

Opinnäytetyö (AMK)

Luonnonvara- ja ympäristöala

Kestävä kehitys

2015

Aino Yrttiranta

TURUN AMMATTIKORKEAKOULUN OPIKELIJOIDEN KOULUMATKALIKKUMINEN



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

TURUN AMMATTIKORKEAKOULU

Kestävä kehitys

2015 | 55 (+27 liitesivua)

Ohjaaja Sirpa Halonen

Aino Yrttiranta

TURUN AMMATTIKORKEAKOULUN OPISKELIJOIDEN KOULUMATKALIKKUMINEN

Liikenteellä on Suomessa isot vaikutukset. Vuonna 2013 kolmannes maamme hiilidioksidipäästöistä syntyi liikenteestä. Päästöjen vähentämistarpeen ja sitä kautta ilmastonmuutoksen hillinnän takia onkin tärkeää löytää keinoja edistää päästöttömiä ja kestäviä kulkutapoja. Huomiota kannattaa erityisesti kiinnittää toistuviin matkoihin, kuten työ- ja koulumatkoihin, koska matkoja kertyy päivittäin. Liikkumisen ohjaus on valikoima keinoja, joilla voidaan edistää helposti ja melko edullisesti kestävästä liikkumisesta. Keinoja ovat muu muassa neuvonta ja tiedotus kestävästä kulkutavoista, erilaiset kampanjat ja kilpailut ja kestävästä liikkumisen markkinointityö.

Tutkimuksessa selvitettiin, miten Turun ammattikorkeakoulun opiskelijat liikkuvat koulumatkansa ja mitkä asiat liikkumisvalintojen taustalla vaikuttavat. Lisäksi pohdittiin keinoja, joilla kestävästä koulumatkaliikkumista voisi edistää opiskelijoiden keskuudessa. Yhtenä tarkastelukohtana olivat myös Kupittaaan kampus-hankkeen vaikutukset koulumatkoihin.

Tutkimus tehtiin kyselytutkimuksena, jolla saatiin tietää opiskelijoiden kulkutavoista ja kulkutapavalintojen taustatekijöistä. Vastausten perusteella pystyttiin luomaan kulkumuotojakaumat, joista selvisi opiskelijoiden pääasialliset kulkutavat koulumatkoilla. Lisäksi opiskelijoilta tiedusteltiin keinoja, joilla olisi pyöräilyä, kävelyä, joukkoliikenteen ja kimpakyytien käyttöä lisäävä vaikutus koulumatkoilla.

Kyselyn mukaan opiskelijat liikkuvat jo hyvin kestävästi. Eniten kuljetaan kävellen ja pyörällä ja vain harva kulkee koulumatkansa autolla. Opiskelijoille tärkeitä syitä valita kävely tai pyöräily koulumatkalle ovat niiden terveysvaikutukset sekä ympäristöystävällisyys. Kupittaaan kampusella olisi lievästi koulumatkoja pidentävä vaikutus, mutta muuten vaikutukset kulkutapoihin jäivät pieniksi.

ASIASANAT:

kestävä liikkuminen, liikenne, liikenteen ympäristövaikutukset, terveysvaikutukset, liikkumisen ohjaus, Turun ammattikorkeakoulun opiskelijat

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Sustainable development

2015 | 55 (+ 27 pages of supplement)

Instructor Sirpa Halonen

Aino Yrttiranta

MOBILITY OF THE STUDENTS OF TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

In year 2013 traffic caused third of the carbon dioxide emissions in Finland. To reduce the emissions and prevent the climate change it is important to search ways to promote sustainable mobility. Mobility management is an easy and inexpensive way to influence mobility of the people. The main goal of mobility management is to reduce private motoring and to increase the use of public transportation, walking, cycling, carpooling and economical way of driving.

This survey explores the mobility of the students of Turku University of Applied Sciences and finds out how they choose their way to travel to school. Study also search the ways to promote sustainable mobility among the students.

Students are already using very sustainable ways of travelling. Most of the survey respondents are walking or biking to school all year long. Only few of the students uses own car. Main reasons of the use of sustainable mobility for the students are health impacts and ecological motives.

KEYWORDS:

sustainable mobility, traffic, environmental impacts of traffic, health impacts, mobility management, students of Turku university of applied sciences

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	7
2 LIIKKUMISVALINTOJEN VAIKUTUKSET	8
2.1 Ympäristövaikutukset	8
2.1.1 Tieliikenteen päästöt ja ilmastonmuutos Suomessa	8
2.1.2 Melu	9
2.1.3 Liikenteen tilankäyttö	9
2.2 Terveysvaikutukset	10
2.2.1 Liikenteen päästöistä aiheutuvat haittavaikutukset terveydelle	10
2.2.2 Terveysliikunta	11
3 LIIKKUMISVALINTOIHIN VAIKUTTAMINEN LIIKKUMISEN OHJAUKSEN KEINAIN	12
3.1 Liikkumisen ohjaus ja liikkumisen ohjaustoimijat Suomessa	12
3.1.1 Liikkumisen ohjaustoiminta Varsinais-Suomessa	13
3.1.2 Liikkumisen ohjaustoiminta Euroopassa	14
3.2 Työpaikkojen liikkumisen ohjaus	14
3.3 Esimerkkejä koulujen ja oppilaitosten liikkumisen ohjauksesta Suomessa	15
4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	17
4.1 Tutkimustehtävät	17
4.2 Tutkimusmenetelmät ja aineiston keruu	17
5 KOULUMATKALIIKKUMISKYSELYN TULOKSET	19
5.1 Taustatiedot	19
5.1.1 Kyselyyn vastanneet opiskelijat	20
5.1.2 Kupittaaan Kampus –hanke	22
5.2 Opiskelijoiden liikkumisvalinnat koulumatkoilla	23
5.2.1 Koulumatkan pituus	23
5.2.2 Kulkumuotojakauma talvikaudella	24
5.2.3 Kulkumuotojakauma kesäkaudella	25
5.2.4 Kupittaaan Kampuksen vaikutukset koulumatkaan	25
5.3 Opiskelijoiden koulumatkaliikkumiseen vaikuttavat tekijät	28
5.3.1 Liikkumisolosuhteet toimipisteissä	28

5.3.2 Auto ja kimppekyydit	32
5.3.3 Pyöräily ja kävely	33
5.3.4 Joukkoliikenne	36
5.3.5 Liikenneturvallisuus	41

6 TURUN AMK:N OPISKELIJOIDEN KESTÄVIEN LIKKUMISVALINTOJEN EDISTÄMINEN

6.1 Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen	44
6.2 Joukkoliikenteen käytön edistäminen	45
6.3 Kimppekyytien käytön edistäminen	48
6.4 Toimenpide-ehdotuksia kestäväen koulumatkaliikkumisen edistämiseksi	48
6.5 Toimenpide-ehdotuksia Kupittaaan Kampuksen suunnitteluun	50

7 ARVIOINTIA JA POHDINTAA

LÄHTEET

LIITTEET

Liite 1. Turun ammattikorkeakoulun opiskelijoiden koulumatkaliikkumiskysely.
Liite 2. UKK-instituutin Liikuntapiirakka.

KUVAT

Kuva 1. Opiskelijamäärät toimipisteittäin	19
Kuva 2. Ikäjakauma.	20
Kuva 3. Liikunnan määrä suhteessa suosituksiin.	21
Kuva 4. Koulumatkan pituus.	24
Kuva 5. Kulkumuotojakauma talvikaudella.	24
Kuva 6. Kulkumuotojakauma kesäkaudella.	25
Kuva 7. Kupittaaan Kampuksen vaikutukset koulumatkan pituuteen.	26
Kuva 8. Kupittaaan Kampus –kulkumuotojakauma talvella.	27
Kuva 9. Kupittaaan Kampus –kulkumuotojakauma kesällä.	27
Kuva 10. Kimppekyydillä kulkevien matkustajamäärät.	32
Kuva 11. Koulumatkapyöräilyn- ja kävelyn taustatekijöitä.	33
Kuva 12. Kävelyn ja pyöräilyn esteet.	36
Kuva 13. Joukkoliikenteen käytön taustatekijät.	38
Kuva 14. Joukkoliikenteen käytön esteet.	40
Kuva 15. Linja-auto yhteydet koulumatkoilla.	41
Kuva 16. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinoja.	45
Kuva 17. Joukkoliikenteen käytön edistämisen keinoja.	47

Kuva 18. Viisaan liikkumisen edistäminen koulussa.

49

1 JOHDANTO

Joka päiväisillä liikkumisvalinoilla on vaikutusta ympäristöön. Suomalaiset tekevät yhteensä yli 14 miljoonaa matkaa päivässä. Henkilöä kohden se tarkoittaa kolmea matkaa vuorokaudessa. Neljäsosa matkoista liittyy joko työhön tai koulunkäyntiin. Huomiota kannattaa kiinnittää näihin päivittäin tehtäviin toistuviin matkoihin. Sillä on siis merkitystä miten liikumme. (Antila 2008, 92; Liikennevirasto 2012, 9-11, 25.)

Tieliikenne eli henkilö- ja tavaraliikenne aiheuttaa Suomessa yli 11 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä vuodessa. Päästöjen vähentämistarpeen ja sitä kautta ilmastomuutoksen hillinnän takia on tärkeää löytää keinoja edistää päästöttömiä ja kestäviä kulkutapoja. Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä, kimppakyytejä ja muita autojen yhteiskäyttömahdollisuuksia sekä taloudellista ajotapaa. Kestävän liikkumisen edistäminen tuo parannuksia ihmisen terveydelle ja ympäristölle. Yhtenä keinona edistää kestäväää liikkumista toimii liikkumisen ohjaus, jota tehdään niin valtion kuin järjestöjenkin taholta. Liikkumisen ohjauksella kannustetaan, neuvotaan, kampanjoidaan ja autetaan ihmisiä valitsemaan kestävämmiin liikkumistapansa.

Tässä opinnäytetyössä pureudutaan Turun ammattikorkeakoulun opiskelijoiden koulumatkaliikkumiseen ja syihin, miksi opiskelijat valitsevat kulkutapansa. Tutkimuksessa pyritään löytämään myös keinoja edistää kestävämpää koulumatkaliikkumista liikkumisen ohjauksella.

2 LIKKUMISVALINTOJEN VAIKUTUKSET

2.1 Ympäristövaikutukset

Liikenteen ympäristövaikutuksia ovat pakokaasu- ja hiukkaspäästöt, liikenne-melu sekä vaikutukset tilankäyttöön ja infrastruktuuriin. Päästöt aiheuttavat ilmanlaadun heikkenemistä, terveysriskejä, ympäristön pilaantumista sekä ilmas-ton lämpenemistä.

2.1.1 Tieliikenteen päästöt ja ilmastonmuutos Suomessa

Liikenteessä käytetään pääosin fossiilisia raakaöljystä jalostettuja energialäh-teitä, kuten bensiiniä ja dieselpolttonestettä. Näistä polttoaineista syntyy pako-kaasupäästöjä, jotka aiheuttavat ilmaston lämpenemistä ja ilmanlaatuhaittoja. Merkittävimpiä ovat hiilimonoksidi, hiilivety-yhdisteet, typen oksidit, hiukkaset, hii-lidioksidi ja rikin oksidit. Suurin osa hiilimonoksidi-, hiilivety-, hiukkas- ja typen oksidipäästöistä aiheutuu tieliikenteestä. Rikkidioksidipäästöt ovat pääosin vesi-liikenteestä. (Kalenoja & Kallberg 2006, 18, 31–41; Liikenne- ja viestintäministe-riö 2013, 30–32)

Liikenne on ilmaston muutosta aiheuttavien kasvihuonekaasujen lähteenä mer-kittävä. Hiilidioksidi on erityisen voimakas ilmaston lämpenemistä aiheuttava kaasu. Liikenne aiheutti vuonna 2013 lähes kolmasosan Suomen hiilidioksidipääs-töistä. Päästöjä syntyi yhteensä 14,7 miljoonaa tonnia. Ehdottomasti suurin osa päästöistä syntyi tieliikenteestä, jonka osuus oli 11,2 miljoonaa tonnia. Tieliiken-teen päästöt jakautuivat vielä eri moottoriajoneuvojen mukaan seuraavasti: yksi-tyisen henkilöautoliikenteen osuus oli 55,4 prosenttia, pakettiautojen 9,4 prosent-tia, kuorma-autojen 30 prosenttia, bussiliikenteen osuus 3,9 prosenttia ja moot-toripyörien ja mopediäen osuus 1,3 prosenttia hiilidioksidipäästöistä. Hiilidioksidin lisäksi muita tärkeitä kasvihuonekaasuja ovat metaani, halogenoidut hiilivedyt, typpioksiduuli ja alailmakehän otsoni, joita syntyy pakokaasupäästöistä. (Kale-noja & Kallberg 2006, 55–60; Motiva, 2015f; Virtanen & Rohwender 2011, 70.)

2.1.2 Melu

Liikenne aiheuttaa melua, joka voi vaikuttaa haitallisesti elinympäristön laatuun ja ihmisten hyvinvointiin. Liikenne melua syntyy tie-, raide-, ilma- ja vesiliikenteestä. Tieliikenteestä syntyvä melu koostuu pääosin moottorista ja renkaista syntyvästä äänestä. Melun tasoon vaikuttavat ajonopeudet, liikenteen määrä, raskaiden ajoneuvojen määrä, teiden kunto ja pintamateriaalit sekä liikenteen sujuvuus. Suomessa arviolta lähes 880 000 asukasta asuu tie- ja katuliikenteen melualueella. Jatkuvalle liikenteenmelulle altistuminen saattaa vaikuttaa heikentävästi unen saantiin ja keskittymiskykyyn. Vaikutukset riippuvat melun tasosta ja laadusta. Säännönmukainen ja ennalta tunnistettava melu ei ole yhtä kuormittavaa kuin äkillinen ja vaihteleva melu. Melua mitataan desibeli-asteikolla. (YTV 2000, 12; Kalenoja & Kallberg 2006, 83–97; Liikennevirasto 2013.)

2.1.3 Liikenteen tilankäyttö

Liikenneväylät vievät tilaa ja aiheuttavat muutoksia luonnonympäristössä. Liikenteen viemästä kokonaistilasta ei ole tarkkaa tietoa. Kaupungeissa tilantarve on suurempi kuin haja-asutusalueilla, mikä taas johtuu liikennemäärien eroista. Liikenneinfrastruktuuri vaikuttaa maisemakuvaan ja ohjaa osaltaan myös muuta yhdyskuntarakentamista. Väylien rakentaminen vie kasvien ja eliöiden elintilan käyttämältään maapinta-alalta ja aiheuttaa yhtenäisten elintilojen pirstoutumista. Tiet estävät myös monien eläinlajien leviämisen ja liikkumisen. Teiden rakentaminen tarvitsee myös maa-ainesta ja maan muokkausta itse tien rakentamispai- kalla. Maa-aineksenotolla ja maanmuokkauksella voi olla huonontavia vaikutuksia pohjavesiin. Teillä on estevaikutus myös ihmiselle, mikä ilmenee esimerkiksi esteen ylitystilanteessa matkan pitenemisenä tai turvattomuuden tunteena. Este- vaikutus tarkoittaa yleensä kevyiden kulkumuotojen(kävely ja pyöräily) käyttö- mahdollisuuksien heikentymistä. Suuret liikenneväylät kuten moottoritiet aiheut- tavat eniten estevaikutuksia. (Kalenoja & Kallberg 2006, 119–122; Liikenne- ja vestintäministeriö 2013, 48.)

2.2 Terveysvaikutukset

Liikkumisvalinnoilla on vaikutusta myös terveyteen ja sen ylläpitoon. Liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöt ovat riski terveydelle. Yksilön terveyttä voi edistää valitsemalla pyöräily tai kävely henkilöautoilun sijaan, jolloin ei myöskään synny päästöjä. Joukkoliikenteen käytön on katsottu lisäävän myös kävelyn ja pyöräilyn osuutta.

2.2.1 Liikenteen päästöistä aiheutuvat haittavaikutukset terveydelle

Liikenteen päästöistä aiheutuu ilmanlaadun heikkenemistä, jolla on vaikutusta ihmisten terveyteen. Päästöt aiheuttavat ennenaikaisia kuolemia sekä niistä saaduista hengitysoireista kärsii jopa kaksi miljoonaa suomalaista. Päästöjen vaikutukset voivat olla suoria tai seurausvaikutuksia, jotka syntyvät kun aineet reagoivat keskenään ja muodostavat uusia haitallisia yhdisteitä kuten alailmakehän otsonia. Pakokaasupäästöistä erityisesti hiilimonoksidi, typen oksidit, rikkidioksidi ja hiilivedyt aiheuttavat terveysongelmia. Hiukkaspäästöjä syntyy niin pakokaasuista kuin katupölystä. Terveysvaikutusten kannalta oleellisia ovat altistumisen kesto ja päästömäärät. (Kalenoja & Kallberg 2006, 49–50; Motiva 2015j; YTV 2000, 2, 6.)

Hiilimonoksidi aiheuttaa hapenimeytymisongelmia keuhkoissa sekä vaikuttaa jo pieninä määrinä keskushermoston toimintaan sekä keskittymiskykyyn. Typpidioksidi ärsyttää hengityselimiä ja aiheuttaa hengitysvaikeuksia. Typen oksidit myös altistavat hengityselimiä infektioille. Hiilivedyt ärsyttävät silmiä ja hengityselimiä. Typen oksidien ja hiilivetyjen reagoidessa auringon säteilyn kanssa syntyy muun muassa otsonia, joka aiheuttaa niin ikään silmien ja hengityselinten ärsytystä. Pakokaasupäästöjen haitoista kärsivät erityisesti hengityselin- ja sydänsairaat. (Kalenoja & Kallberg 2006, 50–51.)

Varsinkin keväisin kaupunkien ilman hiukkaspitoisuudet ovat korkeat. Hiekoitus- hiekka on jauhautunut pölyksi ja myös kuluttanut katujen pintoja. Katupölystä

suurin osa on suuria hiukkasia, jotka ärsyttävät silmiä ja ylähengitysteiden limakalvoja. Erityisen haitallisia ovat pienhiukkaset, jotka pystyvät tunkeutumaan hengitysilman mukana keuhkorakkuloihin asti. Hiukkasiin on kiinnittynyt myös muita yhdisteitä kuten hiilivetyjä, jolloin ne ovat vielä haitallisempia. Pitkäaikaisena altistuksena hiukkaspäästöt ovat karsinogeenisiä eli syöpää aiheuttavia. (Kalenoja & Kallberg 2006, 51; YTV 2000, 6.)

2.2.2 Terveysliikunta

Liikunta on tärkeä tekijä yksilön terveyden edistämässä ja toimintakyvyn ylläpitämisessä (UKK-instituutti, 2014a). Terveysliikunnalla tarkoitetaan yksilön riittävän terveyden ylläpitoa liikunnan avulla. UKK-instituutin kehittämä liikuntapiirakka sisältää terveysterveyden suositukset 18–64-vuotiaille (UKK-instituutti, 2014b, Liite 2). Aloittelijan ja terveysterveyden liikkujan tulisi tehdä kestävyyskuntoa parantavaa liikuntaa kaksi ja puoli tuntia viikossa. Hyväkuntoiselle liikkujalle riittää puolitoista tuntia. Hyviä liikuntamuotoja tähän ovat pyöräily ja kävely esimerkiksi työ- tai koulumatkoilla, sauvakävely tai raskaat koti- ja pihatyöt. Kestävyysliikunta vaikuttaa positiivisesti hengitys- ja verenkiertoelimistön kuntoon sekä edistää sydämen, verisuonten ja keuhkojen terveyttä. Liikunta auttaa veren rasva- ja sokeritasapaino parantamisessa ja painonhallinnassa. Kestävyysliikunnan lisäksi tulisi harjoittaa myös lihaskuntaa ja liikkuvuutta esimerkiksi kuntosaliharjoittelulla kaksi kertaa viikossa. (UKK-instituutti, 2014c.)

3 LIKKUMISVALINTOIHIN VAIKUTTAMINEN LIKKUMISEN OHJAUKSEN KEINAIN

3.1 Liikkumisen ohjaus ja liikkumisen ohjaustoimijat Suomessa

Liikkumisen ohjaus(Mobility management) tarkoittaa kestävien liikkumismuotojen edistämistä neuvonnan, markkinoinnin, liikkumisen suunnittelun, palveluiden koordinoinnin ja kehittämisen avulla. Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan ympäristöystävällisiä liikkumismuotoja kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikenteen käyttöä ja autojen yhteiskäyttöä. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on yksin autolla ajamisen vähentäminen sekä vastaavasti joukkoliikenteen, kävelyn, pyöräilyn, kimpakyytien ja taloudellisen ajotavan lisääminen. Liikkumisen ohjaus on yksi keino vaikuttaa liikkumisen määrään ja kulkumuotojakautumisiin. Se on myös helposti toteutettavaa, melko edullista sekä positiivinen keino rajoittamisen sijaan. Liikkumisen ohjauksen ohessa tärkeitä vaikuttamisen keinoja ovat maankäytön suunnittelu, liikennemuotojen infrastruktuuri, palveluiden tarjonta, hinnoittelu sekä sääntely. Liikkumisen ohjauksen keinot ovat pääosin liikkumismahdollisuuksista tiedottamista ja markkinointia. Käytännössä ohjausta voivat olla työpaikkojen ja koulujen liikkumissuunnitelmat, erilaiset reittioppaat ja laskurit, kestävästä liikkumisesta edistävät kampanjat ja kokeilut sekä vaikka asuinalueen uusien asukkaiden tai opiskelijoiden neuvonta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 56; Motiva, 2015a; Valonia, 2010)

Suomen liikkumisen ohjauksen toimijoita valtakunnantasolla ovat liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), Liikennevirasto, ympäristöministeriö (YM), Motiva sekä Suomen Liikenneliitto. Näiden organisaatioiden tehtävänä on edistää kestävästä liikkumisesta kaikkia osa-alueita ja kehittää liikkumisen ohjauksen toimintatapoja. Ministeriöt ovat myös tärkeä rahoituskanava liikkumisen ohjaukselle. Lisäksi Ratahallintokeskus (RHK), Ajoneuvohallintokeskus (AKE,) sosiaali- ja terveysministeriö (STM), opetusministeriö (OPM) sekä Kuluttajavirasto ja Opetushallitus ovat liikkumisen ohjauksessa mukana valtiohallinnon tasolta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 25–30.)

Liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimiva Motiva koordinoi Suomessa Liikkumisen ohjauksen verkostoa LIVEä. Verkosto tiedottaa ajankohtaisista liikkumisen ohjauksen asioista alan toimijoille sekä järjestää verkostoitumistapahtumia ja seminaareja. (Motiva, 2015b.)

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston Liikkumisen ohjauksen –ohjelma on rahoittanut liikkumisen ohjauksen hankkeita vuodesta 2010 alkaen (Motiva, 2015c). Vuosina 2010–2014 Suomessa on toteutettu liikkumisen ohjauksen hankkeita noin 50 eri paikkakunnalla. Liikennevirasto jakaa joukkoliikenteen valtionavustuksia Valtioneuvoston asettaman asetuksen mukaisesti. Avustusta haetaan vuosittain. Hakijoina voivat olla kunnat, kuntayhtymät ja muut yleishyödylliset yhteisöt. (Motiva, 2015d.) Lisäksi on vielä erikseen Kävelyn ja pyöräilyn T&K –rahoitus, jota on jaettu pyöräilyä ja kävelyä edistäville hankkeille vuosina 2013–2015 (Motiva, 2015e).

3.1.1 Liikkumisen ohjaustoiminta Varsinais-Suomessa

Turun seudulla suurimpia liikkumisen ohjauksen toimijoita ovat Varsinais-Suomen liitossa toimiva Valonia-Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus, kaupungin alaisuudessa toimivat Turun seudun joukkoliikenne Föli sekä Liikuntapalvelukeskus. Toimijat edistävät kestäviä liikkumisvalintoja maakunnassa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008, 29). Lisäksi järjestötasolla toimii muun muassa Turun polkupyöräilijät TurPo ry sekä Turun Latu ry, jotka toteuttavat pääosin pyöräilyn ja terveysliikunnan edistämistoimia.

Valonia on laatinut Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelman vuosille 2012–2015. Toimenpidesuunnitelma toimii ohjaavana asiakirjana maakunnan liikkumisen ohjaustyössä ja sisältää ohjelmakauden aikana toteutettavia kärkitoimenpiteitä. (Väisänen 2012.) Valoniale on vuodesta 2012 lähtien myönnetty valtionavustusta liikkumisen ohjauksen kehittämiseen Varsinais-Suomessa. Valtionavustuksella on toteutettu erilaisia kestävän liikkumisen edistämis-

kampanjoita, muun muassa kestävän työmatkaliikkumisen Työbussaile! ja Työbussaile2 –kampanjat. Valonia tekee myös koulujen, oppilaitosten, järjestöjen ja kuntatoimijoiden kanssa yhteistyötä kestävän liikkumisen edistämiseksi.

3.1.2 Liikkumisen ohjaustoiminta Euroopassa

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston alaisuudessa toimiva Motiva ja Suomen LIVE-verkosto ovat osa Euroopan laajuista liikkumisen ohjauksen verkostoa EPOMMia (European Platform on Mobility Management). Tällä hetkellä verkostoon kuuluu 11 Euroopan maata. Lisäksi monessa maassa kehitetään omaa liikkumisen ohjausverkostoa. Jokaisella jäsenmaalla on nimettynä kansallinen kontaktitaho. Suomessa tämä on Motiva. Nämä eri maiden toimijat kokoontuvat määräajoin ja jakavat hyviä kokemuksia ja tietoa liikkumisen ohjaustoimista, joita ovat toteuttaneet omassa maassaan. EPOMM tarjoaa myös työkaluja hankkeiden ja kampanjoiden suunnittelun ja arvioinnin avuksi, koulutuksia ja tietoa eri liikkumisen ohjauksen osa-alueista ja hankkeista. (EPOMM, 2015a; EPOMM 2015b.)

3.2 Työpaikkojen liikkumisen ohjaus

Työpaikat ovat keskeinen kohderyhmä liikkumisen ohjaustyössä. Kestävä työmatkaliikkuminen tuo rahallisia säästöjä ja hyvinvointia sekä vähentää päästöjä. Yli neljäsosa suomalaisten tekemistä matkoista liittyy joko työhön tai koulunkäyntiin (Liikennevirasto 2012, 25). Joten sillä, miten matkat kuljetaan, on vaikutusta. Työpaikkojen liikkumisen ohjauksella pyritään antamaan työnantajille keinoja edistää työntekijöidensä kestävää työmatkaliikkumista. Keinoja voivat olla esimerkiksi pyöräpysäköinnin parantaminen työpaikalla, puku- ja pesutilojen kunnosta huolehtiminen tai yhteiskäyttöpöyrien tai työsuhdematkalipun käyttöönotto. Työnantaja voi kannustaa etätyöhön tai tarjota taloudellisen ajotavan koulutusta autoileville työntekijöille. Kilpailut ja kampanjat voivat olla hauska tapa motivoida esimerkiksi pyöräilemään työmatkat. (HSL, 2015a; Motiva, 2015h.)

Työmatkaliikkumisselvitys toteutetaan yhteistyössä organisaation työntekijöiden ja johdon kanssa. Selvityksen tarkoituksena on selvittää työntekijöiden liikkumistottumukset sekä tuoda esiin keinoja, joilla työnantaja voisi lisätä kestävien liikkumistapojen käyttöä työntekijöiden keskuudessa. Selvitys voidaan toteuttaa esimerkiksi nettikyselyllä työntekijöille sekä tilakartoituksella. (Valonia, 2015a.)

3.3 Esimerkkejä koulujen ja oppilaitosten liikkumisen ohjauksesta Suomessa

Myös koulut ja oppilaitokset on otettava huomioon mietittäessä liikkumisen ohjauksesta. Keinot ovat usein hyvin samanlaisia kuin työpaikkojen liikkumisen ohjauksessa. Suomessa on keskitytty lähinnä peruskoulutason ja toisen asteen koulujen liikkumisen ohjaukseen. Toteutettujen hankkeiden taustalla on ollut pääasiassa koulumatkaliikkumisen ja koulupäivän aikana liikkumisen lisääminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Hankkeissa on kehitetty erilaisia malleja tai työkaluja kestävästi liikkumisen edistämisen tueksi kouluissa. (Motiva, 2015i.)

Helsingin seudun liikenne HSL toteuttaa koulujen liikkumissuunnitelmia tuemalla kouluja kummikoulutoiminnalla. Lisäksi tarjolla on materiaalia koulujen itenäiseen suunnitelmatyöhön. (HSL, 2015b.)

Valonia on toteuttanut turkulaiselle Wäinö Aaltosen koululle koulun liikkumissuunnitelman. Liikkumistutkimuksella kysyttiin oppilailta ja heidän vanhemmiltaan koulumatkojen kulkemisesta. Myös henkilökunnalta tiedusteltiin heidän kulkutavoistaan työmatkoilla. Valonia tarjoaa myös kestävästä liikkumisesta kertovia materiaaleja kouluille käytettäväksi. (Valonia, 2015b; Valonia 2012.)

Tampereen yliopistossa on vuonna 1995 opiskelijoiden toimesta aloitettu Ekokampus-toiminta, joka pyrkii edistämään kestävästä kehitystä ja vastuullista toimintaa yliopistolaisten keskuudessa. Ekokampus-toiminta on ollut kiinteä osa yliopiston hallintoa vuodesta 2006. Kestävästi liikkumisen edistämiseksi yliopisto on hankkinut pyörähuoltopisteen sekä lainattavia asiointipyöriä. Lisäksi yliopisto on yhteistyössä yliopistoliikunnan ja oppilaskunnan kanssa järjestänyt pyöräilytapahtumia vuosittain. (Tampereen yliopisto 2013; Tampereen yliopisto 2015.)

Oulun seudun ammattikorkeakoulussa on vuonna 2011 valmistunut opinnäytetyö, jossa selvitettiin ammattikorkeakoulun luonnonvara-alan yksikön henkilökunnan ja opiskelijoiden liikkumistottumuksia ja kehitysmahdollisuuksia. (Kurvinen 2011.)

Kouvolan Kasarmimäen-kampusalueella on vuonna 2010 toteutettu Liikenneviraston liikkumisen ohjaus ohjelma Lohjelman kautta rahoitettu hanke liittyen kampusalueen opiskelijoiden liikkumiseen. Pääfokuksena oli selvittää alueen joukkoliikennetarjontaa ja kehittää liikkumisen ohjaus toimintaa oppilaskunnan ja henkilökunnan kautta. Opiskelijoiden liikkumistottumukset selvitettiin Webropol-kyseilyllä, jossa kysyttiin myös joukkoliikenteen käytön tarpeet. Hankkeen aikana tiedotettiin joukkoliikenteestä ja muista kestävästä liikkumistavoista eri kanavissa sekä järjestettiin infotilaisuuksia sekä tempauksia aiheeseen liittyen. (Motiva, 2010, Motiva 2011.)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

4.1 Tutkimustehtävät

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten Turun ammattikorkeakoulun opiskelijat liikkuvat koulumatkansa ja mitkä asiat vaikuttavat liikkumisvalintoihin. Lisäksi tutkimuksella pyritään kartoittamaan, miten liikkumisvalintoja voisi muuttaa kestävämpään suuntaan ja millä keinoin.

4.2 Tutkimusmenetelmät ja aineiston keruu

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valittiin kyselytutkimus. Kysely toteutettiin sähköisenä Webropol-kyselynä. Kyselyllä pyrittiin selvittämään opiskelijoiden liikkumistottumusten nykytilaa. Kyselyn pohjana toimi Taina Saarisen Valoniale tekemä vuonna 2012 toteutettu työmatkaliikkumiskysely Turun ammattikorkeakoulun henkilökunnalle. Kyselyn teossa hyödynnettiin myös aikaisempia Valonian laatimia työmatkaliikkumiskyselyitä.

Kysely on laadittu käyttäen Internetissä toimivaa Webropol- kyselyohjelmaa. Kyselyssä oli 36 kysymystä, jotka oli jaettu 12 eri otsikon alle(Liite1). Otsikoita ovat opiskelijatiedot, koulumatkat, tyypillinen yhdensuuntainen koulumatka talvikaudella (lokakuu-maaliskuu), tyypillinen yhdensuuntainen koulumatka kesäkaudella (huhtikuu-syyskuu), Kupittaaan kampus-hanke, pysäköinti ja kimppakyydit, pyöräily ja kävely, joukkoliikenne, koulupäivän aikana liikkuminen, liikenneturvallisuus, tärkeimmät kehittämistoimenpiteet ja taustatiedot. Jokaisen otsikon alla on vähintään kaksi kysymystä liittyen otsikon aiheeseen. Kysely löytyy tämän raportin liitteistä.

Kyselyluonnosta kommentoivat Turun ammattikorkeakoulun edustaja Heli Kvernava-Lehto, kestävän kehityksen koulutusohjelman koulutuspäällikkö Sirpa Halonen sekä Valoniasta projektityöntekijä Taina Saarinen ja kestävän liikkumisen koordinaattori Paula Väisänen. Kyselyn testivastaajina toimi kaksi Turun AMK:n

opiskelijaa eri koulutusohjelmista. Saatujen kommenttien perusteella kysely muokattiin lopulliseen muotoonsa.

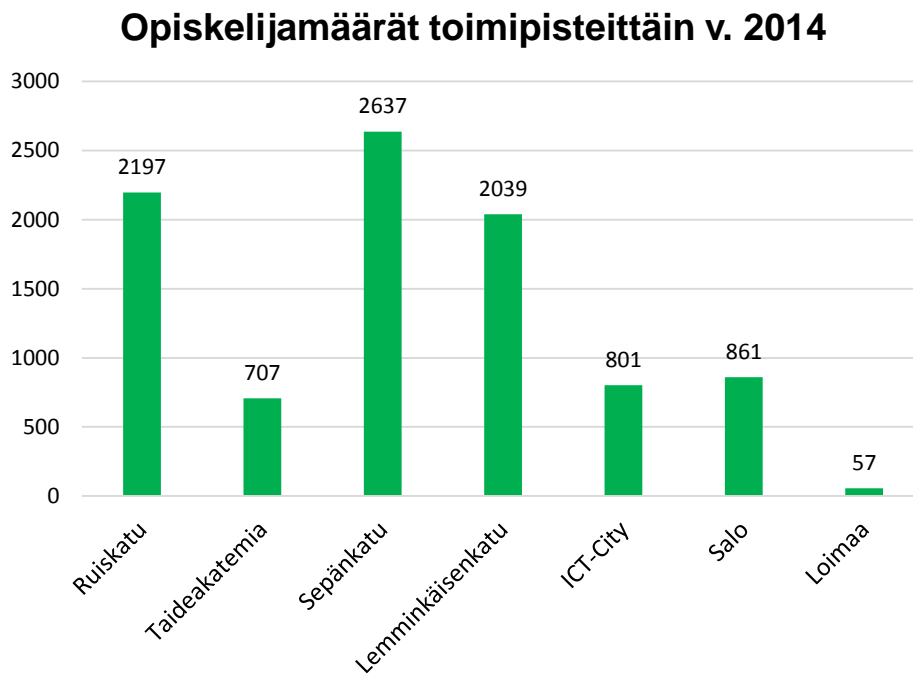
Vastaustenkeruu sijoittui ajalle 23.2–18.3.2013. Kyselystä tiedotettiin opiskelijoille yhteistyössä Turun ammattikorkeakoulun oppilaskunta TUOn kanssa. Tiedotus tapahtui Messi –intranetissä, opiskelijoille kuukausittain lähetettävän TUOn kuukausitiedotteen avulla sekä TUOn Facebook-sivulla oli linkki kyselyyn. Turun ammattikorkeakoulun yhteyshenkilö Heli Kanerva-Lehto lähetti kyselystä tiedon Turun ammattikorkeakoulun koulutusohjelmien koulutuspäälliköille sähköpostitse ja pyysi heitä informoimaan opiskelijoita kyselystä.

Kyselyyn vastasi 451 opiskelijaa. Vastausten analysointi tapahtui Webropol-ohjelman omilla analysointivälineillä sekä Excel-taulukointiohjelmalla.

5 KOULUMATKALIUKKUMISKYSELYN TULOKSET

5.1 Taustatiedot

Turun ammattikorkeakoulussa opiskelee lähes 10 000 opiskelijaa seitsemässä eri toimipisteessä (Kuva 1). Toimipisteet ovat Lemminkäisenkatu, ICT-City Joukahaisenkatu, Ruiskatu, Sepänkatu, Taideakatemia Linnankatu, Salo ja Loimaa. Viisi toimipistettä sijaitsee Turussa ja yksi Salossa sekä yksi Loimaalla. Ammattikorkeakoulussa on neljä opetuksen tulosaluetta ja Yhteiset palvelut –tulosalue, joka sisältää muun muassa AMK:n hallinnon. Opetuksen tulosalueet ovat Liiketalous, ICT ja kemiantekniikka, Taideakatemia, Tekniikka, ympäristö ja talous sekä Terveys ja hyvinvointi.(Turun ammattikorkeakoulu, 2015a.)

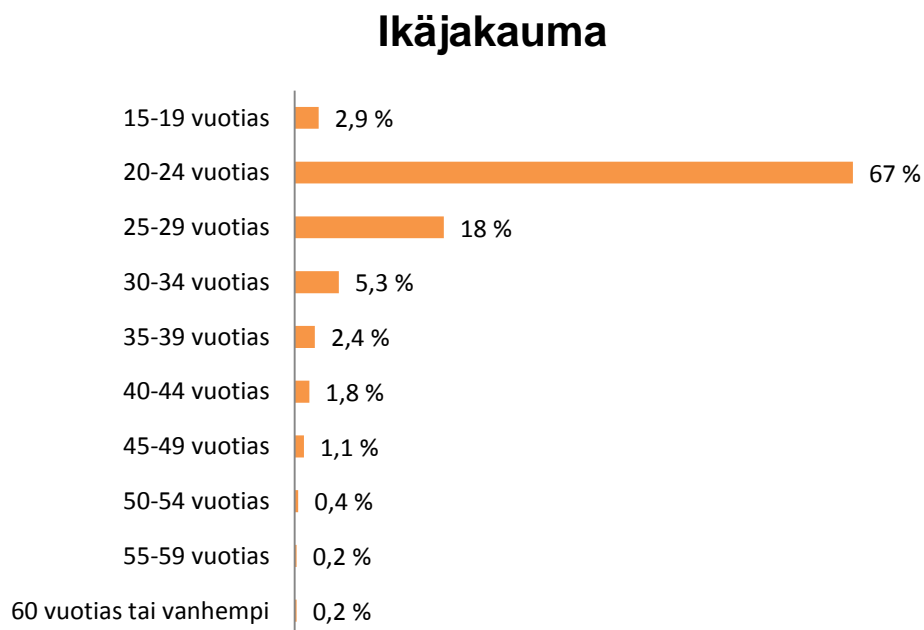


Kuva 1. Opiskelijamäärät toimipisteittäin

5.1.1 Kyselyyn vastanneet opiskelijat

Kyselyyn vastasi 451 opiskelijaa, eli n. 5 prosenttia koko ammattikorkeakoulun opiskelijamäärästä. Vastaajien määrät toimipisteitä kohden noudattelevat pääasiassa toimipisteiden kokoa. Yli puolet vastaajista opiskelee joko Sepänkadun tai Lemminkäisenkadun toimipisteissä. Lemminkäisenkadulta saatiin eniten vastauksia myös yksikön kokoon suhteutettuna. Ruiskadulla opiskelee 16 prosenttia vastaajista. ICT-talossa opiskelee 10 prosenttia kyselyn vastaajista. Pienin osa vastaajista opiskelee Taideakatemian tiloissa ja Salossa, jotka ovat myös pienimpiä yksiköitä. Ainoastaan yksi vastaaja opiskelee Loimaan yksikössä. Vastaajista 95 prosenttia kuuluu nuortenkoulutusryhmään, 4 prosenttia aikuiskoulutusryhmään ja 1 prosentti ylemmän amk-tutkinnon suorittajiin.

Kyselyyn vastanneista 68 prosenttia on naisia ja 32 prosenttia miehiä. Suurin osa vastaajista, 67 prosenttia kuuluu ikäryhmään 20–24 -vuotias. Kolme prosenttia vastaajista sijoittuu alhaisempaan ikäluokkaan ja noin kolmannes ilmoittaa olevansa vanhempi kuin 24-vuotias (Kuva 2).

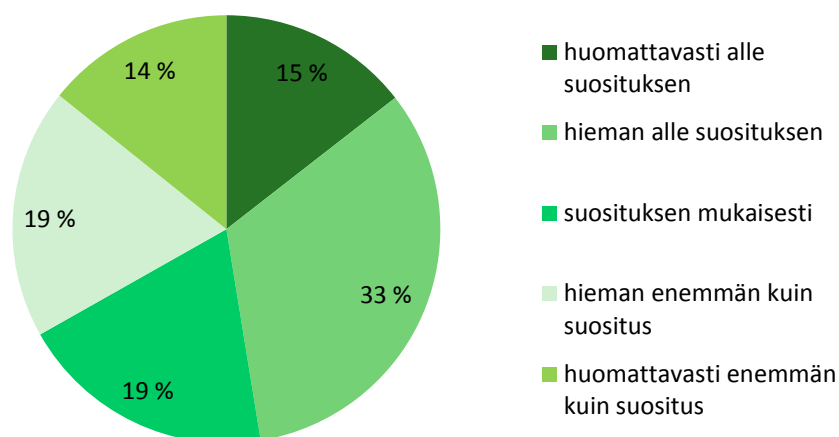


Kuva 2. Ikäjakauma.

Kyselyssä vastaajat arvioivat omaa liikunnallisuuttaan verraten sitä UKK-instituutin asettamiin liikuntasuosituksiin (Liite 2.). Suosituksen mukaan viikoittain tulisi tehdä 2 tuntia 30 minuuttia kestävyysliikuntaa reippaasti tai 1 tunti 15 minuuttia rasittavasti ja lisäksi kohentaa lihaskuntoa ja kehittää liikehallintaa ainakin kahdesti viikossa.

Yli puolet vastaajista, 52 prosenttia, liikkuu suositusten mukaisesti tai enemmän kuin suositus (Kuva 3). Kuitenkin 15 prosenttia vastaajista ilmoittaa liikkuvansa huomattavasti alle suosituksen.

Liikunnan määrä suhteessa UKK-instituutin suositukseen



Kuva 3. Liikunnan määrä suhteessa suositukseen.

Terveyttä ja liikunnallisuutta tiedusteltiin myös kysymällä, miten tyytyväinen on omaan terveydentilaansa. Huimat 88 prosenttia vastaajista on joko täysin tai osittain tyytyväisiä omaan terveydentilaansa. Vähän yli kymmenen prosenttia kertoo olevansa huolissaan terveydentilastaan. Erittäin huolestuneita on vain yhden prosentin verran.

5.1.2 Kupittaaan Kampus –hanke

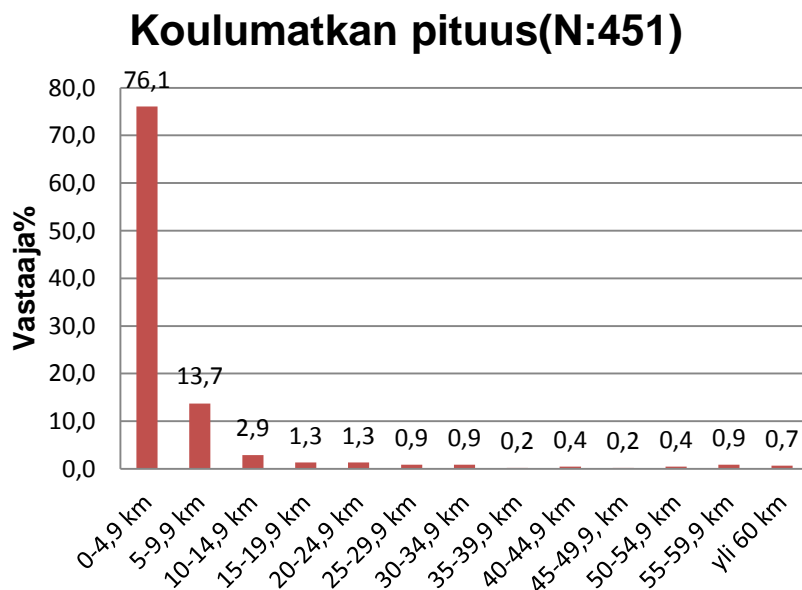
Turun kaupunginhallitus on tehnyt periaatepäätöksen ammattikorkeakoulun Kampushankkeen suunnittelun käynnistämisestä 31.10.2011. Konkreettisia toiveita ja tarpeita kartoitettiin ja kerättiin työryhmissä, joiden työ käynnistyi maaliskuussa 2012. Tarvekartoitukset toimitettiin Turun kaupungille elokuussa 2012. Kampushankkeessa on tarkoitus keskittää Turun ammattikorkeakoulun toiminnot Kupittaaan alueelle. Kampuksen uudisrakennushanke viedään Turun kaupunginvaltuustolle 1.6.2015. Hanke esitetään alkavaksi niin, että ammattikorkeakoulu ostaa ICT-Cityn päädyssä olevan nykyisen parkkipaikkana toimivan tontin. Tilat tullaan suunnittelemaan joustaviksi monitoimitiloiksi, joita voidaan hyödyntää monipuolisesti. Kupittaaalle siirtyy tiloja ainakin Sepänkadun ja Ruiskadun toimipisteistä vaiheittain vuosien 2018-2019 aikana. Lemminkäisenkadun ja ICT-Cityn toimipisteet sijaitsevat jo aivan kaavaillun kampusalueen läheisyydessä. Rakennuksen kokonaispinta-ala olisi noin 35 000 m². (Turun ammattikorkeakoulu 2015b; Valonia 2013, 2.)

5.2 Opiskelijoiden liikkumisvalinnat koulumatkoilla

Kyselyssä vastaajat ilmoittivat, millä kulkumuodolla kulkevat pääsääntöisesti koulumatkansa. Koulumatka tarkoittaa tässä matkaa kotipaikasta opiskelupaikalle. Kulkumuotojakaumat laskettiin erikseen talvi- ja kesäkaudesta, opiskelijoiden lukuvuoden painottuessa kuitenkin enemmän talvikaudelle. Talvikaudeksi lasetaan aika lokakuusta maaliskuuhun. Kesäkausi kestää huhtikuusta syyskuuhun. Sekaliikkujiksi lasketaan kaikki vastaajat, joilla ei ollut pääsääntöistä kulkutapaa. Lisäksi tarkastellaan koulumatkan pituutta sekä Kampus-hankkeen vaikutuksia koulumatkaan.

5.2.1 Koulumatkan pituus

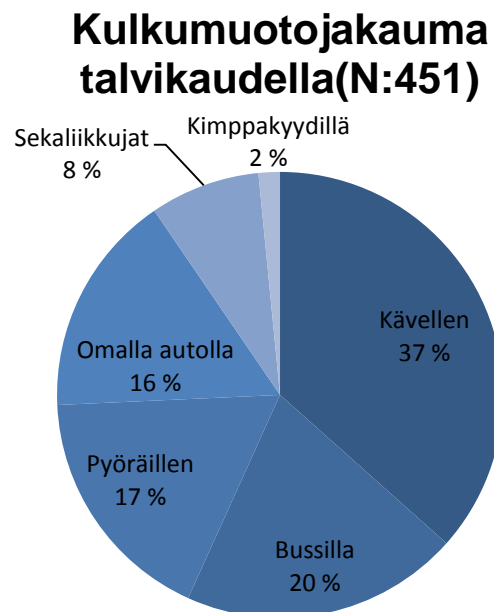
Yli 76 prosentilla vastaajista koulumatkan pituus on alle 5 kilometriä. Tämä kertoo, että opiskelijat hakeutuvat asumaan hyvin lähelle opiskelupaikkaansa ja toisaalta, että opiskelijoille soveltuvia asuntoja on sijoittunut lähelle itse opiskelupaikkoja. Yli 90 prosentilla kyselyyn vastanneista koulumatka on alle 10 kilometriä. Vastaajien koulumatkan keskipituus on 5,6 kilometriä. Pisin koulumatka on yli 70 kilometriä. (Kuva 4.)



Kuva 4. Koulumatkan pituus.

5.2.2 Kulkumuotojakauma talvikaudella

Talvikaudella vähän yli kolmas osa opiskelijoista kulkee koulumatkansa kävellen. Seuraavaksi eniten on bussinkäyttäjiä, joita on viidesosa vastaajista. Pyöräillen talvikaudella kulkee 17 prosenttia vastaajista. Omalla autolla kulkee lähes saman verran, 16 prosenttia. Sekaliikkujia on kahdeksan prosenttia vastaajista. Vain kaksi prosenttia opiskelijoista ilmoittaa kulkevansa kimppekyydillä koulumatkansa. (Kuva 5.)

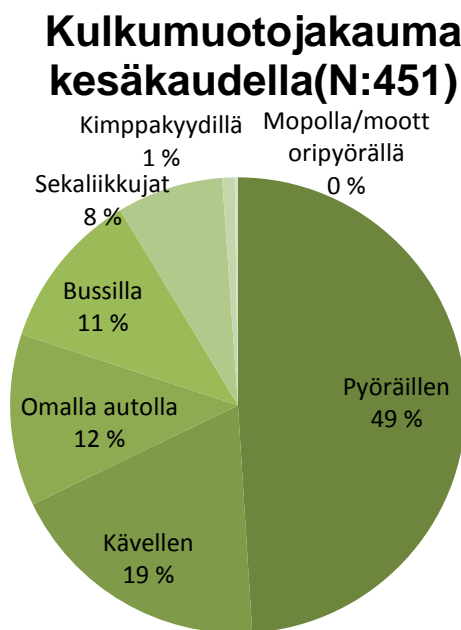


Kuva 5. Kulkumuotojakauma talvikaudella.

Turun ammattikorkeakoulun lukuvuosi painottuu enemmän talvikaudelle, joten talvikauden kulkumuotojakauma antaa parhaimman kuvan opiskelijoiden liikkumisesta.

5.2.3 Kulkumuotojakauma kesäkaudella

Kesäkaudella lähes puolet, 49 prosenttia vastanneista kulkee koulumatkansa pyöräillen. Kävelen kulkee 19 prosenttia vastaajista. Bussinkäyttäjien määrä puoltaa talvikauteen verrattuna lähes puoleen eli bussilla kulkee 11 prosenttia opiskelijoista. Omaa autoa koulumatkoilla käyttää kesäkaudellakin 12 prosenttia vastaajista. Sekaliikkujia on saman verran kuin talvikaudella, kahdeksan prosenttia. Yksi vastaajista ilmoittaa kulkevänsä mopolla tai moottoripyörällä. (Kuva 6.)



Kuva 6. Kulkumuotojakauma kesäkaudella.

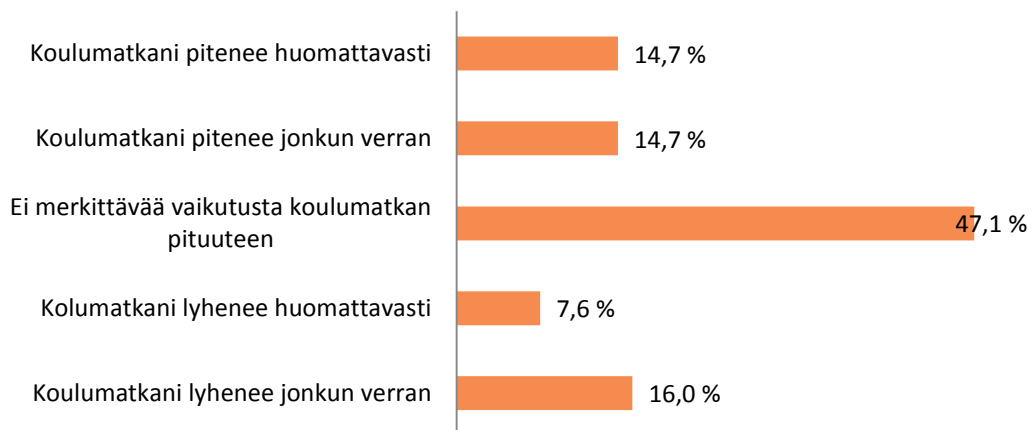
Kesäkaudelle sijoittuu ainoastaan syyskuu sekä huhti-toukokuu Turun ammattikorkeakoulun lukuvuodesta.

5.2.4 Kupittaaan Kampuksen vaikutukset koulumatkaan

Opiskelupaikan siirtymisellä Kupittaaalle ei näyttäisi suurimmaksi osaksi olevan merkittävää vaikutusta opiskelijoiden koulumatkan pituuteen (Kuva 7). Suurim-

man osan kyselyyn vastanneiden opiskelupaikka sijaitsee jo tällä hetkellä Kupittaalla. 47 prosenttia vastaakin, ettei opiskelupaikan siirtymisellä Kupittaalle olisi merkittävää vaikutusta koulumatkan pituuteen. Lähes 30 prosenttia vastaajista kertoo kuitenkin koulumatkansa pitenevän jonkin verran tai huomattavasti. Loput 24 prosenttia sanoo koulumatkansa lyhenevän huomattavasti tai jonkin verran.

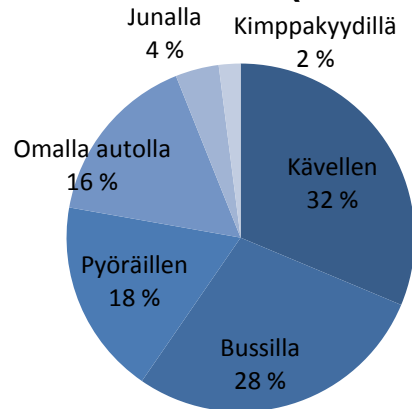
Kupittaan Kampuksen vaikutukset koulumatkan pituuteen



Kuva 7. Kupittaan Kampuksen vaikutukset koulumatkan pituuteen.

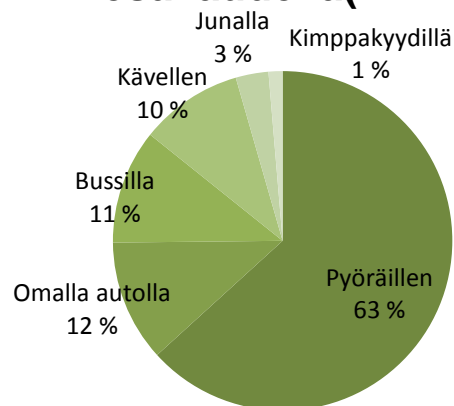
Talvikauden kulkumuotojakaumassa ei tapahtuisi suuria muutoksia, vaikka vastaajien opiskelupaikka siirtyisi Kupittaalle (Kuva 8). Talvella koulumatkansa kävelevien määrä säilyisi lähes samana, mutta bussinkäyttäjien määrä näyttäisi nousevan 28 prosenttiin kampuksen mahdollisen siirtymisen myötä. Autolla koulumatkansa kulkevien määrä säilyisi samana, 16 prosenttia kulkisi edelleen omalla autolla. Uutena kulkumuotona kulkumuotojakaumassa on juna, kun 17 vastaajaa ilmoittaa valitsevansa junan koulumatkan kulkemiseen. Kupittaan juna-asema sijaitsee lähellä tulevaa kampusaluetta.

Kupittaaan Kampus- kulkumuotojakauma talvikaudella(N:448)



Kuva 8. Kupittaaan Kampus –kulkumuotojakauma talvella.

Kupittaaan Kampus- kulkumuotojakauma kesäkaudella(N:449)



Kuva 9. Kupittaaan Kampus –kulkumuotojakauma kesällä.

Kesäkaudella pyöräilijöiden osuus näyttää kasvavan 63 prosenttiin. Kävelijöiden määrä tippuu lähes kymmenellä prosenttiyksiköllä. Tätä saattaa selittää mahdollinen koulumatkan pituuden kasvaminen. Junalla kouluun tulisi 3 prosenttia vas-

taajista myös kesäkaudella. Bussilla kulkisi 11 prosenttia vastaajista myös kampuksen siirtyessä Kupittaaalle. Omaa autoa käyttäisi 12 prosenttia vastaajista, mikä on sama määrä kuin tämän hetkessä monen eri kampuksen tilanteessa. (Kuva 9.)

5.3 Opiskelijoiden koulumatkaliikkumiseen vaikuttavat tekijät

5.3.1 Liikkumisolosuhteet toimipisteissä

Kampuksella vallitsevilla fyysisillä puitteilla on vaikutusta siihen, miten opiskelijat kulkevat koulumatkansa. Muun muassa pyörä- ja autopysäköintipaikkojen laatu ja määrä kampuksen alueella vaikuttavat liikkumisvalintoihin. Hyvät peseytymis- ja pukeutumistilat voivat vaikuttaa positiivisesti pyöräilyn ja kävelyn osuuteen koulumatkoilla.

Pyöräpysäköinti

Hyvät pyöräpysäköintipaikat lisäävät pyöräsäilytyksen turvallisuutta ja sitä kautta myös pyöräilyn mielekkyyttä koulumatkoilla. Paikkojen riittävä määrä houkuttelee myös helpommin valitsemaan pyörän, koska pyörän saa helposti parkkeerattua. Kyselyssä ei määritely hyvän pyöräpysäköinnin ominaisuuksia vaan vastaajat arvioivat ovatko pysäköintipaikat hyviä vai huonoja tai jotain siltä väliltä.

Lemminkäisenkatu

Lemminkäisenkadun vastaajista 74 prosenttia pitää pyöräpysäköintipaikkoja hyvinä tai melko hyvinä. 17 prosenttia ilmoittaa paikkojen olevan huonoja tai melko huonoja. Seitsemän prosenttia ei tiedä tai osa kertoa kampuksen pyöräpysäköinnistä.

ICT-talo

ICT-talossa opiskelevista vastaajista 83 prosenttia kokee pyöräpysäköintipaikkojen olevan hyvät tai melko hyvät. Kahdeksalle prosentille pyöräpaikat ovat huonoja tai melko huonoja. Yhdeksän prosenttia vastaajista ei tiedä millaiset pyöräpysäköintipaikat kampuksella on.

Ruiskatu

Ruiskadulla opiskelevista vastaajista 80 prosenttia pitää kampuksensa pyöräpysäköintipaikkoja hyvinä tai melko hyvinä. 17 prosenttia vastaajista kertoo pysäköintipaikkojen olevan huonoja tai melko huonoja. Kolme prosenttia ei tiedä kampuksen pyöräpysäköinnin tilasta.

Sepänkatu

Sepänkadun kampuksella opiskelevista 71 prosenttia kokee pyöräpysäköintipaikkojen olevan hyvät tai melko hyvät. 26 prosenttia vastaajista pitää pysäköintipaikkoja huonoina tai melko huonoina. Kolmelle prosentille pyöräpysäköintipaikat ovat tuntemattomia.

Taideakatemia

Taideakatemialla opiskelevista vastaajista 76 prosenttia kertoo kampuksen pyöräpysäköintipaikkojen olevan hyviä tai melko hyviä. Myös taideakatemian vastaajista 17 prosenttia pitää paikkoja huonoina tai melko huonoina. Seitsemän prosenttia ei tiedä pyöräpysäköintipaikkojen laadusta.

Salo

Salossa kukaan vastaajista ei kokenut pyöräpysäköintipaikkojen olevan huonoja. 91 pitää pyöräpysäköintipaikkoja hyvinä tai melko hyvinä. Yhdeksän prosenttia vastaajista ei tiedä pyöräpysäköinnin tilasta kampuksella.

Autojen pysäköintipaikat

Koulumatkansa autoileville kyselyyn vastanneille yli puolelle löytyy ilmainen yleinen parkkipaikka koulun läheisyydestä. Lähes 40 prosenttia vastaajista kertoo

myös koulun pihalla olevan opiskelijoille varattuja parkkipaikkoja. Viisi prosenttia vastaajista käyttää maksullisia parkkipaikkoja.

Vähän alle puolet vastaajista kokee parkkipaikan löytämisen kuitenkin vaikeaksi tai melko vaikeaksi. 51 prosenttia kaikista vastaajista löytää autolleen parkkipaikan helposti tai melko helposti.

Salossa ja Ruiskadun toimipisteessä autopysäköintipaikkoja on varattu opiskelijoille koulun pihalta. Näissä paikoissa myös parkkipaikka löytyy helposti. ICT-talon, Sepänkadun ja Lemminkäisenkadun kampuksien läheisyydessä on ilmaisia yleisiä parkkipaikkoja, mutta niiden joukosta vapaan parkkipaikan löytäminen koetaan melko vaikeaksi tai vaikeaksi vastaajien keskuudessa.

Lemminkäisenkatu

Lemminkäisen toimipisteen läheisyydestä löytyy ilmaisia yleisiä parkkipaikkoja autoille. Vapaan parkkipaikan löytäminen on kyselyyn vastaajien mielestä kuitenkin vaikeaa tai melko vaikeaa.

ICT-talo

ICT-talon kampuksen pihalla ei ole varattuna autopaikkoja opiskelijoille. Toimipisteen läheisyydestä löytyy ilmaisia yleisiä parkkipaikkoja. Kyselyyn vastaajat kokevat parkkipaikan löytämisen olevan vaikeaa tai melko vaikeaa.

Ruiskatu

Ruiskadun toimipisteessä koulurakennuksen pihalle on varattu parkkipaikkoja myös autoille opiskelijoille. Parkkipaikan löytäminen koetaan helpoksi tai melko helpoksi.

Sepänkatu

Sepänkadulla on koulun ympäristössä ilmaisia yleisiä parkkipaikkoja autoille henkilöille. Parkkipaikka ei kuitenkaan löydy helposti vaan löytäminen on vaikeaa tai melko vaikeaa vastaajien mielestä.

Taideakatemia

Taideakatemian toimipisteessä opiskeleville löytyy maksuttomia parkkipaikkoja autolle lähialueelta. Parkkipaikan löytäminen on pääosin helppoa, mutta osa kokee sen myös vaikeaksi.

Salo

Salon toimipisteessä autoileville opiskelijoille löytyy parkkipaikkoja koulun pihalta runsaasti. Tästä johtuen parkkipaikan löytäminen koetaan helpoksi.

Pukeutumis- ja peseytymistilat

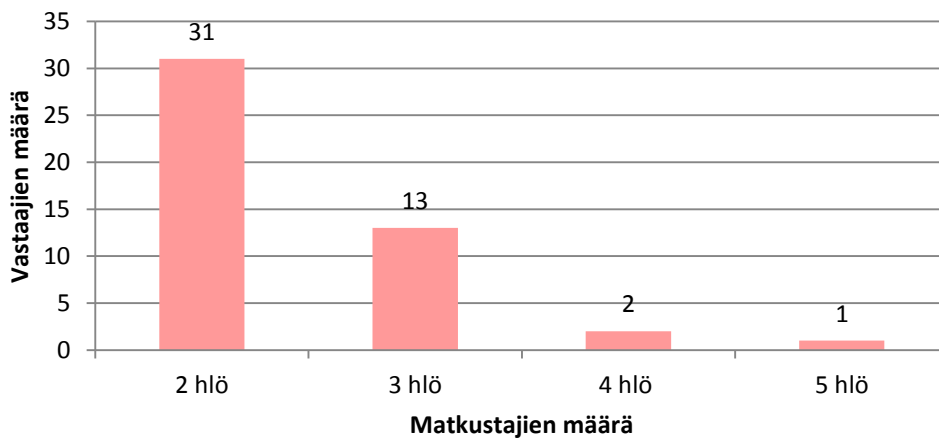
Peseytymis- ja pukeutumistilojen kunnolla ja olemassaololla voi olla merkitystä varsinkin kävellen ja pyörällä koulumatkansa taittaville. Opiskelijoiden peseytymis- ja pukeutumistiloja ei kartoitettu toimipisteittäin kyselyssä. Kyselystä kävi kuitenkin ilmi, että 32 vastaajaa ei kulje koulumatkaansa kävellen tai pyörällä, koska koululla ei ole asianmukaisia peseytymis- ja pukeutumistiloja.

5.3.2 Auto ja kimppakyydit

Autoa koulumatkoihin käyttää alle viidennes kaikista vastaajista talvikaudella ja kesäkaudella määrä vielä laskee neljä prosenttiyksikköä. Jos tarkastellaan kyselyyn vastanneita, jotka kulkevat sekä talvi- että kesäkauden autolla, on heitä vain 54 henkilöä.

Kimppakyydillä kulkee hyvin harva kyselyyn vastanneista opiskelijoista. Talvikaudella kaksi prosenttia ja kesäkaudella vain yksi prosentti vastaajista valitsee kimppakyydin. Kimppakyydillä kulkevilla on kyydissä useimmiten kaksi matkustajaa (Kuva 10).

Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti kimppakyydillä, kuinka monta matkustajaa autossa tavallisesti kulkee yhteensä?(N:47)

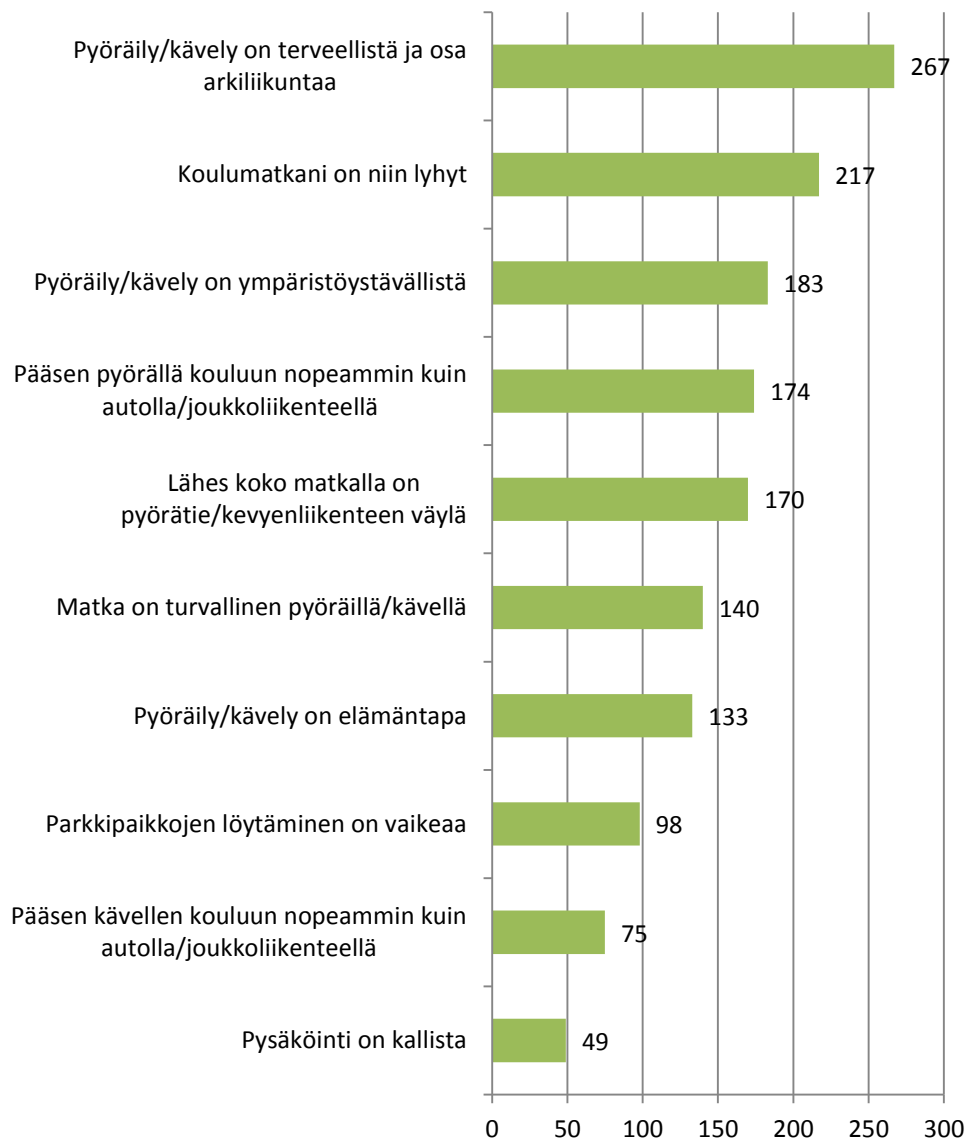


Kuva 10. Kimppakyydillä kulkevien matkustajamäärät.

5.3.3 Pyöräily ja kävely

Suurin osa opiskelijoista 49 prosenttia kulkee kesäkaudella pyöräillen ja kävellen 19 prosenttia kyselyyn vastanneista. Talvikaudella eniten on kävelijöitä, 37 prosenttia vastaajista, ja pyöräilijöitä 17 prosenttia. Opiskelijat kulkevat siis pääosin kevyillä liikkumistavoilla koulumatkansa riippumatta vuodenajasta.

Koulumatkakävelyn ja -pyöräilyn taustatekijöitä



Kuva 11. Koulumatkapyöräilyn- ja kävelyn taustatekijöitä.

Kyselyssä koulumatkan pyöräillen tai kävellen kulkevia pyydettiin valitsemaan ja kertomaan syitä, miksi he pyöräilevät tai kävelevät koulumatkansa (Kuva 11). Kysymykseen vastasi yhteensä 319 opiskelijaa. Suurimmalla osalla kysymykseen vastanneista motiivina valita kävely tai pyöräily koulumatkoille olivat niiden terveysvaikutukset. Koulumatkan taittaminen kävellen tai pyörällä koetaan olevan osa tärkeää arkiliikuntaa. Koulumatkoja hyödynnetään päivittäisen liikkumistarpeen saavuttamiseen.

Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä kulkutapoja ja täten ympäristöystävällisiä liikkumisvalintoja. Vastajat kokivat pyöräilyn ja kävelyn ympäristöystävällisyyden tärkeäksi syyksi valita kyseiset kulkumuodot koulumatkalle. Koulumatkan pituudella on luonnollisesti merkitystä valittaessa kulkutapaa. Koulumatkan lyhyys oli terveysvaikutusten ja ympäristöystävällisyyden ohessa yksi merkittävimmistä vastaajien kulkumuodon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Lähes sadalle kysymykseen vastanneista pyöräily ja kävely ovat elämäntapa. Pyöräily ja kävely koetaan myös autoa ja joukkoliikennettä nopeammaksi tavaksi kulkea koulumatkat.

Liikenneolosuhteilla, kuten hyvien pyöräteiden olemassa ololla ja liikenneturvallisuudella on merkitystä pyöräily- ja kävelymukavuuteen. Lähes puolella kysymykseen vastanneista kulkutavan valinnan taustalla on lähes koko koulumatkalla oleva pyörätie tai kevyenliikenteenväylä. Lähes saman verran vastaajista taustalla vaikuttaa matkan turvallisuus.

Kyselyssä kysyttiin vastaavasti myös syitä, miksi koulumatkaa ei kuljeta kävellen tai pyöräillen (Kuva 12). Kysymykseen pyydettiin vastaamaan, jos ei pääsääntöisesti kulje koulumatkaansa kävellen tai pyörällä. Kysymykseen vastasi 171 opiskelijaa.

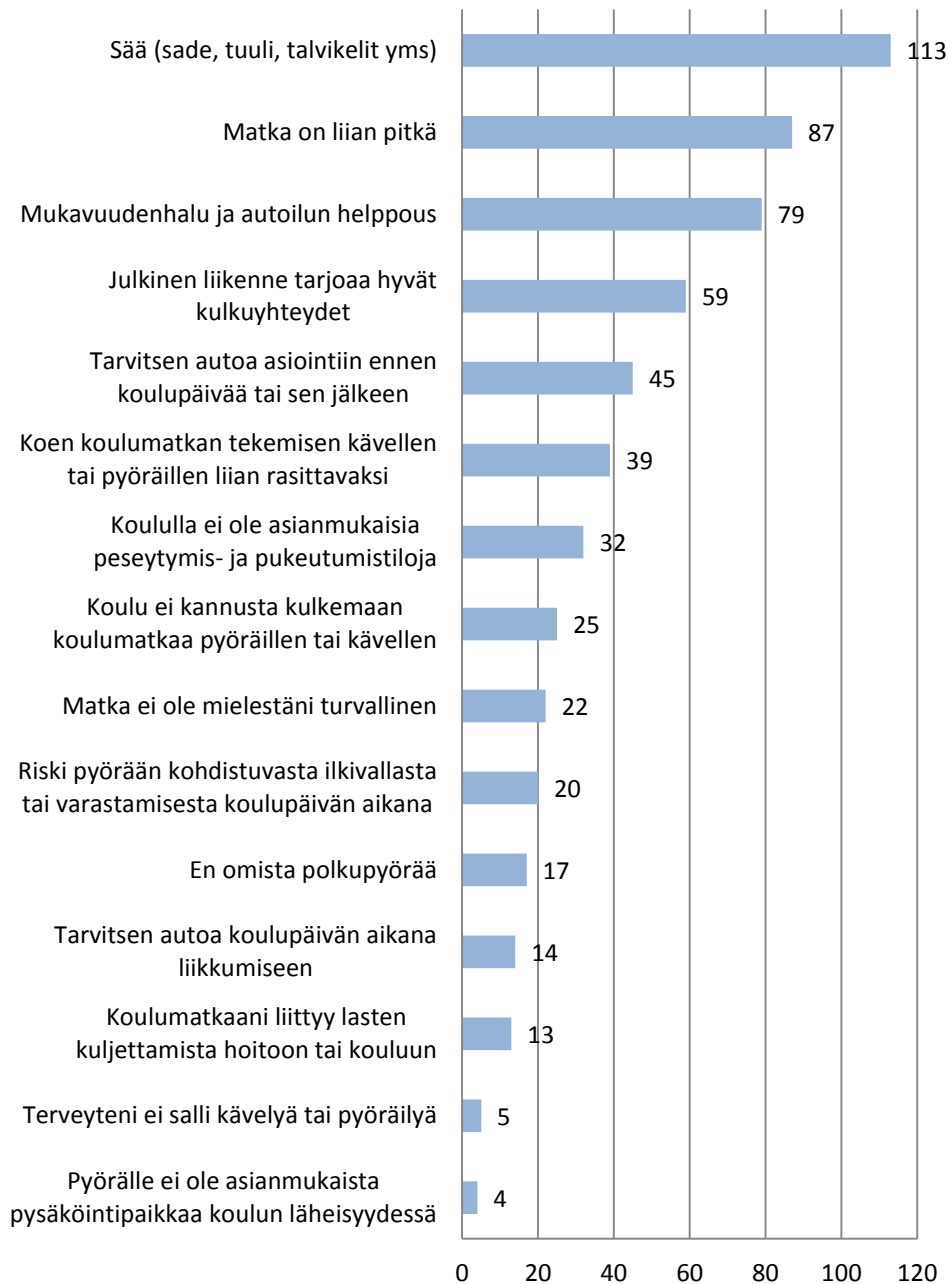
Suurimmaksi esteeksi koetaan hankalat sääolosuhteet, kuten sade, tuuli ja talvikelit. Osalla vastaajista liian pitkä matka rajoittaa kouluun kävelyä ja pyöräilyä. Kolmanneksi eniten vaikutusta kulkutavan valintaan on yksinkertaisesti muka-

vuodenhalulla ja autoilun helppoudella. Osalla opiskelijoista on tarve käyttää autoa koulumatkoillaan, koska päiviin sisältyy myös muiden asioiden hoitamista, kuten lasten kuljettamista.

Koulun olosuhteissa esteeksi koetaan koulun puutteelliset peseytymistilat, asianmukaisen pyöräsäilytyksen puuttuminen koululla ja ylipäänsä se, että koulu ei kannusta liikkumaan pyöräille tai kävelleen.

Terveydelliset syyt voivat rajoittaa koulumatkaliikkumista. 39 kysymykseen vastannutta opiskelijaa kokee koulumatkan tekemisen kävelleen tai pyörällä liian raskittavaksi. Viiden vastaajan terveys ei salli kävelyä tai pyöräilyä.

Pyöräilyn ja kävelyn esteet



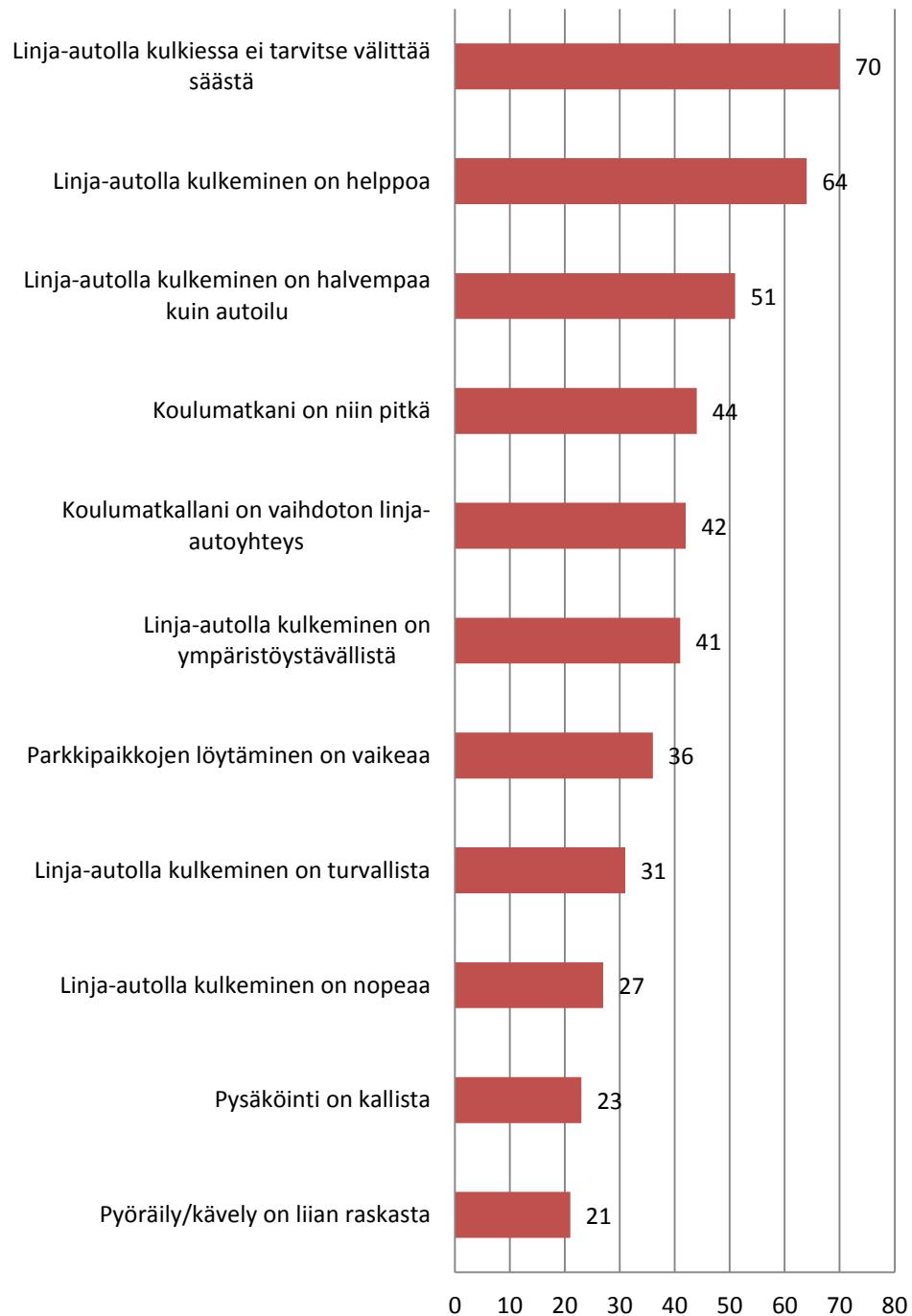
Kuva 12. Kävelyn ja pyöräilyn esteet.

5.3.4 Joukkoliikenne

Pääosin joukkoliikennettä koulumatkoillaan käyttäviä opiskelijoita on talvikaudella 20 prosenttia ja kesäkaudella 11 prosenttia kyselyyn vastanneista. Heitä

kysyttiin syitä, miksi he valitsevat joukkoliikenteen koulumatkoilleen (Kuva 13). Joukkoliikenteen käytön taustalla isoimmaksi tekijäksi nousevat sääolosuhteet, joista ei bussilla matkustaessa tarvitse välittää samalla tavalla kuin esimerkiksi pyörällä tai jalan kulkiessa. Bussilla kulkemista pidetään myös helppona, turvallisena ja halvempaa vaihtoehtona kuin auto kulkea koulumatkat. Osa vastaajista kokee koulumatkansa olevan sen pituinen, että bussi on oikea valinta koulumatkoille. Bussin valitsemisen taustalla voi olla myös se, että koulumatkalla on toimiva vaihdoton linja-autoyhteys ja siksi bussi on helppo valita liikkumiseen. Linja-autolla kulkemisen ympäristöystävällisyys nousee myös esille opiskelijoiden vastauksissa. Osalle vastaajista auto olisi ehkä ensisijainen vaihtoehto, mutta he valitsevat kuitenkin mieluummin joukkoliikenteen, koska parkkipaikkojen löytäminen on vaikeaa ja pysäköinti on kallista.

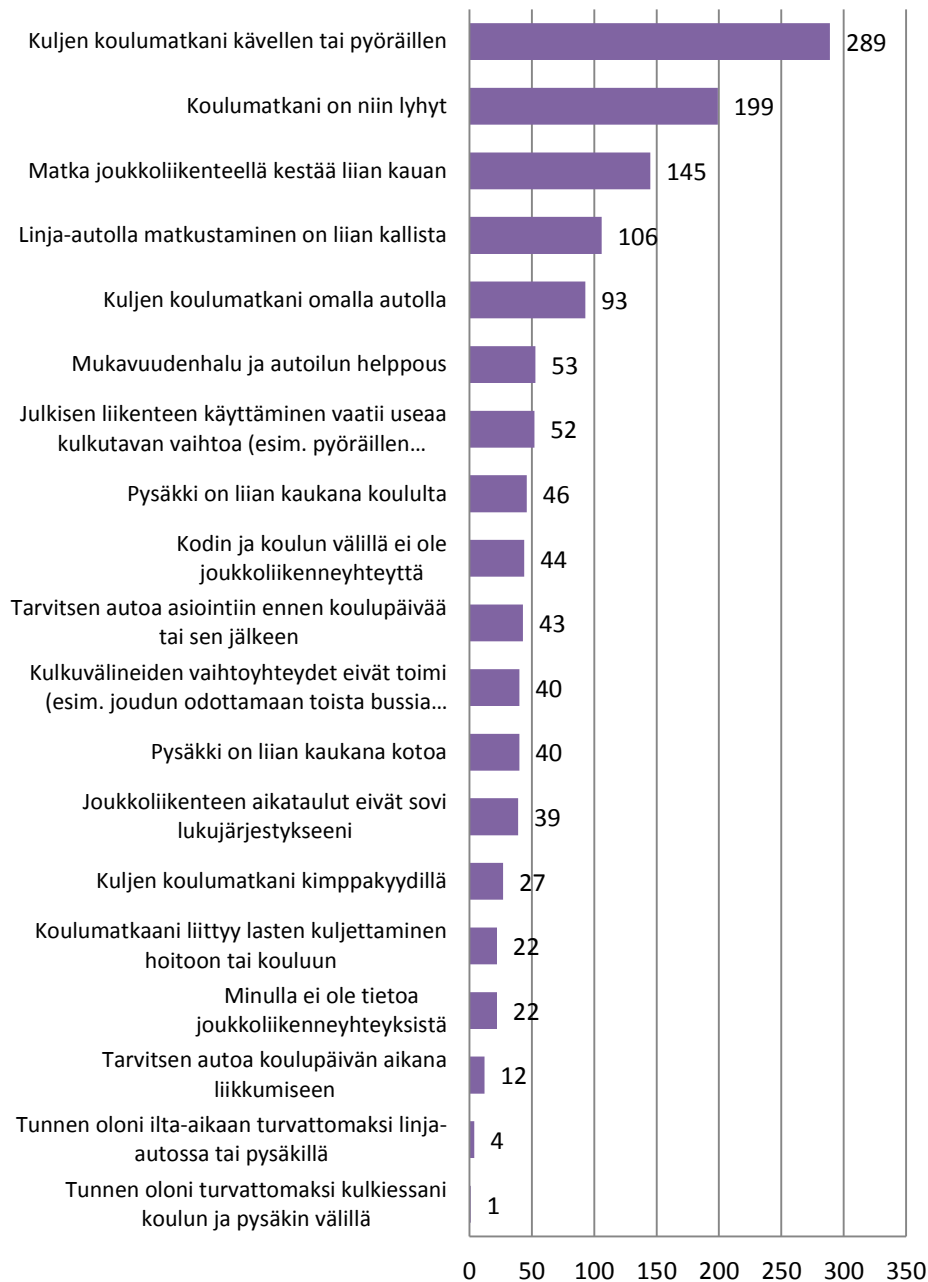
Joukkoliikenteen käytön taustatekijät



Kuva 13. Joukkoliikenteen käytön taustatekijät.

Vastaajia pyydettiin myös kertomaan syitä, miksi joukkoliikenne ei ole ensisijainen vaihtoehto koulumatkojen kulkemiseen (Kuva 14). Ylivoimaisesti yleisin syy on se, että koulumatkat kuljetaan kävellen tai pyörällä. Lisäksi koulumatka on monella niin lyhyt, ettei bussiin tarvitse heidän mielestään turvautua. Linja-autolla matkustamisen koetaan kestävän myös liikaa aikaa ja olevan kallista. Osa ei tarvitse bussia, koska kulkee omalla autolla ja myös pitävät autoa mukavampana vaihtoehtona.

Joukkoliikenteen käytön esteet

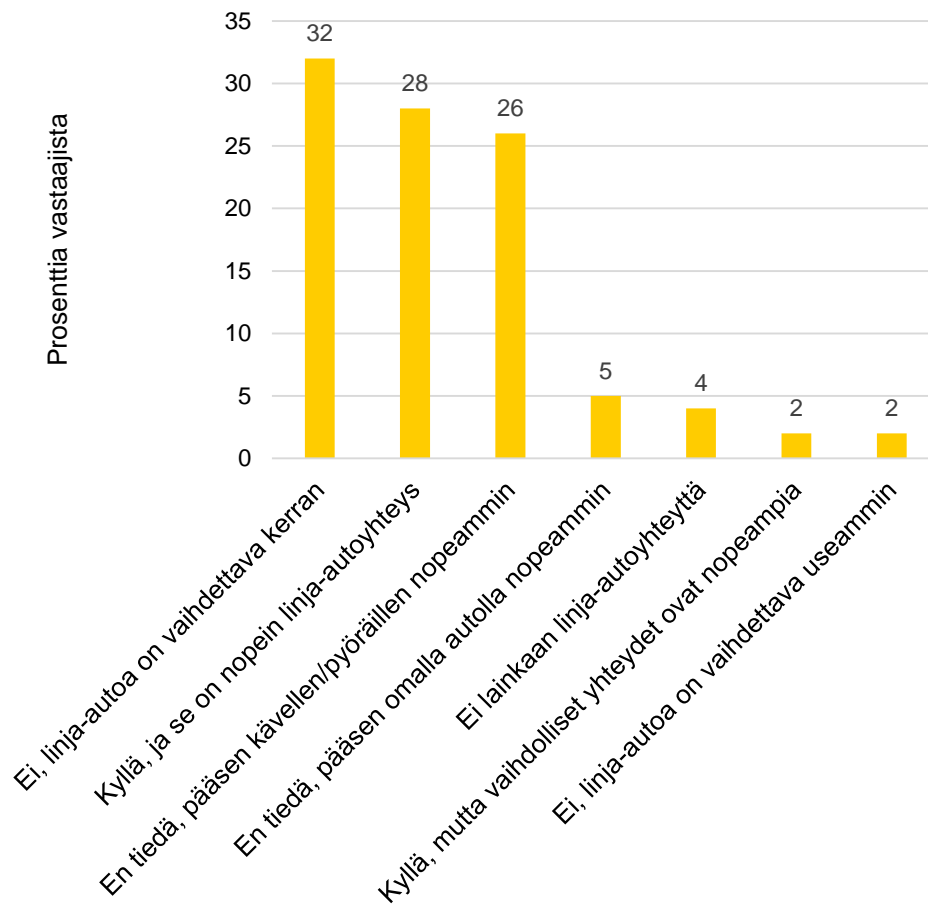


Kuva 14. Joukkoliikenteen käytön esteet.

Kyselyssä tiedusteltiin myös erikseen vastaajien linja-autoyhteyksistä koulumatkalla (Kuva 15). Vastaajista 32 prosentilla linja-autoa on vaihdettava kerran päästäkseen kodista kouluun. 28 prosenttia ilmoittaa matkalla olevan vaihdottoman linja-autoyhteyden, joka on myös nopein linja-autoyhteys. Lähes saman verran

vastaajia 26 prosenttia ilmoittaa, ettei tiedä koulumatkansa linja-autoyhteysistä, koska kävellen ja pyörällä pääsee heidän mielestään nopeammin. Viisi prosenttia ilmoittaa myöskin, ettei tiedä linja-autoyhteysistä, koska oma auto on nopeampi vaihtoehto. Vain neljällä prosentilla vastaajista ei ole lainkaan linja-autoyhteyttä kodin ja koulun välillä.

Onko koulumatkallasi vaihdoton linja-autoyhteys?



Kuva 15. Linja-auto yhteydet koulumatkoilla.

5.3.5 Liikenneturvallisuus

Yksiköiden läheisyydessä esiintyvät liikenneongelmat ovat kyselyn perusteella hyvin samantapaisia ja yleisimmin ongelmia aiheuttavat vilkas liikenne, pyöräteiden puute, riittämätön talvikunnossapito, huolimattomuus liikenteessä ja kadun

ylitykset. Vaihtelua syntyy hieman riippuen liikennejärjestelyistä yksikön välittömässä läheisyydessä. Pyöriteiden puutteellisuus hankaloittaa erityisesti keskusta-alueella ja vilkkaiden teiden varrella sijaitsevia Sepänkadun ja Taideakatemian yksiköitä. Seuraavaksi kymmenen eniten mainintoja saanutta ongelmakohtaa on esitetty yksikkökohtaisesti.

Lemminkäisenkatu

Lemminkäisenkadun toimipisteen vastaajat kertovat kadun ylitysten, vilkaan liikenteen ja riittämättömän teiden talvikunnossapidon heikentävän liikenneturvallisuutta yksikön läheisyydessä. Lemminkäisenkadun toimipiste sijaitsee ICT-talon kanssa samassa korttelissa vilkkaasti liikennöidyllä suositulla työssäkäyntialueella Kupittaalla. Avoimissa vastauksissa mainitaan useasti toimipisteen läheisyydessä olevien tietöiden ja rakennustyömaiden ja niistä aiheutuvien väliaikaisten liikennejärjestelyjen heikentävän liikenneturvallisuutta.

ICT-talo

ICT-talon ympäristössä kolme eniten liikenneturvallisuuteen vaikuttavaa tekijää koetaan olevan vilkas liikenne, autoilijat sekä kadun ylitykset. Avoimissa vastauksissa mainitaan myös tietyt, joita on Lemminkäisenkadun tapaan ollut toimipisteen ympäristössä pidemmän aikaa. ICT-talo sijaitsee hyvin vilkkaasti liikennöidyn tien varrella suositulla työssäkäyntialueella Kupittaalla. Liikkujaryhmistä autoilijat koetaan pyöräilijöitä ongelmallisemmiksi.

Ruiskatu

Turun Petreliuksessa sijaitsevan Ruiskadun yksikön läheisyydessä liikenneturvallisuutta kyselyyn vastanneiden mielestä heikentää eniten teiden riittämätön talvikunnossapito, näkyvyys ja kadun ylitykset, joka saattaa johtua mainitusta riittämättömästä näkyvyydestä. Vilkas liikenne ja huolimattomuus liikenteessä saavat myös mainintoja liikenneturvallisuutta heikentävinä tekijöinä.

Sepänkatu

Sepänkadun toimipiste sijaitsee Samppalinnanmäen päällä lähellä keskustaa ja sen lähellä on muutama peruskoulu ja lukio. Eniten liikenneongelmia kampuksen läheisyydessä aiheuttaa pyöräteiden puute, riittämätön talvikunnossapito ja vilkas liikenne. Avoimissa vastauksissa mainitaan lapsiaan kouluun kускаavien vanhempien ja autoista kadun yli miten sattuu juoksevien koululaisten vaarantavan liikennettä. Usean maininnan saavat myös mopoautot ja niiden parkkeeraus.

Taideakatemia

Taideakatemian läheisyydessä eniten liikenneturvallisuuteen vaikuttavia asioita ovat pyöräteiden puute, autoilijat ja vilkas liikenne.

Salo

Salossa eniten liikenneongelmia aiheuttaa vastaajien mielestä huolimattomuus liikenteessä. Kadun ylitykset ja vilkas liikenne tulevat heti toisena ja kolmantena. Ajonopeudet ja autoilijat koetaan myös vaarantaviksi tekijöiksi. Myös mopoilijat nousevat kymmenen eniten mainintoja saaneiden syiden joukkoon.

6 TURUN AMK:N OPISKELIJOIDEN KESTÄVIEN LIKKUMISVALINTOJEN EDISTÄMINEN

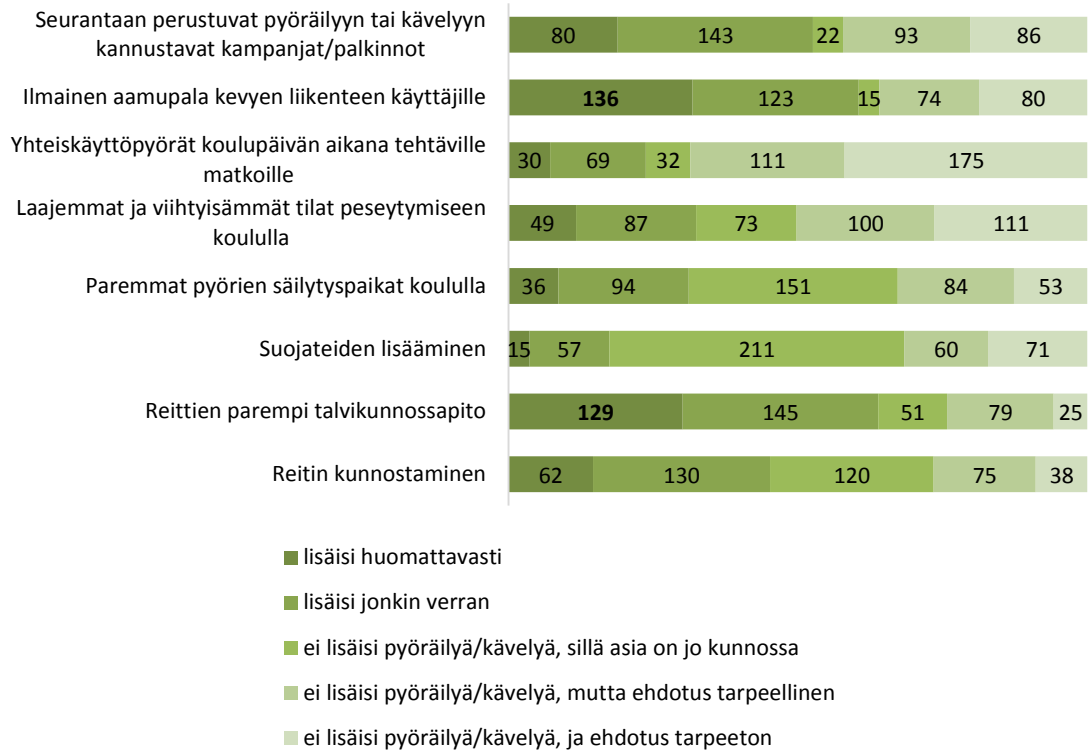
6.1 Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen

Kyselyssä kysyttiin opiskelijoiden mielipidettä joihinkin keinoihin, joilla voisi olla vaikutusta kävelyn ja pyöräilyn osuuden lisäämiseen koulumatkoilla (Kuva 16). Opiskelijoiden mielestä huomattava pyöräilyn ja kävelyn lisääjä koulumatkoilla olisi koulun tarjoama ilmainen aamupala kävellessä tai pyörällä kouluun tuleville. Myös reittien parempi talvikunnossapito lisäisi huomattavasti opiskelijoiden pyöräilyn ja kävelyn osuutta koulumatkoilla. Kannustavat kampanjat ja kilpailut koetaan myös hyviksi keinoiksi lisätä kävelyä ja pyöräilyä.

Suojateiden määrä on suurimman osan opiskelijoiden mielestä riittävä. Myös pyöräpysäköintipaikat koululla ovat monen opiskelijan mielestä jo tarpeeksi hyvät.

Tarpeettomimmaksi ehdotukseksi opiskelijat ilmoittavat yhteiskäyttöpyörät koulupäivän aikana tehtäville matkoilla. Kuitenkin melkein saman verran pitää ajatusta tarpeellisena, vaikka se ei lisäisikään kävelyä tai pyöräilyä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinoja



Kuva 16. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinoja.

Opiskelijat saivat kertoa muita mahdollisia keinoja edistää pyöräilyä ja kävelyä koulumatkoilla. Ehdotuksia tuli koululla toimivasta pyöränhuoltopisteestä, jossa voisi omatoimisesti tehdä pienhuoltoa pyörälleen. Avoimissa vastauksissa ehdotettiin, että koululta voisi laina sykemittaria tai kävelysauvoja muutamaksi päiväksi, joka voisi innostaa reippailemaan koulumatkat. Lisäksi ehdotettiin sääolosuhteiden voittamiseen koululle sateenvarjojen tai sadetakkien lainausta.

6.2 Joukkoliikenteen käytön edistäminen

Kyselyssä tiedusteltiin myös keinoja joukkoliikenteen käytön edistämiseen koulumatkaliikumisessa (Kuva 17). Vaihdoton linja-autoyhteys ja nopeammat bussireitit lisäisivät huomattavasti opiskelijoiden joukkoliikenteen käyttöä koulumatkoilla.

Pysäkkien sijainnit niin kodin kuin koulun läheisyydessä ovat suurimman osan mielestä jo riittävän lähellä. Myös kävely-yhteydet pysäkillä koululle ovat hyvässä kunnossa ja valaistut suurella osalla vastaajista.

Bussien tuloaikoja osoittavia näyttöjä niin koulun aulassa kuin bussipysäkillä pidetään tarpeellisina toimenpiteinä, vaikka ne eivät lisäisikään merkittävästi joukkoliikenteen käyttöä.

Tarpeettomimpana keinona edistää joukkoliikennettä vastaajat pitävät kotipysäkillä järjestettyä pyörän säilytysmahdollisuutta.

Joukkoliikenteen käytön edistämisen keinoja



Kuva 17. Joukkoliikenteen käytön edistämisen keinoja.

Avoimissa vastauksissa kävi ilmi, että matka bussilla koululle ei saisi kestää enempää kuin omalla autolla menisi, jotta bussi olisi potentiaalinen kulkumuotovaihtoehto. Lisäksi harmiteltiin poikittaisten lähiöiden välisten bussilinjojen puuttumista.

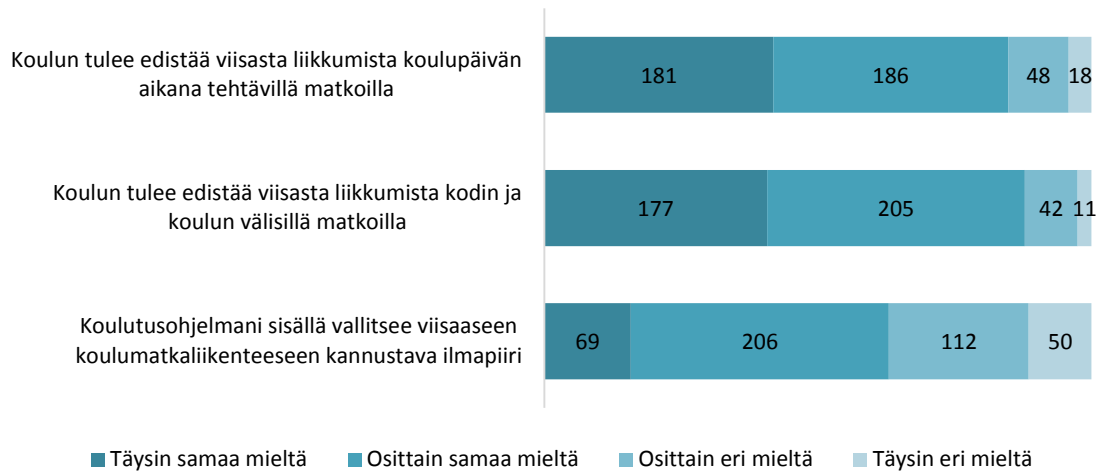
6.3 Kimppakyytien käytön edistäminen

Kimppakyydillä kulkevia opiskelijoita vastaajien joukossa ei ollut montaa. Talvikaudella kaksi prosenttia ja kesäkaudella prosentin verran vastaajista kulkee kimppakyydillä. Kimppakyytien edistäminen ei välttämättä ole ensisijainen toimenpide opiskelijoiden kohdalla. Kysyttäessä keinoja edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä avoimissa vastauksissa ehdotetaan intranetissä toimivaa kimppakyytifoorumia, jota koulu ylläpitäisi.

6.4 Toimenpide-ehdotuksia kestävän koulumatkaliikkumisen edistämiseksi

Opiskelijat liikkuvat tutkimuksen mukaan jo tällä hetkellä hyvin kestävästi. Oulun ammattikorkeakoulussa toteutetun opiskelijoiden liikkumiskyselyn tulokset kertoivat, että opiskelijat käyttävät eniten joukkoliikennettä sekä omaa autoa ja terveyden ylläpitoa ei pidetä tärkeänä (Kurvinen 2011, 3). Turun ammattikorkeakoulun opiskelijoiden koulumatkaliikkuminen on siis hieman erilaista. Suurin osa vastaajista on sitä mieltä, että koulun tulisi toimillaan edistää viisasta liikkumista niin kodin ja koulun välisillä matkoilla kuin koulupäivän aikana tehtävillä matkoilla (Kuva 18). Suurin osa pitää omaa koulutusohjelmaansa viisaaseen koulumatkaliikkumiseen kannustavana. Jokaisesta toimipisteestä löytyy kuitenkin vastaajia, jotka ovat toista mieltä. Viisas liikkuminen tarkoittaa tässä samaa kuin kestävä liikkuminen.

Viisaan liikkumisen edistäminen koulussa



Kuva 18. Viisaan liikkumisen edistäminen koulussa.

Keinot, joilla ammattikorkeakoulun opiskelijoiden kestävästä koulumatkaliikunnasta voisi edistää, ovat mielestäni pääosin tiedotuksellisia.

Parempi tiedotus ja tiedon saanti joukkoliikenteen reiteistä eri toimipisteille esim. Intranet Messissä, voisi olla ammattikorkeakoululle yksinkertainen ja helppo keino lisätä joukkoliikenteen käyttöä opiskelijoiden keskuudessa. Osassa toimipisteistä on aulatilissa näytöt, joihin voisi laittaa esille joukkoliikenteen reaaliaikaisia aikatauluja. Lisäksi jaossa voisi yleisesti olla koululle kulkevien reittien yksittäisiä aikatauluja paperiversioina.

Sepänkadun yksikössä on käytössä yhteiskäyttöpyöriä. Tiedotus niistä ja niiden käytöstä olisi mahdollisesti paikallaan oleva toimenpide. Pyöristä vastaavan Sami Lyytisen mukaan tällä hetkellä ne ovat olleet pääasiassa vierailevien opettajien käytössä.

Turun ammattikorkeakoulu voisi järjestää kampuksilla erilaisia tempauksia ja tapahtumia liittyen kestäväan liikkumiseen. Suomessa vietetään toukokuussa Valtakunnallista Pyöräilyviikkoa. Viikon aikana organisaatiot voivat järjestää pyöräilyyn liittyvää toimintaa jäsenilleen. Toiminta voi olla tapahtuma, pienempi tempaus tai vain tiedotusta aiheesta. Viikolla on erilaisia teemapäiviä, kuten Pyörällä töihin –päivä ja Pyörällä kouluun –päivä. Syksyisin on Euroopan Liikkujanviikko

16.–22.9., jolloin tuodaan esiin kaikkia kestäviä liikkumismuotoja. Viikon päättää aina Kansainvälinen Auton vapaapäivä 22.9..

Kyselyssä esiin tulleita opiskelijoiden ehdotuksia erilaisista tempauksista/tapahtumista:

- ilmainen aamupala kevyesti koulumatkansa kulkeneille
- pyörähuoltotalkoot/-tempaus koululla joka lukukausi
- kaupunkipyöräilykurssi
- liikennesääntökurssi
- pyöräilykarttojen jakaminen

Ammattikorkeakoulun kannattaa tehdä yhteistyötä opiskelijajärjestö TUOn ja sen alla toimivan opiskelijaliikuntajärjestö TuLi ry:n kanssa, kun mietitään esimerkiksi tapahtumien ja tempausten järjestämistä.

Liikenneturvallisuuden ja kevyenliikenteen reittien parantamiseksi Turun AMK:n kannattaa olla yhteydessä liikennesuunnitteluviranomaisiin. Opiskelijat voivat antaa myös suoraan palautetta reittipuutoksista tai joukkoliikenteen huonoista reiteistä Turun kaupungin Paikalla-palautepalvelun kautta www.turku.fi/paikalla.

6.5 Toimenpide-ehdotuksia Kupittaaan Kampuksen suunnitteluun

Tulevan Kupittaaan kampuksen suunnittelu- ja rakennusprosessissa on tärkeää ottaa huomioon opiskelijoiden koulumatkaliikkuminen, jotta opiskelijoiden kestävä koulumatkaliikkuminen edelleen säilyisi ja sille olisi mahdollisimman hyvät edellytykset. Uusi kampus tuo jo valmiiksi hyvin liikennöidylle alueelle lisää liikkuja. Alue on myös hyvin tiiviisti rakennettu. Autojen pysäköintitilat vievät huomattavasti enemmän tilaa kuin pyöräpysäköinti, joten pyöräilyyn, kävelyyn ja joukkoliikenteen käyttöön kannustavat toimet ovat erityisen tärkeitä myös tilan puutteen takia.

Suurin osa kyselyn mukaan kulkisi koulumatkansa pyörälle tai kävellen myös Kupittaaalle, joten varsinkin pyöräily- ja kävelyolosuhteisiin on kiinnitettävä huomiota.

Uudessa kampusrakennuksessa olisi hyvä olla riittävästi pyöräpysäköintipaikkoja, jotta opiskelijoiden pyörät saataisiin turvallisesti säilytettyä koulupäivän ajan. Jos tätä asiaa ei oteta huomioon, pyöriä säilytetään luultavasti väärissä paikoissa ja ne voivat olla esteenä esimerkiksi kulkuväylillä. Kampuksen pukeutumis- ja peseytymistilat myös opiskelijoille mahdollistaisivat ehkä pidemmänkin matkan päästä pyöräilyn tai kävelyn.

Joukkoliikenteen reittejä ja aikatauluja tulisi myös miettiä uuden kampuksen tilanteessa. Turun ammattikorkeakoulu voisi tässä asiassa olla yhteydessä Turun seudun joukkoliikenne Föliin ja keskustella mahdollisista lisävuoroista tai reitti muutoksista.

Liikenneturvallisuus kampuksen lähetyvillä on otettava myös huomioon. Kupittaaan alueella on jo pitkään ollut erilaisia tie- ja rakennustöitä, jotka kyselynkin mukaan ovat vaikuttaneet ratkaisevasti liikenneturvallisuuteen. Kupittaaan uuden kampusrakennuksen rakentaminen luo taas osaltaan riskejä alueen liikenteeseen. Lisäksi alueella on hyvin paljon liikennettä, joka vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.

.

7 ARVIOINTIA JA POHDINTAA

Kyselyyn vastasi 451 opiskelijaa vähän alle 10 000 opiskelijasta. Vastaajamäärä on melko pieni, jos mietitään opiskelijoiden kokonaismäärää. Kyselyn vastausprosentti tutkimuksessa oli n. 5 prosenttia. Opiskelijat ovat kuitenkin melko yhtenäinen ryhmä ikänsä ja esimerkiksi sosio-ekonomisen taustansa puolesta ja tästä johtuen uskon, että tämä tutkimuksen tulokset ovat luotettavia.

Mielestäni sain tutkimuksessa vastattua hyvin asettamiini tutkimuskysymyksiin. Opiskelijat liikkuvat pääosin pyörällä ja kävellen koulumatkojaan. Taustatekijöinä näille valinnoille ovat terveys, ympäristöystävällisyys ja koulumatkan lyhyys. Toimenpiteitä, joilla liikkumisvalintoihin voisi vaikuttaa ovat pääosin erilaiset kannustimet ja infrastruktuuriin vaikuttaminen.

Kysely ei välttämättä tavoittanut suoraan kaikkia opiskelijoita ja se voi osaltaan vaikuttaa vastausprosentin pienuuteen. Tiedotusta kyselystä olisi voinut olla enemmän. Koulumatkaliikkumiskysely on toteutettu n. kaksi vuotta sitten. Tutkimus ei anna siis tarkkaa kuvaa tämän hetkisestä tilanteesta esimerkiksi toimipaikkojen liikkumisolosuhteisiin liittyen. Toimipisteissä on voinut ja onkin tapahtunut muutoksia.

Kyselyn tuloksia analysoidessa tuli esiin, että jotkut asiat olisi voinut kysyä tarkemmin tai hieman eri tavalla. Esimerkiksi kesä- ja talvikauden kulkumuotojakaumien kysyminen erikseen ei opiskelijoiden kohdalla ollut kauhean järkevää. Lukukausikohtainen, syksy- ja kevätlukukausi, jaottelu olisi ollut parempi vaihtoehto.

Nuorten liikkumistottumuksiin on mielestäni tärkeää kiinnittää huomiota, jotta liikkumisvalinnoista muodostuisi koko elämän kestäviä tapoja. Kun opiskeluaikana on tottunut kulkemaan pyörällä tai bussilla säännöllisesti, työelämään siirryttäessä on helpompaa valita myös työmatkoille kestävä kulkumuoto.

LÄHTEET

Antila, K. 2008. Pysäytä ilmastonmuutos – suomalaisia arjen valintoja. Helsinki. Edita.

EPOMM 2015a. [www.epomm.eu > Countries](http://www.epomm.eu/index.php). Viitattu 29.4.2015. <http://www.epomm.eu/index.php>

EPOMM 2015b. [www.epomm.eu > About](http://www.epomm.eu/index.php?id=2591). Viitattu 29.4.2015. <http://www.epomm.eu/index.php?id=2591>

HSL a. [www.hsl.fi > Ohjeita ja tietoja > Kestävät kuljutavat > Työnantajille](https://www.hsl.fi/ohjeita-ja-tietoja/kestavat-kuljutavat/tyonantajille). Viitattu 23.4.2015. <https://www.hsl.fi/ohjeita-ja-tietoja/kestavat-kuljutavat/tyonantajille>

HSL b. [www.hsl.fi > Ohjeita ja tietoja > Kestävät kuljutavat > Oppilaitoksille](https://www.hsl.fi/ohjeita-ja-tietoja/kestavat-kuljutavat/oppilaitoksille). Viitattu 23.4.2015. <https://www.hsl.fi/ohjeita-ja-tietoja/kestavat-kuljutavat/oppilaitoksille>

Kalenoja, H. & Kallberg, H. 2006. Liikenteen ympäristövaikutukset. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.

Kurvinen, S. 2011. Työ- ja koulumatkaliikkuksen kehittäminen Oulun seudun ammattikorkeakoulun luonnonvara-alan yksikössä. Oulu. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/30856/Kurvinen_Satu.pdf?sequence=1

Liikenne- ja viestintäministeriö 2008. Liikkumisen palvelukeskus - liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa. Viitattu 21.4.2015. http://www.motiva.fi/files/1856/Liikkumisen_palvelukeskus_Liikkumisen_ohjauksen_organisointi_Suomessa.pdf

Liikenne- ja viestintäministeriö 2013. Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=2497123&name=DLFE-22545.pdf&title=Julkaisuja%2043-2013%20Ymparistostrategia

Liikennevirasto 2012. Henkilöliikennetutkimus 2010-2011- Suomalaisen liikkuminen. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkilöliikennetutkimus_web.pdf

Liikennevirasto 2013. [www.liikennevirasto.fi > Ympäristö ja turvallisuus > Väylänpito ja ympäristö > Melu](http://www.liikennevirasto.fi). Viitattu 29.4.2015. www.liikennevirasto.fi/melu

Motiva 2010. Hankekortti: Opiskelijoiden liikkumisen ohjaus, Kasarmimäen kampusalue. Motiva. http://www.motiva.fi/files/3794/hankekortti_Kasarminmaki.pdf

Motiva 2011. Tulokortti. Opiskelijoiden liikkumisen ohjaus, Kasarmimäen kampusalue Kouvola. Motiva. http://www.motiva.fi/files/5557/tulokortti_Opiskelijat_Kasarminmaki.pdf

Motiva 2015a. [www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen > Viisaan liikkumisen edistämisestä > Liikkumisen ohjaus – Käsite, sisältö ja tausta](http://www.motiva.fi). Viitattu 21.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_edistamisesta/liikkumisen_ohjaus_kasite_sisalto_ja_tausta

Motiva 2015b. [www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen > Liikkumisen ohjauksen verkosto – LI-VE](http://www.motiva.fi) http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/liikkumisen_ohjauksen_verkosto_live

Motiva 2015c. [www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen > Viisaan liikkumisen hankkeet > Liikkumisen ohjauksen ohjelma](http://www.motiva.fi). Viitattu 21.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_hankkeet/liikkumisen_ohjauksen_ohjelma

Motiva 2015d. www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen > Viisaan liikkumisen hankkeet > Liikkumisen ohjauksen valtionavustus. Viitattu 21.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_hankkeet/liikkumisen_ohjauksen_valtionavustus

Motiva 2015e. www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen > Viisaan liikkumisen hankkeet > Kävelyn ja pyöräilyn T&K. Viitattu 21.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_hankkeet/kavelyn_ja_pyorailyn_t_k

Motiva 2015f. www.motiva.fi > Liikenne > Perustietoa liikenteestä ja ympäristöstä. Viitattu 23.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta

Motiva 2015g. www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen. Viitattu 29.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen

Motiva 2015h. www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen > Viisaan liikkumisen kohderyhmät > Työpaikat. Viitattu 29.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_kohderyhmat/tyopaikat

Motiva 2015i. www.motiva.fi > Liikenne > Viisaan liikkumisen edistäminen > Viisaan liikkumisen kohderyhmät > Lapset ja nuoret > Toteutettuja hankkeita. Viitattu 29.4.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_kohderyhmat/lapset_ja_nuoret/toteutettuja_hankkeita?v_6885=28507#ankkuri5

Motiva 2015j. www.motiva.fi > Liikenne > Perustietoa liikenteestä ja ympäristöstä > Vaikutukset ihmisiin ja ympäristöön. Viitattu 4.5.2015. http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta/vaikutukset_ihmisiin_ja_ymparistoon

Tampereen yliopisto 2013. www.uta.fi/ekokampus > Ekokampuksen tarina. Viitattu 29.4.2015. <http://www.uta.fi/ekokampus/esittely.html>

Tampereen yliopisto 2015. www.uta.fi/ekokampus. Viitattu 29.4.2015. <http://www.uta.fi/ekokampus/>

Turun ammattikorkeakoulu 2015a. www.turkuamk.fi > Yksiköt ja kampukset. Viitattu 8.4.2015. <http://www.turkuamk.fi/fi/turun-amk/yksikot-ja-kampukset/>

Turun ammattikorkeakoulu 2015b. www.turkuamk.fi > Ajankohtaista > Uudessa kampuksessa innovoidaan syksyllä 2018 . Viitattu 4.5.2015. <http://www.turkuamk.fi/fi/ajankohtaista/650/amkssa-innovoidaan-uudessa-kampuksessa-syksylla-2018/>

UKK-instituutti 2014a. www.ukkinstituutti.fi > Ammattilaisille > Terveysliikunnan edistäminen. Viitattu 23.4.2015. <http://www.ukkinstituutti.fi/ammattilaisille/terveysliikunnan-edistaminen>

UKK-instituutti 2014b. www.ukkinstituutti.fi > Ammattilaisille > Terveysliikuntasuosituksset. Viitattu 23.4.2015. <http://www.ukkinstituutti.fi/ammattilaisille/terveysliikuntasuosituksset>

UKK-instituutti 2014c. www.ukkinstituutti.fi > Ammattilaisille > Terveysliikuntasuosituksset > Liikuntapiirakka. Viitattu 23.4.2015. <http://www.ukkinstituutti.fi/liikuntapiirakka>

Valonia 2010. www.valonia.fi > Kestävä liikkuminen > Liikkumisen ohjaus. Viitattu 29.4.2015. <http://www.valonia.fi/public/default.aspx?nodeid=17773&culture=fi-FI&contentlan=1>

Valonia 2012. www.valonia.fi > Kestävä liikkuminen > Wäinö Aaltosen koululle liikkumissuunnitelma. Viitattu 29.4.2015. <http://www.valonia.fi/public/default.aspx?contentId=387362>

Valonia 2013. Turun ammattikorkeakoulun työmatkakyselyn yhteenveto. Turku. Valonia.

Valonia 2015a. www.valonia.fi > Kestävä liikkuminen > Materiaaleja > Valonia tekee työmatkaliikkumisselvityksiä. Viitattu 29.4.2015. <http://www.valonia.fi/public/default.aspx?contentid=274967&nodeid=14209>

Valonia 2015b. www.valonia.fi > Kestävä liikkuminen > Materiaaljea > Viisaan liikkumisen opetusmateriaaleja. Viitattu 29.4.2015. <http://www.valonia.fi/public/default.aspx?contentid=464781&nodeid=14209>

Virtanen, A. (toim.) & Rohweder, L. (toim.) 2011. Ilmastonmuutos käytännössä – Hillinnän ja sopeutumisen keinoja. Helsinki. Gaudeamus.

Väisänen, P 2012. Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2012–2015. Turku. Valonia

YTV 2000. Liikenteen jäljet - Tietoa liikenteen ilmanlaatu- ja meluvaikutuksista asuinympäristössä. http://www.motiva.fi/files/2099/Liikenteen_jaljet.pdf

Turun ammattikorkeakoulun opiskelijoiden koulumatkaliikkumiskysely



Opiskelijoiden liikkumiskysely

Opiskelijatiedot

* Tähdellä merkityt kysymykset ovat pakollisia. Huomaa, että kyselyssä on mahdollista liikkua edestakaisin.

1. Toimipiste, jossa opiskelet pääsääntöisesti? *

- Sepänkatu
- Lemminkäisenkatu
- Ruiskatu

- ICT-talo
- Taideakatemia
- Salo
- Loimaa
- Uusikaupunki

2. Mihin koulutusryhmään kuulut? *

- Nuortenkoulutus
- Aikuiskoulutus
- Ylempi AMK-tutkinto

3. Koulutusohjelmasi *

- Elokuvan ja tv:n ko
- Esittävän taiteen ko
- Kuvataiteen ko
- Musiikin ko
- Journalismin ko
- Muotoilun ko
- Tietojenkäsittelyn ko
- Kala- ja ympäristötalouden ko

- Kestävän kehityksen ko
- Palvelujen tuottamisen ja johtamisen ko
- Bioanalytiikan ko
- Ensihoidon ko
- Fysioterapian ko
- Hoitotyön ko
- Kauneudenhoitoalan ko
- Radiografian ja sädehoidon ko
- Sosiaalialan ko
- Suun terveydenhuollon ko
- Toimintaterapian ko
- Auto- ja kuljetustekniikan ko
- Bio- ja elintarviketekniikan ko
- Elektroniikan ko
- Kone- ja tuotantotekniikan ko
- Rakennusalan työnjohdon ko
- Rakennustekniikan ko
- Tietotekniikan ko
- Tuotantotalouden ko
- Kirjasto- ja tietopalvelun ko
- Liiketalouden ko
- Liiketoiminnan logistiikan ko
- Myyntityön ko

- Degree Programme in Nursing
- Degree Programme in Information Technology
- Degree Programme in International Business
- Monikko (moniammatillinen aikuiskoulutusryhmä)
- SATU-Sairaanhoitajan (AMK) tutkinnon pätevöittämisskoulutus maahanmuuttajille
- Palveluliiketoiminnan ko(YAMK)
- Kliinisen asiantuntijan ko(YAMK)
- Kuntoutuksen ko(YAMK)
- Sosiaali- ja terveysalan kehittämisen ja johtamisen ko(YAMK)
- Terveyden edistämisen ko(YAMK)
- Rakentaminen ko(YAMK)
- Teknologiaosaamisen johtamisen ko(YAMK)
- Ympäristötekniikan ko(YAMK)
- Yrittäjyyden ja liiketoimintaosaamisen ko(YAMK)
- Business Information Systems(YAMK)
- International Business Management(YAMK)

Koulumatkat

4. Kuinka pitkä on yhdensuuntainen koulumatkasi (km)? *

Apua matkan mittaukseen: opaskartta.turku.fi ja <http://maps.google.fi/>
Pitkän matkan bussireitit voit tarkistaa myös: www.matkahuolto.fi

Merkkaa vastauksesi yhden desimaalin tarkkuudella, esim. 5,6 km.

_____ km

5. Kuinka monta yhdensuuntaista matkaa kuljet kodin ja koulun välillä viikossa keskimäärin?

(koti-koulu-koti= kaksi yhdensuuntaista matkaa)

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- enemmän kuin 10

Tyypillinen yhdensuuntainen koulumatka talvikaudella (lokakuu-maaliskuu)

6. Kuinka usein kuljet seuraavilla kulkumuodoilla koulumatkasi talvikaudella(lokakuu-maaliskuu)?

	en kos- kaan	lähes aina(rastita tä- hän vain yksi)	muuta- man ker- ran vii- kossa	kerran vii- kossa	muutaman kerran kuussa	kerran kuussa	har- vem- min
Kävellen *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräillen *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bussilla *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omalla autolla *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kimppakyydillä *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Junalla *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopolla/moottoripyörällä *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muulla, millä? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Kuinka monta minuuttia keskimäärin yhdensuuntainen koulumatkasi kestää talvikaudella?

- 1-10
 11-20
 21-30
 31-40
 41-50

- 51-60
○ yli tunnin

Tyypillinen yhdensuuntainen koulumatka kesäkaudella (huhtikuu-syyskuu)

8. Kuinka usein kuljet seuraavilla kulkumuodoilla koulumatkasi kesäkaudella(huhtikuu-syyskuu)?

	en koskaan	lähes aina(rastita tähän vain yksi)	muutamankerran viikossa	kerran viikossa	muutamankerran kuussa	kerran kuussa	harvemmin
Kävellen *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräillen *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bussilla *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omalla autolla *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kimppakyydillä *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Junalla *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopolla/moottoripyörällä *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muulla, millä? _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Kuinka monta minuuttia keskimäärin yhdensuuntainen koulumatkasi kestää kesäkaudella?

- 0-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- yli tunnin

Kupittaaan kampus-hanke

10. Jos pääsääntöinen opiskelupaikkasi siirtyisi nyt Kupittaalalle, miten se vaikuttaisi koulumatkasi pituuteen?

- Koulumatkani lyhenee jonkun verran
- Koulumatkani lyhenee huomattavasti
- Ei merkittävää vaikutusta koulumatkan pituuteen
- Koulumatkani pitenee jonkun verran
- Koulumatkani pitenee huomattavasti

11. Jos opiskelupaikkasi siirtyisi nyt Kupittaalalle, miten kulkisit koulumatkasi pääsääntöisesti talvikaudella (lokakuu-maaliskuu)?

- Valitse
- Kävelen
- Pyöräillen
- Omalla autolla
- Kimppakyydillä
- Mopolla/moottoripyörällä
- Bussilla
- Junalla
- Muulla, millä?

12. Jos opiskelupaikkasi siirtyisi nyt Kupittaaalle, miten kulkisit koulumatkasi pääsääntöisesti kesäkaudella(huhtikuusyyskuu)?

- Kävelen
- Pyöräillen
- Omalla autolla
- Kimppakyydillä
- Mopolla/moottoripyörällä
- Bussilla
- Junalla
- Muulla, millä?

13. Jos pääsääntöinen opiskelupaikkasi siirtyisi nyt Kupittaalalle, mitkä tekijät lisäisivät pyöräilyn osuutta koulumatkoilasi? Voit valita useamman vaihtoehdon.

- Reitin kunnostaminen
- Reittien talvikunnossapito
- Suojateiden lisääminen
- Hyvät ja turvalliset pyörien säilytyspaikat koululla
- Viihtyisät tilat peseytymiseen koululla
- Ilmainen aamupala kevyen liikenteen käyttäjille
- Seurantaan perustuvat pyöräilyyn kannustavat kampanjat
- Jokin muu, mikä?

Pysäköinti ja kimppakyydit

Jos et kulje koulumatkaasi pääsääntöisesti autolla tai kimppakyydillä siirry suoraan kysymykseen 17.

14. Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti autolla, mihin parkkeeraat autosi?

- Koulun pihalle on varattu opiskelijoille parkkipaikkoja
- Koulun läheisyydessä on ilmaisia yleisiä parkkipaikkoja

Koulun läheisyydessä on maksullisia yleisiä parkkipaikkoja

15. Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti autolla, kuinka helppoa vapaan parkkipaikan löytäminen on?

- Parkkipaikan löytäminen on helppoa
- Parkkipaikan löytäminen on melko helppoa
- Parkkipaikan löytäminen on melko vaikeaa
- Parkkipaikan löytäminen on vaikeaa

16. Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti kimppakyydillä, kuinka monta matkustajaa autossa tavallisesti kulkee yhteensä?

- 2
- 3
- 4
- 5

Pyöräily ja kävely

17. Millaiset pyöräpysäköintipaikat koulullasi on?

- Hyvät

- Melko hyvät
- Melko huonot
- Huonot
- En tiedä

18. Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti pyöräillen tai kävellen, mitkä tekijät vaikuttavat siihen? Voit valita useamman vaihtoehdon.

Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti autolla tai linja-autolla, vastaa vain kysymykseen **19**.

- Koulumatkani on niin lyhyt
- Lähes koko matkalla on pyörätie/kevyenliikenteen väylä
- Matka on turvallinen pyöräillä/kävellä
- Pyöräily/kävely on terveellistä ja osa arkiliikuntaa
- Pyöräily/kävely on ympäristöystävällistä
- Pyöräily/kävely on halpaa
- Pyöräily/kävely on elämäntapa
- Pääsen pyörällä kouluun nopeammin kuin autolla/joukkoliikenteellä
- Pääsen kävellen kouluun nopeammin kuin autolla/joukkoliikenteellä
- Pysäköinti on kallista

Parkkipaikkojen löytäminen on vaikeaa

Jokin muu, mikä?

19. Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti muulla tavalla kuin kävellen tai pyöräillen, niin miksi? Voit valita useamman vaihtoehdon.

Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti kävellen tai pyöräillen, vastaa vain kysymykseen **18**.

Matka on liian pitkä

Matka ei ole mielestäni turvallinen

Julkinen liikenne tarjoaa hyvät kulkuyhteydet

Pyörälle ei ole asianmukaista pysäköintipaikkaa koulun läheisyydessä

Riski pyörään kohdistuvasta ilkivallasta tai varastamisesta koulupäivän aikana

Koululla ei ole asianmukaisia peseytymis- ja pukeutumistiloja

Koulu ei kannusta kulkemaan koulumatkaa pyöräillen tai kävellen

En omista polkupyörää

Tarvitsen autoa koulupäivän aikana liikkumiseen

Koulumatkaani liittyy lasten kuljettamista hoitoon tai kouluun

Tarvitsen autoa asiointiin ennen koulupäivää tai sen jälkeen

- Mukavuudenhalu ja autoilun helppous
- Terveysteni ei salli kävelyä tai pyöräilyä
- Koen koulumatkan tekemisen kävellen tai pyöräillen liian rasittavaksi
- Sää (sade, tuuli, talvikelit yms)
- Jokin muu, mikä?

Joukkoliikenne

20. Onko koulumatkallasi vaihdoton linja-autoyhteys?

Tarkista linja-autoyhteytesi: <http://reittiopas.turku.fi> tai www.matkahuolto.fi

- Kyllä, ja se on nopein linja-autoyhteys
- Kyllä, mutta vaihdolliset yhteydet ovat nopeampia
- Ei, linja-autoa on vaihdettava kerran
- Ei, linja-autoa on vaihdettava useammin
- Ei lainkaan linja-autoyhteyttä
- En tiedä, pääsen kävellen/pyöräillen nopeammin
- En tiedä, pääsen omalla autolla nopeammin

21. Onko sinulla käytössäsi jokin seuraavista joukkoliikenteen matkakorteista?

	En käytä joukkoliikennettä koulumatkoilla	Säännöllisesti, matka-, sarja- tai kausikortti	Ajoittain, matka-, sarja- tai kausikortti	Ei, ostan tarvittaessa kertalippuja
Turun kaupungin joukkoliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkahuolto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
TLO (sarjakortti)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
VR	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22. Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti linja-autolla, mitkä tekijät vaikuttavat siihen? Voit valita useamman vaihtoehdon.

Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti autolla, pyöräillen tai kävellen, vastaa vain kysymykseen **23**.

- Koulumatkani on niin pitkä
- Koulumatkallani on vaihdoton linja-autoyhteys
- Linja-autolla kulkeminen on halvempaa kuin autoilu

- Pysäköinti on kallista
- Parkkipaikkojen löytäminen on vaikeaa
- Linja-autolla kulkeminen on ympäristöystävällistä
- Linja-autolla kulkeminen on turvallista
- Linja-autolla kulkeminen on helppoa
- Linja-autolla kulkeminen on nopeaa
- Pyöräily/kävely on liian raskasta
- Linja-autolla kulkiessa ei tarvitse välittää säästä
- Jokin muu, mikä?

23. Jos kuljet koulumatkasi pääsääntöisesti muulla tavalla kuin joukkoliikenteellä, niin miksi? Voit valita useamman vaihtoehdon.

Jos kuljet työmatkasi pääsääntöisesti linja-autolla, vastaa vain kysymykseen **22**.

- Kuljen koulumatkani kävellen tai pyöräillen
- Kuljen koulumatkani kimppakyydillä
- Kuljen koulumatkani omalla autolla
- Koulumatkani on niin lyhyt

- Kodin ja koulun välillä ei ole joukkoliikenneyhteyttä
- Matka joukkoliikenteellä kestää liian kauan
- Linja-autolla matkustaminen on liian kallista
- Pysäkki on liian kaukana koululta
- Pysäkki on liian kaukana kotoa
- Tunnen oloni ilta-aikaan turvattomaksi linja-autossa tai pysäkillä
- Tunnen oloni turvattomaksi kulkiessani koulun ja pysäkin välillä
- Julkisen liikenteen käyttäminen vaatii useaa kulkutavan vaihtoa (esim. pyöriillen pysäkille, kävellessä pysäkiltä kouluun)
- Joukkoliikenteen aikataulut eivät sovi lukujärjestykseeni
- Kulkuvälineiden vaihtoyhteydet eivät toimi (esim. joudun odottamaan toista bussia liian kauan)
- Minulla ei ole tietoa joukkoliikenneyhteyksistä
- Tarvitsen autoa koulupäivän aikana liikkumiseen
- Koulumatkaani liittyy lasten kuljettaminen hoitoon tai kouluun
- Tarvitsen autoa asiointiin ennen koulupäivää tai sen jälkeen
- Mukavuudenhalu ja autoilun helppous
- Jokin muu, mikä?

Koulupäivän aikana liikkuminen

24. Mikä aiheuttaa koulupäivän aikana liikkumista? Voit valita useamman vaihtoehdon.

Oppitunnit toisessa Turun ammattikorkeakoulun toimipisteessä

Oppitunnit muualla

Ruokailu

Hyppytunnit

Henkilökohtaisten asioiden hoito

Jokin muu, mikä?

25. Kuinka monta kertaa viikossa liikut koulupäivän aikana Turun ammattikorkeakoulun eri toimipisteiden välillä?

en kertaakaan

1-2

3-4

5 tai useammin

Liikenneturvallisuus

26. Mitkä ovat suurimmat turvalliseen liikkumiseen liittyvät ongelmakohdat koulusi läheisyydessä? Voit valita useamman vaihtoehdon.

- vilkas liikenne
- kadun ylitykset
- ajonopeus
- näkyvyys
- kävelyteiden puute
- kävelyteiden huono kunto
- pyöriteiden puute
- pyöriteiden huono kunto
- riittämätön talvikunnossapito
- puutteelliset liikennemerkinnät
- suojateiden puute
- huolimattomuus liikenteessä
- pyöräilijät
- kävelijät
- autoilijat
- mopoilijat

linja-autopysäkit

Jokin muu, mikä?

Tärkeimmät kehittämistoimenpiteet

27. Millainen vaikutus seuraavilla ehdotuksilla olisi pyöräilyn ja kävelyn osuuteen kodin ja koulun välisillä matkoilla tai koulupäivän aikana tehtävillä matkoilla?

	lisäisi huomattavasti	lisäisi jonkin verran	ei lisäisi pyöräilyä/kävelyä, sillä asia on jo kunnossa	ei lisäisi pyöräilyä/kävelyä, mutta ehdotus tarpeellinen	ei lisäisi pyöräilyä/kävelyä, ja ehdotus tarpeeton
Reitin kunnostaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reittien parempi talvikunnossapito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suojateiden lisääminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Paremmat pyörien säilytyspaikat koululla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Laajemmat ja viihtyisämmät tilat peseytymiseen koululla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteiskäyttöpyörät koulupäivän aikana tehtäville matkoille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ilmainen aamupala kevyen liikenteen käyttäjille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seurantaan perustuvat pyöräilyyn tai kävelyyn kannustavat kampanjat/palkinnot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. Millainen vaikutus seuraavilla kehitysehdotuksilla olisi joukkoliikenteen käyttöön kodin ja koulun välisillä matkoilla tai koulupäivän aikana tehtävillä matkoilla?

	lisäisi huomatta- vasti	lisäisi jonkin verran	ei lisäisi käyttö- äni, sillä asia on jo kunnossa	ei lisäisi käyttöäni, mutta ehdotus tar- peellinen	ei lisäisi käyttö- äni, ja ehdotus tarpeeton
Vaihdoton linja-autoyhteys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nopeammat bussireitit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kodin ja koulun välisten joukkoliikennevuorojen lisääminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linja-autovuorojen aikataulututtaminen lukujärjestykseen sopivammiksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bussien todellisen tuloajan osoittava näyttö pysäkeillä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bussien todellisen tuloajan osoittava näyttö koululla(esim. aulassa)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Koulun kustantama yhteiskäytössä oleva matkakortti koulupäivän aikana tehtäviä matkoja varten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkin sijainti lähempänä kotiani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pysäkin sijainti lähempänä koulua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kotipysäkille järjestetty pyörän säilytysmahdollisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnostettu ja valaistu kävely-yhteys pysäkiltä koululle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

29. Millä muilla keinoilla olisi suuri tai kohtalainen vaikutus:

kävelyn
pyöräilyn
kimppakyytien
tai joukkoliikenteen

osuuden lisäämiseksi kodin ja koulun välisillä matkoilla tai koulupäivän aikana tehtävillä matkoilla?

30. Oletko samaa vai eri mieltä?

Tässä *viisaalla liikkumisella* tarkoitetaan taloudellista, terveellistä, turvallista ja ympäristöystävällistä liikkumista.

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä
Koulutusohjelmani sisällä vallitsee viisaaseen koulumatkaliikenteeseen kannustava ilmapiiri	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koulun tulee edistää viisasta liikkumista kodin ja koulun välisillä matkoilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koulun tulee edistää viisasta liikkumista koulupäivän aikana tehtävillä matkoilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Taustatiedot

31. Arvioi viikoittaista liikku-
mistasi suhteessa UKK institu-
tin suositukseen.

Liikun:

- huomattavasti alle suosituksen
- hieman alle suosituksen
- suosituksen mukaisesti
- hieman enemmän kuin suositus
- huomattavasti enemmän kuin suositus



32. Miten koet oman terveydentilasi?

Olen:

- erittäin tyytyväinen
- tyytyväinen
- osittain tyytyväinen
- osittain huolestunut
- huolestunut
- erittäin huolestunut

33. Ikäryhmäsi

- 15-19 vuotias
- 20-24 vuotias
- 25-29 vuotias
- 30-34 vuotias
- 35-39 vuotias
- 40-44 vuotias
- 45-49 vuotias
- 50-54 vuotias
- 55-59 vuotias
- 60 vuotias tai vanhempi

34. Sukupuolesi

- Nainen
 Mies

35. Asuinalueesi postinumero

36. Yhteystiedot

Ilmoitathan yhteystietosi, jotta osallistuisit **50€ pyörähuoltolahjakortin** arvontaan. Arvomme myös muita pienempiä palkintoja. Yhteystietoja käsitellään luottamuksellisesti. Arvonta suoritetaan erikseen ja voittajille ilmoitetaan henkilökohtaisesti.

Koko nimi

Puhelin

Sähköposti

[Keskeytä]

UKK-instituutin Liikuntapiirakka



Lähde: UKK-instituutti, 2009.