantali yhtenä kuntana kuuluu, tulokset. Ne olivat saman suuntaisia kuin koko maan tulokset (kuva 2). Suurin osa matkoista tehtiin autolla, kävelyn ollessa seuraavaksi suosituin kulkumuoto.



Kuva 2. Kulkuneuvojen %- osuus matkoista Turun seudulla (mukaillen Traficom 2021)

Suomalaisten matkoista reilu kolmannes on vapaa-ajan matkoja ja niistä kertyy myös eniten kilometrejä. Vajaa kolmannes matkoista on erilaisia asiointimatkoja ja vajaa kolmannes liittyy opiskeluun tai työhön. Pisimpiä matkoja ovat työasioihin liittyviä ja lyhimmät matkat liittyvät liikuntaan ja ulkoiluun. (Traficom 2021.).

Liikuntaan liittyvien matkojen ollessa lyhimpiä, vaikuttaa melko todennäköiseltä, että ainakin osittain juuri niissä matkoissa olisi mahdollista kulkea jalan tai pyörällä autoilun sijaan.

Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely toteutettiin vuonna 2019. Kyselyssä oli vastaajia hieman yli 3000, joista 6 % oli Naantalilaisia. Kyselyn vastauksista ilmeni, että oma henkilöauto oli käytetyin kulkutapa säännöllisissä harrastusmatkoissa sekä muissa vapaa-ajan matkoissa. Kesäkaudella pyöräily nousi toiseksi käytetyimmäksi kulkutavaksi kävelyn ja linja-auton edelle. Talvikaudella taas linja-auto ja kävely olivat pyöräilyä käytetympiä kulkutapoja. Vastaajien kulkutapavalintoihin vaikuttivat eniten kulkutavan nopeus ja helppous. Terveellisyttä ja liikuntaa pidettiin myös melko tärkeänä, mutta se jäi valintakriteerinä selvästi heikommaksi kuin nopeus ja helppous. (Valonia 2020, 11–12.)

Maijamäen liikuntahallille on hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Linja-autopysäkit ovat noin 100–150 m päässä sisäänkäynnistä. Linja-autot liikuntahallin ohi kulkevat arkisin aamusta iltaan 20–30 minuutin välein kellonajasta riippuen. Viikonloppuisin vuoroja kulkee 30–60 minuutin välein. Linja-auton reitti Turusta Raision kautta Naantaliin kulkee Naantalिन alueella Aurinkotietä, jonka varrella on useita pysäkkejä. (Föli 2022.) Kuntaliitosten myötä vuonna 2009 Merimasku, Rymättylä ja Velkua liittyivät osaksi Naantalia ja Naantalista tuli saaristokunta (Naantali s.a.d). Saaristo- Naantalista etäisyydet liikuntahallille ovat pidemmät ja linja-autovuoroja kulkee hieman harvemmin kuin kanta-Naantalिन alueella (Föli 2022).

Naantalissa kaupungin ylläpitämiä kevyen liikenteen väyliä on 72 km. Jalkakäytäviä on 17 km. Sen lisäksi ELY-keskuksella on kevyen liikenteen väyliä maanteiden varsilla. Maanteiden varsilla olevien kevyen liikenteen väylien pituuksia ei kaupungilla ole laskettuna, mutta Naantalिन yhdyskuntapäällikön Mika Hirven arvio on, että niitä olisi noin 15–20 km. (Hirvi 22.1.2021.)

Kuvan 3 karttaan on merkitty kaupungin ylläpitämiä kevyenliikenteen väyliä vaaleansinisellä ja maanteiden varsilla olevia kevyen liikenteen väyliä tummansinisellä. Väylät jatkuvat osittain kartan ulkopuolelle. Kartta on rajattu noin 3–4 kilo-

metrin säteellä liikuntahallista. Rajaus on tehty matkaan, jonka liikuntahallin käyttäjien voidaan melko suurella todennäköisyydellä olettaa kulkevan myös kävellen tai pyörällä.



Kuva 3. Kevyen liikenteen väylät Naantalissa (mukaillen Turun karttapalvelu s.a)

### 3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Fyysinen aktiivisuus on terveyden ja hyvän toimintakyvyn kannalta välttämätöntä. Erialaisten toimenpiteiden ja edistämishjelmien, jotka tukevat kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä, on todettu olevan kustannustehokkaita keinoja fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018b, 17.)

Sekä valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen että Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyn tulokset osoittavat selkeää tarvetta kehittää kävelyä ja pyöräilyä lisääviä toimenpiteitä. (Traficom 2021; Valonia 2020). Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 17). Yli 10 prosentilla Suomen kunnista on oma, voimassa oleva kävelyn tai pyöräilyn edistämishjelma. Edistämishjelmien avulla on saatu hyviä tuloksia ja toimenpiteitä on saatu toteutumaan. Ohjelmien avulla kävely- ja pyöräilymäärät on monessa kunnassa saatu kasvuun (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 13–14).

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Naantalissa on liikuntapalvelupäällikkö Maija Puolakanahon mukaan erittäin tärkeää ja edistämistyötä tehdään. Vuosittain Naantalissa kuntalaisia haastetaan mm. kävely- ja pyöräilyhaasteisiin ja koulumatkaliikunnassa kannustetaan kävelyyn ja pyöräilyyn (Puolakanaho 13.1.2022).

Keväällä 2022 Naantalissa käynnistyy hanketyö, jonka tavoitteena on laatia Naantalın kaupungin kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma. Ohjelman tavoitteena on näiden kulkumuotojen kehittäminen sekä sellaisten konkreettisten ja vaikuttavien keinojen tunnistaminen, joilla kävely- ja pyöräilymäärät kunnassa saataisiin kasvuun. (Ojanen 4.3.2022.)

### 3.2 Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Kävely ja pyöräily ovat monella tavalla hyödyllisiä ja suotuisia liikennemuotoja. Liikenne- ja viestintäministeriö (Liikunta- ja viestintäministeriö 2018b, 8) on kirjannut kuusi kevyen liikenteen kulkumuotojen hyötyä (kuva 4).

Hyvinvoinnin, terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnan edistäminen	Energia-, ympäristö ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen	Kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen
Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus	Viihtyisän ja elinvoimaisen ympäristön luominen	Yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäminen

Kuva 4. Kevyen liikenteen kulkumuotojen hyödyt (mukaillen Liikenne - ja viestintäministeriö 2018b)

Kuten muillakin liikuntamuodoilla, kävelyllä ja pyöräilyllä on merkittävä vaikutus terveyteen ja hyvinvointiin. Liikunta vähentää riskiä sairastua erilaisiin sairauksiin ja vaikuttaa positiivisesti toimintakykyyn. Fyysisen terveyden lisäksi, liikunnalla on merkitystä myös psyykkiseen ja sosiaaliseen hyvinvointiin. Liikunta auttaa stressinhallinnassa, vähentää masennusoireita sekä vaikuttaa positiivisella tavalla uneen. Liikuntaharrastaminen ryhmissä ja muiden ihmisten tapaaminen liikunnallisissa ympäristöissä ylläpitää sosiaalista hyvinvointia (THL 2020). On laskettu, että kävelyn ja pyöräilyn lisääminen Suomessa toisi 4,4 miljardien eurojen arvosta terveyshyötyjä, jos molempia kulkutapoja saataisiin lisättyä 20 %. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018b, 8).

Suomelle asetettujen kansallisten energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttamisessa liikenteellä on keskeinen merkitys. Kasvihuonepäästöjä pyritään vähentämään autoilua vähentämällä ja julkisen sekä kevyen liikenteen kulkutapoja lisää-

mällä. Myös liikenteen määriin vaikuttamalla, tavoitellaan päästöjen vähentämistä. Matkojen määrissä kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitellaan 30 % kasvua. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018b, 11–12).

Kävelyllä ja pyöräilyllä on muitakin kuin kasvihuonepäästöihin liittyviä ympäristöhyötyjä. Meluhaitat vähenevät ja ilmansaasteiden väheneminen tekee hengitysilmaista puhtaampaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 11–12.) Naantalin kaupungin ympäristöohjelman mukaan (Naantali 2020, 17) kaupunkistrategiassa 2022 on mainittu liikenteellisen kehittämisen toimenpiteinä muun muassa kevyen liikenteen väylästön kehittämisen sekä pyörätieverkoston hyvän ylläpidon ympäri vuoden. Hyvässä kunnossa olevat ja laajat kevyenliikenteen verkostot kannustavat kävelyn ja pyöräilyyn.

Koko liikennejärjestelmä toimii paremmin, jos kävelyä ja pyöräilyä saataisiin edistettyä. Ruuhkat vähenevät, liikenne on sujuvampaa. Onnettomuuksien todennäköisyys autojen pyöräilijöiden välillä vähenee, jos pyöräilyä saadaan riittävästi lisättyä. Tasa-arvon ja saatavuuden näkökulmasta palveluihin ja toimintoihin tulisi mahdollisimman hyvin päästä kulkemaan myös kevyen liikenteen kulkutavoilla. Autottomampi ympäristö tuo turvallisuuden tunnetta, joka lisää erityisesti lasten ja vanhusten liikkumismahdollisuuksia. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 14.)

Ympäristön viihtyisyyden lisäksi, kaupunkien keskustat, joissa mahdollisuudet kävelyn ja pyöräilyyn ovat hyvät, vaikuttavat positiivisesti myös liike-elämään. Tutkimusten mukaan ihmiset, jotka liikkuvat kävellen tai pyörällä, pitävät kaupungin keskustan elinvoimaisena. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 14.)

## 4 Liikkumisen suositukset

Liikkumattomuus aiheuttaa suuria kustannuksia valtakunnallisesti. Vuositasolla kustannuksia ja tuottavuuden menetyksiä kertyy 3,2–7,5 miljardia euroa (Valtioneuvosto 2018). Väkilukuun perustuvalla laskennalla Naantalin kuntakohtaiseksi hinnaksi on laskettu 11,2–26,2 M€ (Olympiakomitea s.a). Arvion haarukka on melko suuri, mutta pienimmilläänkin summa on erittäin merkittävä.

Kaikkien kohderyhmien liikkumissuosituksissa korostuu liikunnan monipuolisuus sekä se, että liikunnan ei tarvitse olla yhtäjaksoista koko suositusajan osalta vaan liikuntaa voi jaksottaa pitkin päivää. Tärkeintä on liikkua itselle sopivalla ja mieleisellä tavalla. Liikunnan tulisi olla luonnollinen osa arkea. Arkiliikuntaa, johon myös matkojen kulkeminen kävellen tai pyörällä lukeutuu, suositellaankin kaikille ikäryhmille (UKK-instituutti 2022.)

Pienten, alle 8- vuotiaiden lasten liikkumisen suosituksen mukaan (liite 3) jokaiseen päivään pitäisi kuulua vähintään kolme tuntia liikuntaa. Liikunnan sisältää monipuolisesti kevyempää ja vauhdikkaampaa liikuntaa sekä reipasta ulkoilua. Lasten paikallaanoloa tulisi tauottaa riittävästi, eikä istumisjakso saisi olla tuntia pidempi. Pienten lasten päivään kuuluu leikkimistä ja sitä kautta he usein ovat liikkuvampia kuin vanhemmat lapset ja aikuiset. Leikkiminen ei kuitenkaan aina ole kovin fyysistä, vaikka lapsi ei jatkuvasti istuisi paikallaan. Kolmen tunnin liikuntamäärä tulisikin suosituksen mukaan täytyä lapsen arkeen kuuluvien leikkien lisäksi. Aktiivisten lasten kanssa tulee huolehtia myös rauhoittumisesta ja on annettava aikaa rentoutumiseen (UKK-instituutti 2021b).

Lasten ja nuorten liikkumisen suositukset kohdentuvat 7–17- vuotiaille (liite 3). Kuten pienemmälläkin lapsilla, liikunnan ja liikkumisen tulisi olla monipuolista. Liikunnan tulisi sisältää suurimaksi osaksi kestävyysliikuntaa ja sen lisäksi tulisi vahvista myös luustoa ja lihasvoimaa. Lasten ja nuorten olisi hyvä harrastaa liikuntaa viikon jokaisena päivänä ja vähintään yksi tunti päivässä. Aika voi koostua useammasta lyhyemmästäkin liikuntahetkestä, kunhan kokonaisaika on vähintään 60 min. Pitkäkestoista paikallaanoloa tulisi välttää. (UKK- instituutti 2021c.)

Aikuisten (18–64 v.) liikuntasuosituksissa liikuntamäärää suositellaan viikkokohtaisesti. Reipasta liikuntaa tulisi harrastaa 2h 30 min. viikossa. Hieman lyhyempikin aika, 1h 15 min. riittää antamaan samat terveyshyödyt, mutta silloin liikunnan tulee olla rasittavaa. Määrä voi koostua lyhyistäkin liikuntahetkistä, pienikin liikunta-aika on aina eteenpäin. Kestävyysliikunnan lisäksi aikuisten tulisi kehittää

myös lihaskuntoa ja liikehallintaa vähintään kaksi kertaa viikossa. (UKK-instituutti 2021 d) Yli 65-vuotiaiden ikäihmisten liikuntasuositusten liikuntamäärät ovat samat kuin aikuisilla (kuva 5).



Viikoittainen liikkumisen suositus 18–64-vuotiaille  UKK-instituutti

Kuva 5. Aikuisten liikuntasuositukset (UKK-instituutti 2021 c)

lääkäämmillä henkilöillä liikunnalla pyritään parantamaan tai ylläpitämään hyvää toimintakykyä, joka helpottaa arjessa selviytymistä. Siksi liikuntasuosituksessa ikäihmisten kohdalla painotetaan tärkeimpänä lihaskunto- ja tasa- painoharjoittelua ja kestävyysliikunta on pyramidissa toisena. (UKK- instituutti 2021e.)

## 5 Työn tavoite

Tämän opinnäytetyön toimeksiantaja oli Naantalın kaupungin liikuntapalvelut. Opinnäytetyö kohdistui Maijamäen liikuntahalliin ja sen käyttäjiin. Opinnäytetyön tavoitteet olivat:

- selvittää Maijamäen liikuntahallin käyttäjien liikunta-aktiivisuutta hallimatkoilla
- selvittää käyttäjien liikennekäyttäytymistä hallin läheisyydessä
- saada tutkittua tietoa käyttäjien liikunta-aktiivisuuden edistämiseksi
- saada tutkittua tietoa kunnan päätöksenteon tueksi

Tämä tutkimus haluttiin tehdä, jotta sekä päättäjille että hallin asiakkaille voidaan tutkimustuloksiin perustuen osoittaa uusia ehdotuksia liikennekäyttäytymisen ja parkkipaikkaratkaisujen suhteen. Tämä tutkimus ja työ kokonaisuudessaan oli tärkeää turvallisuuden näkökulmasta. Lisäksi tutkimuksella pyrittiin saamaan liikuntaa lisääviä vaikutuksia, jos autoilevat asiakkaat kulkisivat hallille useammin kävellen tai pyörällä.

Kaupungin liikuntapalveluilla oli sekä tietoa että olettamuksia liittyen hallin asiakasmääriin, liikennejärjestelyihin sekä asiakkaiden liikennekäyttäytymiseen. Kunnan liikuntapalvelupäällikölle Maija Puolakanaholle oli ajan saatossa muodostunut mielikuva, että ainakin osa liikuntahallin käyttäjistä kulkee hallille autolla melko lyhyidenkin etäisyyksien päästä.

Jo olemassa olevan tiedon tueksi olettamukset haluttiin tämän tutkimuksen kautta osoittaa joko oikeaksi tai vääräksi. Tuloksista riippuen liikuntapalvelut suunnittelevat ja mahdollisesti toteuttaa tarvittavia toimenpiteitä. Yhdistämällä jo olemassa olevat faktat ja tulosten tiedot, on liikuntapalveluiden helpompi hyväksyttää muutosehdotuksia esimerkiksi vapaa-aikalautakunnassa ja kaupunginvaltuustossa. Myös käyttäjille mahdollisista muutoksista on helpompi viestiä, kun muutoksen takana on tutkittuun tietoon perustuvia perusteita.

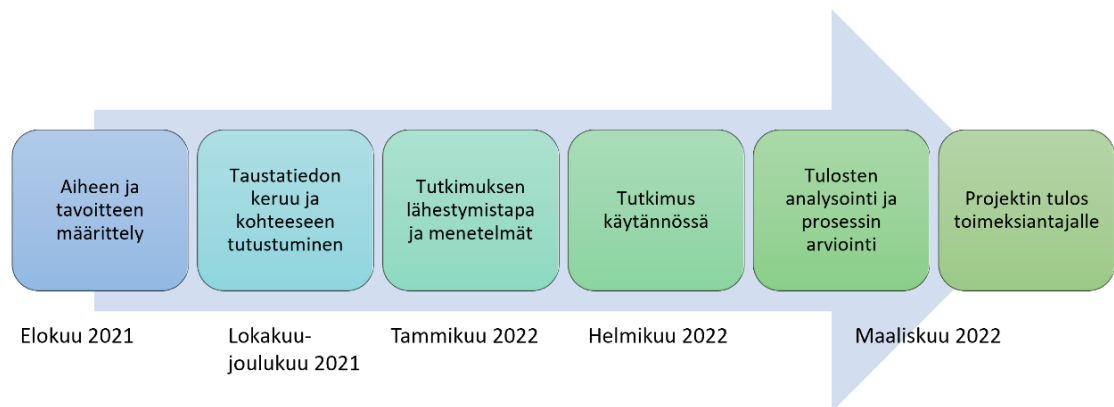
Toimeksiantaja halusi teettää kyselyitä tai haastatteluja, koska kuntalaisia halutaan kuulla ja kunta haluaa kehittää halliin liittyviä asioita kävijöiden kautta. Opinnäytetyötä tehtiin jonkin verran yhteistyössä liikuntapalveluiden kanssa. Tavoite määräytyi liikuntapalveluilta ja tutkimuksen kyselyosuuden sisältöä mietittiin yhdessä Puolakanahon ja Suomisen kanssa. Koska Suomisen työpiste on pääasiassa liikuntahalli, hänellä oli hyvä mahdollisuus kannustaa hallilla kävijöitä vastaamaan kyselyyn samalla kun hän hoiti muita tehtäviä asiakkaiden parissa.



Tutkimuksen tavoitteena oli saada tietoa siitä, miltä etäisyydeltä liikuntahallin käyttäjät halliin kulkevat ja millä tavoin he hallille kulkevat. Toimeksiantaja halusi tietää myös, tuleeko käyttäjä hallille itse vai toimiiko hän esimerkiksi lasten saat-tajana. Toimeksiantajan tavoite on tulevaisuudessa kehittää liikennejärjestelyjä hallin osalta turvallisemmaksi sekä lisätä kävijöiden liikuntamäärää kannusta-malla heitä mahdollisuuksien mukaan kulkemaan hallille esimerkiksi kävellen tai pyörällä. Näitä tietoja toimeksiantajan on tarkoitus hyödyntää myös päättäjille suunnatuissa kehitysehdotuksissa, jotta ehdotukset ovat todellisin tutkimustiedoin perusteltavissa.

## 6 Työn vaiheet

Elokuussa 2021 toimeksiantaja määritteli aiheen ja tavoitteen. Puolakanaho oli jo pitkään toivonut mahdollisuutta tutkia Maijamäen liikuntahallin käyttäjäprofiileja (Puolakanaho 18.8.2021), joten aihe tavoitteineen valikoitui melko nopeasti. Kun aihe ja tavoitteet oli määritelty, loka-joulukuussa 2021 kerättiin taustatietoa aiheeseen liittyen ja tutustuttiin kohteeseen. Maijamäen liikuntahalli oli opinnäytetyön tekijälle jonkin verran tuttu, mutta kokemusta käytännön asioinnista ei paljon ollut. Taustaselvitystyössä hyödynnettiin Suomisen pitkää työkokemusta Naantalın liikuntapalveluissa ja liikuntahallilla. Tiedonkeruun jälkeen kokonaisuudessaan kuusi eri vaihetta sisältänyt opinnäytetyöprosessi jatkui varsinaisen tutkimuksen työstöllä (kuva 6).



Kuva 6. Opinnäytetyön prosessikuvaus

Toimeksiantajan tavoitteiden perusteella määriteltiin lähestymistapa tutkimukselle sekä suunniteltiin, mitä menetelmiä tutkimuksessa käytetään. Tutkimusmenetelmien valintaan vaikutti myös toimeksiantajan toive kuunnella liikuntahallin käyttäjiä ja huomioida heidän kokemuksensa. Menetelmiksi valikoituivat havainnointi ja kysely.

Tammikuun 2022 alussa suunniteltiin ja työstettiin kyselylomake, joka helmikuun 2022 alussa avattiin Webropolin kautta sähköisesti vastattavaksi. Liikuntahallin kuntosaliin toimitettiin paperisia lomakkeita. Vastausaikaa kyselyyn vastaamiseen oli 5.2.–25.2.2022.

Kattavan vastaajamäärän tavoittamiseksi kyselyä markkinoitiin useissa eri kanavissa. Liikuntahallin eri tilojen seinillä oli ilmoituksia kyselystä sekä skannattavia QR-koodeja, jotka johtivat sähköiseen kyselyyn. Linkki jaettiin myös Naantalın lii-

kuntapaikat Facebook- sivusto kautta (Facebook 2021). Kyselystä lähetettiin sähköpostilla tietoa myös liikuntahallia käyttäville urheiluseurojen toimihenkilöille, jotta he edelleenvälittäisivät linkkiä seurojensa jäsenille. Kysely oli tiedoksiantona myös seurojen yhteisen seuraparlamentin kokouksen asialistalla.

Havainnointi liikuntahallin ulkopuolella oli tarkoitus aloittaa heti tammikuun alkupuolella. Koronarajoitukset kiristyivät viikolla 2 ja sen myötä liikuntahallin tilojen käyttöä rajoitettiin. Havainnointia ei siksi ollut siinä vaiheessa järkevää toteuttaa, koska liikuntahallin kävijämäärä ei vastannut ollenkaan normaalia kävijämäärää. Helmikuussa kyselyn voimassaoloaikana tehtiin opinnäytetyön tekijän toimesta muutamia havainnointikertoja hallilla. Kyselyn kysymyksissä kysyttiin myös käyttäjien mahdollisia havaintoja.

Kyselyn päätyttyä 25.2. lisättiin hallilla käsin täytettyjen lomakkeiden tiedot Webropoliin ja sen jälkeen koottiin yhteenvetoa vastauksista. Yhteenvedon valmistuttua tulokset esiteltiin toimeksiantajalle. Ensin Puolakanaholle ja Suomiselle sekä sen jälkeen laajemmalle ryhmälle, jossa mukana oli muun muassa kaupungin yhdyskuntatekniikan päällikkö, kiinteistöpäällikkö sekä katumestari. Tulosten perusteella toimeksiantajan on tulevaisuudessa tarkoitus itse määritellä kehittämisen tarpeen laajuus ja ideoida sekä toteuttaa mahdollisia kehittämistoimenpiteitä.

## 7 Tutkimuksen toteutus

Kehittämiprojekteissa voidaan käyttää erilaisia lähestymistapoja. Tyypillisiä tapoja ovat muun muassa tapaustutkimus, toimintatutkimus, palvelumuotoilu sekä innovaatioiden tuottaminen (Ojasalo ym. 2015, 51). Tässä työssä lähestymistapana oli pääasiassa tapaustutkimus, mutta mukana oli myös joitain toimintatutkimukselle ominaisia piirteitä.

Tapaustutkimus sopii kehittämistyöhön, kun tavoitteena on tuottaa kehittämissuhteita eikä valmiita ratkaisuja ongelmaan (Ojasalo ym. 2015, 52; Betweenmates 2019). Tapaustutkimuksen pyrkimys on tuottaa yksityiskohtaista tietoa tutkitavasta kohteesta sen luonnollisessa toimintaympäristössä. Tutkimuksella ei pyritä tilastolliseen yleistämiseen, vaan yksityiskohtaiseen tietoon usein vain yksittäisenkin kohteen osalta todellisessa tilanteessa. Tapaustutkimukset ovat usein laadullisia, mutta siinä voidaan hyödyntää myös määrällisiä menetelmiä. (Ojasalo ym. 2015, 52–55.)

Laadullisella eli kvalitatiivisella tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta, jossa tutkittavia on määrällisesti vähemmän, mutta tutkimus tuottaa muun muassa avoimien kysymysten ja haastattelujen kautta paljon analysoitavaa tietoa (Ojasalo ym. 2014, 105, 134). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkijalla ei ole tarkkoja etukäteen tehtyjä kysymyksiä, joihin jokaisen tutkimushenkilön tulisi antaa tarkka vastaus. Tutkijan mahdollisten suuntaa antavien kysymysten perusteella tutkimushenkilöt kertovat melko vapaamuotoisesti kokemuksiaan ja ajatuksiaan aihealueesta. (Tilastokeskus s.a.).

Määrällinen eli kvantitatiivinen tutkimus perustuu suurempaan joukkoon tutkittavia sekä menetelmiin, joissa samoja kysymyksiä kysytään samassa muodossa. Määrällinen tutkimus tuottaa numeraalisesti käsiteltäviä tilastoja ja tiedot ovat yleistyksiä koko tutkimusjoukosta. Tutkimuksen avulla selvitetään lukumääriin ja prosentiosuuksiin liittyviä kysymyksiä. (Ojasalo ym. 2014, 104; Heikkilä 2014.)

Toimintatutkimukselle ominainen piirre on, että kehittäminen on osallistavaa. Tutkimuksessa tutkija sekä kehittäjät tekevät yhteistyötä ja siinä toimii suurempi joukko ihmisiä. Lähtökohtana on jonkin toiminnon tai käytännön muuttaminen. Toimintatutkimus sopii käytettäväksi, kun halutaan lisätä uusia näkökumia ja kehittää asioita. Tutkimus ei ole kiinnostunut asioiden nykytilasta vaan myös siitä, miten asioiden pitäisi olla. Toimintatutkimuksessa voidaan käyttää useita erilaisia menetelmiä niiden osallistavat ominaisuudet huomioiden. Kyselyt, haastattelut,

keskustelut ja havainnointi ovat hyviä toimintatutkimuksen tiedonkeruumenetelmiä. Havainnointi on koettu yhdeksi tehokkaimmista toimintatutkimuksen menetelmistä. (Ojasalo ym. 2015, 58–62.)

Tapaustutkimus sisältää tilanteen ja kohteen havainnointia ja analysointia eikä tuloksena varsinaisesti tarjota ratkaisua ongelmaan. Toimintatutkimuksella taas tavoitellaan välitöntä ongelmanratkaisua (Betweenmates 2019.). Koska toimeksiantajan tavoite oli saada käsitys Maijamäen liikuntahallin käyttäjistä kulkuneuvovalintojen ja liikennekäyttäytymisen näkökulmasta eikä suoraa vastausta yksittäiseen ongelmaan, sopi tapaustutkimus hyvin tähän työhön.

Taustalla oli toimeksiantajan aiempi havainnointi ja käsitys muun muassa liikenneturvallisuuden haasteista liikuntahallin pihalla. Tutkimuksella tavoiteltiin tarkempaa tietoa haasteiden laajuudesta ja mahdollisista syistä sekä tutkittua tietoa mahdollista jatkokehittelyä varten. Tämä tavoiteasetanta tuki myös tapaustutkimuksen valintaa pääasiallisesti lähestymistavaksi. Toisaalta toimeksiantajan aiempi kokemus tilanteesta ja halu tutkia asiaa osoitti myös sen, että nykytilanne ei täysin tyydytä. Toimeksiantaja oli siis kiinnostunut myös siitä, minkälainen tilanteen tulisi olla. Kaksi edellä mainittua toteamusta toivat esiin toimintatutkimuksen piirteitä.

## 7.1 Menetelmät

Kysely on yksi yleisimmistä tutkimuksen menetelmistä (Ojasalo ym. 2015, 121; Valli 2018). Kyselyiden käyttömahdollisuudet ovat monipuoliset, mutta huomioitavaa on, että kyselyssä käytetyllä tiedonkeruutekniikalla voi olla vaikutusta muun muassa vastauksien luotettavuuteen. Postitse lähetettävät tai internetin kautta vastattavat kyselyt saattavat aiheuttaa epätietoisuutta vastaajan ymmärryksessä kysymyksiä kohtaan. Haastattelijan ja haastateltavan vuorovaikutus voi olla eduksi esimerkiksi puhelimitse tai kasvokkain tehdyissä kyselyissä, mutta kysymyksiä kannattaa tällöin miettiä tarkkaan, koska esimerkiksi arkaluontoiset kysymykset voivat aiheuttaa epämiellyttäviä kokemuksia haastateltavalle (Ojasalo ym. 2015, 121).

Kyselyt sopivat käytettäväksi silloin, kun tavoitteena on saada vastauksia suurelta ihmisjoukolta (Ojasalo ym. 121; Valli 2018). Maijamäen liikuntahallissa kävijöiden joukko on merkittävä, joten kysely sopi hyvin tähän tutkimukseen. Myös toimeksiantaja toivoi työssä käytettävän kyselyitä tai haastatteluja, koska kuntalaisia halettiin kuulla ja kunta halusi kehittää halliin liittyviä asioita kävijöiden kautta.

Tämän opinnäytetyön tutkimuksessa tavoitteena oli saada tilastollista tietoa, joten kysely oli myös siitä näkökulmasta hyvä vaihtoehto. Kyselyn avulla saatiin helposti numeroihin perustuvia vastauksia ja tässä tutkimuksessa tuloksia analysoitiin muun muassa prosenttiosuuksien kautta.

Valmiiden vastausvaihtoehtojen luominen kyselylomakkeelle on yksi vastaamisen vaihtoehto. Valmiissa vaihtoehdoissa on kysyjän oletettujen vastausvaihtoehtojen lisäksi oltava aina vaihtoehto muu, mikä? Tuloksen kannalta on tärkeää, että vastaajalle löytyy aina jokin sopiva vaihtoehto (Valli 2018). Tämän tutkimuksen kysymykset muotoiltiin niin, että vastaajalla oli valmiit vaihtoehdot sekä mahdollisuus valita vain yksi vastausvaihtoehto kunkin kysymyksen kohdalla (liite 2). Kun valinnan mahdollisuus rajataan yhteen jokaisessa kysymyksessä, tulosten tulkinta ja analysointi on helpompaa ja yksinkertaisempaa (Valli 2018).

Teknologian kehittyminen mahdollistaa nykyään sähköiseen kyselyyn vastaamisen tietokoneen lisäksi myös tableteilla ja älypuhelimilla. Sen myötä sähköisen kyselyn etu on muun muassa nopeus ja helppous. Sähköinen kysely on myös tutkimuksen tekijän kannalta edullinen vaihtoehto verrattuna esimerkiksi postitse lähetettäviin kyselyihin (Valli). Tämän opinnäytetyön tutkimuksen kyselylomakkeeseen (liite 2) oli mahdollista vastata kahdella eri tavalla. Paperisia kyselylomakkeita toimitettiin liikuntahallille, joita käyttäjien oli mahdollista täyttää liikuntahallilla asioidessaan. Lomake oli myös otettavissa mukaan ja palautettavissa seuraavalla käyntikerralla, mikäli vastaaja asioi hallilla uudelleen kyselyn voimassaoloaikana. Liikuntahallilla vastaajien oli myös mahdollista kirjautua kyselylomakkeelle skannattavan QR-koodin kautta, mikäli he hallilla ollessaan halusivat vastata sähköisesti.

Kehittämistyössä on suositeltavaa käyttää useampaa menetelmää rinnakkain, toisiaan täydentäen. Monipuoliset tulokset antavat varmuutta niille, jotka tutkimuksen jälkeen päättävät konkreettisista kehittämistoimenpiteistä (Ojasalo ym. 2014, 40). Havainnointi soveltuu käytettäväksi yhdessä kyselyn kanssa. Havainnointi tapahtuu tutkittavan kohteen luonnollisessa ympäristössä ja sen avulla saadaan tietoa siitä, käyttäytyvätkö henkilöt siten kuin kertovat käyttäytyvänsä (Ojasalo, Moilanen, Ritalahti 2014, 114). Vallin mukaan (Valli 2018) postitse tai netin kautta jaettavissa kyselyissä on mahdollisuus, että niihin vastaa joku muu kuin tutkimuksen kohderyhmään kuuluva. Tässäkin tutkimuksessa oli mahdollisuus, että jaetun linkin kautta kyselyyn saattoi mahdollisesti myös vastata joku muu, kuin liikuntahallilla oikeasti asioiva. Siksi havainnointi konkreettisesti liikuntahallilla oli hyvä lisä kyselyn oheen.

Havainnointia voi toteuttaa joko ulkopuolisena tarkkailijana, jolloin kohde ei ole tietoinen havainnoinnista tai aktiivisena osallistujana, jolloin kohde jollain tavalla osallistetaan havainnointiin (Ojasalo ym. 2014, 116). Tässä tutkimuksessa havainnointia oli tarkoitus toteuttaa aktiivisesti siten, että havainnointi olisi ollut ainakin osittain tietoista myös kohteelle. Käytännössä havainnointitilanteet eivät kuitenkaan olleet suotuisia käyttäjien osallistamiseen. Havainnoinnin aikana käyttäjiä joko oli hyvin vähän tai sitten he olivat niin kiireisellä ja etäisellä asenteella liikkeellä, että toimintaa oli parempi vain havainnoida sivusta.

## 7.2 Tutkimuksen kysymykset

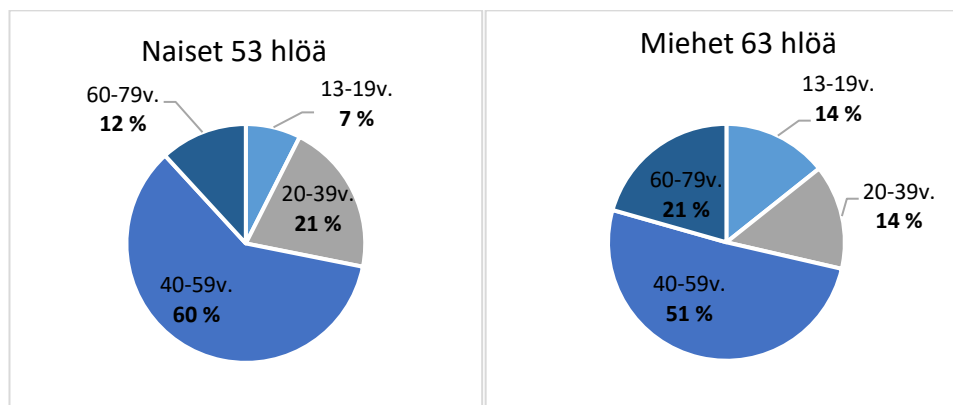
Toimeksiantaja halusi pääasiassa tietää miltä etäisyydeltä liikuntahallin käyttäjät tulevat ja millä he hallille kulkevat. Kyselyn ensimmäisessä versiossa sukupuolen ja iän lisäksi kysyttiin kodin ja liikuntahallin välistä etäisyyttä, kulkuvälinettä sekä asiointikertojen määrää ja syitä. Kysely lähetettiin tarkastettavaksi toimeksiantajalle ennen kyselyn julkistamista. Toimeksiantaja halusi lisätä kyselyyn muutamia kysymyksiä. Lisäyksien jälkeen kyselyssä oli yhdeksän kysymystä, jotka määriteltiin pakolliseksi vastattavaksi. Kolme kysymystä koski vastaajan taustatietoja ja kuusi kysymystä liittyi toimeksiannon tavoitteeseen eli tietoon käyttäjien liikenne- ja liikuntakäyttäytymisestä liikuntahallilla. Toimeksiantajan toiveesta kyselyn loppuun lisättiin vielä vapaa tekstikenttä, jonne vastaajan oli mahdollisuus kirjata omia ajatuksia tai ehdotuksia liikuntahallin kehittämiseksi.

Vapaan tekstikentän täysin rajaamaton vastausmahdollisuus liikuntahallin kehittämiseksi koettiin kuitenkin loppujen lopuksi liian laajaksi eikä sen koettu antavan laadukasta ja yksityiskohtaista tietoa tämän työn tavoitteisiin. Tilalle lisättiin jatkokysymys niille vastaajille, jotka aiempaan kysymykseen vastasivat kulkevana liikuntahallille pääsääntöisesti autolla. Kysely johdatti auton vastaukseksi antaneet kysymykseen ”mitkä tekijät voisivat vaikuttaa siihen, että kulkisit liikuntahallille kevyen liikenteen kulkuvälineillä tai julkisella liikenteellä auton sijaan?”. Mikäli vastaaja vastasi pääsääntöisesti käyttävänsä kulkutapana julkista liikennettä, kävelyä tai pyöräilyä, lisäkysymystä ei esitetty. Näin vapaalla sanalla voitiin kuitenkin saada kehittämisideoita tämän toimeksiannon tavoitteissa esitettyihin asioihin (liite 2).

## 8 Tulokset

Määrällisessä tutkimuksessa kerätyn aineiston tulosten esittämiseen käytetään yleensä joko taulukoita, kaavioita tai tunnuslukuja (Valli 2018). Tämän kyselyn vastaukset koottiin muiden paitsi avoimien vastauksien osalta kaavioina, jotta tulos oli havainnollisempi ja vertailu oli helpompaa. Kaaviot koottiin Excelillä ja tulosten analysoinnissa käytettiin Webropolin analysointi- ja vertailutyökaluja.

Kysely oli auki 4.2.-25.2.2022 ja siihen vastasi yhteensä 117 henkilöä. Liikuntahallilla paperilomakkeelle vastauksia kirjasi 41 henkilöä ja sähköisiä vastauksia saatiin 76 henkilöltä. Pääosan (96 %) vastaajista kotikunta oli Naantali. Vain 4 % vastaajista oli muualta, Raisiosta tai Turusta. Vastaajista 54 % oli miehiä ja 45 % naisia. 1 % vastasi sukupuolekseen joku muu. Vastaajien iät jakautuivat 13- ja 79- vuotiaiden välille. Selvä enemmistö, 55 % vastaajista oli ikähaarukassa 40–59 v. Alle 40- vuotiaita vastaajia oli 29 % ja 60–79-vuotiaita vastaajia oli 16 %. Vastaajien määrät iän ja sukupuolen mukaan on kuvattu kuvassa 7.



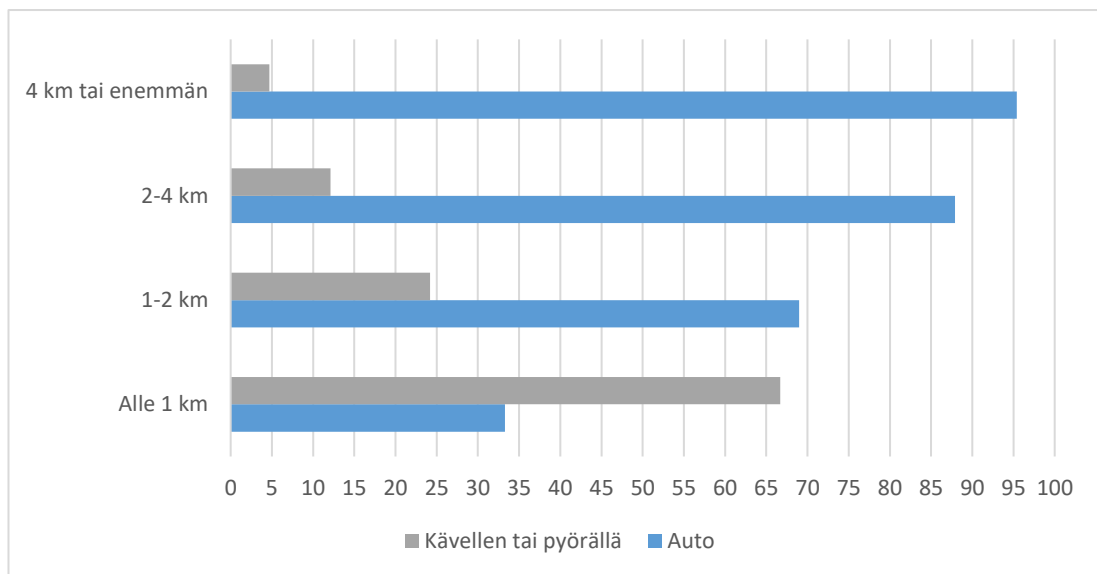
Kuva 7. Vastaajien määrä iän ja sukupuolen mukaan

Vastaajista yli puolet asioi liikuntahallilla keskimäärin 2–3 kertaa viikossa. Useammin eli 4–7 kertaa viikossa asioivien osuus vastaajista oli 18 %, kun taas vain kerran viikossa asioivia oli 16 %. Vastaajista 11 % asioi liikuntahallilla harvemmin kuin kerran viikossa. Arki-illat olivat vastaajien yleisimmät asiointiajat liikuntahallilla. Noin 25 % vastaajista asioi hallilla viikonloppuisin, käyntien painottuessa aamupäiviin. Lähes puolet vastaajista vastasi pääasiassa harrastavansa omatoimista liikuntaa kuntosalilla (liite 4).

Kyselyn tärkein tavoite oli selvittää etäisyyttä käyttäjien kodin ja liikuntahallin välillä sekä käyttäjien kulkutapaa liikuntahallille (liite 5). Vastaajista 35% ilmoitti kodin ja liikuntahallin väliseksi etäisyydeksi alle 2 km. 23 % vastasi etäisyydeksi



2,1–3 km ja 3–5 km etäisyydeltä kulkee 23 % vastaajista. Yli 5 km päässä hallilta ilmoitti asuvansa 19% vastaajista. Henkilöautolla liikuntahallille kulkee 81 % vastaajista, joista 67 % jättää autonsa hallin parkkipaikalle asioinnin ajaksi. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus vastaajista oli yhteensä 17 %. Kuvassa 8 on esitetty vastaajien pääasiallinen kulkutapa suhteessa kodin ja liikuntahallin väliseen etäisyyteen.



Kuva 8. Kulkutapa suhteessa etäisyyteen

Niistä vastaajista, jotka asuvat alle 1 kilometrin päässä liikuntahallista, 67 % kulkee hallille kävelen tai pyörällä ja reilu 30 % autolla. Kun etäisyys kodin ja hallin välillä kasvaa 1–2 kilometriin, jopa lähes 70 % kulkee autolla ja enää 24 % kävelen tai pyörällä. Etäisyyden kasvaessa yli kahteen kilometriin lähes 90 % kulkee autolla ja kun etäisyys kasvaa yli neljään kilometriin, enää noin 5 % kulkee matkan kävelen tai pyörällä. Vastauksien osalta oli kuitenkin huomioitavaa, että osa autoilijoista ilmoitti kesällä tai muuten hyvällä säällä kulkevänsä myös kävelen tai pyörällä. Nämä henkilöt on tuloksissa laskettu autoilijoiksi, koska he osan vuodesta kuitenkin kulkevat autolla ja silloin heidän kulkutapansa vaikuttaa muun muassa liikuntahallin parkkipaikkatilanteeseen. Vastaajista, jotka kertoivat kulkevänsä auton lisäksi myös pyörällä tai kävelen, reilu puolet asuu alle 1,5 km päässä hallilta ja hieman alle puolet asuu noin 2–4 km päässä.

Ne vastaajat, jotka vastasivat pääsääntöisesti kulkevänsä hallille autolla, kysely johdatti vielä lisäkysymykseen. Kysymyksessä kysyttiin mahdollisia tekijöitä, jotka voisivat vaikuttaa siihen, että vastaaja kulkisi hallille auton sijaan kävelen, pyörällä tai julkisella liikenteellä?

Suurin osa vastasi sään tai matkan pituuden olevan merkittävin kulkuvälinevalintoihin vaikuttava tekijä. Hyvällä säällä auto vaihtuu monella kävelyyn tai polkupyörään. Mutta matkan ollessa kodista hallille useampia kilometrejä, on oma auto todennäköisin kulkutapavaihtoehto. Edellämainittujen tekijöiden lisäksi osa vastaajista totesi, että voisi vaihtaa oman auton toiseen kulkutapaan, jos julkisen liikenteen yhteydet olisivat paremmat. Liikunnan ohjaustyötä tekevien vastauksista ilmeni, että välineiden kuljetus edellyttää oman auton käyttöä. Jos välineille olisi hallilla säilytystilaa, kulkutavan muutos voisi heidän mukaansa olla mahdollinen.

Havainnointia hallin pihalla ei ajallisesti kertynyt kovin paljon, mutta havainnoinnin tulokset vahvistivat toimeksiantajan uskomuksia liikennekäyttäytymisestä. Havainnoissa korostui parkkipaikkojen riittämättömyys liikuntahallin pihalla ja välinpitämättömyys luvallista pysäköintiä kohtaan. Autoja pysäköitiin pihan ja kadun reunoille, mihin ei virallisesti saa pysäköidä ja kuitenkin samaan aikaan kadun toisella puolella, josta kävelymatkaa on noin 200m, oli tyhjää parkkitilaa. Toinen merkittävä havainto oli, että lapsiaan harrastuksiin kuljettavat vanhemmat olivat pysäköineet autonsa kielletyille paikoille ja istuivat autossa odottamassa.

Kyselyyn vastanneiden henkilöiden havainnoista ja kokemuksista merkittävimpanä nousi esiin, että parkkitilaa on liian vähän. Toiseksi eniten oli kokemuksia saattoliikenteen haasteista. Ympäristö koettiin myös joidenkin vastaajien mielestä turvattomaksi. Muutamat vastaajat kokivat hallin muut käyttäjät laiskoiksi, koska eivät vie autojaan läheisille parkkipaikoille ja kävele sieltä hallille.

## 9 Pohdinta ja johtopäätökset

Toimeksiantajan toive kehittää liikuntahalliin liittyviä asioita kävijöiden kautta ja kuntalaisia kuulemalla toteutui, koska tutkimus toteutettiin käyttäjiin kohdistetulla kyselyllä.

Päätavoitteena oli saada tietoa käyttäjien liikunta-aktiivisuudesta hallimatkoilla sekä selvittää käyttäjien liikennekäyttäytymistä hallin ympäristössä. Päätavoitteet toteutuivat, mutta vastaajien määrä jäi käyttäjämääriin nähden valitettavan pieneksi. Suuremmalla vastaajamäärällä olisi saatu vielä monipuolisempaa ja perustellumpaa tietoa. Tutkimuksella haluttiin erityisesti selvittää, kuinka suuret etäisyydet hallilla kävijöillä on kodin ja hallin välillä ja millä kulkuvälineillä matkat kuljetaan. Näihin kysymyksiin pystyttiin tämän kyselyn kautta vastaamaan.

Menetelminä kysely ja havainnointi olivat tähän toimeksiantoon sopivia, mutta kyselyn toteuttamisessa olisi edelleen kehitettävää. Kyselyn julkaisun jälkeen huomattiin haaste kyselyn eri versioissa. Sähköinen kysely mahdollisti vain yhden vastausvaihtoehdon, kun taas paperiversioon oli mahdollista vastata useampaan vaihtoehtoon.

Kyselyä markkinoitiin melko kattavasti ja niitä kanavia pitkin, joita toimeksiantaja yleisestikin käyttää. Liikuntahallilla ilmoituksia ja QR-koodeja oli useissa eri paikoissa. Tuloksia tarkastellessa oli kuitenkin havaittavissa, että melkein puolet vastaajista asioi pääasiassa kuntosalilla ja esimerkiksi lapsiaan harrastuksiin vievien huoltajien vastauksia ei ollut juuri ollenkaan. Se johtui hyvin suurella todennäköisyydellä siitä, että paperisia kyselylomakkeita oli toimitettu vain kuntosaliin.

Tulokset vastasivat pitkälti toimeksiantajan olettamuksia. Henkilöautolla kulkevien käyttäjien määrä oli huomattavasti suurempi kuin julkisen liikenteen tai kevyen liikenteen kulkutapoja käyttävien määrä. Tämä vahvisti aiempia kokemuksia ja havaintoja siitä, että parkkialue on ahdas ja autoilu sekä väärin pysäköidyt autot aiheuttavat vaaratilanteita. Huomioitavaa toki oli, että suurimmat haasteet ovat todennäköisesti talvella, kun autoilijoiden määrä on vielä suurempi. Tulosten perusteella oli myös havaittavissa, että merkittävä muutos kulkutavan valinnassa tapahtuu, kun matkan pituus ylittää 1 kilometrin. Muutos tapahtuu yllättävä lyhyen matkan jälkeen melko huomattavasti.

Vuonna 2016 tehdyn valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan kävely on suosituinta alle kilometrin mittaisilla matkoilla ja matkan ollessa 3–5 km, 15 %

kulki matkan kävellessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 2.) Tämän kyselyn tulokset osoittivat myös kävelyn olevan suosituinta, kun matkaa on alle kilometri. Kävelijöiden osuus 1–3 km matkalla oli tässä tutkimuksessa noin 36 %, mutta matkan ylittäessä 3 km, ei kukaan vastaajista vastannut kulkevänsä kävellessä.

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan pyöräily oli suosituinta 1–3 kilometrin matkoilla ja pyöräilyä suosittiin melko yleisesti noin 5 kilometriin asti. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 2.) Tulokset olivat tässä kyselyssä saman suuntaiset, eli pyörällä kuljetaan yleisimmin 1–3 km matka ja kun matkaa oli yli 5 km, vastaajista kukaan ei enää ilmoittanut kulkevänsä pyörällä.

### 9.1 Kehitysideat

Toimeksiantajan tavoite on tulevaisuudessa kehittää liikennejärjestelyjä hallin osalta turvallisemmaksi sekä lisätä kävijöiden liikuntamäärää kannustamalla heitä mahdollisuuksien mukaan kulkemaan hallille esimerkiksi kävellessä tai pyörällä. Tämän tutkimuksen avulla saatiin jonkin verran kehittämissideoita havainnoinnin perusteella sekä kyselyn avoimia kysymyksiä analysoimalla.

Tällä hetkellä hallin parkkialue on koulupäivän ajan koulun henkilökunnan käytössä ja muilta on ajo pihalle kielletty. Tulosten perusteella parkkialueen sulkeamista yleiseltä autoliikenteeltä koko päiväksi, pois lukien iva- autoilijat tai -kuljetukset, voisi olla yksi keino lisätä turvallisuutta hallin pihalla. Liikuntahallin läheisyydessä on osoitettavissa muita parkkipaikkoja niille, joiden auto on parkissa asioinnin ajan. Mikäli pysäköinti osoitettaisiin muualle kuin pihalle, kävelymatkaa hallille syntyisi parkkipaikasta riippuen noin 100–200 m. Jos joka tapauksessa kyseinen välimatka olisi kuljettava kävellessä, ainakin noin 1 km päästä autolla tulevien kulkutapavalintaan se saattaisi vaikuttaa. Se voisi jonkin verran vaikuttaa myös 1–2 km päästäkin tuleviin, koska ajallisesti ajatellen matkan kulkisi esimerkiksi pyörällä lähes samalla ajalla kuin ajaisi autolla parkkipaikalle ja kävelisi parkkipaikalta hallille ja takaisin. Jos pysäköinti ja saattoliikenne määrättäisiin pois pihalta, tulisi huomioida, että se edellyttäisi nykyistä parempaa huolehtimista teiden kunnossapidosta ja pihan valaistuksesta. Koululaisten saattoliikennettä varten liikuntahallin viereiselle maantielle tehdyt levennykset voisi osoittaa käytettäväksi myös koulupäivien jälkeen tapahtuvaan saattoliikenteeseen.

Tutkimuksen käytännön toteutuksen osalta kannattaisi tehdä muutamia asioita eritavalla kuin tässä tutkimuksessa tehtiin. Tulosten laadun kannalta kannattaisi myös sähköinen versio tehdä monivalintakysymyksinä, mikäli käytössä on myös

mahdollisuus vastata paperilomakkeelle. Lisäksi suuremman vastaajamäärän ja kattavampien tulosten saamiseksi paperisia lomakkeita kannattaisi viedä muihin-kin liikuntahallin tiloihin kuin kuntosaliin sekä liikuntahallin ulkopuolelle, esim. ulko-oviin.

## Lähteet

Betweenmates 2019. Ero toimintatutkimuksen ja tapaustutkimuksen välillä-2022-  
uutiset. Luettavissa: <https://fin.weblogographic.com/difference-between-action-research#menu-1>. Luettu: 15.1.2022

Facebook 2021. Naantalin liikuntapaikat. Luettavissa: <https://www.facebook.com/search/top?q=naantalin%20liikuntapaikat>. Luettu: 15.1.2022

Fagerholm, M., Vuori, I. & Vasankari, T. 2011. Terveysliikunta. Otavan kirjapaino Oy. Keuruu.

Finterveys 2017. Terveys, toimintakyky ja hyvinvointi Suomessa. Luettavissa: [https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/136223/Rap\\_4\\_2018\\_FinTerveys\\_verkko.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/136223/Rap_4_2018_FinTerveys_verkko.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Luettu: 20.3.2022.

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. Luettavissa: <http://www.tilastollinentutkimus.fi/1.TUTKIMUSTUKI/KvantitatiivinenTutkimus.pdf>. Luettu 15.1.2022

Hirvi, M. 22.1.2021. Yhdyskuntatekniikan päällikkö. Naantalin kaupunki. Sähköposti.

Kuntaliitto 2016. Käsikirja kunnan liikenne turvallisuustyöhön. Luettavissa: [http://www.liikenneturvallisuus.info/application/files/8214/6227/8179/Kasikirja\\_kunnan\\_litutyohon\\_lopullinen.pdf](http://www.liikenneturvallisuus.info/application/files/8214/6227/8179/Kasikirja_kunnan_litutyohon_lopullinen.pdf). Luettu:11.12.2021.

Liikennevirasto 2012. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Luettavissa: [https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/ls\\_2012-02\\_kavelyn\\_ja\\_pyorailyn\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/ls_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf). Luettu: 20.3.2022.

Liikennevirasto 2018a. Henkilöliikennetutkimus 2016. Luettavissa: [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti\\_201801\\_henkiloliikennetutkimus\\_2016\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_201801_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf). Luettu: 8.1.2022

Liikenne- ja viestintäministeriö 2018b. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/K%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20edist%C3%A4misohjelma.pdf>. Luettu:8.1.2022

Naantalispä s.a. Saapuminen. Luettavissa: <https://www.naantalispä.fi/info/saapuminen/>. Luettu: 6.1.2022

Naantali 2020. Naantalin kaupungin ympäristöohjelma vuosille 2020–2024. Luettavissa: <https://www.naantali.fi/sites/default/files/media/file/Naantalin%20kaupungin%20ymp%C3%A4rist%C3%B6ohjelma%20KV16032020%20%C2%A7%202020.pdf>. Luettu:5.12.2021

Naantali s.a.a. Liikuntahalli. Luettavissa: <https://www.naantali.fi/fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/vuokrattavat-tilat-ja-liikuntapaikat/liikuntahalli>. Luettu 11.12.2021.

Naantali s.a.b. Karttapalvelut. Luettavissa: <https://www.naantali.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/rakentaminen/kartat-ja-paikkatieto/karttapalvelut>. Luettu: 17.3.2022

Naantali s.a.c. Tilanvarauksen ohjeet ja hinnasto. Luettavissa: <https://www.naantali.fi/fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/vuokrattavat-tilat-ja-liikuntapaikat/tilanvarauksen-ohjeet-ja-hinnasto>. Luettu: 6.1.2022

Naantali s.a.d. Naantalin kaupunki. Luettavissa: <https://www.naantali.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/asuminen/saaristo>. Luettu:15.1.2022

Ojanen H. 4.3.2022. Suunnitteluinsinööri. Naantalin kaupunki. Sähköposti.

Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti J. 2015. Kehittämistyön menetelmät. Sanoma Pro Oy. Helsinki.

Olympiakomitea s.a. Liikkumattomuuden kustannukset. Luettavissa: <https://www.olympiakomitea.fi/olympiakomitea/liikuntapolitiikka/liikkumattomuuden-kustannukset/>. Luettu: 5.2.2022.

Puolakanaho, M. 18.8.2021. Liikuntapalvelupäällikkö. Naantalin kaupunki. Haastattelu.

Puolakanaho, M. 13.1.2022. Liikuntapalvelupäällikkö. Naantalin kaupunki. Haastattelu.

Suominen, O. 1.12.2021. Urheilulaitoksen hoitaja. Naantalin kaupunki. Haastattelu.

Tilastokeskus s.a. Käsitteet- kvalitatiivinen tutkimus. Luettavissa: [https://www.stat.fi/meta/kas/kvalit\\_tutkimus.html](https://www.stat.fi/meta/kas/kvalit_tutkimus.html). Luettu: 15.1.2022

THL 2020. Liikunnan terveyshyödyt. Luettavissa: <https://thl.fi/fi/web/elintavat-ja-ravitsemus/liikunta/liikunnan-terveyshyodyt>. Luettu: 15.1.2022

THL 2021. Liikunnan edistäminen kunnissa- TEA 2020. Naantali. Luettavissa: <https://teaviisari.fi/teaviisari/fi/tulokset?r=KUNTA529>. Luettu: 9.12.2021

Turun karttapalvelu s.a. Pyöräilyverkosto.  
Luettavissa: <https://opaskartta.turku.fi/ims/>. Luettu 16.2.2022

Traficom 2021. Henkilöliikennetutkimuksen tuloksia 2016. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/henkiloliikennetutkimuksen-2016-tuloksia-taulukoina?toggle=Kulcutavat>. Luettu: 6.1.2022

UKK-instituutti 2021a. Liikettä pienissä pätkissä pitkin päivää. Luettavissa: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/vinkkejaliikkumiseen/liiketta-pienissa-patkissa-pitkin-paivaa/>Luettu: 20.3.2022.

UKK-instituutti 2021b. Alle kouluikäisten liikkumisen suositukset.  
Luettavissa: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-suositukset/alle-kouluikaisten-liikkumisen-suositukset/>. Luettu: 14.1.2022

UKK-instituutti 2021c. Lasten ja nuorten liikkumissuositus. Luettavissa: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-suositukset/lasten-ja-nuorten-liikkumissuositus/>.Luettu 7.11.2021

UKK-instituutti 2021d. Aikuisten liikkumisen suositus. Luettavissa: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-suositukset/aikuisten-liikkumisen-suositus/>. Luettu: 7.11.2021

UKK-instituutti 2021e. Liikkumisen suositus yli 65-vuotiaille. Luettavissa: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-suositukset/liikkumisen-suositus-yli-65-vuotiaille/>. Luettu:14.1.2022.

UKK-instituutti 2022. Liikkumisen suositukset. Luettavissa: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-suositukset/>. Luettu:19.3.2022.



Valli, R. 2018. Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1. E-kirja. PS-Kustannus. Jyväskylä.

Valtioneuvosto 2018. Liikkumattomuus maksaa Suomelle vähintään 3 miljardia euroa vuodessa. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/en/-/10616/selvitys-liikkumattomuus-maksaa-suomelle-vahtaan-3-miljardia-euroa-vuodessa>. Luettu: 5.2.2022

Valonia 2020. Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019. Luettavissa: <https://valonia.fi/materiaali/turun-ydinkaupunkiseudun-liikenneymparistokysely/>. Luettu: 8.1.2022

## Liitteet

### Liite 1. Liikuntahallin läheisyydessä sijaitsevat parkkialueet



## Liite 2. Maijamäen liikuntahallin kävijäkysely

# Naantali\*

## Maijamäen liikuntahallin kävijäkysely

Hei!

Naantalin kaupungin tavoitteena on kehittää Maijamäen liikuntahallin liikennejärjestelyitä ja - turvallisuutta sekä käyttäjien liikunta-aktiivisuutta käyttäjälähtöisesti, kuntalaisia ja hallin käyttäjiä kuunnellen. Tämän kyselyn avulla on tarkoitus selvittää liikennekäyttämistä hallin ympäristössä sekä saada tarkempaa tietoa käyttäjien asiointiajoista- ja kohteista.

Kysely ei sisällä henkilötietoja, eikä vastauksia näin ollen voida kohdentaa tiettyyn henkilöön. Kyselyn toimeksiantaja on Naantalin liikuntapalvelut ja kysely toteutetaan osana liikunnanohjaaja amk- tutkinnon opinnäytetyötä.

### Kiitos ajastasi ja vastauksistasi!

#### 1. Sukupuoli?

- Nainen
- Mies
- Joku muu
- En halua kertoa

#### 2. Ikä?

- Alle 6v.
- 7- 12v.
- 13-19v.
- 20-39v.
- 40-59v.
- 60-79v.
- 80v. tai vanhempi

#### 3. Kotikunta?

- Naantali
- Joku muu, mikä?

\_\_\_\_\_

#### 4. Etäisyys kodin ja liikuntahallin välillä?

- Alle 1 km
- 1-1,5 km
- 1,6-2 km
- 2,1-3 km
- 3,1-4 km
- 4,1-5 km
- Enemmän kuin 5 km

#### 5. Kuinka usein keskimäärin asioit liikuntahallilla?

- 4-7 kertaa viikossa
- 2-3 kertaa viikossa
- Kerran viikossa
- 2-3 kertaa kuukaudessa
- Kerran kuussa tai harvemmin

Kysely jatkuu →

6. Milloin pääasiassa asioit liikuntahallilla?

- Arkisin klo 8–16
- Arkisin klo 16–19
- Arkisin klo 19–22
- Viikonloppuisin 9–15
- Viikonloppuisin klo 15–22

7. Missä pääasiassa asioit liikuntahallilla?

- Kuntosalilla
- Liikuntasalissa
- Tatamisalissa

8. Miksi pääasiassa asioit liikuntahallilla?

- Yksilöliikunta (esim. kuntosali)
- Ryhmäliikunta (esim. seuran tunnit/ harjoitukset)
- Ottelut ja tapahtumat
- Joku muu, mikä? \_\_\_\_\_

9. Millä kulkuvälineellä pääasiassa asioit liikuntahallilla?

- Kävelen
- Polkupyörällä
- Henkilöautolla (auto parkissa asioinnin ajan)
- Henkilöautolla (tuodaan ja haetaan hallilta, auto ei parkissa asioinnin aikana)
- Julkisella liikenteellä
- Mopolla tai moottoripyörällä
- Muu, mikä? \_\_\_\_\_

10. Mikäli vastasit edeltävään kysymykseen (9) henkilöautolla, mitkä tekijät voisivat vaikuttaa siihen, että kulkisit auton sijaan kevyenliikenteen kulkutavoilla tai julkisella liikenteellä?

---



---



---



---



---

### Liite 3. Alle 8- vuotiainen sekä lasten ja nuorten liikuntasuosituks

**Vauhti virkistää**  
Vähintään kolme tuntia liikkumista joka päivä

**1h**  
**Vauhdikas fyysinen aktiivisuus**  
Hippaleikit, trampoliinihyppely, kilpeily, uinti, hiihto

**2h**  
**Reipas ulkoilu**  
Metsäretkeily, polku-pyöräily, luistelu

**Kevyt liikunta**  
Kävely, pallonheitto, keinuminen, tasapainoilu

**Rauhalliset arjen touhuilut**  
ylipitkiä istumisen jaksoja väittäen  
Autoilla, rakennuspalikoilla tai nukeilla leikkiminen, tutkiminen, vaatteiden pukeminen, ruokailu

**Uni ja lepo**

**REIPASTA JA BASITTAVAA LIIKKUMISTA VÄHINTÄÄN TUNTI PÄIVÄSSÄ**  
7-17-vuotiaan lapsen ja nuoren liikuntasuositus

**PYSY VIRKEÄNÄ**  
Tauota runsasta ja pitkäkestoista paikallaanoloa.

**PARANNA KESTÄVYYTTÄ**  
Nosta reilusti sykettä ja hengästy. 3 krt viikossa

**VAHVISTA LIHAKSIA JA LUUSTOA**  
Huomioi notkeus, tasapaino ja ketteryyys. 3 krt viikossa

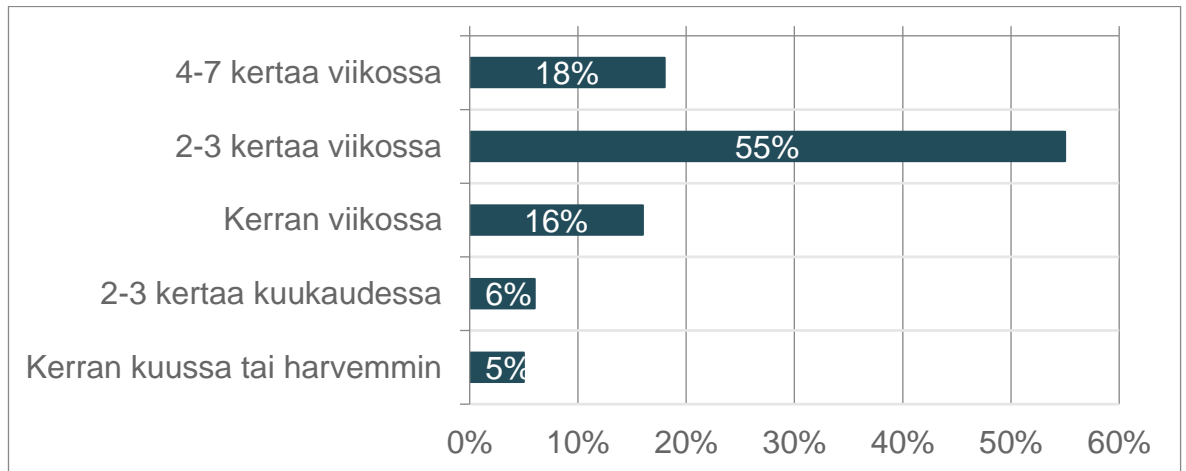
**LISÄÄ HYVÄÄ OLOA**  
Liiku aina kun voit. Täydennä liikuntaharrastuksia arjen liikkumisella.

**PALAUDU PÄIVÄSTÄ**  
Nuku riittävästi. Anna aivoille aikaa jäsentää ajatuksia ja rakentaa uutta.

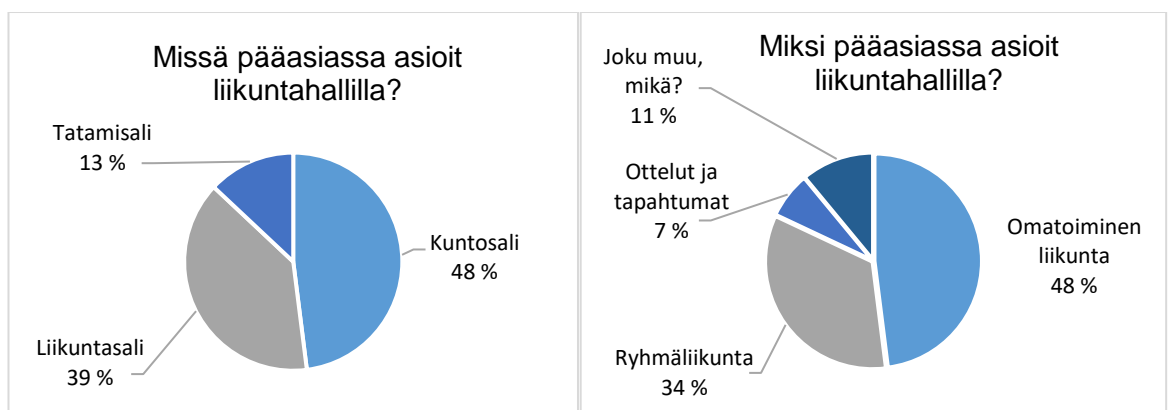
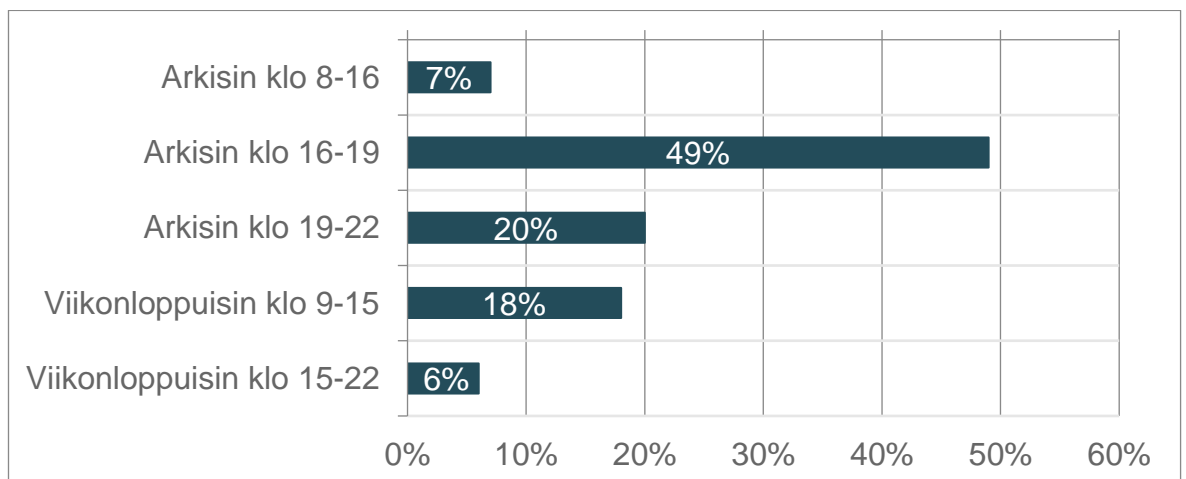
UKK-instituutti

#### Liite 4. Liikuntahallilla asiointin pääasialliset ajankohdat ja syyt

##### Kuinka usein keskimäärin asioit liikuntahallilla?

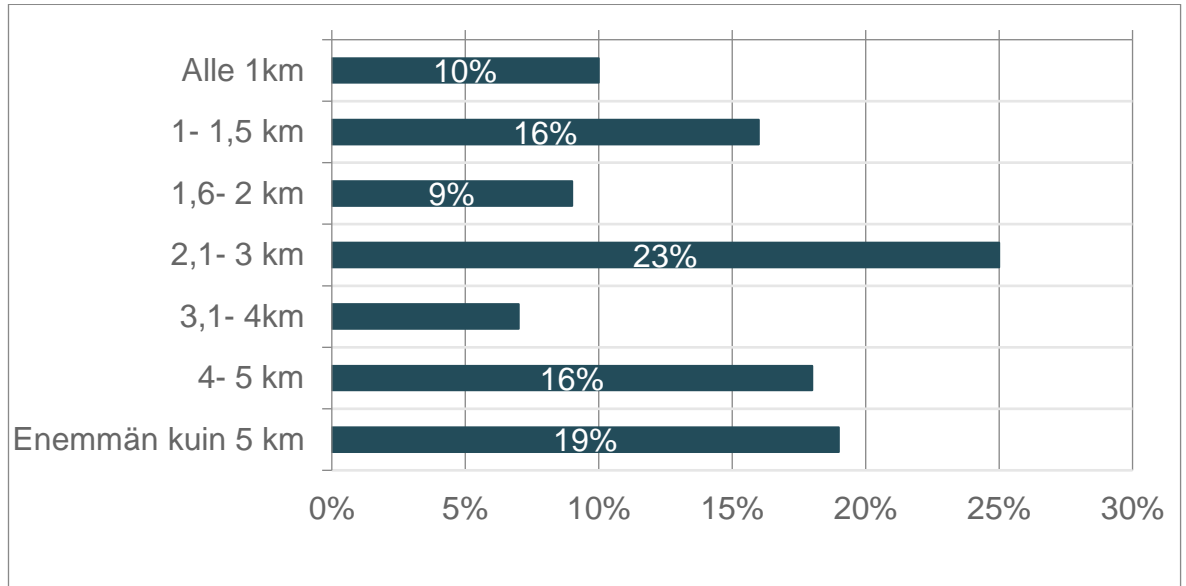


##### Milloin pääasiassa asioit liikuntahallilla?



## Liite 5. Etäisyydet ja käytetyt kulkuvälineet

### Etäisyys kodin ja liikuntahallin välillä?



### Millä kulkuvälineellä pääasiassa asioit liikuntahallilla?

