



Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA

Meeri Koski

Agilityn harrastusmatkustaminen Suomessa

Kulikutapavalintojen erityispiirteet ja ilmastovaikutukset

Johtamisen yksikkö
Aluetieteen pro gradu -tutkielma
Hallintotieteiden maisteriohjelma

Vaasa 2021

VAASAN YLIOPISTO**Johtamisen yksikkö**

Tekijä:	Meeri Koski		
Tutkielman nimi:	Agilityn harrastusmatkustaminen Suomessa : Kulkutapavalintojen erityispiirteet ja ilmastovaikutukset		
Tutkinto:	Hallintotieteiden maisteri		
Oppiaine:	Aluetiede		
Työn ohjaaja:	Seija Virkkala		
Valmistumisvuosi:	2021	Sivumäärä:	103

TIIVISTELMÄ:

Koirien määrä Suomessa kasvaa, niihin liittyvä kuluttaminen laajentuu ja koiria halutaan usein aktivoita myös erilaisissa harrastuksissa. Agility on yksi suosituimmista koiraharrastuslajeista Suomessa ja kansainvälisesti. Agilityharrastuspaikkojen määrä on kasvanut viime vuosina, kun koiraharrastushalleja on noussut eri puolille Suomea. Harvat hallit ovat kuitenkin helposti saavutettavissa esimerkiksi liikunnallisilla kulkumuodoilla tai joukkoliikennevälineillä. Kuumana käyvässä ilmastomuutoskeskustelussa on kiinnitetty huomiota myös arkipäiväisiin kulkutapavalintoihimme. Tällä tutkimuksella halusin selvittää, millaiset kulkutapavalinnat ovat agilityharrastajien keskuudessa yleisiä ja mitkä syyt vaikuttavat valintoihin.

Tutkimustani taustoittavat suomalaiset ja kansainväliset ilmastotavoitteet sekä suomalaiset henkilöliikenteeseen ja harrastusmatkustamiseen liittyvät tutkimukset. Agilityharrastajien kulkutapavalintojen kartoittamiseksi laadin internetpohjaisen kyselyn, joka toteutettiin toukokuun 2020 aikana. Kysely oli suunnattu suomalaisille agilityharrastajille ja siinä selvitettiin agilityn harrastusmatkustamista. Agilitykilpailuihin liittyvä matkustaminen oli jätetty pois kyselyn piiristä. Arvioin kyselytutkimuksen luotettavuutta edustavuuden kautta eli vertailemalla otantaa perusjoukkoon. Perusjoukkona on Suomen Agilityliitolta saadut tilastot agilitylisenssin hankkineista harrastajista. Lisäksi vertasin kyselyn tuloksia henkilöliikennetutkimuksen ja muihin harrastusmatkustamista tarkastelevien tutkimusten tuloksiin.

Kyselyn tuloksista kävi ilmi, että ennako-oletukseni mukaisesti agilityharrastusmatkoilla henkilöauto on pääasiainen kulkutapa. Kyselyyn vastaajat antoivat runsaasti perusteluja henkilöauton käytölle: pitkät harrastusmatkat, harjoituspaikkojen huono saavutettavuus julkisilla liikennevälineillä sekä lajin erityispiirteisiin liittyen muun muassa koiran tai koirien ja harrastusvälineiden kuljettaminen ja säilyttäminen harjoituspaikalla. Syyt oman auton käytön yleisyydelle olivat osittain samat, kuin esimerkiksi juniorijalkapallon harrastajille tehdyssä kulkutapavalintoja kartoittavassa kyselyssä. Harrastusmatkustamista koskevissa tutkimuksissa harrastuslajin erityispiirteet vaikuttavat myös harrastajien valintoihin.

Agilityharrastajien keskuudessa on kyselyni tulosten perusteella myös valmiuksia muiden kulkutapojen käyttöönottoon tietyin edellytyksin. Esimerkiksi kimpakyyteihin suuri osa harrastajista suhtautuu myönteisesti, mutta niiden yleistymistä edistäisi muun muassa kyytien parempi organisointi. Julkisten liikennevälineiden käyttö voisi lisääntyä, jos yhteydet olisivat kattavampia ja harjoituspaikoilla olisi tarjota hakeja koiran säilytykseen taukojen aikana. Liikunnalliset kulkutavat, kuten kävely ja pyöräily koettiin mielekkäinä lyhyillä, korkeintaan muutaman kilometrin matkoilla, ja tällöinkin harjoituspaikalta tulisi löytyä säilytystilaa koiralle ja harrastusvälineille.

AVAINSANAT: agility, harrastematkailu, henkilöliikenne, koira, koiraurheilu, kulkutavat, liikuntapaikat, ilmastomuutokset, matkustaminen

Sisällys

1.	Johdanto	7
1.1.	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	7
1.2.	Tutkimuskysymykset	8
1.3.	Tutkimuksen sisältö ja tutkimusmenetelmät	8
2.	Koirat ja agilityurheilu	10
2.1.	Koirat Suomessa	10
2.2.	Agilityurheilu	11
3.	Ilmastonmuutos ja liikkuminen	14
3.1.	Ilmastonmuutos	14
3.2.	Liikkumistapojen ilmastovaikutukset	15
3.2.1.	Liikkumisen kasvihuonekaasupäästöt	15
3.2.2.	Liikkumisen hiilijalanjäljen pienentäminen	17
3.3.	Ilmasto- ja ympäristötavoitteet kansainvälisesti ja kansallisesti	19
3.3.1.	Pariisin ilmastopimus	19
3.3.2.	YK:n Agenda 2030	20
3.3.3.	Euroopan vihreän kehityksen ohjelma	22
3.3.4.	Euroopan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia	24
3.3.5.	Hiilineutraali Suomi 2035	26
4.	Henkilöliikenne ja harrastusmatkustaminen	27
4.1.	Henkilöliikenteen toimintaympäristö ja kulkutapavalinnat	27
4.1.1.	Kävely	29
4.1.2.	Pyöräily	29
4.1.3.	Henkilöautoilu	29
4.1.4.	Paikallisjoukkoliikenne	30
4.1.5.	Pitkämatkainen linja-autoliikenne	30
4.1.6.	Pitkämatkainen junaliikenne	31
4.1.7.	Lentoliikenne	31
4.2.	Suomalaisten kotimaanmatkat	32

4.3. Suomalaisten harrastusmatkustamisen nykytila	34
4.3.1. Vapaa-ajan liikkumisen luokittelu	34
4.3.2. Liikkujaryhmät	35
4.3.3. Vapaa-ajan matkustamisen ominaispiirteitä	36
4.3.4. Harrastusmatkojen kulkutapavalintoja	37
4.4. Harrastusmatkustaminen ja ilmastonmuutos	39
4.4.1. Kestävien kulkutapojen käyttöä lisäävät tekijät	39
4.4.2. Kestävien kulkutapojen käytön esteet harrastusmatkoilla	40
4.4.3. Kulkutapojen muutospotentialiaali	41
5. Kyselyn tulokset	44
5.1. Kyselyaineiston edustavuus	44
5.1.1. Sukupuolijakauma	44
5.1.2. Ikäjakauma	45
5.1.3. Maantieteellinen jakautuminen	46
5.1.4. Auton omistajuus tai haltijuus	48
5.2. Agilityharrastusmatkustaminen ja kulkutapavalinnat Suomessa	48
5.2.1. Harjoitusmatkojen määrä ja pituus	49
5.2.2. Agilityharrastajien kulkutapavalinnat	51
5.3. Agilityharrastajien näkemykset vaihtoehtoisista kulkutapavalinnoista	59
5.4. Ilmastositouden vaikutus agilityharrastajien kulkutapavalintoihin	65
5.5. Vastaajien vapaat tekstivastaukset	70
6. Johtopäätökset	72
Lähteet	75
Liitteet	80
Liite 1. Tutkimuksen kyselylomake	80
Liite 2. Taulukko kyselyyn vastanneista ja lisenssinhaltijoista asuinkunnan mukaan	87
Liite 3. Tilastolliset testit: ristiintaulukoinnit ja χ^2 -testien tulokset	95

Kuviot

Kuvio 1. Euroopan vihreän kehityksen ohjelma.	23
Kuvio 2. Henkilöliikenteen kysyntään vaikuttavia tekijöitä.	28
Kuvio 3. Suomalaisten kotimaanmatkat matkan tarkoituksen mukaan 2016.	32
Kuvio 4. Suomalaisten kotimaanmatkat matkustustavan mukaan 2016.	33
Kuvio 5. Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmät (yli 17-vuotiaat).	35
Kuvio 6. Jalkapallon harrastusmatkan kulkutapavalintaan vaikuttavat tekijät.	38

Taulukot

Taulukko 1. Koirien rekisteröinnit 2008–2018.	11
Taulukko 2. Agilitykilpailut ja starttimäärät.	12
Taulukko 3. Agilitylisenssin hankkineet ikäryhmittäin.	13
Taulukko 4. Vaihtoehdot käytetylle kulkutavalle kotimaanmatkoilla (osuus käytetyn kulkutavan matkoista prosentteina).	42
Taulukko 5. Kyselyyn vastanneiden ja agilitylisenssin hankkineiden ikäjakauma.	45
Taulukko 6. Kyselyyn vastanneiden ja agilitylisenssin hankkineiden asuinmaakunta.	47
Taulukko 7. Harjoitusmatkojen määrä viikon aikana.	49
Taulukko 8. Harjoitusmatkojen pituudet luokiteltuna.	50
Taulukko 9. Harjoitusmatkojen kulkutapavalinnat.	52
Taulukko 10. Oman auton käyttövoima.	54
Taulukko 11. Muut kulkutapavalintakokeilut.	55
Taulukko 12. Syyt olla käyttämättä joukkoliikennevälinettä.	56
Taulukko 13. Kimppakyytiporukan pysyvyys.	59
Taulukko 14. Kimppakyytien säännöllisyys.	59
Taulukko 15. Valmius tehdä vaihtoehtoisia kulkutapavalintoja.	60
Taulukko 16. Väittämät ilmastosyiden vaikutuksesta kulkutapavalintoihin.	66
Taulukko 17. Iän ja väittämien χ^2 -testitulokset.	68
Taulukko 18. Kulkutapavalintojen ja väittämien χ^2 -testitulokset.	69

1. Johdanto

1.1. Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Koira on ihmisen vuosituhansia vanha ystävä. Ajan kuluessa sen rooli on muuttunut, ja nykypäivänä valtaosa koirista toimittaa seuraeläimen virkaa. Koiran aktiivisuus ja toimeliaisuus ei ole kuitenkaan yhtä lailla vähentynyt, vaan edelleen se kaipaa tekemistä ja yhteistyötä ihmisen kanssa. Varsinaisten työkoirien tarve on pienentynyt, mutta koiran aktiivisuutta hyödynnetään nykyään muun muassa erilaisissa koiraharrastuksissa, joista agility on yksi suosituimmista.

Suomalaisten kulkutapavalintoja on tutkittu muun muassa valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa jo vuosikymmenien ajan. Liikkumista on tutkittu myös alueellisella tasolla erityisesti työmatkaliikenteen osalta. Suurin osa suomalaisten matkoista liittyy vapaa-ajan matkustamiseen, mutta sitä on tutkittu työmatkaliikennettä vähemmän. Varsinaisista harrastusmatkoista löytyy vain vähän kotimaisia lähteitä.

Suomessa henkilöautoliikenne muodostaa lähes 60 prosenttia kaikista tieliikenteen päästöistä (Työ- ja elinkeinoministeriö 2016, s. 19). Harrastusmatkoillakin henkilöauton käyttö on erittäin suosittu kulkutapavalinta. Ihmisen toiminnasta aiheutuvien kasvihuonekaasujen vähentämisellä on suuri merkitys ilmastonmuutoksen torjunnassa. Henkilöliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on nostettu esiin monissa kansainvälisissä ilmastonmuutoksen torjuntaa edistävissä tavoitteissa.

Tällä tutkimuksella haluan selvittää agilityharrastajien harjoitusmatkoja ja kulkutapavalintoja. Hypoteesini on, että yksityisautoilu on ylivoimaisesti suosituin kulkutapa agilityharjoitusmatkoissa, sillä lajin harjoituspaikat, kuten hallit ja kentät sijaitsevat usein hie- man syrjässä, joukkoliikenteen tavoittamattomissa. Lisäksi koiran ja harrastusvälineiden kuljettaminen on helpointa omalla autolla. Nämä seikat asettavat haasteita joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn valitsemiselle agilityn harjoitusmatkustamisessa.

1.2. Tutkimuskysymykset

Tutkimuskysymykseni ovat:

1. Mitkä ovat agilityn harjoitusmatkojen ja muun vapaa-ajan liikkumisen erot?
2. Mitkä ovat agilityn harjoitusmatkojen kulkutapavalinnat ja vaikuttavatko mahdolliset harrastusmatkustamiseen liittyvät ilmastohuolet kulkutapavalintaan?
3. Onko agilityharrastajien kulkutapavalinnoissa tai mahdollisissa harrastusmatkustamiseen liittyvissä ilmastohuolissa eroja iän suhteen?

Tutkimuskysymykseen 1 vastaan vertaamalla agilityharrastajille tekemäni kyselyn tuloksia kansallisen henkilöliikennetutkimuksen tuloksiin.

Tutkimuskysymykseen 2 vastaan kyselyni tulosten kautta. Lisäksi peilaan aihetta muun muassa henkilöliikennetutkimuksen tuloksiin ja muihin harrastusmatkustamisesta tehtyjen tutkimusten tuloksiin. Kyselyssäni on muutamia harrastusmatkustamiseen liittyviä ilmastohuolia kartoittavia väittämäkysymyksiä, joita peilaan agilityharrastajien kulkutapavalintoihin tilastollisten menetelmien avulla.

Tutkimuskysymykseen 3 vastaan vertaamalla kyselyni tuloksia kulkutapavalinnan sekä harrastusmatkustamiseen liittyvien ilmastohuolia kartoittavien väittämäkysymysten osalta vastaajien ikärakenteeseen tilastollisten menetelmien avulla.

1.3. Tutkimuksen sisältö ja tutkimusmenetelmät

Tutkimus koostuu kirjallisuuskatsauksesta, kyselytutkimuksesta ja näiden aineistojen vertailusta ja analysoinnista.

Pro gradu -työhön liittyvä kyselytutkimus toteutettiin internetpohjaisena Webropolilla toukokuun 2020 aikana. Kysely oli suunnattu suomalaisille agilityharrastajille ja siinä selvitettiin agilityn harjoitusmatkustamista. Linkkiä kyselyyn jaettiin Suomen Agilityliiton viestinnän kautta sekä agilityyiin liittyvissä suomalaisissa Facebook-ryhmissä. Vastaajien kesken arvottiin kaksi 30 euron lahjakorttia suomalaiseen SporttiRakki-palveluun. Arvontaan liittyvä yhteystietojen kerääminen toteutettiin erillisellä kyselyllä, joka avautui varsinaiseen tutkimuskyselyyn vastaamisen jälkeen.

Kyselyyn vastasi 552 agilityharrastajaa. Vastaajista 95 prosenttia oli naisia ja 5 prosenttia miehiä. Kyselyn tulokset on käsitelty luvussa 5.

2. Koirat ja agilityurheilu

2.1. Koirat Suomessa

Tilastokeskuksen kulutustutkimuksen (Parikka, 2018) mukaan Suomessa oli vuonna 2016 yhteensä 700 000 koiraa. Näistä Suomen Kennelliiton rekisterissä oli noin 510 000 koiraa (Kennelliitto, 2018a). Suomessa rekisteröitiin vuoden 2018 aikana noin 45 700 koiraa. Kymmenen vuotta aikaisemmin määrä oli 53 000, mikä oli kaikkien aikojen ennätyslukema. (Eerola 2019, s. 16.)

Tilastokeskuksen mukaan edelliseen, vuoden 2012 kulutustutkimuksen arvioon verrattuna koirien määrä on kasvanut 11 prosenttia (Parikka, 2018). Rekisteröityjen rotukoirien määrän taas arvioidaan laskevan, sillä poistuvat ikäluokat ovat syntyviä suurempia (Eerola 2019, s. 16). Koiramäärän kasvu Suomessa painottuu siis rekisteröimättömiin koiriin: sekarotuisiin sekä ulkomailta tuotuihin ns. halpatuontikoiriin sekä pelastettuihin katukoiriin, rescue-koiriin (Virolainen & Leinonen, 2018).

Koiran rooli ja käyttötarkoitus yhteiskunnassa on muuttunut. Aiemmin suosittujen metsästyskoirien määrä laskee. Suomenajokoiraa on ollut maan yleisin rotu useita vuosikymmeniä, mutta sen suosio on laskenut jo 1990-luvun alusta ollen nyt ennätysalhaalla. Suomen suosituimmaksi roduksi on noussut labradorinnoutaja, joka on toki metsästyskoira, mutta nykypäivänä etenkin seurallinen perhekoira. Poropaimenesta seurakoiraksi yleistynyt suomenlapinkoira on jo toiseksi suosituin koirarotu. (Koiramme 2019a, s. 13; Eerola 2019, s. 17).

Kansainvälinen kennelunioni FCI, Fédération Cynologique Internationale, on jakanut koirarodut kymmeneen ryhmään. Suomen Kennelliitto noudattaa FCI:n jaottelua koirien rekisteröinneissä. Taulukossa 1 on lueteltu koirien rekisteröintimäärät roturyhmittäin vuosina 2008 ja 2018 sekä rekisteröintimäärien muutos ko. aikavälillä. Rekisteröintimäärät ovat vähentyneet jokaisessa roturyhmässä mäyräkoiria ja kanakoiria lukuun ottamatta.

Lukumäärällisesti suurin pudotus on tapahtunut seura- ja kääpiökoirien rekisteröinneissä, mutta prosentuaalisesti eniten ovat tippuneet ajavien koirien rekisteröintimäärät.

Taulukko 1. Koirien rekisteröinnit 2008–2018 (Eerola 2019, s. 20–24).

	2008	2018	Muutos	Muutos %
Ryhmä 1 Lammas- ja karjakoirat	7 318	6 590	-728	-10 %
Ryhmä 2 Pinsarit, snautserit, molossityypit ja sveitsinpaimenkoirat	6 979	4 777	-2 202	-32 %
Ryhmä 3 Terrierit	5 780	4 267	-1 513	-26 %
Ryhmä 4 Mäyräkoirat	1 796	1 929	+133	+7 %
Ryhmä 5 Pystykorvat ja alkukantaiset tyypit	9 903	9 859	-44	0 %
Ryhmä 6 Ajavat koirat	3 792	2 512	-1 280	-34 %
Ryhmä 7 Kanakoirat	1 351	1 351	0	0 %
Ryhmä 8 Noutajat ja vesikoirat	6 392	6 301	-91	-1 %
Ryhmä 9 Seura- ja kääpiökoirat	8 932	7 403	-1 529	-17 %
Ryhmä 10 Vinttikoirat	803	715	-88	-11 %
Yhteensä	53 046	45 704	-7 342	-14 %

2.2. Agilityurheilu

Agility on koirien esteratakilpailu, joka on kehitetty 1970-luvulla Iso-Britanniassa esteratsastuksen pohjalta. Suomeen agility saapui vuonna 1986. Lajin suosiota maassa kasvatti erityisesti Helsingissä vuonna 2000 järjestetyt maailmanmestaruuskilpailut. (Suomen Kennelliitto, 2019a).

Agility on monipuolinen urheilulaji, jossa ihminen ohjaa koiran agilityradan läpi liikkeen ja äänen avulla. Agilityradan erilaiset esteet tulee suorittaa määrättyssä järjestyksessä

ihanneajassa. Ohjaajalta ja koiralta vaaditaan hyvää lihaskuntoa, kehonhallintaa ja nopeutta, sillä agilityradalla koira ja ohjaaja tekevät useita kiihdytyksiä, jarrutuksia ja suunnanmuutoksia.

Virallisia FCI:n ja Kennelliiton alaisia agilitykilpailuja Suomessa järjestävät Suomen Agilityliiton jäsenyhdistykset.

Taulukossa 2 esitetään virallisten agilitykilpailujen ja kilpailusuoritusten määrät vuosien 2012–2017 aikana. Suomessa järjestettyjen agilitykilpailujen ja kilpailusuoritusten määrä on kasvanut 2010-luvulla. Kennelliiton (2019e) mukaan vuonna 2017 järjestettiin yli kahdeksan tuhatta agilitykilpailua, joissa tehtiin lähes 120 tuhatta kilpailusuoritusta. Vuotta aiempaan verrattuna kilpailuiden määrä nousi lähes viidenneksen starttimäärien vähentyessä 8 prosenttia.

Taulukko 2. Agilitykilpailut ja starttimäärät (Kennelliitto, 2019b; Kennelliitto, 2019c; Kennelliitto, 2019d; Kennelliitto 2019e).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kilpailut	1 229	1 354	1 419	1 592	7 126	8 451
Suoritukset	101 163	110 493	110 533	118 604	127 500	117 780

Vaikka kaupallisten toimijoiden tarjoamien koulutusten määrä on kasvanut, agilitya harrastetaan useimmiten yhdistyksissä. Suurin osa yhdistyksistä edellyttää agilitya harrastavilta jäseniltään Suomen Agilityliiton lisenssin, joka hankitaan vuosittain. Virallisissa agilitykilpailuissa jokaisella kilpailijalla täytyy olla lisenssi. Agilityn harrastajamääriä on käsitelty tässä tekstissä agilitylisenssin hankkineiden määrien kautta. Tilastot agilitylisenssin hankkineista on saatu Suomen Agilityliitolta. Vuoden 2020 osalta on saatu tammi-maaliskuun tilastot, jotka eivät lukumäärien puolesta ole suoraan verrannolliset aiempien vuosien lukuihin, sillä agilitylisenssin voi ostaa myös myöhempään vuodenaikaan.

Suomen Agilityliiton tilastojen mukaan harjoittelua ja kilpailemista varten lisenssin hankkineiden määrä on pysytellyt viime vuosien aikana noin 5 700 henkilössä. Taulukossa 3 esitetään agilitylisenssin hankkineiden ikäjakauma vuosina 2017–2020. Suurin ikäryhmä on 30–39-vuotiaat noin 30 prosentin vuosittaisella osuudella, mutta myös 20–29-vuotiaita ja 40–49-vuotiaita on runsaasti, reilu viidennes kutakin. Alle 20-vuotiaita harrastajia on noin 8 prosenttia, ja 60–69-vuotiaita sekä yli 70-vuotiaita kolmesta viiteen prosenttia.

Taulukko 3. Agilitylisenssin hankkineet ikäryhmittäin (Suomen Agilityliitto).

	2017		2018		2019		1–3 / 2020	
0–19 v.	457	8 %	459	8 %	438	8 %	289	7 %
20–29 v.	1 359	23 %	1 233	21 %	1 139	20 %	776	18 %
30–39 v.	1 748	30 %	1 698	29 %	1 642	29 %	1 256	28 %
40–49 v.	1 249	22 %	1 281	22 %	1 275	22 %	1 059	24 %
50–59 v.	782	14 %	872	15 %	911	16 %	775	18 %
60–69 v.	173	3 %	192	3 %	231	4 %	238	5 %
70+ v.	18	0 %	36	1 %	38	1 %	30	1 %
Yhteensä	5 786	100 %	5 771	100 %	5 674	100 %	4 423	100 %

Vuosien 2017–2020 lisenssitilastojen perusteella alle 20-vuotiaiden, 20–29-vuotiaiden sekä 30–39-vuotiaiden osuudet harrastajakunnasta ovat hienoisessa laskussa, kun taas 40–49-vuotiaiden ja sitä vanhempien ikäryhmien osuudet ovat kasvaneet.

Vuoden 2020 tammi-maaliskuussa lisenssin hankkineita harrastajia oli 4 423. Näistä 92 prosenttia oli naisia ja 8 prosenttia miehiä. Sukupuolijakauma on pysynyt samana viime vuosien aikana.

3. Ilmastonmuutos ja liikkuminen

3.1. Ilmastonmuutos

Ihmisen toiminta maapallolla aiheuttaa kasvihuonekaasupäästöjä, joiden vaikutuksesta ilmasto lämpeneminen on nopeutunut ja sen myötä esimerkiksi meriveden korkeus on noussut. Hallitustenvälisen ilmastopaneelin (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) vuonna 2018 kokoamaan raporttiin on kerätty kattavasti ilmaston lämpenemiseen liittyvä tieteellinen tieto noin 6 000 tutkimuksesta. Raportin mukaan ilmastonmuutos vaikuttaa jo nyt ihmisiin, ekosysteemeihin ja elinympäristöihin ympäri maailman. (IPCC 2018, s. v–iv)

Ilmastonmuutoksen vaikutukset ulottuvat laaja-alaisesti luontoon, meriin, säätiloihin, maatalouteen, ruokaan, energiaan, talouteen, turvallisuuteen, terveyteen ja arkielämään (Bäck, Damski, Haavisto, Kauppi, Latola, Liski, Lund, Pantsar, Pekkanen, Tynkkynen, Varis, Walls 2019, s. 4). Nämä aiheet ja niissä tapahtuvat muutokset vaikuttavat myös toisiinsa, esimerkiksi säätilojen vaihtelu vaikuttaa suorasti maatalouteen, josta vaikutukset voivat edetä ruoan kautta taloudellisuuteen, turvallisuuteen, terveyteen ja arkielämään.

Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteena on pysäyttää ilmaston lämpeneminen alle kahteen celsiusasteeseen esiteolliseen aikaan verrattuna. IPCC:n raportin mukaan maapallon lämpötilan nousu 1,5 celsiusasteella on kuitenkin kahta celsiusastetta turvallisempi tavoite, ja siksi 1,5 astetta pidetään tällä hetkellä yleisenä tavoitteena. Tavoitteen saavuttaminen on IPCC:n raportin mukaan edelleen mahdollista, mutta se vaatii nopeita maailmanlaajuisia toimia (IPCC 2018, s. v–iv). Liikenteen osalta toimet liittyvät muun muassa kaupunkisuunnitteluun, joka edistäisi autojen määrän vähenemistä ja julkisten kulkuvälineiden käytön lisäämistä. Myös liikenteen sähköistämisellä on suuri rooli päästöjen vähentämisessä, sillä sähkökäyttöisten kulkuneuvojen tulisi korvata fossiilisia

polttoaineita käyttävät liikennevälineet vuosina 2035–2050 1,5 asteen tavoitteen saavuttamiseksi. (IPCC 2018, s 332–333)

3.2. Liikkumistapojen ilmastovaikutukset

3.2.1. Liikkumisen kasvihuonekaasupäästöt

Salon ja Nissisen (2017, s. 11) mukaan liikkumisen maailmanlaajuinen kasvihuonekaasupäästöjen keskiarvo oli 1,7 tonnia per asukas vuonna 2010. Asumisen kasvihuonekaasupäästöt olivat 0,7 tonnia, ruoan 1,5 tonnia ja muiden tavaroiden ja palveluiden päästöt olivat suurimmat, 2,1 tonnia per asukas. Jotta ilmaston lämpeneminen voitaisiin hidastaa 2 celsiusasteeseen, kasvihuonekaasupäästöjen tulisi vuonna 2050 olla asumisen osalta 0,2 tonnia, liikkumisen osalta 0,7 tonnia, ruoan päästöjen tulisi olla 0,4 tonnia ja muiden tavaroiden ja palvelujen päästöt tulisi laskea 0,8 tonniin. Kokonaispäästöjen tulisi siis laskea 6,0 tonnista 2,1 tonniin per asukas.

Nissisen ja Savolaisen (2019, s- 15–16) toimittamassa kirjassa suomalaisten kasvihuonekaasupäästöjä on laskettu kahdella eri tavalla. Ensimmäinen tapa perustuu kansantalouden tilinpidon yksityisten kulutusmenojen tilastoon ja toinen Tilastokeskuksen kulutus-tutkimusaineistoon. Nämä poikkeavat toisistaan tiedonkeruutavoiltaan. Seuraavassa on esitelty ensin suomalaisten kasvihuonepäästöjä kulutushyödykkeittäin kansantalouden tilinpitoon perustuen. Tarkastelu painottuu liikkumisen päästöihin ja siinä tapahtuneisiin muutoksiin.

Kansantalouden tilinpitoon perustuvan laskelman mukaan vuonna 2016 suomalaisten kasvihuonekaasupäästöt olivat ruoan osalta 2,1 tonnia, asumisen osalta 3,1 tonnia, liikkumisen osalta 3,3 tonnia ja muiden tavaroiden ja palveluiden osalta 2,4 tonnia per asukas. Liikkumisen osuus päästöistä oli siis 30 prosenttia. Kasvihuonepäästöt kokonaisuudessaan olivat siis 10,9 tonnia per asukas. Kun tarkastellaan liikkumisen hiilijalanjälkiä

tarkemmin kulutushyödykeryhmien sisällä, nähdään, että ajoneuvojen hankinnan päästöt olivat 114 kg, yksityisajoneuvojen käyttö 2 887 kg ja kuljetuspalvelut 312 kg per asukas. Vuoteen 2000 verrattuna näiden kaikkien päästöt ovat kasvaneet, vaikka ajoneuvojen hankintaan liittyvät päästöt ovat kasvaneet selkeästi eniten, 34 %. (Nissinen ja Savolainen 2019, s. 32–35).

Vuosien 2000–2016 aikana kotitalouksien kulutuksen hiilijalanjälki kasvoi 6 650 miljoonaa kiloa. Suurta osaa päästöjen kasvusta selittää kulutusmenojen muutos, kun taas päästöjä hillitsevät kulutusrakenteen muutos sekä teknologinen muutos. Liikkumisen hiilijalanjälki on kasvanut noin 1 500 miljoonaa kiloa ja kasvusta valtaosa selittyy kulutusmenojen muutoksella. Kulutusrakenteen muuttuminen ja teknologinen muutos sen sijaan ovat hieman hillinneet liikkumisen päästöjen kasvua. Kulutushyödykkeessä polttoaineella on suuri painoarvo, mikä selittää pitkälti kulutusmenoissa ja -rakenteessa tapahtuneita muutoksia. Polttoaine nostaa yksityisajoneuvojen käytön hiilijalanjäljen kulutushyödykeluokkien suurimmaksi. (Nissinen ja Savolainen 2019, s. 34–37).

Tilastokeskuksen kulutustutkimukseen perustuvien laskelmien perusteella suomalaisten kulutuksen hiilijalanjälki oli vuonna 2016 yhteensä 8,7 tonnia per henkilö. Kulutusmenoluokittain päästöt jakautuivat seuraavasti: elintarvikkeet ja alkoholittomat juomat 2,3 tonnia; asuminen ja energia 4,1 tonnia; kodin kalusteet, koneet, tavarat ja palvelut 0,5 tonnia; liikenne 3,2 tonnia; muut tavarat ja palvelut 2,1 tonnia per henkilö. Liikenteen osuus päästöistä oli siis 27 prosenttia. Kulutustutkimukseen perustuen eri kulutushyödykkeiden päästöjä oli mitattu myös tulodesiileittäin. Liikkumisen päästöt kasvavat voimakkaasti kulutusyksikön tulotason kasvaessa, sillä hiilijalanjälki lähes nelinkertaistui, kun verrattiin ylintä ja alinta luokkaa. Liikenteen päästöjen suhteellinen osuus on myös korkeampi kaikesta kulutuksesta ylemmissä tulodesiileissä. (Nissinen ja Savolainen 2019, s. 39–42).

Asuinpaikka vaikuttaa liikenteen hiilijalanjälkeen. Kaupunki-maaseutu-luokituksen mukaisessa tarkastelussa liikenteen hiilijalanjälki kulutusyksiköittäin on korkein kaupungin

läheisellä maaseudulla, 4,2 tonnia, ja matalin sisemmällä kaupunkialueella, 2,4 tonnia per kulutusyksikkö. Muilla asuinpaikoilla liikenteen hiilijalanjälki on seuraava: ulompi kaupunkialue 3,4 tonnia, kaupungin kehysalue 4,0 tonnia, maaseudun paikalliskeskus 3,2 tonnia, ydinmaaseutu 3,6 tonnia ja harvaan asuttu maaseutu 4,1 tonnia per kulutusyksikkö. Hiilijalanjälkeä selittävät erot ovat muun muassa päivittäiset liikkumisetäisyydet sekä käytettävissä olevat kulkutavat. Autonomistus vaihtelee asuinpaikan mukaan kaupungin kehysalueella ja maaseudulla autottomien talouksien määrät olivat pieniä. (Nissinen ja Savolainen 2019, s. 45–47).

3.2.2. Liikkumisen hiilijalanjäljen pienentäminen

Pariisin ilmastositomuksen tavoitteiden saavuttamien edellyttää merkittäviä elämäntapamuutoksia kaikilla kulutuksen osa-alueilla myös yksittäisen kuluttajan kohdalla. Kuluttaja voi omilla valinnoillaan pienentää hiilijalanjälkeään muun muassa asumisen, liikkumisen, ruoan sekä muiden tavaroiden ja palveluiden osalta. Suurin potentiaali kuluttajan hiilijalanjäljen pienentämisessä piilee vapaa-ajan matkojen kulkemisessa ilman autoa, uusiutuvassa sähkö- ja lämmitysenergiassa, sähkö- ja hybridiautoissa, ajoneuvojen polttoainetehokkuuden huomattavassa parantamisessa sekä kasvisruokavaliossa. Myös hieinan pienemmän potentiaalinen toimenpidejoukossa on useita liikkumiseen liittyviä kulutustapojen muutoksia, kuten kimpakyydit ja autoton työmatkaliikenne. Kulutuksen muutoksen keskiössä tulisi siis olla siirtymä hiili-intensiivisistä kulutusmuodoista vähähiilisiin vaihtoehtoihin. (Lettenmeier, Akenji, Toivio, Koide, Amellina 2019, s. 51–57)

Salon ja Nissisen (2017, 14–17) mukaan kuluttaja voi vähentää liikkumisen kasvihuonekaasupäästöjä vuoden 2010 keskimääräisestä kulutustasosta, 2,2 tonnista jopa 1,3 tonniin. Henkilökohtaisten kulkuneuvojen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 74 % ja henkilöautoilla kuljetaan noin 73 % kotimaassa kuljetuista kilometreistä vuosittain, joten suuri osa liikkumisen hiilijalanjäljen pienentämisen keinovalikoimasta liittyy henkilöauton käytön vähentämiseen. Oman auton käytön voi korvata kävelyllä, pyöräilyllä tai hyödyntämällä julkista liikennettä. Niissä tapauksissa, kun henkilöautoa

täytyy käyttää, on hyvä suosia esimerkiksi yhteiskäyttöautoja, kimppakyytejä tai vähäpäästöisiä ajoneuvoja ja kiinnittää huomiota ajotapaan. Liikkumista ylipäättään voi vähentää suosimalla lähikohteita virkistäytymisessä ja matkailussa.

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportissa tuotiin esille kolme polkua liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen poistamiseen vuoteen 2045 mennessä. Julkaisussa todettiin, että liikenteen tuottamien hiilidioksidipäästöjen määrää voidaan vähentää kolmella tavalla:

1. Ottamalla käyttöön entistä vähäpäästöisempiä tai uusiutuvia polttoaineita: BIO-Suomi 2045
2. Siirtymällä liikennevälineissä vähäpäästöisiin tai päästöttömiin teknologioihin (esimerkiksi sähköautot): TEKNO-Suomi 2045
3. Vähentämällä päästöjä tuottavan liikenteen suoritetta (kilometrejä) ja parantamalla muilla tavoin liikennejärjestelmän energiatehokkuutta: PALVELU-Suomi 2045 (Särkijärvi, Jääskeläinen & Lohko-Soner 2018, s. 12)

Vähäpäästöisempien ja uusiutuvien polttoaineiden polku eli BIO-Suomi 2045 sisältää toimenpiteitä, joilla päästöjä vähennetään korvaamalla fossiiliset polttoaineet biopolttoaineilla ja muilla uusiutuvilla käyttövoimilla. BIO-polussa liikenteen määrän kasvun oletetaan jatkuvan, eikä sen hillitsemiseksi laadita erityisiä toimenpiteitä. Ajoneuvokanta uusiutuu melko hitaasti, sillä siihen ei polussa panosteta valtion taholta. (Särkijärvi ym. 2018, s. 14–15)

Liikennevälineiden energiatehokkuuden parantamisen polku eli TEKNO-Suomi 2045 hyödyntää liikennevälineiden teknologista kehittymistä. Tällä polulla päästövähennykset haetaan autokannan ja muiden liikennevälineiden nopeamman uusiutumisen avulla, eli tavoitteena on sähkö-, vety- ja kaasuautojen osuuden kasvattaminen. Liikennesuoritteiden kasvun hillitsemiseen ei tässä polussa pyritä. (Särkijärvi ym. 2018, s. 23–24)

Liikennesuoritteiden vähentämisen polku eli PALVELU-Suomi 2045 sisältämät toimenpiteet painottuvat liikenteen suoritteiden eli kilometrien vähentämiseen painotuksena kestävien kulku- ja kuljetusmuotojen osuuden kasvattaminen ja eniten päästöjä aiheuttavien muotojen vähentäminen. Henkilöliikenteen kasvu painottuisi tällä polulla jaettuun liikunnan palveluihin, pyöräilyyn ja kävelyyn ja tavaraliikenteessä tavoiteltaisiin kestäviä logistisia ketjuja ja kuljetusratkaisujen energiatehokkuutta. Päästöjä vähennettäisiin erityisesti tieliikenteessä, etenkin kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä, joissa sijaitsee suuri osa väestöstä, työllisistä ja työpaikoista. (Särkijärvi ym. 2018, s. 32–33)

Tarkastelu osoitti, että yhtä helppoa tietä päästöjen poistamiseen ei ole olemassa. Jokainen polkuvaihtoehto sisältää myös omat ongelmansa. Johtopäätöksenä olikin, että paras ratkaisu olisi yhdistellä erilaisia keinoja. (Särkijärvi ym. 2018, s. 51–55)

3.3. Ilmasto- ja ympäristötavoitteet kansainvälisesti ja kansallisesti

Kansainvälisellä tasolla on laadittu useita ilmastonmuutoksen torjuntaan ja ympäristönsuojeluun liittyviä tavoitteita, sopimuksia ja ohjelmia. Seuraavassa on esitetty niistä merkittävimpiä. Suomi soveltaa näitä suuntaviivoja kansallisella tasolla.

3.3.1. Pariisin ilmastopöimus

Ilmastonmuutoksen torjunnan uusista tavoitteista sovittiin vuonna 2015 Pariisin ilmastopöimöksessä. Sopimuksen voimaantulokynnys, vähintään 55 osapuolta joiden osuus maailmanlaajuisista kasvihuonepäästöistä on yli 55 prosenttia, ylittyi lokakuussa 2016. EU on ratifioinut sopimuksen ja Suomi hyväksyi sopimuksen marraskuussa 2016. Sopimus on voimassa toistaiseksi. (Ympäristöministeriö, 2021).

Pariisin maailmanlaajuisen ja oikeudellisesti sitovan ilmastopimuksen pitkän aikavälin tavoitteena on pitää maapallon keskimääräisen lämpötilan nousu huomattavasti alle 2 celsiusasteessa suhteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon, pyrkien rajoittamaan lämpeneminen 1,5 celsiusasteeseen. Sopimuksella pyritään myös vahvistamaan sopeutumiskykyä ja ilmastokestävyyttä. Rahoitusvirtoja kohti vähäpäästöistä kehitystä lisätään. Osapuolet määrittelevät itse kansalliset päästövähennystavoitteensa ja laativat toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Progressioperiaatteen mukaisesti tavoitteita kiristetään määräajoin. (HE 200/2016 s. 3–5).

3.3.2. YK:n Agenda 2030

Agenda 2030 tarkoittaa YK:n kestävän kehityksen toimintaohjelmaa ja tavoitteita. Se ohjaa kestävän kehityksen edistämistä vuosina 2016–2030. Ohjelmassa on 17 tavoitetta, joiden kautta pyritään parantamaan ihmisten ja ympäristön hyvinvointia. (Ulkoministeriö, 2021).

Agenda 2030 tavoitteet ovat:

1. Poistaa köyhyys sen kaikissa muodoissa kaikkialta.
2. Poistaa nälkä, saavuttaa ruokaturva, parantaa ravitsemusta ja edistää kestävää maataloutta.
3. Taata terveellinen elämä ja hyvinvointi kaiken ikäisille.
4. Taata kaikille avoin, tasa-arvoinen ja laadukas koulutus sekä elinikäiset oppimismahdollisuudet.
5. Saavuttaa sukupuolten välinen tasa-arvo sekä vahvistaa naisten ja tyttöjen oikeuksia ja mahdollisuuksia.
6. Varmistaa veden saanti ja kestävä käyttö sekä sanitaatio kaikille.
7. Varmistaa edullinen, luotettava, kestävä ja uudenaikainen energia kaikille.
8. Edistää kaikkia koskevaa kestävää talouskasvua, täyttä ja tuottavaa työllisyyttä sekä säällisiä työpaikkoja.
9. Rakentaa kestävästä infrastruktuurista sekä edistää kestävästä teollisuudesta ja innovaatioita.

10. Vähentää eriarvoisuutta maiden sisällä ja niiden välillä.
11. Taata turvalliset ja kestävät kaupungit sekä asuinyhdyskunnat.
12. Varmistaa kulutus- ja tuotantotapojen kestävyys.
13. Toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan.
14. Säilyttää meret ja merten tarjoamat luonnonvarat sekä edistää niiden kestäväää käyttöä.
15. Suojella maaekosysteemejä, palauttaa niitä ennalleen ja edistää niiden kestäväää käyttöä; edistää metsien kestäväää käyttöä; taistella aavikoitumista vastaan; pysäyttää maaperän köyhtyminen ja luonnon monimuotoisuuden häviäminen.
16. Edistää rauhanomaisia yhteiskuntia ja taata kaikille pääsy oikeuspalveluiden pariin; rakentaa tehokkaita ja vastuullisia instituutioita kaikilla tasoilla.
17. Tukea vahvemmin kestävään kehityksen toimeenpanoa ja globaalia kumppanuutta.

Näillä 17 tavoitteella on alatavoitteita, joista käy tarkemmin ilmi millaisilla toimenpiteillä tavoitteiden saavuttamista edistetään. Tavoitteita, joiden edistämiseen liittyvillä toimenpiteillä voidaan katsoa olevan vaikutusta suomalaisten harrastusmatkustamiseen, ovat ensisijaisesti liikenteeseen vaikuttavat tavoitteet. Henkilöautojen sähköistymisen kautta myös energiankäyttöön liittyvät tavoitteet vaikuttavat myös harrastusmatkustamiseen.

Tavoitteen nro 7. *Varmistaa edullinen, luotettava, kestävä ja uudenaikainen energia kaikille* alatavoitteissa pyritään muun muassa lisäämään uusiutuvan energian osuutta energiankäytössä ja parantamaan energiatehokkuutta (YK 2017, s. 10).

Tavoitteessa nro 13. *Toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan* alatavoitteineen pyritään muun muassa lisäämään ilmastovaikutusten arviointia valtioiden päätöksenteossa ja suunnittelussa (YK 2017, s. 17–18). Tämän voidaan katsoa vaikuttavan myös liikenteeseen liittyvässä sääntelyssä ja esimerkiksi liikennesuunnittelussa.

3.3.3. Euroopan vihreän kehityksen ohjelma

Euroopan komissio antoi joulukuussa 2019 tiedonannon Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta. Ohjelma on osa komission strategiaa, jolla se panee toimeen YK:n Agenda 2030 -toimintaohjelman ja kestävä kehityksen tavoitteet. Ohjelma vastaa ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin, joita ovat muun muassa ilmakehän lämpeneminen ja ilmaston muuttuminen, jopa miljoonan lajin sukupuutto sekä metsien ja valtamerien pilaantuminen ja tuhoutuminen. Tavoitteina ovat muun muassa moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous, EU:n luonnonpääoman suojelu, hoitaminen ja lisääminen sekä kansalaisten terveyden ja hyvinvoinnin suojaaminen ympäristöriskeiltä. (Euroopan komissio 2019, s. 2–3)

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman osat ovat nähtävillä kuviossa 1. Laaja-alaisen ohjelman toimet koskevat kaikkien talouden alojen, elinkeinoelämän, tuotannon ja kulutuksen, infrastruktuurin, liikenteen, elintarvikkeiden ja maatalouden, rakentamisen, verotuksen ja sosiaaliturvatoimien sektoreita ja toimintaa (Euroopan komissio 2019, s. 4). Ihmisten liikkumiseen liittyvät läheisimmin ohjelmien osat *EU:lle kunnianhimoisemat ilmastotavoitteet vuosiksi 2030 ja 2050 sekä Kestävään ja älykkääseen liikkumiseen siirtymisen nopeuttaminen.*



Kuvio 1. Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (Euroopan komissio 2019, s. 3).

EU pyrkii siihen, että vuonna 2030 päästöt ovat 50–55 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990. Lisäksi EU pyrkii kokonaan eroon kasvihuonekaasujen nettopäästöistä vuoteen 2050 mennessä. Eurooppa-neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat vahvistaneet EU:n pitkän aikavälin ilmastoneutraaliustavoitteen. Tavoitteen saavuttamiseksi Euroopan komissio on laatinut ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi ja asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki). Ehdotuksella pyritään kirjaamaan vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoite EU-lainsäädäntöön. (Euroopan komissio 2020a, s. 1–3). Poliittisilla uudistuksilla kannustetaan yrityksiä ja kansalaisia muuttamaan käyttäytymistään ja lisäämään kestäviä julkisia ja yksityisiä investointeja.

Liikenteen osuus Euroopan unionin kasvihuonepäästöistä on 25 prosenttia. Osuus kasvaa edelleen. Kuitenkin vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi liikenteen päästöjä tulisi vähentää 90 prosenttia. Vähennystarpeet koskevat kaikkia liikenne- ja muotoja (maantie-, raide-, lento- ja vesiliikenne). Euroopan komissio on vuonna 2020

ottanut käyttöön kestävän ja älykkään liikkumisen strategian, jossa puututaan kaikkiin päästölähteisiin. (Euroopan komissio 2019, s. 11).

Osana liikenteen päästövähennystavoitetta EU:ssa pyritään lisäämään kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa rahoituksen ja lainsäädännön keinoin. EU tukee edelleen muun muassa julkisten lataus- ja tankkauspisteiden käyttöönottoa paikoissa, joissa niitä ei vielä paljoa ole, erityisesti pitkillä matkoilla sekä harvaan asutuilla alueilla. Polttomoottoriajoneuvojen päästönormeja todennäköisesti tiukennetaan ja päästökauppajärjestelmän soveltamista tieliikenteeseen harkitaan. (Euroopan komissio 2019, s. 11–12).

3.3.4. Euroopan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia

Euroopan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle julkaistiin joulukuussa 2020. Strategian vision mukaan liikenteen suurimpana haasteena on päästöjen merkittävä vähentäminen ja kestävyiden parantaminen – liikkuvuuden viherryttämisen tulee olla alan kasvun uusi peruste. Koronaviruspandemian myötä on todettu myös, että liikennejärjestelmän tulee olla aidosti kriisinsietokykyinen. Visiossa painotetaan päästöttömien ajoneuvojen tiheää lataus- ja tankkausinfrastruktuuria, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tarjontaa sekä puhtaampaa ja aktiivisempaa liikkuvuutta, mutta myös liikkuvuuden kohtuuhintaisuutta ja parempia yhteyksiä maaseudulle ja syrjäisille alueille. Kestävän liikkuvuuden edistämisen kolme pilaria ovat kaikkien liikennemuotojen tekeminen kestävämmiksi, kestävien vaihtoehtojen asettaminen yleisesti sataville multimodaalisessa liikennejärjestelmässä ja oikeiden kannustimien käyttöönotto siirtymän ohjaamisessa. (Euroopan komissio 2020b, s. 1–2).

Euroopan kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian etenemissuunnitelmassa on 10 lippulaivahanketta. Ne ovat:

1. Päästöttömien ajoneuvojen, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönoton edistäminen

2. Päästöttömien lentoasemien ja satamien luominen
3. Kaupunkien välisen liikenteen ja kaupunkiliikenteen kestävyys- ja terveellisuuden edistäminen
4. Rahtiliikenteen viherryttäminen
5. Hiilen hinnoittelu ja paremmat kannustimet käyttäjille
6. Automatisoidun ja verkottuneen multimodaaliliikenteen toteuttaminen
7. Innovoinnin, datan ja tekoälyn avulla älykkääseen liikkuvuuteen
8. Sisämarkkinoiden vahvistaminen
9. Liikkuvuudesta kaikille reilu ja oikeudenmukainen
10. Liikenteen vaarattomuuden ja turvallisuuden vahvistaminen

Harrastusmatkustamiseen läheisimmin liittyvä lippulaivahanke on päästöttömien ajoneuvojen, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönoton edistäminen. Tähän lippulaivahankkeeseen kuuluu henkilö- ja pakettiautojen sekä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tarkistus, tiukemmat normit polttomoottoriajoneuvojen ilmaa saastuttaville päästöille, kattavat keinot päästöttömien ajoneuvojen kysynnän lisäämiseksi, katsastuksia koskevan unionin lainsäädäntökehyksen tarkistaminen, ympäristöjalanjäljen pienentäminen korkeatasoisten renkaiden käyttöönoton edistämällä ja romuajoneuvoja koskevan direktiivin tarkistamisella sekä kestävien uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden laajamittainen käyttöönotto viipymättä. Lisäksi joukkoliikennevälineitä koskevia toimenpiteitä ovat muun muassa rautatieliikenteen sähköistymisen jatkaminen, lento- ja vesiliikenteen hiilestä irtautuminen sekä ilma-alusten ja vesialusten energiatehokkuuden parantaminen ja päästöjen vähentäminen. Kun uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttö tavoitteiden mukaisesti lisääntyy, on luotava myös kattava lataus- ja tankkausinfrastrukturiverkko. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuridirektiivi tullaankin tarkistamaan komissiossa. (Euroopan komissio 2020b, s. 4–7).

3.3.5. Hiilineutraali Suomi 2035

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta* yhtenä strategisena kokonaisuutena on *Hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi*. Hallitusohjelman mukaan ilmastonmuutos, luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen ja luonnonvarojen ylikulutus ovat ihmiskunnan vakavimpia ongelmia. Kestävyyksiin ratkaiseminen edellyttää nopeaa systeemistä muutosta yhteiskunnassa ja kestävä kehityksen tavoitteiden toteuttaminen onnistuu vain pysäyttämällä ilmaston lämpeneminen ja luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen. (Valtioneuvosto 2019, s. 33).

Hallitusohjelman yhtenä tavoitteena on hiilineutraali Suomi vuonna 2035 ja hiilinegatiivisuus nopeasti sen jälkeen. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan päästövähennystoimia ja hiilinielujen vahvistamista. Hallitus päivittää ilmastolain ja ottaa ilmastovaikutusten arvioinnin osaksi normaalia lainvalmistelua. Kaikki yhteiskunnan osa-alueet valjastetaan mukaan ilmastonmuutoksen estämiseen ja ilmastopaneelin roolia vahvistetaan. (Valtioneuvosto 2019, s. 34–35).

Sähköisen liikenteen lisääntymisen sekä muun yhteiskunnan sähköistymisen myötä myös energiantuotantotapojen täytyy voimakkaasti siirtyä ilmastoneutraaliin suuntaan. Hallitusohjelman mukaisesti Suomi pyrkii maailman ensimmäiseksi fossiilivapaaksi hyvinvointiyhteiskunnaksi, minkä saavuttamiseksi sähkön ja lämmön tuotannon tulee olla lähes päästötöntä 2030-luvun loppuun mennessä. (Valtioneuvosto 2019, s. 35–36).

4. Henkilöliikenne ja harrastusmatkustaminen

Henkilöliikenteen määrää voidaan mitata suoritekilometreinä, matkustajamäärinä tai matkojen määrinä. Mittaustavat kuvaavat eri tavoin eri pituisia matkoja. Kulikutapojen vertailu voi olla vaikeaa, sillä esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn määristä ei ole saatavilla valtakuntaista suoritettietoa. (Luukkonen, Mäkelä, Pöllänen, Kalenoja, Mäntynen, Rantala 2012, s. 19).

4.1. Henkilöliikenteen toimintaympäristö ja kulikutapavalinnat

Henkilöliikenteen toimintaympäristö koostuu useista muutostekijöistä. Tärkeimpiä niistä ovat alue- ja elinkeinorakenne, väestörakenne, väestön kulutus- ja ajankäyttötottumukset, liikenteen tarvitsema energia, liikenteen tarjonta ja kustannukset, talouskehitys ja yhteiskunnan ohjaus. Muutostekijät vaikuttavat muun muassa matkojen määrään, suuntautumiseen, kulikutapavalintoihin sekä liikkumiseen liittyvien valintojen mahdollisuuksiin. Kuviossa 2 on lueteltu myös muita henkilöliikenteen kysyntään vaikuttavia tekijöitä: asuminen, varakkuus, työssäkäynti, asenteet ja arvostukset, arjen liikkuminen, vapaaajan liikkuminen, energian saatavuus ja hinta, ilmasto, päästöt, infrastruktuuri, palvelut ja olosuhteet, matkaketjut, kävely, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöauton käyttö, hinnoittelu ja hintakilpailukyky, elinkeinorakenne, yhdyskuntarakenne, aluerakenne sekä maankäyttö. (Luukkonen ym. 2012, s. 21–22).

Luukkonen ym. (2012, s. 22) arvioivat henkilöliikenteen matkustuskysyntään vaikuttavia tekijöitä. Nämä tekijät ovat näkyvillä kuviossa 2. Liikkumistottumukset osoittautuivat henkilöliikenteen kokonaiskysynnän kannalta tärkeimmäksi tekijäksi. Alue- ja elinkeinorakenne on toiseksi tärkein tekijä, ja energia kolmanneksi tärkein.



Kuvio 2. Henkilöliikenteen kysyntään vaikuttavia tekijöitä (Luukkonen ym. 2012, s. 21).

Tekijöitä arvioitiin myös kulkutapojen mukaan. Jalankulun ja pyöräilyn kannalta tärkeimmät tekijät ovat maankäyttö, olosuhteet ja politiikka sekä arvot. Henkilöautoliikenteen kysyntään eniten vaikuttavat alue- ja yhdyskuntarakenne, talouskehitys ja kustannukset sekä kulutus- ja ajankäyttötottumukset. Paikallisjoukkoliikenteen kysyntään vaikuttavat eniten yhdyskuntarakenne, tarjonnan määrä ja tarjonnan laatu. Pitkämatkaisen linja-auto ja junaliikenteen kysynnässä tärkeimpiä tekijöitä ovat aluekehitys, kustannukset ja tarjonta. Kolme tärkeintä lentoliikenteeseen vaikuttavaa tekijää ovat energian hinta ja muut kustannukset, tarjonta ja kulutustottumukset.

Vapaa-ajan merkitys kasvaa tulevaisuudessa, minkä myötä erilaisiin harrastuksiin käytettävän ajan määrä lisääntyy. Harrastuksiin tullaan käyttämään rahaa nykyistä enemmän ja vapaa-ajan matkojen odotetaan lisääntyvän. (Luukkonen ym. 2012, s. 22)

4.1.1. Kävely

Kävely on kulkijalle ja yhteiskunnalle edullinen ja energiatehokas kulkumuoto, joka tuottaa myös kansanterveydellisiä hyötyjä. Yleisintä se on 1–2 kilometrin etäisyyksillä keskuksista, ja potentiaalinen kulkutapa alle 4 kilometrin matkoilla. Kävelyn kysyntään eli jalankulun määrään vaikuttavia tekijöitä ovat ensisijaisesti alue- ja elinkeinorakenne, yhteiskunnan ohjaus, kulutus- ja ajankäyttötottumukset, väestön ominaisuudet, liikkumisen kustannukset sekä liikenteen tarjonta. (Luukkonen ym. 2012, s. 26–28).

4.1.2. Pyöräily

Pyöräily on lyhyillä matkoilla nopea, energiatehokas ja edullinen kulkutapavalinta. Se tarjoaa mahdollisuuden arkiliikuntaan ja tuottaa näin kansanterveydellisiä hyötyjä. Toimivan infrastruktuurin merkitys on suuri pyöräilyn lisäämisessä. Pyöräily on yleisintä 1–5 kilometrin säteellä keskuksesta. Pyöräilyn kysyntään vaikuttavia tekijöitä ovat ensisijaisesti alue- ja elinkeinorakenne, väestön ominaisuudet, kulutus- ja ajankäyttötottumukset, energia, yhteiskunnan ohjaus, liikenteen tarjonta sekä liikkumisen kustannukset. (Luukkonen ym. 2012, s. 29–31). Erityisesti harrastusmatkustamiseen liittyviä kysyntätekijöitä ovat muun muassa myös matkaketjut, aikahyödyt, terveyshyödyt, edullisuus, palvelujen sijoittuminen, yhteiskuntarakenne, matkan pituus ja asenteet.

4.1.3. Henkilöautoilu

Henkilöauto on tärkein arkiliikkumisen kulkutapa. Sen kysyntä on viime vuosikymmeninä kasvanut huomattavasti, ja henkilöautoilulla onkin korvattu muun muassa jalankulkua ja joukkoliikennettä. Henkilöautoilu on suosituinta 5–150 kilometrin matkoilla, lyhyemmillä matkoilla korostuvat kävely ja pyöräily ja pidemmällä matkoilla joukkoliikennevälineet. Henkilöauton käyttö arkiliikkumisessa vaihtelee muun muassa asuinpaikan mukaan. Henkilöautoliikenteen tärkeimpiä kysyntään vaikuttavia tekijöitä ovat energia, liikenteen tarjonta, alue- ja elinkeinorakenne, kulutus- ja ajankäyttötottumukset, yhteiskunnan

ohjaus sekä liikkumisen kustannukset. Kysyntään on pyritty vaikuttamaan aktiivisella hinnoittelupolitiikalla muun muassa muuttamalla ajoneuvo- ja polttoaineverotusta ympäristöperusteiseksi. (Luukkonen ym. 2012, s. 31–35). Harrastusmatkustamiseen liittyviä henkilöautoilun kysyntätekijöitä ovat lisäksi muun muassa joukkoliikenteen tarjonta, matka-aika, infrastruktuuri, asenteet, asumispreferenssit, matkojen ketjutus sekä toimintojen sijoittuminen, joka liittyy muun muassa kaupunkiseutujen, kehysalueiden ja taajamien laajenemiseen.

4.1.4. Paikallisjoukkoliikenne

Paikallisjoukkoliikenteen merkitys on suuri kaupunkiseuduilla, joissa se on erityisesti työ- ja koulumatkoilla suosittu kulkutapavalinta. Paikallisjoukkoliikenteen kilpailutilanne on paras suurilla kaupunkiseuduilla, mutta haastava keskisuurilla kaupunkiseuduilla ja suurten kaupunkien kehysalueilla. Joukkoliikenteen aikataulutus painottuu tasoittamaan aamu- ja iltapäiväruuhkia, minkä vuoksi ilta- ja viikonloppuajan vuorotarjonta koetaan usein riittämättömänä. Merkittävimmät paikallisjoukkoliikenteen kysyntätekijät ovat alue- ja elinkeinorakenne, kulutus- ja ajankäyttötottumukset, väestön ominaisuudet, liikenteen kustannukset, yhteiskunnan ohjaus, liikenteen tarjonta ja energia. (Luukkonen ym. 2012, s. 36–38). Harrastusmatkustamisen kannalta merkittäviä paikallisjoukkoliikenteen kysyntätekijöitä ovat muun muassa matka-aika, liityntä, vaihdot ja matkaketjut, joukkoliikenteen arvostus, yhdyskuntarakenne, toimintojen sijoittuminen, vuorotiheyden nosto, kuntarajojen ylitys hallinnossa ja aito vaihtoehto henkilöautoilulle.

4.1.5. Pitkämatkainen linja-autoliikenne

Pitkämatkainen linja-autoliikenne on merkittävä kulkutapavalinta maakuntakeskuksiin niillä alueilla, joilla ei ole junaliikennettä. Henkilöautoliikenteen kasvu on vähentänyt pitkämatkaisen linja-autoliikenteen osuutta kulkutapavalinnoissa. Tärkeimpiä kysyntätekijöitä ovat liikenteen tarjonta, liikkumisen kustannukset, yhteiskunnan ohjaus, kulutus- ja

ajankäyttötottumukset, liikenteen tarvitsema energia sekä alue- ja elinkeinorakenne. (Luukkonen ym. 2012, s. 38–40). Pitkämatkainen linja-autoliikenne ei ole kovinkaan suosittu kulkumuoto arkipäiväisillä harrastusmatkoilla.

4.1.6. Pitkämatkainen junaliikenne

Rautatieliikenteen vahvuuksina ovat energiatehokkuus, vähäiset päästöt, pieni onnettomuusriski sekä vahvojen liikennevirtojen tehokas hoitaminen. Rautatieliikenteen osuus Suomen henkilöliikennesuoritteesta on eurooppalaisessa vertailussa varsin pieni. Pitkämatkaisen junaliikenteen kysyntään vaikuttavia tärkeimpiä tekijöitä ovat liikenteen tarjonta, liikkumisen kustannukset, kulutus- ja ajankäyttötottumukset, alue- ja elinkeinorakenne, yhteiskunnan ohjaus sekä liikenteen tarvitsema energia. (Luukkonen ym. 2012, s. 40–44). Arkipäiväisillä harrastusmatkoilla pitkämatkainen junaliikenne ei ole suosittu kulkumuoto, sen sijaan pääkaupunkiseudulla paikallisjunaliikenne palvelee osittain myös harrastusmatkustamista.

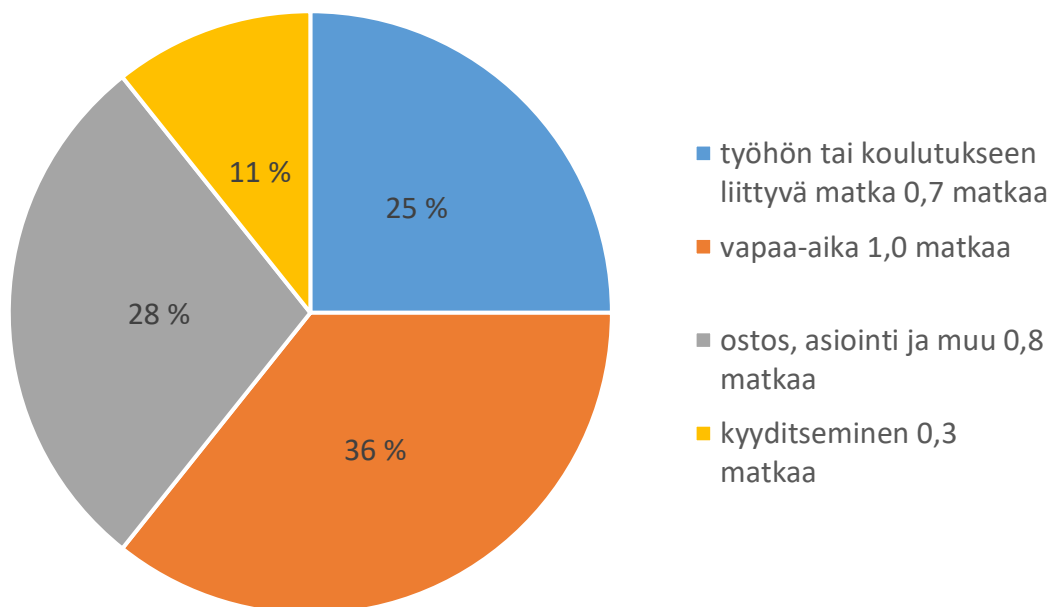
4.1.7. Lentoliikenne

Lentoliikenne mahdollistaa nopeat kansainväliset yhteydet. Halpalentoyhtiöt ovat haastaneet perinteiset lentoyhtiöt muun muassa uudella reittitarjonnalla, edullisilla lipun hinnoilla ja alhaisilla kustannuksilla. Yhteyksien määrä on ollut kasvussa. Luukkonen ym. (2012, s. 45) arvioivat, että lentomatkustus lisääntyy tulevaisuudessa, mutta koronaviruspandemian vaikutukset lentoliikenteen kehittymiseen 2020-luvulta lähtien ovat vielä epäselvät. Tärkeimpiä lentoliikenteen matkustuskysyntään vaikuttavia tekijöitä ovat liikenteen tarjonta, liikkumisen kustannukset, talouskehitys, kulutus- ja ajankäyttötottumukset, väestön ominaisuudet ja alue- ja elinkeinorakenne. (Luukkonen ym. 2012, s. 44–46). Arkipäiväisen harrastusmatkustamisen kannalta lentoliikenne ei ole potentiaalinen kulkutapavaihtoehto.

4.2. Suomalaisen kotimaanmatkat

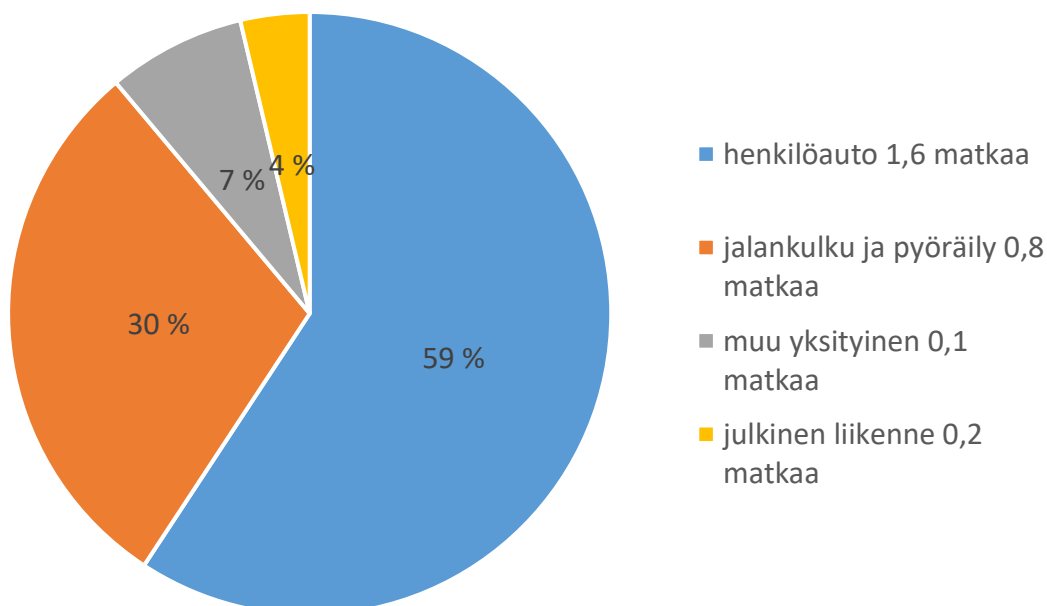
Kukin suomalainen teki vuonna 2016 noin tuhat kotimaanmatkaa, eli noin 2,7 matkaa henkeä kohti vuorokaudessa. Keskimääräinen matkasuorite oli 41 km/hlö/vrk. Yhden matkan keskipituus oli 14,9 km/matka ja matka-ajan keskiarvo 26,9 min/matka. Matkojen määrä ja matkasuorite olivat pysyneet lähes ennallaan kuusi vuotta aikaisemmin tehtyyn tutkimukseen verrattuna. (Liikennevirasto 2018, s. 8).

Matkojen tarkoitukset on esitetty kuviossa 3. Vapaa-ajanmatkoja oli vuorokaudessa noin 1,0 eli 36 prosenttia kaikista matkoista. Vapaa-ajanmatkoista suurin osa on muita vapaa-ajanmatkoja, eli esimerkiksi ravintola-, kulttuuri- ja harrastusmatkoja. Vajaa kolmasosa matkoista liittyi ostoksiin ja asiointiin, työhön tai koulutukseen liittyviä matkoja oli neljännes. Kyyditsemisen tai saattamisen osuus matkoista oli 11 prosenttia. (Liikennevirasto 2018, s. 8).



Kuvio 3. Suomalaisen kotimaanmatkat matkan tarkoituksen mukaan 2016 (Liikennevirasto 2018).

Kuviosta 4 käy ilmi, että suomalaisten ylivoimaisesti suosituin matkustustapa vuonna 2016 oli henkilöauto, jolla tehtiin 59 prosenttia matkoista. Jalankulun ja pyöräilyn osuus oli 30 prosenttia ja julkisen liikenteen osuus seitsemän prosenttia. Muiden yksityisten matkustustapojen (esimerkiksi mopoauto, mopo, moottoripyörä, traktori, moottori-vene...) osuus oli neljä prosenttia. Joukkoliikenteen osuus oli hieman pienentynyt ja henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus kasvanut kuusi vuotta aiemman tehtyyn tutkimukseen nähden. Kestävien liikkumismuotojen (jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne) osuudet olivat suurimmat sisemmillä kaupunkialueilla ja alhaisimmat harvaan asutulla maaseudulla. Suurimmat alueellisiin eroihin vaikuttavat tekijät ovat liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteisvaikutus. (Liikennevirasto 2018, s. 8–29).



Kuvio 4. Suomalaisten kotimaanmatkat matkustustavan mukaan 2016 (Liikennevirasto 2018).

4.3. Suomalaisten harrastusmatkustamisen nykytila

4.3.1. Vapaa-ajan liikkumisen luokittelu

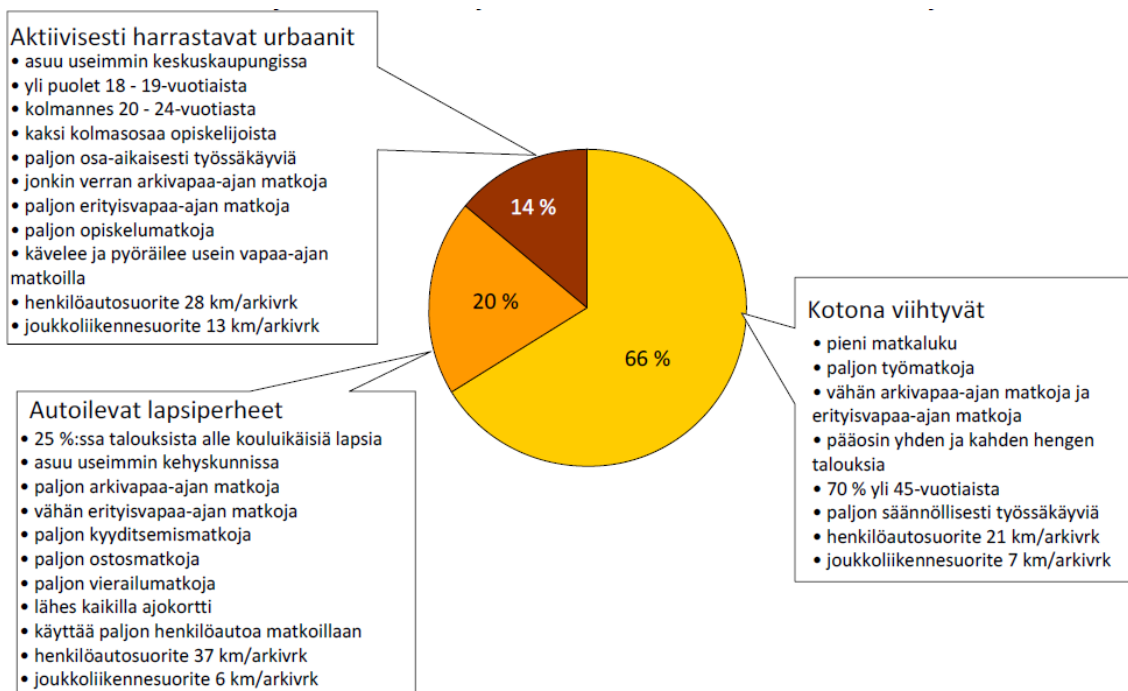
Vapaa-ajan liikkumista voidaan luokitella eri tavoin. Kalenoja, Kiiskilä ja Heikkilä (2009, s. 34) ovat jakaneet vapaa-ajan ja vapaa-ajan matkustamisen kolmeen ryhmään:

1. arkivapaa-aika, kuten ostos- ja asiointimatkat, kyyditsemiset, vierailumatkat, lounas- ja ruokailumatkat sekä ulkoilulenkit ja liikuntaharrastukset oman päivittäisen elinpiirin säteellä (100 km)
2. erityisvapaa-aika sisältää huvi- ja harrastusmatkat sekä muut vapaa-ajanmatkat sekä matkat oman elinpiirin ulkopuolella sijaitsevalle vapaa-ajan asunnolle; lisäksi kaikki yli 100 km pitkät arkivapaa-ajan matkoihin ryhmitellyt matkat
3. lomavapaa-aika, joka sisältää yli 100 km pitkät yöpymisen sisältävät huvi-, harrastus- ja virkistysmatkat sekä kaikki ulkomaan vapaa-ajanmatkat

Harrastusmatkat sijoittuvat pääasiassa erityisvapaa-aikaan, vaikka osa niistä voisi luokitua muiden ominaisuuksien perusteella myös arkivapaa-ajanmatkoihin. Jotkin harrastustoimintaan liittyvät matkat voivat sijoittua myös lomavapaa-ajalle. Agilityharrastusmatkoja on vaikea luokitella selkeästi joko arkivapaa-ajan matkoihin tai erityisvapaa-ajan matkoihin, mutta harrastusmatkojen alle 100 km keskipituuden perusteella (ks. luku 5.2.1) ne voitaisiin lukea arkivapaa-ajan matkoihin. Erityis- ja lomavapaa-ajanmatkojen osuus kokonaissuoritteesta on suuri suhteessa matkojen määrään, ja usein muutama pitkä matka vuoden aikana tuottaa enemmän liikennesuoritetta kuin päivittäin toistuvat, lyhyet arkivapaa-ajan matkat. Myös eri vapaa-ajanryhmien matkojen kulkutapavalinnoissa on eroavaisuuksia, kun esimerkiksi arkivapaa-ajan matkoja suoritetaan muita luokkia enemmän kävellen ja polkupyörällä. (Kalenoja ym. 2009, s. 35–37).

4.3.2. Liikkujaryhmät

Kuviossa 5 esitetyt arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmät on laadittu tutkimalla yli 17-vuotiaiden päivittäiseen elinpiiriin kuuluvia matkoja. Suurin ryhmä on kotona viihtyvien ryhmä, johon kuuluvien päivittäinen matkaluku on pieni ja koostuu lähinnä työmatkoista. Tämän ryhmän henkilöautosuorite on ryhmistä pienin. Toiseksi suurin ryhmä on autoilevat lapsiperheet, jotka liikkuvat paljon. Matkat painottuvat arkivapaa-aikaan, mutta jonkin verran tehdään myös erityisvapaa-ajan matkoja, kuten harrastusmatkoja. Tässä ryhmässä tehdään paljon myös ostos- ja vierailumatkoja sekä kyydityksiä. Autoilevien lapsiperheiden ryhmän henkilöautosuorite on ryhmistä suurin ja joukkoliikennesuorite pienin. Pienin liikkujaryhmä on aktiivisesti harrastavat urbaanit, joiden liikkuminen koostuu opiskelu- ja erityisvapaa-ajanmatkoista. Tähän ryhmään kuuluu paljon nuoria aikuisia ja opiskelijoita, mutta myös paljon lapsiperheitä. Kaikkia kulkutapoja käytetään aktiivisesti ja joukkoliikennesuorite on ryhmistä suurin. (Kalenoja ym. 2009, s. 67).



Kuvio 5. Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmät (yli 17-vuotiaat) (Kalenoja ym. 2009, s. 67).

4.3.3. Vapaa-ajan matkustamisen ominaispiirteitä

Suomalaiset tekivät vuonna 2016 keskimäärin 2,7 matkaa vuorokaudessa henkeä kohti, joista vapaa-ajanmatkoja oli noin 1,0 matkaa. Keskimääräinen matkasuorite vapaa-ajanmatkoilla oli 17,4 km/hlö/vrk. Ulkoiluun ja liikuntaan liittyviä matkoja tehtiin noin 0,31 matkaa/hlö/vrk ja niiden keskipituus oli 5 km/matka. Muita vapaa-ajanmatkoja tehtiin noin 0,37 matkaa/hlö/vrk ja niiden keskipituus oli 22 km/matka. Näihin matkoihin kuuluu harrastusmatkustamisen lisäksi muun muassa kulttuuri- ja viihdematkoja. Puolet kotoa vapaa-ajankohteisiin suoritettavista matkoista kuljetaan henkilöauton kuljettajana, kolmannes jalan tai pyörällä, alle kolmannes henkilöauton matkustajana ja viisi prosenttia joukkoliikennevälineellä. Vapaa-ajankohteesta kotiin suuntautuvilla matkoilla kulkutavat olivat lähes vastaavat, kuin kotoa vapaa-ajankohteeseen kuljettaessa. (Liikennevirasto 2018, s. 43–47).

Suuren osan vapaa-ajanmatkoista muodostavat lyhyet ulkoilulenkit lähellä kotia. Kävely ja pyöräily ovat suomalaisten suosituimmat liikuntamuodot ja suosituimpia liikuntapaikkoja kevyen liikenteen väylät, ulkoilureitit ja maantiet. Koiran ulkoilutus on tärkeä kävelyharrastuksen laji, jota erityisesti nuoret harrastavat enemmän kuin terveyden ylläpitämiseksi harrastettavaa kävelyä. Myös luonto on merkittävä osa kävelyharrastusta. Asukkaat toivovat yleensä kuitenkin myös hyviä liikuntapalveluja kodin läheisyyteen. Muun muassa sisäliikuntatilat, uimahalli, pallokenttä, hiihtoladut ja lenkkipolut asuinalueella tai sen läheisyydessä mahdollistavat liikuntaharrastukset lyhyen matka-ajan päässä. (Kalenola ym. 2009, s. 41)

Erytisvapaa-ajan matkojen määränpäättävät sijaita kauempana kotoa, kuin arkivapaa-ajan matkojen määränpäättävät. Helsingin seudun laajasta liikennetutkimusaineistosta käy ilmi, että eri ikäryhmissä valtaosa erityisvapaa-ajan matkoista ovat hui- tai harrastusmatkoja ja vain pieni osa muita vapaa-ajanmatkoja tai mökkimatkoja. Erytisvapaa-ajan matkojen keskipituudet olivat alhaisimpia harrastusmatkoilla (8,2 km). Hui- tai kulttuurikohdematkojen keskipituus oli 14,2 km ja muiden vapaa-ajanmatkojen 25,6 km. Matkojen pituuksien vuoksi vain noin neljännes erityisvapaa-ajan matkoista tehdään

kävellen tai pyörällä, kulkutapajakaumassa suurimman osuuden vie kulkeminen henkilöautolla (kuljettajana 32 %, matkustajana 25 %). Kulkutapajakauma vaihtelee luonnollisesti yhdyskuntarakenteen eri osissa. (Kalenoja ym. 2009, s. 42–44).

4.3.4. Harrastusmatkojen kulkutapavalintoja

Korpinen (2013, s. 61–65) tutki jalkapallon junioripelaajien harrastusmatkustamista Tampereen kaupunkiseudulla. Harjoitusmäärät vaihtelevat harrastusryhmittäin (ikäkausi- ja kaupunginosatoiminta) sekä kesä- ja talvikauden välillä. Ikäkausijoukkueissa harrastusmatkojen kulkutapavalintana oli vuodenajasta riippumatta useimmiten henkilöauto. Kesäkaudella ikäkausijoukkueissa pelaavista viidesosa kulki harjoitukseen aina ja joka toinen useimmiten henkilöauton kyydissä. Talvikaudella aina henkilöautoa käyttävien osuus kasvoi vielä suuremmaksi. Kaupunginosatoiminnassa harjoittelevista neljäsosa kulki lyhyistä matkoista huolimatta henkilöautolla kerran viikossa tai useammin.

Myös kimppekyydit olivat suosittu kulkutapa ikäkausitoiminnassa. Reilu kolmannes Korpisen kyselyyn vastanneista ikäkausijoukkueessa pelaavista kulki harrastusmatkoja säännöllisesti kimppekyydillä ja yhtä moni epäsäännöllisesti. Kimppekyytien suosio kasvoi talvikaudella ja vähentyi kesällä, jolloin moni vastaaja vaihtoi kulkutavan pyöräilyyn. Joka viides ikäkausijoukkueessa pelaava pyöräili harrastusmatkat kesäisin. Kaupunginosatoiminnassa polkupyörä oli suosituin kulkutapavalinta. Kaupunginosatoiminta painottuu kesäkaudelle ja harjoituspaikat sijaitsevat lähellä harrastajia, jolloin etäisyydet pysyvät kohtuullisina. Bussia käytti säännöllisesti vain seitsemän prosenttia ikäkausitoiminnassa harjoittelevista ja kymmenen prosenttia kaupunginosatoiminnassa mukana olevista. Suurimpina syinä bussin vähäiseen käyttöön tottumattomuus ja vaihtuvat harjoituspaikat. Myös aikataulu- ja yhteysongelmat haittaavat bussin käyttöä, kun joukkoliikenne palvelee pääasiassa arkista työ- ja koulumatkaliikennettä. (Korpinen 2013, s. 62–65).

Junioriharrastajien iän karttuessa ikäkausijoukkueissa harjoittelevien uudeksi kulkutapavaihtoehdoksi nousevat mopo ja mopoauto. Samalla vanhemman kyydillä kulkemisen

osuus pienentyy. Kimppakyytien merkitys kuitenkin korostuu edelleen kaikissa ikäluokissa talvikaudella. (Korpinen 2013, s. 63–64).

Kuviossa 6 on esitetty kymmenen Korpinen löytämää jalkapallon harrastusmatkan kulkutapavalintaan vaikuttavaa tekijää. Juniorijalkapallossa harjoituspaikan vaihtuminen viikoittain oli suuressa roolissa kulkutavan valinnassa. Harjoituspaikan vakituisuus mahdollistaa reitin opettamisen lapselle ja liikunnallisen kulkutavan valinnan. Lasten ollessa kyseessä myös joukkuekavereiden, sisarusten, valmentajan ja vanhempien esimerkit ja asenteet sekä seuran ohjeistukset ja suositukset vaikuttavat voimakkaasti kulkutapavalintaan. Koulun vaikutus ja koulumatkoilla totutut käytännöt vaikuttavat luonnollisesti myös muuhun arkiseen matkustamiseen. Tiedonsaanti eri liikkumisvaihtoehdoista vaikuttaa erityisesti siihen, valitaanko kimppakyyti vai ei. (Korpinen 2013, s. 80–82).



Kuvio 6. Jalkapallon harrastusmatkan kulkutapavalintaan vaikuttavat tekijät (Korpinen 2013, s. 80).

4.4. Harrastusmatkustaminen ja ilmastonmuutos

Kuten useimmissa kansainvälisissä ilmastotavoitteissa on todettu (ks. luku 3.3), fossiilisiin polttoaineisiin perustuvan henkilöautoliikenteen vähentäminen olisi tärkeää ilmastonmuutoksen torjunnassa. Henkilöautoliikenteen osuus erityisvapaa-ajan liikkumisessa on merkittävä kaikissa kolmessa käyttäjäryhmässä, jotka on esitetty luvussa 4.3.2. Myös Korpisen (2013) tamperelaisten juniorijalkapalloharrastajien kulkutavoissa henkilöautoilu on huomattavan suosittu kulkutapavalinta.

Traficomien tilastojen mukaan vuonna 2020 liikennekäytössä olevasta henkilöajoneuvokannasta 70 %:lla käyttövoima oli bensiini, 28 %:lla diesel, 0,2 %:lla maakaasu, 0,4 %:lla sähkö, 0,1 % diesel/sähkö, 1,6 % bensiini/sähkö ja 0,2 %:lla bensiini/etanoli. Pakettiautoissa käyttövoimana oli bensiini 3 %:lla, diesel 97 %:lla, maakaasu 0,2 %:lla ja sähkö 0,1 %:lla. (Traficom 2021).

Vielä pitkälti fossiilisiin polttoaineisiin perustuvalla ajoneuvoliikenteellä on monia haittavaikutuksia ympäristöön, suurimpina pakokaasupäästöt. Päästöjä vähentäisi muun muassa ajoneuvokannan päivittyminen uusiutuviin käyttövoimiin perustuvaksi, mutta yhdyskuntarakenteella ja maankäytön suunnittelulla voidaan vaikuttaa suoraan liikennemääriin. Optimaalinen toimintojen sijoittelu parantaa palveluiden saavutettavuutta, muuttaa liikenteen kysynnän rakennetta ja vaikuttaa näin myös kulkutapavalintoihin. Lisäksi ajoneuvoliikenteen vähentyminen elinympäristöissä parantaa ympäristön koettua turvallisuutta. (Korpinen 2013, s. 11–13).

4.4.1. Kestävien kulkutapojen käyttöä lisäävät tekijät

Korpisen (2013, s. 67) kyselyyn vastanneilta saatiin konkreettisia ehdotuksia, jotka vastaajien mielestä lisääisivät kestävien kulkutapojen käyttöä harrastustoiminnassa. Merkittävimmät kestävästä liikkumisesta lisäävät tekijät jalkapallon harrastusmatkoilla olivat:

- jos harjoituskentät olisivat lähempänä kotia tai harjoituskentät eivät vaihtelisi viikoittain (43 %)
- jos kimppekyydeistä sopiminen olisi helpompaa ja olemassa olevista kyydeistä saisi helpommin tiedon (19 %)
- jos harjoituspaikalle olisi vaihdoton bussiyhteys ja aikataulut sopisivat harjoitusajankohtien kanssa paremmin yksiin (19 %)
- jos joukkueen sisällä olisi paremmin tiedossa, missä kukin asuu, voisi yhdessä kulke-
mista eri kulkutavoilla lisätä (12 %)
- muu asia (8 %)

Vastaukset on annettu jalkapalloharrastusta koskien eikä niitä sellaisenaan voi yleistää kaiken harrastusmatkustamisen kehittämiseen. Vastauksista voidaan esimerkiksi nähdä, että lajille ominaista on harjoituskenttien suuri määrä ja vaihtuvuus. Kaikissa lajeissa näin ei ole. Kuitenkin muut kestävien liikkumistapojen käyttöä lisäävät tekijät ovat varmasti hyvin yleistettävissä moniin muihinkin harrastuslajeihin.

4.4.2. Kestävien kulkutapojen käytön esteet harrastusmatkoilla

Korpinen (2013, s. 66) tutki jalkapallon junioripelaajien harrastusmatkustamista Tampereen kaupunkiseudulla. Korpinen kyselyssä henkilöautolla kulkevat jalkapallon junioriharrastajat näkivät useita eri esteitä joukkoliikenteen käytölle harrastusmatkoilla. Merkittävimpana esteenä oli se, että kodin ja harjoituspaikan välillä ei ole bussiyhteyttä tai vaihdotonta yhteyttä (28 %). Lähes yhtä moni (22 %) näki esteenä sen, että bussimatka ei ole ajallisesti kilpailukykyinen henkilöautoon nähden. Merkittäviä esteitä olivat myös henkilöautolla kulkemisen helppous (15 %) ja se, että bussien aikataulut eivät ole harjoittelijalle sopivat tai vaihtoyhteys ei ole toimiva (14 %). 4–5 prosentin osuudet saivat seuraavat syyt: bussipysäkki on liian kaukana tai bussin käyttö vaatisi liityntäkulkutavan; bussin käyttöön liittyvän tiedon puute; kuljen harjoitusmatkat jollain muulla kestäväällä tavalla; jokin muu syy.

Tamperelaiset jalkapallon junioriharrastajat näkivät, että kävelyn ja pyöräilyn esteistä merkittävin oli harrastusmatkan pituus. Tämä este oli 40 prosentilla vastaajista, jotka kulkevat harjoituksiin useimmiten autolla. Näistä vastaajista suurin osa olisi kuitenkin valmiita kulkemaan 1–2 kilometrin harrastusmatkan kävellen ja 3–5 kilometriä pyörällä. Kävelyn ja pyöräilyn esteiksi verrattuna henkilöautolla kulkemiseen nousivat myös henkilöautolla kulkemisen helppous ja kulkutapojen heikko ajallinen kilpailukyky. (Korpinen 2013, s. 66).

Korpisen (2013, s. 66) tutkimuksesta kävi ilmi, että vaikka kimppakyytien käyttö on yleistä jalkapallon harrastusmatkoilla, sen käytön suurimpia esteitä olivat kyytien sopimisen vaikeus ja tiedonsaannin vaikeus olemassa olevista kimppakyydeistä.

4.4.3. Kulkutapojen muutospotentialiaali

Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksessa henkilöautossa kuljettajana tai matkustajana kuljettujen matkojen keskipituus oli 19,5 km/matka. Liikunnallisten kulkumuotojen, eli kävelyn, pyöräilyn ym. osalta matkojen keskipituus oli 2,1 km/matka. Henkilöautolla kuljetuista matkoista vajaa kolmasosa (kuljettajana 28 %, matkustajana 27 %) oli alle kolmen kilometrin matkoja ja puolet (kuljettajana 51 %, matkustajana 51 %) alle seitsemän kilometrin matkoja. Jalan kuljetaan pääasiassa (59 %) alle yhden kilometrin matkoja. Myös pyörällä kuljetaan pääasiassa lyhyitä matkoja, alle kahden kilometrin matkojen osuus on 55 prosenttia kaikista kulkutavan matkoista. Sähköavusteiset liikkumismuodot, kuten sähköpyörät pidentävät tulevaisuudessa liikunnallisten kulkumuotojen käyttöaluetta. (Liikennevirasto 2018, s. 58–61).

Henkilöliikennetutkimuksessa selvitettiin myös, näkivätkö vastaajat vaihtoehtoa omille valinnoilleen. Matkoista noin 34 prosentille löytyi vaihtoehtoinen kulkutapa. Eri pääkulkutavoille vaihtoehtoja löytyi vaihtelevalla menestyksellä. Vaihtoehdot käytetyille kulkutavalle kotimaanmatkoilla on esitetty taulukossa 4. Pääkulkutapanaan henkilöautoa kuljettavien potentiaalisimmat vaihtoehtoiset kulkutavat olivat bussi (10 %), jalankulku (7 %)

ja pyöräily (6 %). 73 prosenttia heistä ei kuitenkaan nähnyt vaihtoehtoisia kulkutapoja auton käytölle. (Liikennevirasto 2018, s. 63).

Taulukko 4. Vaihtoehdot käytetylle kulkutavalle kotimaanmatkoilla (osuus käytetyn kulkutavan matkoista prosentteina) (Liikennevirasto 2018, s. 63).

Käytetty pääkulkutapa	Vaihtoehdot:								
	Ei vaihtoehtoa	Jalan-kulku	Pyöräily	Bussi	Raide	Hlö-auto, kuljettaja	Hlö-auto, matkustaja	Muu	Kaikki
Jalan-kulku	73 %	0 %	11 %	4 %	2 %	6 %	3 %	1 %	100 %
Pyöräily	30 %	44 %	0 %	9 %	1 %	11 %	4 %	0 %	100 %
Bussi	55 %	14 %	8 %	0 %	11 %	5 %	6 %	1 %	100 %
Raide	31 %	6 %	3 %	47 %	0 %	8 %	4 %	1 %	100 %
Hlö-auto, kuljettaja	73 %	7 %	6 %	10 %	1 %	0 %	2 %	1 %	100 %
Hlö-auto, matkustaja	64 %	9 %	6 %	12 %	2 %	7 %	0 %	1 %	100 %
Muu	76 %	5 %	4 %	5 %	1 %	4 %	4 %	0 %	100 %

Vaihtoehtoisia kulkutapoja ei ollut henkilöliikennetutkimuksessa tutkittu matkojen pituuksien mukaan. Matkan pituus on kuitenkin keskeinen matkan kulkutapavalintaan vaikuttava tekijä. Kun vajaa kolmasosa henkilöautolla kuljetuista matkoista oli alle kolmen kilometrin pituisia matkoja, on kävelyllä ja pyöräilyllä suuri potentiaali kasvattaa osuutta

kulikutapavalinnoissa lyhyillä matkoilla. Lyhyillä matkoilla liikunnallisten kulkumuotojen ajallinen kilpailukyky henkilöauton käyttöön verrattuna on hyvä. Liikenteen päästöjä voitaisiin vähentää runsaasti korvaamalla osa henkilöautolla kuljetuista lyhyistä matkoista liikunnallisilla kulkumuodoilla. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009, s. 30)

Korpisen (2013, s. 78–79) tamperelaisia jalkapallon junioriharrastajien kulikutapavalintoja koskevassa tutkimuksessa kävi ilmi, että merkittävä osa jalkapallon kaupunginosa-toiminnan henkilöautomatkoista olisi mahdollista korvata kävelyllä tai pyöräilyllä. Myös ikäkausitoiminnassa liikunnallisten kulkumuotojen potentiaali on suuri. Ikäkausitoiminnassa harrastusmatkat ovat pidempiä, jolloin myös joukkoliikenteen ja kimppakyytien käytön mahdollisuus kasvaa. Harrastajien keskuudessa myös havaittiin kokeiluhaluutta vaihtoehtoisille kulkutavoille. Suurimmiksi esteiksi osoittautuivat nykyiset elämäntavat ja asenteet. Myös palveluverkon merkitys korostuu, sillä palvelujen sijainti vaikuttaa matkojen pituuteen ja kulikutapavalintoihin.

Kimppakyytien osuudessa on kasvupotentiaalia, mutta se vaatisi toimivia keinoja välittää tietoa saatavilla olevista kyydityksistä. Kulkutarpeita ja kyyttitarjouksia voitaisiin välittää esimerkiksi internetin kautta. (Korpinen 2013, s. 67–68, 80–81).

5. Kyselyn tulokset

5.1. Kyselyaineiston edustavuus

Pro gradu -työhön liittyvä kyselytutkimus toteutettiin internetpohjaisena Webropolilla toukokuun 2020 aikana. Kysely oli suunnattu suomalaisille agilityharrastajille ja siinä selvitettiin agilityn harjoitusmatkustamista. Linkkiä kyselyyn jaettiin Suomen Agilityliiton viestinnän kautta sekä agilityyn liittyvissä suomalaisissa Facebook-ryhmissä. Vastaajien kesken arvottiin kaksi 30 euron lahjakorttia suomalaiseen SporttiRakki-palveluun. Arvontaan liittyvä yhteystietojen kerääminen toteutettiin erillisellä kyselyllä, joka avautui varsinaiseen tutkimuskyselyyn vastaamisen jälkeen. Kyselyn vastasi 552 agilityharrastajaa 11.–31.5.2021 välisenä aikana.

Arvioin kyselytutkimuksen luotettavuutta edustavuuden kautta eli vertailemalla otantaa perusjoukkoon. Perusjoukkona on Suomen Agilityliitolta saadut tilastot agilitylisenssin hankkineista harrastajista. Agilitylisenssi on vuosittain Suomisport-palvelun kautta hankittava tuote, joka on edellytyksenä virallisiin agilitykilpailuihin osallistumiselle. Useissa agilitya harjoittavissa yhdistyksissä vaaditaan vähintään ns. harrastajalisenssi myös kailta harjoittelijoilta riippumatta siitä, aikooko koirakko osallistua kilpailutoimintaan. Suomen Agilityliitolta toimitetuissa tilastoissa oli pitkä aikasarja agilitylisenssin hankkineista. Lisenssinhaltijoiden määrän kehitystä olen tarkastellut luvussa 2. Kyselyni edustavuuden tarkastelussa olen käyttänyt tuoreinta toimitettua tietoa, eli vuoden 2020 tammi-maaliskuun aikana agilitylisenssin hankkineiden tilastoa. Tähän joukkoon viitataan tekstissä jatkossa lisenssinhaltijoina.

5.1.1. Sukupuolijakauma

Kyselyyni vastanneista 95,47 prosenttia oli naisia ja 3,99 prosenttia miehiä. 0,54 prosenttia vastaajista oli valinnut sukupuolikysymyksessä vaihtoehdon ”en halua vastata”.

Suomen Agilityliitolta saatujen tietojen mukaan lisenssinhaltijoita oli 4 423, joista 92 prosenttia oli naisia ja 8 prosenttia miehiä. Otannassa miesten osuus oli siis hieman alikorostunut perusjoukkoon verrattuna ja naisten osuus ylikorostunut.

5.1.2. Ikäjakauma

Taulukossa 5 on tarkasteltu kyselyyn vastanneiden ikäluokittaista edustavuutta suhteessa lisenssinhaltijoihin. Otannan edustavuus vaihtelee hieman ikäluokittain. Alle 19-vuotiaat ovat kyselyyn vastanneissa hieman aliedustettuina verrattuna agilitylisenssin haltijoiden määrään. 20–29-vuotiaissa ja 30–39-vuotiaissa on sen sijaan yliedustusta. 40–49-vuotiaita on vastannut kyselyyn samassa suhteessa perusjoukkoon nähden, ja tätä vanhemmat ikäluokat ovat aliedustettuina. Kysely toteutettiin internetpohjaisena Webropol-kyselynä ja siitä tiedotettiin pääasiassa sähköisiä kanavia pitkin, mikä saattaa olla syynä siihen, että nuoremmat ikäluokat ovat yliedustettuina vastaajissa.

Taulukko 5. Kyselyyn vastanneiden ja agilitylisenssin hankkineiden ikäjakauma.

Ikäluokka	Kyselyyn vastanneet		Lisenssinhaltijat	
	n	%	n	%
19 vuotta tai nuorempi	22	3,99 %	289	6,53 %
20–29 vuotta	136	24,64 %	776	17,54 %
30–39 vuotta	177	32,06 %	1 256	28,40 %
40–49 vuotta	131	23,73 %	1 059	23,94 %
50–59 vuotta	68	12,32 %	775	17,52 %
60–69 vuotta	16	2,9 %	238	5,38 %
70 vuotta tai vanhempi	2	0,36 %	30	0,68 %
Yhteensä	552	100 %	4 423	100 %

5.1.3. Maantieteellinen jakautuminen

Kyselyyn vastanneiden ja lisenssinhaltijoiden maantieteellistä jakautumista on tarkasteltu maakunta- ja kuntatasolla. Suomen Agilityliitolta saadussa tilastossa oli yhteensä 4 423 lisenssinhaltijaa, joista kahden asuinpaikka oli ulkomailla. Nämä ulkomaiset lisenssinhaltijat on jätetty pois kunnittaisesta tarkastelusta, sillä ulkomaa ei ollut vastausvaihtoehtona kyselyssä asuinpaikkaa tiedusteltaessa. Tämän vuoksi näissä tarkasteluissa lisenssinhaltijoiden määrä 4 421 eroaa kokonaismäärästä. Alle 5 henkilön havainnot on taulukoissa salattu ja korvattu kolmella pisteellä (...)

Kyselyyn vastanneiden ja lisenssinhaltijoiden maakunnittaisessa tarkastelussa taulukossa 6 voidaan nähdä, että monilta osin alueellinen edustavuus on varsin hyvä. Kyselyyn vastanneiden ja lisenssinhaltijoiden osuus koko otannasta ja perusjoukosta ovat varsin samankaltaiset Varsinais-Suomen, Satakunnan, Kanta-Hämeen, Pirkanmaan, Etelä-Savon, Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan, Keski-Suomen, Etelä-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun maakunnissa. Näissä maakunnissa otannan ja perusjoukon suhteellisen osuuden erotus on alle yksi prosenttiyksikkö. Kyselyssä yliedustusta on Pohjanmaan, Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin maakuntien asukkaissa, sillä näissä maakunnissa otannan ja perusjoukon suhteellisen osuuden erotus on yli yksi prosenttiyksikkö. Vastaavalla tavalla aliedustettuina ovat Uudenmaan, Päijät-Hämeen, Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan maakunnat. Ahvenanmaalta ei tullut kyselyyn lainkaan vastauksia. Kysely toteutettiin vain suomen kielellä, mikä saattaa olla syynä siihen, että Ahvenanmaalta ei tullut vastauksia kyselyyn. Kyselyn yksikielisyys ei kuitenkaan näytä vastaavalla tavalla vähentäneen esimerkiksi Pohjanmaan ja Varsinais-Suomen maakunnissa asuvien vastausaktiivisuutta, vaikka näissä maakunnissa on keskimääräistä enemmän ruotsinkielisiä asukkaita ja agilityharrastajia.

Taulukko 6. Kyselyyn vastanneiden ja agilylisenssin hankkineiden asuinmaakunta.

Maakunta	Kyselyyn vastanneita		Lisenssinhaltijat	
	n	%	n	%
Uusimaa	175	31,70 %	1 470	33,25 %
Varsinais-Suomi	42	7,61 %	328	7,42 %
Satakunta	17	3,08 %	157	3,55 %
Kanta-Häme	25	4,53 %	169	3,82 %
Pirkanmaa	49	8,88 %	434	9,82 %
Päijät-Häme	13	2,36 %	172	3,89 %
Kymenlaakso	13	2,36 %	209	4,73 %
Etelä-Karjala	16	2,90 %	175	3,96 %
Etelä-Savo	14	2,54 %	83	1,88 %
Pohjois-Savo	24	4,35 %	188	4,25 %
Pohjois-Karjala	16	2,90 %	131	2,96 %
Keski-Suomi	26	4,71 %	179	4,05 %
Etelä-Pohjanmaa	16	2,90 %	120	2,71 %
Pohjanmaa	32	5,80 %	117	2,65 %
Keski-Pohjanmaa	11	1,99 %	89	2,01 %
Pohjois-Pohjanmaa	33	5,98 %	218	4,93 %
Kainuu	...	0,54 %	24	0,54 %
Lappi	27	4,89 %	140	3,17 %
Ahvenanmaa	0	0,00 %	18	0,41 %
Yhteensä	552	100,00 %	4 421	100,00 %

Kunnittainen taulukko on pituutensa vuoksi liitteessä 2. Kuntia, joissa oli tammi-maaliskuussa 2020 vähintään yksi lisenssinhaltija, oli 218. Kyselyyn tuli vastauksia 124 eri kunnassa asuilta harrastajilta. Liitetaulukosta on jätetty pois nollarivit eli kunnat, joissa ei ole yhtään lisenssinhaltijaa ja joista ei tullut myöskään yhtäkään vastausta kyselyyn.

Kunnittaisessa tarkastelussa suhteellisesti eniten vastaajia oli suurista kaupungeista, joissa myös lisenssinhaltijoiden osuudet olivat suurimpia: Espoosta, Helsingistä, Jyväskylästä, Oulusta Tampereelta ja Vantaalta. Otannasta nousee esiin vain yksittäisiä kuntia, joissa olisi merkittävää yli- tai aliedustusta. Mustasaassa, Raaseporissa, Rovaniemellä ja Vaasassa asuvista kyselyyn vastanneista on lievää yliedustusta, sillä heidän osuutensa otannasta on yli yhden prosenttiyksikön suurempi kuin perusjoukossa. Vastaavalla tavalla aliedustettuina ovat Kotkassa, Lahdessa ja Vantaalla asuvat.

5.1.4. Auton omistajuus tai haltijuus

Kyselyn taustakysymyksissä (kysymyslomakkeen kysymys nro 4) tiedusteltiin myös sitä, onko vastaaja auton omistaja tai haltija, sillä olettamuksena oli, että tämä vaikuttaa kulutapavalintoihin ja muihin vastauksiin. Vastaajista 90,04 % kertoi olevansa auton omistaja tai haltija. 9,06 % ei omistanut autoa eikä ollut sellaisen haltija. Agilityliiton lisenssinhaltijoista ei vastaavaa tietoa ollut, joten tämän osalta ei otantaa voida verrata perusjoukkoon. Kuitenkin Tilastokeskuksen kulutustutkimuksen aineiston mukaan noin 73 prosenttia kotitalouksista omisti ainakin yhden auton vuonna 2016 (Tilastokeskus 2020, s. 3).

5.2. Agilityn harrastusmatkustaminen ja kulkutapavalinnat Suomessa

Kyselyn kysymykset 5–12 koskevat vastaajan matkustamista ensisijaiselle harjoituspaikalle. Monet harrastajat kulkevat säännöllisesti useille eri harjoituspaikoille, mutta aineiston laajuuden rajaamiseksi kyselyssä pyydettiin vastaamaan vain ensisijaista harjoituspaikkaa koskien.

Kyselyssä keskityttiin vain harjoitusmatkoihin. Suuri osa agilityharrastajista käy myös virallisissa agilitykilpailuissa, mutta tässä tutkimuksessa ei käsitellä kilpailumatkoja ja vastaajia pyydettiin vastaamaan vain harjoitusmatkojen osalta.

Kysely toteutettiin toukokuun 2021 aikana. Samaan aikaan koronaviruksen leviämistä ehkäisevät rajoitustoimenpiteet olivat rajoittaneet myös agilityharrastamista. Vastaajia pyydettiin kuitenkin vastaamaan kysymyksiin sen mukaan, miten he toimivat harjoitusmatkoilla normaalitilanteessa, ennen rajoituksia.

5.2.1. Harjoitusmatkojen määrä ja pituus

Kyselyn kysymykset 5 ja 6 koskivat harjoitusmatkojen määrää ja pituutta.

Taulukossa 7 esitetyn mukaisesti valtaosa, yli 78 prosenttia kyselyyn vastanneista agilityharrastajista matkustaa agilityharjoituksiin pääasialliselle harjoituspaikalleen 1–2 kertaa viikossa. Hieman alle viidesosa käy harjoituspaikalla hieman useammin, 3–4 kertaa viikossa. Yksikään vastaaja ei kulje harjoituksissa 5 kertaa viikossa tai useammin. Varsin pieni osa, noin 4,5 prosenttia vastanneista käy harjoituspaikalla harvemmin kuin kerran viikossa.

Taulukko 7. Harjoitusmatkojen määrä viikon aikana.

"Kuinka monta kertaa viikossa käyt agilityharjoituksissa pääasiallisella harjoituspaikallasi?"	n	%
1–2 kertaa viikossa	432	78,26 %
3–4 kertaa viikossa	95	17,21 %
5 kertaa viikossa tai useammin	0	0 %
Harvemmin kuin kerran viikossa	25	4,53 %

Vertasin agilityharrastajien viikoittaisia harjoitusmatkamääriä tamperelaisten jalkapallon junioriharrastajien harjoitusmääriin kesäkaudella (Korpinen 2013, s. 62). Ikäkausitoiminnassa viikoittaiset harjoitusmäärät olivat paljon suurempia agilityharrastajiin verrattuna, sillä vain 6,6 prosentilla harjoituksia oli viikon aikana 1–2. 3–4 kertaa harrastavia oli 27,6

prosenttia ja suurin osuus, 39,5 prosenttia kulki harrastuksiin 4–5 kertaa viikon aikana. Yli viisi kertaa viikossa harjoituksissa kävi 26,3 prosenttia ikäkausitoiminnassa mukana olevista. Juniorijalkapallon kaupunginosatoiminnassa mukana olevat taas matkustivat harjoituksiin hieman harvemmin kuin agilityharrastajat: 92,0 % prosentilla vastaajista harjoituksia oli 1–2 kertaa viikon aikana, mikä on suurempi osuus kuin agilityharrastajien keskuudessa. 3–4 kertaa viikossa harrasti 4,0 % prosenttia ja yli 5 kertaa niin ikään 4,0 prosenttia kaupunginosatoiminnassa mukana olevista vastaajista.

Kyselyssä kysyttiin yhdensuuntaisen matkan pituutta pääasialliselle harjoituspaikalle kokonaisina kilometreinä. Harjoitusmatkojen pituudet jaoteltiin tuloksia käsitellessä luokkiin alle 10 km, 10–19 km, 20–49 km ja 50 km tai pidempi. Tulokset on ilmoitettu taulukossa 8. Pienin ilmoitettu matka oli 0 km ja suurin 250 km. Molempia vastauksia oli annettu vain yksi kappale ja kaikki loput matkat sijoittuivat tälle välille. Matkojen keskiarvoinen pituus oli 19,16 km ja matkojen mediaani 13 km. Noin kolmasosalla vastaajista matka pääasialliselle harjoituspaikalle oli alle 10 km. Suurimmalla osalla eli yli 38 prosentilla vastaajista matka pääasialliselle harjoituspaikalle sijoittui kuitenkin välille 10–19 km. Yli neljäsosalla vastaajista matka nousi 20–49 kilometriin ja yhä merkittäväällä määrällä vastaajista harjoitusmatkan pituus oli myös yli 50 km.

Taulukko 8. Harjoitusmatkojen pituudet luokiteltuna.

”Miten pitkä on yhdensuuntainen matkasi pääasialliselle harjoituspaikallasi?”	n	%
Alle 10 km	187	33,88 %
10–19 km	212	38,41 %
20–49 km	148	26,81 %
50 km tai pidempi	37	6,70 %

Tamperelaisiin juniorijalkapalloharrastajin (Korpinen 2013) harjoitusmatkojen pituuksia ei voi verrata, sillä Korpisen tutkimuksessa ei ollut kysytty harjoitusmatkojen pituutta.

Syynä saattaa olla se, että jalkapalloilijoiden harjoituspaikkoja on saman kaupungin alueella monia ja ne saattavat vaihtua viikoittain.

Agilityharrastajat kulkevat siis viikoittain kymmenien kilometrien matkoja harjoituspaikoilleen. Osasyynä tälle voi olla agilityhallien ja -kenttien harvalukuisuus verrattuna esimerkiksi monien muiden lajien harjoituspaikkoihin sekä niiden sijainti kauempana asuinalueista. Kuten kyselyyn vastanneiden ja agilityn lisenssinhaltijoiden maantieteellisestä jakautumisestakin voi päätellä, harrastajat ovat keskittyneet muun väestön mukana suuremmille kaupunkiseuduille. Tällaisilla alueilla kuitenkin muun muassa tonttimaan hinta ja kaavoitus hyvin todennäköisesti ajavat harjoitustiloja ylläpitävät yhdistykset ja kaupalliset toimijat hieman syrjäisemmille alueille, mikä kasvattaa etäisyyttä asuinalueisiin. Vastaavasti taas ne harrastajat, jotka asuvat esimerkiksi ydinmaaseudulla tai harvaan asutulla maaseudulla, voivat joutua kulkemaan pitkiäkin matkoja kaupunkien liepeillä sijaitseville harjoituspaikoille, kun harrastajien määrä ei ole riittävä harjoituspaikan ylläpitoon lähempänä, harvaan asutulla alueella.

5.2.2. Agilityharrastajien kulkutapavalinnat

Kysymyslomakkeen kysymykset 7–12 koskivat harrastajien kulkutapavalintoja.

Kysymykseen 7 ”Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?” vastaajat valitsivat ennalta annetuista vastausvaihtoehdoista. Vaihtoehdot ja niihin annettujen vastausten lukumäärät ovat taulukossa 9. Oma auto oli suosituin kulkutapavalinta, sitä käytti yli 90 % vastaajista. Kyselyn taustatiedoissa yhtä suuri osuus oli kertonut olevansa auton omistaja tai haltija.

Taulukko 9. Harjoitusmatkojen kulkutapavalinnat.

"Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?"	n	%
Omalla autolla	502	90,94 %
Kimppakyydillä	15	2,72 %
Joukkoliikennevälineellä (esimerkiksi bussi, juna)	11	1,99 %
Mopolla tai mopoautolla	1	0,18 %
Polkupyörällä	2	0,36 %
Kävellen	17	3,08 %
Muulla tavoin, miten?	4	0,72 %

Muiden vaihtoehtojen suosio jäi alhaiseksi, vaikka joidenkin vastaajien kulkutapavalinta olikin kimppakyyti, joukkoliikenneväline tai kävely. Kysymyksen vastausvaihtoehto "muulla tavoin, miten?" sisälsi tekstikentän, johon oli tullut yhteensä 11 vastausta, mutta näistä siirrettiin 7 kpl vaihtoehdon "omalla autolla" alle, sillä viiteen tekstikenttävastauksiin oli kirjoitettu "vanhempien kyydillä", oletuksena tällöin, että vanhempi kyyditsee lastaan omalla autolla. Yksi siirretyistä vastauksista oli "laina-autolla" ja yksi vastaus "koiran omistajan kyydillä", jossa tilanteessa lienee kyseessä tilanne, jossa koiran ohjaaja harrastuksessa on eri ihminen kuin sen omistaja. Jäljelle jääneistä neljästä vastauksesta kolme oli eri kulkutapojen yhdistelmiä, esimerkiksi juna ja bussi menomatalla, kimppakyyti paluumatkalla. Lisäksi yksi vastaaja oli kertonut kulkevänsä vammaispalvelukyydityksellä.

Vastausvaihtoehtoissa oli jälkikäteen todettuna pieniä puutteita, kun esimerkiksi yhteiskäyttöauto ei ollut valittavissa. Voi kuitenkin olla, että niiden suosio koiraharrastajien keskuudessa ei ole yhtä suurta kuin muussa väestössä keskimäärin, sillä koiran kuljetaminen yhteiskäyttöautossa voi aiheuttaa allergisia reaktioita muissa käyttäjissä.

Tamperelaisten juniorijalkapalloharrastajien kulkutapavalintoja tarkastellessa (Korpinen 2013, s. 62–65) voidaan nähdä, että henkilöauto on suosituin kulkumuoto myös lähes ympärivuotisessa jalkapallon ikäkausitoiminnassa, jossa harjoituspaikat vaihtelevat

jatkuvasti. Polkupyörän osuus ikäkausitoiminnassa kasvaa kesäkaudella. Kesäkaudelle painottuvassa, yleensä harrastajan asuinpaikkaa lähellä sijaitsevassa kaupunginosa-toiminnassa polkupyörä nousee suosituimmaksi kulkutavaksi. Jalkapalloharrastuksessa lähellä harrastajan kotia sijaitseva, pysyvä harjoituspaikka näyttää lisäävän mielekkyyttä liikunnallisen kulkutavan valintaan. Agilityn kohdalla tilanne ei todennäköisesti ole yhtä yksioikoinen, sillä laji edellyttää myös koiran ja treenitarvikkeiden kuljettamista ja säilyttämistä harjoituspaikalla. Kyselyni myöhemmistä vastauksista käy ilmi, että tämä on pitkien harjoitusmatkojen lisäksi monelle merkittävä syy oman auton käytölle.

Tarkastelin iän ja kulkutapavalinnan riippuvuutta χ^2 -testin avulla (ks. liite 3). Testit tehtiin IBM SPSS Statistics -ohjelmalla. Testiä varten luokittelin ikäryhmiä ja kulkutapavalintoja uudelleen. Testiin summasin ikäluokat seuraavasti: alle 30 vuotta, 30–50 vuotta ja yli 50 vuotta. Kulkutapavalinnat summasin seuraavasti: oma auto ja muu kulkutapa (sis. kimpakyyti, joukkoliikenneväline, mopo tai mopoauto, polkupyörä, kävely, muu). Näin saatiin riittävän suuret odotetut frekvenssit, jotta χ^2 -testin tuloksista saatiin valideja. χ^2 -testiä varten kaikkien odotettujen frekvenssien tulisi olla suurempia kuin 1, ja niistä korkeintaan 20 % saa olla alle 5. (Heikkilä 2014, s. 201). Em. uudelleenjaottelulla iän ja kulkutapavalinnan osalta testi on validi, sillä yksikään odotettu frekvenssi ei ollut alle 5.

χ^2 -testin nollahypoteesina on, että tarkasteltavien muuttujien välillä ei ole riippuvuutta. Mikäli χ^2 -testin tuloksena saatu p-arvo on alle 0,05 voidaan todeta, että muuttujien välillä on tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta. (Heikkilä 2014, s. 184).

Testin tulosten perusteella iän ja kulkutapavalinnan välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta ($\chi^2(2) = 3,106$; $p = 0,212$).

Kulkutapavalinnan lisäksi oli tiedusteltu oman auton käyttövoimaa kysymyksellä nro 8. ”Jos kuljet omalla autolla, mikä on autosi käyttövoima?”. Tulokset on esitetty taulukossa 10. Yleisimpiä vaihtoehtoja olivat bensiini ja diesel. Hybridiautolla kulkevia oli noin 4 prosenttia ja sähkö-, biokaasu- ja etanoliautoja oli vain yksittäisten vastaajien käytössä.

Taulukko 10. Oman auton käyttövoima.

"Jos kuljet omalla autolla, mikä on autosi käyttövoima?"	n	%
Bensiini	276	52,98 %
Diesel	216	41,46 %
Hybridi	21	4,03 %
Sähkö	1	0,19 %
Biokaasu	6	1,15 %
Etanoli	1	0,19 %

Traficomien tilastojen mukaan vuonna 2020 liikennekäytössä olevasta henkilöajoneuvokannasta 70 %:lla käyttövoima oli bensiini, 28 %:lla diesel, 0,2 %:lla maakaasu, 0,4 %:lla sähkö, 0,1 % diesel/sähkö, 1,6 % bensiini/sähkö ja 0,2 %:lla bensiini/etanoli. Pakettiautoissa käyttövoimana oli bensiini 3 %:lla, diesel 97 %:lla, maakaasu 0,2 %:lla ja sähkö 0,1 %:lla. (Traficom 2021). Traficomien tilastoihin verrattuna agilityharrastajien käytössä olevista autoista harvemman käyttövoimana on bensiini ja useamman auto kulkee dieselillä tai hybridinä.

Kysymyksellä nro 9 tiedusteltiin sitä, onko vastaaja kokeillut muita kulkumuotoja kuin omaa autoa. Tulokset on esitetty taulukossa 11. Suosituin kokeiltu vaihtoehtoinen kulkumuoto oli kimpakyyti, sillä yli 42 prosenttia oli joskus kokeillut sitä. Seuraavaksi suosituimmaksi nousivat kävely ja joukkoliikennevälineet. Polkupyörä oli kulkutapavalintakokeiluista vähiten suosittu, minkä syynä voi olla mm. se, että koiran juoksuttaminen pyörän vierellä päällystetyllä tiellä ei ole kovin suositeltavaa terveyssyistä.

Taulukko 11. Muut kulkutapavalintakokeilut.

"Oletko kokeillut kulkea harjoitusmatkoja seuraavilla kulkumuodoilla?"	Kyllä	Ei
Kimppakyydillä	42,57 %	57,43 %
Joukkoliikennevälineellä (esimerkiksi bussi, juna)	16,3 %	83,7 %
Polkupyörällä	11,23 %	88,77 %
Kävellen	19,57 %	80,43 %

Kysymyksessä 10 kyselyyn vastaajilta tiedusteltiin syitä olla käyttämättä joukkoliikennevälinettä harjoitusmatkoilla. Tulokset ovat taulukossa 12. Vastaajat saivat valita useita vaihtoehtoja ja lisäksi kysymykseen sai vastata avoimen tekstikentän kautta. Kysymykseen vastasi 532 vastaajaa ja valittuja vastauksia oli yhteensä 1 207. Moni vastaaja oli siis löytänyt useamman syyn, miksi joukkoliikenneväline ei ole heille sopiva vaihtoehto.

Taulukko 12. Syyt olla käyttämättä joukkoliikennevälinettä.

"Jos et käytä harjoitusmatkoilla joukkoliikennevälinettä, onko syynä joku/jotkin seuraavista? Voit valita useamman vaihtoehdon."	n	%
Kodin ja harjoituspaikan välillä ei ole vaihdotonta joukkoliikenneyhteyttä	203	17,15 %
Kodin ja harjoituspaikan välillä ei ole lainkaan joukkoliikenneyhteyttä	211	17,82 %
Matka joukkoliikennevälineellä harjoituspaikalle kestää liian kauan	223	18,83 %
Joukkoliikennevälineiden aikataulut eivät sovi minulle	149	12,58 %
Joukkoliikennevälineiden pysäkit ovat liian kaukana kotoa	59	4,98 %
Joukkoliikennevälineiden pysäkit ovat liian kaukana harjoituspaikalta	100	8,45 %
Joukkoliikennevälineiden käyttäminen vaatisi kulkutavan vaihtoa	35	2,96 %
Joukkoliikennevälineiden vaihtoyhteydet eivät toimi	43	3,63 %
Minulla ei ole tietoa joukkoliikenneyhteyksistä harjoituspaikalle	28	2,36 %
En matkusta joukkoliikennevälineillä koirani vuoksi	110	9,29 %
Muu syy, mikä?	23	1,94 %
Mainintoja yhteensä	1 184	100,00 %

"Muu syy, mikä?"-vastausvaihtoehtoon oli annettu alun perin 91 tekstivastausta. Valtaosan näistä vastauksista sai kuitenkin lajiteltua taulukossa 11 lueteltujen valmiiden vastausvaihtoehtojen alle. Jotkut vastaajat olivat valinneet valmiin vastausvaihtoehdon ja lisäksi kirjoittaneet sisällöllisesti saman vastauksen tekstikenttään. Näitä tekstivastauksia ei tietenkään lisätty valmiiden vastausvaihtoehtojen lukumääriin. Näin ollen vastauksien kokonaismääräksi muotoitui 1 184. Tekstikenttiin annettujen vastausten perusteella

valmiit vastausvaihtoehdot olivat osittain puutteellisia. Toisaalta moni vastaaja oli selkeästi halunnut tarkentaa vastaustaan valmiin vastausvaihtoehdon valitsemisen lisäksi.

Valmiista vastausvaihtoehdoista suosituin oli ”matka joukkoliikennevälineellä harjoituspaikalle kestää liian kauan” 41,92 prosentin osuudella. Lähes yhtä suuri osa vastaajista kertoi myös, että kodin ja harjoituspaikan välillä ei ole vaihdotonta joukkoliikenneyhteyttä tai yhteyttä ei ole lainkaan. Lähes kolmannekselle joukkoliikenteen aikataulut ovat epäsopivat ja hieman alle viidesosalla joukkoliikennevälineiden pysäkit ovat liian kaukana harjoituspaikalta. Viidesosa ei matkusta joukkoliikennevälineellä koirasta johtuneista syistä.

Avoimissa tekstivastauksissa korostui joukkoliikennevälineen käytön hankaluus useita tai isoja koiria kuljettaessa. Avoimista vastauksista siirrettiin yhteensä 37 vastausta vaihtoehdon ”En matkusta joukkoliikennevälineillä koirani vuoksi” alle. Tekstivastauksista kävi ilmi, että harrastajalla saattaa olla mukanaan jopa seitsemän koiraa. Useat vastaajat kokivat myös, että he ovat erityisesti monen koiran kanssa epätoivottuja matkustajia joukkoliikennevälineissä. Agilityharjoitukseen sisältyy hetkiä, jolloin koiran täytyy odottaa rauhassa omalla paikallaan. Useimmiten tämä paikka on koiranohjaajan autossa sijaitseva koiran oma häkki. Moni vastaaja kertoikin, että heidän koiransa odottaa omaa treenivuoroaan autossa, joten oma auto toimii myös odotus- ja lepopaikkana. Useat koirat myös tottuvat rauhoittumaan autossa odottelun ajaksi, kun taas harjoittelupaikalla, esimerkiksi agilityhallissa sisällä kytkettynä tai häkissä ollessaan koirat usein stressaavat ja haukkuvat paljon. Se muun muassa väsyttää koiria ja nostaa hallien melutasoa epämiellyttävän korkeaksi.

Koirien lisäksi useat harrastajat kantavat mukanaan suurta määrää treenitavaroita. Suurimmalla osalla harrastajista oma auto ja siellä oleva häkki toimivat koiralle tauko- ja odottelupaikkana; joukkoliikennevälinettä käyttäessä harrastajan tulisi kantaa mukanaan koiran ja treenitavaroiden lisäksi myös häkkiä tai useita häkkejä, sillä harjoituspaikoilla ei yleensä ole häkkitilaa koirille. Tekstivastauksista 19 kpl voitaisiinkin luokitella

vastausvaihtoehdon ”Harrastusvälineiden kuljetus joukkoliikennevälineellä on liian vaikeaa” alle. Todennäköistä on, että jos tämä vaihtoehto olisi ollut listalla valmiina, tämän ongelman yleisyys olisi tullut esille vielä enemmän.

Kun avoimista tekstivastauksista oli jaoteltu uudelleen valmiiden vastausvaihtoehtojen alle kuuluvat tekstit, jäljelle jäi 23 vastausta. Näissä vastauksissa oli useita, joilla matka harjoituspaikalle on niin lyhyt, ettei joukkoliikennevälineen käyttö ole järkevää. Monet harrastajat ottavat koiran ja treenitavaroiden lisäksi myös lapsen mukaan harjoituspaikalle ja tämän vuoksi joukkoliikenneväline koetaan hankalana vaihtoehtona. Useiden vastaajien mukaan joukkoliikenteen kustannukset kasvavat liian korkeiksi oman auton käyttöön verrattuna, etenkin kun esimerkiksi oman auton kuluja joutuisi joka tapauksessa maksamaan muun liikkumisen vuoksi. Oma auto koetaan ylipäätään helppona ja joustavana vaihtoehtona.

Koirien kanssa liikkumiseen ja agilityharrastukseen liittyvät vaatimukset esimerkiksi oheistarvikkeiden, kuten häkkien osalta eivät tosiaan tee helpoksi joukkoliikennevälineiden käyttöä lajiin liittyvässä harrastusmatkustamisessa. Koiran tai useiden koirien sekä häkin ja muiden harrastusvarusteiden kuljettaminen tuovat liikkumiseen omanlaisiaan haasteita, joita ei monen muun harrastusliikunnan kohdalla ole.

Kysymyksellä 11 tiedusteltiin kimppakyydillä kulkevilta, onko kimppakyytiporukka pysyvä. Taulukossa 13 esitettyjen vastausten perusteella kimppakyytiporukat ovat satunnaisia, vaikka yli 50 vastaajalla onkin pysyvä kimppakyytiporukka. Kimppakyyti ei silti ole kovin-kaan monella agilityharrastajalla yleisesti käytetty kulkutapavalinta.

Taulukko 13. Kimppakyytiporukan pysyvyys.

"Jos kuljet kimppakyydillä, onko kimppakyytiporukka pysyvä?"	n	%
Kyllä	52	9,42 %
Ei	124	22,46 %
En kulje kimppakyydillä	376	68,12 %

Kysymyksellä 12 selvitettiin kimppakyytien säännöllisyyttä, tulokset on esitetty taulukossa 14. Kimppakyydit olivat säännöllisiä vain varsin pienellä osalla vastaajista. Kysymykseen 11 verraten voitaisiin sanoa, että joillain agilyharrastajilla on pysyvä kimppakyytiporukka, jonka kesken kimppakyytiä kulkutapavalintana käytetään epäsäännöllisesti.

Taulukko 14. Kimppakyytien säännöllisyys.

"Jos kuljet kimppakyydillä, ovatko kimppakyydit säännöllisiä?"	n	%
Kyllä	29	5,25 %
Ei	151	27,36 %
En kulje kimppakyydillä	372	67,39 %

5.3. Agilityharrastajien näkemykset vaihtoehtoisista kulkutapavalinnoista

Kysymyksillä 13–16 selvitettiin agilyharrastajien näkemyksiä vaihtoehtoisista kulkutapavalinnoista, joihin tässä yhteydessä kuuluivat kimppakyyti, joukkoliikennevälineet, polkupyörä ja kävely.

Kysymyksellä 13 kartoitettiin agilyharrastajien valmiutta tehdä vaihtoehtoisia kulkutapavalintoja. Tulokset on esitetty taulukossa 15. Kysymykseen 13 annettujen vastausten

mukaan agilityharrastajat suhtautuvat vaihtoehtoisista kulkumuodoista myönteisimmin kimpakyyteihin, sillä suuri osa (61,59 %) olisi valmis käyttämään niitä nykyistä useammin. Sen sijaan joukkoliikennevälineen käyttöä (16,85 %), polkupyöräilyä (14,13 %) ja kävelyä (22,46 %) harjoituspaikalle olisi valmis lisäämään vain harva. Joukkoliikennevälineen käyttöön liittyviä ongelmia harrastusmatkustamisessa on käsitelty luvussa 5.2 kysymyksen nro 10 kohdalla. Monet harrastajat kertoivat vastauksissaan, että joukkoliikennevälineissä useiden koirien, häkkien ja harrastustarvikkeiden kuljettaminen on liian hankalaa tai jopa mahdotonta. Samat ongelmat koskevat luonnollisesti myös polkupyöräilyä ja kävelyä.

Taulukko 15. Valmius tehdä vaihtoehtoisia kulkutapavalintoja.

”Olisitko valmis kulkemaan harjoitusmatkoja nykyistä useammin seuraavilla kulkumuodoilla?”	Kyllä	Ei
Kimppakyydillä	61,59 %	38,41 %
Joukkoliikennevälineellä (esimerkiksi bussi, juna)	16,85 %	83,15 %
Polkupyörällä	14,13 %	85,87 %
Kävellen	22,46 %	77,54 %

Kysymyksellä 14 selvitettiin agilityharrastajien näkemyksiä siitä, mikä saisi heidät käyttämään vaihtoehtoisia kulkutapoja harrastusmatkoilla nykyistä useammin. Vastaajat saivat kirjoittaa näkemyksensä erikseen jokaisen kulkumuodon (kimppakyyti, joukkoliikenneväline, polkupyörä, kävely) kohdalla. Tekstivastausten luokittelussa tuli esiin usein toistuvia vastauksia ja moni vastaaja oli luetellut useita eri tekijöitä. Seuraavassa käydään läpi yleisimpiä esiin nousseita näkemyksiä kulkumuodoittain.

Huomattavan suuri osa vastaajista, 368 kpl, kertoi käyttävänsä **kimppakyytiä** enemmän, jos samassa harjoitusryhmässä kulkisi toinen harrastaja samalta asuinseudulta. Aikataulujen ja matkareitin tulisi siis olla sama kuin vastaajalla. Useat agilityharrastajat harjoittelevat säännöllisissä viikkoryhmissä tiettyinä viikonpäivinä ja kellonaikana, kun taas toiset harjoittelevat lähinnä itsenäisesti itse määrittelemiensä aikataulujensa mukaan.

Jotkut vastaajat kertoivat, että esimerkiksi vuorotyön vuoksi kimppakyytiseuran löytäminen on vaikeaa, kun harjoitteluajankohdat ovat epäsäännöllisiä eivätkä painotu ns. primetime-aikoihin. Myös vapautta aikataulujen valinnan suhteen arvostetaan. Moni vastaaja oli vastauksessaan tuonut esille seikkoja, minkä vuoksi kimppakyyti *ei ole* heille toimiva vaihtoehto. Usealla erityisesti ison koiran tai usean koiran kanssa harrastavalla haasteeksi nousee tilanpuute autossa, harvalla harrastajalla kuitenkin on autossaan häkkitilaa useammalle kuin omille koirilleen. Tilanpuute autossa nousi esiin 70 vastauksessa. Moni vastaaja kokee kimppakyytejä haittaavaksi tekijäksi myös sen, että koirat voivat stressaantua muun muassa vieraasta autosta ja vieraista koirista. Joissain tapauksissa tämä saattaa vaikuttaa myös koiran mielentilaan agilitysuorituksen aikana.

Kimppakyydillä kuljettiin matkan varrella asuvan kaverin kanssa, kun treenattiin samassa ryhmässä. Tämä vaatii, että reitti ja aikataulut menee yksiin.

Koira jätetään autoon, joten kimppakyydin muut koirat pitäisi tulla toistensa kanssa toimeen ja auto olla riittävän hyvin varusteltu koirien turvalliseen jättämiseen keskenään

Joukkoliikennevälineitä käytettäisiin nykyistä enemmän, jos kodin ja harjoituspaikan välillä olisi helppo, nopea ja suora yhteys. Tätä mieltä oli 256 vastaajaa. Joukkoliikenneyhteydet koettiin ongelmalliseksi muun muassa epäsopivien aikataulujen, vaihtojen sekä pitkien odotteluajojen takia. Useissa vastauksissa kerrottiin myös, että joko oma koti tai harjoituspaikka on liian kaukana joukkoliikenneyhteyden pysäkiltä, tai että yhteyttä ei ole lainkaan. 79 vastaajaa kertoi, että joukkoliikennevälineen käyttöä vaikeuttavat erilaiset tarvikkeiden tai koiran/koirien kuljetukseen liittyvät seikat, muun muassa suuri tavara- tai koiramäärä, koiran tottumattomuus joukkoliikenteessä kulkemiseen, muiden joukkoliikennettä käyttävien torjuva asenne koiran kuljettamiseen joukkoliikennevälineessä ja se, että koiralle täytyisi olla harjoituspaikalla valmiina häkki tai muu odottelu- paikka. Jotkut vastaajat voisivat käyttää joukkoliikennettä, jos se tulisi halvemmaksi. 142 vastaajaa oli torjunut joukkoliikenteen vaihtoehtona ilman perusteluja.

Mikäli joukkoliikenneyhteydet olisivat sujuvat ja niitä olisi. Jos myös työmatkat onnistuisivat joukkoliikenteellä niin silloin voisi käyttää harrastuksissa samaa bussikorttia.

Bussipysäkille on 3 kilometriä, eikä täältä korvesta taida kulkea kuin koululaisvuorot. Yhteyksiä ei käytännössä ole. Lisäksi mukana kulkee koira, taapero ja treenikampeet, omat ja lapsen eväät, koiran häkki on autossa... En vaan näe meitä bussissa, sori.

Polkupyörän valitsisi kulkumuodoksi useampi, jos reitti harjoittelupaikalle soveltuisi siihen paremmin. Nyt 300 vastaajaa kertoo, että matka harjoituspaikalle on liian pitkä tai se ei ole turvallinen koiran kanssa kulkemiseen. Jotkut vastaajat voisivat juokсутtaa suurta tai keskikokoista koira pyörän rinnalla harjoituspaikalle, jos sopivan pituinen reitti kulkisi hiekkatietä, sillä asfalttitiellä juokseminen on haitallista koirien tassuille ja nivelille. Myös sää vaikuttaa monen intoon pyöräillä harjoituspaikalle. 52 vastaajalla koirien tai mukana kuljetettävien harrastustarvikkeiden määrä on liian suuri, jotta ne saisi polkupyörällä kuljetettua. 91 vastaajaa katsoo, että pyörän rinnalla juokseminen olisi haitaksi koiran terveydelle, pyöräilystä tulisi liian suuri rasitus tai että vastaajan koira ei osaa juosta pyörän vierellä kunnolla. Jotkut vastaajat voisivat käyttää polkupyörää harrastusmatkoihin, jos heillä olisi koiran kuljettamiseen pyörään kiinnitettävä perävaunu ja/tai sähköavusteinen polkupyörä tai koiran saisi kuljetettua hallille muulla tavoin. Moni harrastaja katsoo myös, että harjoituspaikalla tulisi olla rauhallisia häkkeitä odottelutilaksi koirille, joilla ei kulkutapavalinnan takia ole mahdollisuutta viettää odotteluajoja esimerkiksi autossa.

Lyhempi matka ja reitti, joka ei kulje asfalttietä. Hallilla häkki tms koiran "säilytykseen" esim rataantutustumisen ajaksi.

Jos asuisin lähempänä treeni paikkaa, mutta tuskin silloinkaan koska fyysinen laji koiralle ja en ennen treenejä halua väsyttää koira

Suurin tekijä, joka vastaajien mukaan lisäisi **kävelyä** harjoituspaikalle, olisi lyhyempi etäisyys kodin ja harjoituspaikan välillä. Liian pitkä tai liikaa aikaa vievä matka nousi esille kävelyä estävänä tekijänä hyvin suuressa osassa vastauksia. Sen lisäksi ongelmallisena

koettiin muun muassa sää, turvattomat reitit ja asfalttipäällysteiset tiet, joilla kulkeminen rasittaa koiran tassuja ja niveliä. Pienempi koirien ja mukana kuljetettavien tavaroiden määrä koettiin myös kävelyn valintaa edistävänä tekijänä. Jotkut vastaajat kokivat, että kävely rasittaisi koiraa liikaa agilityharjoituksen lisäksi. Kuten muissakin vaihtoehtoisissa kulkumuodoissa, myös kävelyn liittyvissä vastauksissa nousi esiin tarve saada säilyttää joitain tarvikkeita, kuten koiran häkkiä harjoituspaikalla, jotta kulkumuodon valitseminen olisi mielekkäämpää.

Treenipaikan pitäisi olla lähempänä ja pitäisi mennä jalankulkijoiden kävelytie koko matkan ku nyt ei mene. Olen kävellyt aiemmin koiran kanssa hallille treeneihin, silloin matkaa oli 4km ja se oli juuri sopiva lämmittely ja jäähdyttelylenkki.

Jos hallilla olisi mahdollista säilyttää omia tavaroita ja hallilla olisi häkit häkkipeitolla varustettuina ja aina voisi luottaa siihen, että häkeissä olisi tilaa. Koirani myös ovat hallilla aika äänekkäitä ja treenirauhan ja stressin laskemisen takia pidän niitä mieluummin autossa odotteluajat.

Kysymyksessä 15 vastaajilta tiedusteltiin näkemyksiä siitä, mikä heidän mielestään kannustaisi agilityharrastajia kävelyn, pyöräilyn, kimppekyytien tai joukkoliikennevälineen käyttöön harjoitusmatkoilla. Tähän kysymykseen annetut vastaukset noudattelivat pitkälti samaa linjaa kuin aikaisemmassa kysymyksessä. Kysymyksenasettelu olisi ehkä voinut olla selkeämpi, sillä moni vastaaja oli pohtinut tässäkin kohdassa asiaa omalta kohdaltaan, vaikka kysymyksen tavoitteena oli saada vastaaja miettimään kannusteita laajemmin koko agilityharrastajajoukkoa ajatellen. Lisäksi jotkut vastaajat olivat luetelleet eri kulkutapavalintojen ongelmia tai näkivät vaihtoehtoiset kulkutavat ylipäättään mahdolltomina.

Merkittävin kannuste vaihtoehtoisten kulkutapavalintojen tekemiselle olisi useimpien vastaajien mukaan **lyhyt etäisyys harjoituspaikalle**. Tällöin matkoja voitaisiin nykytilanetta useammin tehdä kävellen tai pyörällä. Samalla tulisi hoidettua agilitykoiran ja -ohjaajan harjoituksen vaatimat lämmittely- ja jäähdyttelysuoritukset. Toisaalta liian pitkä matka kävellen tai pyörällä kulkiessa voi joidenkin vastaajien mielestä väsyttää koiraa liikaa. Osassa vastauksista oli toki tunnistettu se ongelma, että agilityharjoituspaikkoja

hallinnoivien toimijoiden (yhdistykset tai yritykset) resurssit eivät yleensä riitä siihen, että harjoituspaikka sijaitsisi kalliilla tontilla lähellä kaupungin keskustaa. Jotkut vastaajat olivat tunnistaneeet myös agilityharjoituspaikoista ympäristöön aiheutuvat meluhaitat. Joissain vastauksissa oli myös pohdittu asiaa koiranomistajien asumismieltyymysten kautta – monen koiran taloudet haluavat kenties valita asuinpaikkansa syrjäisemmiltä, luonnonläheisiltä alueilta, ”kaukana kaikesta”.

Koiraihmiset haluavat omaa rauhaa ja tilaa koirinensa, eivät asu hallin vieressä, eikä hallitkaan ole asuinalueilla.

Kävelyn, pyöräilyn, kimpakyytien tai joukkoliikennevälineen käyttöön harjoitusmatkoilla kannustaisi todella monen vastaajan mukaan **harjoituspaikkojen tarjoamat lainahäkit koirien taukoja varten** sekä **koiranohjaajien treenitarvikkeiden säilytysmahdollisuus harjoituspaikalla**. Agilityharjoitukseen sisältyy hetkiä, jolloin koiran täytyy odottaa rauhassa omalla paikallaan. Useimmiten tämä paikka on koiranohjaajan autossa sijaitseva koiran oma häkki. Lainahäkkienkin tulisi olla turvallisia, rauhallisia hygieenisiä ja niitä tulisi olla tarjolla riittävästi. Koiranohjaajan treenitarvikkeiden säilyttämiseen oli ehdotettu muun muassa lukittavia kaappeja.

Julkisten kulkuvälineiden käyttöä edistäisi parhaiten **kattavammat julkisen liikenteen yhteydet** ja harjoituspaikkojen saavutettavuus julkisilla kulkuneuvoilla. Harjoituspaikkojen syrjäinen sijainti ja usein myöhäiseen iltaan venyvät harjoitusvuorot hankaloittavat julkisten kulkuvälineiden käyttöä. Vastaajat korostivat myös, ettei matka-aika saisi venyä kohtuuttoman pitkäksi julkisia käytettäessä. Moni vastaaja nosti esiin myös positiivisemmän suhtautumisen koirien kuljettamiseen liikennevälineissä, esimerkiksi tilavammat lemmikkipaikat.

Kimppakyyteihin vastaajat suhtautuivat positiivisemmin kuin esimerkiksi julkisten liikennevälineiden käyttöön. Vastaajien mukaan **kimppakyytien käyttöä edistäisi niiden parempi organisointi** – moni vastaaja oli ehdottanut, että esimerkiksi harjoitusvuoroja suunniteltaessa otettaisiin huomioon se, miltä suunnalta harjoittelijat tulevat, ja

pyrittäisiin yhtenäistämään ryhmiä tätä kautta. Näin saman kulkureitin omaavilla harrastajilla olisi myös yhtenäinen harjoitusaikataulu. Kaikki vastaajat eivät kuitenkaan säilyttäisi kimppekyytien organisointia yhdistyksen harteille, vaan vastauksissa oli ehdotettu muun muassa yhdistysten sisäisten kimppekyytiryhmien perustamista Facebookiin.

Riippuu hyvin paljon asuinpaikasta ja tilanteesta. Kävelyn ja pyöräilyn näen vaihtoehtona vain jos asuu aivan harrastuspaikan naapurissa. Lisäksi ongelmaksi nousee koirien odotusvuorot. Missä säilytetään häkkejä (varkaudet)? Saako koira olla hallissa (haukkuminen), onko kerhotilaa tai muuta sääsuojaaja? Kuinka monta koira halliin tai kerhotilaan mahtuu kerralla? Tulevatko vieraat koirat keskenään toimeen autossa? Mahtuuko kaikkien koirien häkit autoon? Yhteishäkkien desinfiointi ja puhtaanapito?

Helsingissä asuessani käytin lähes aina julkisia treeneihin mennessä, koska yhteydet olivat toimivat. Harjoituspaikkojen tulisi sijaita lähellä joukkoliikenteen solmu-kohtia, jotta ne olisi paremmin saavutettavissa. Kävellessä 2-3km olisi maksimi matka ja se toimisi hyvin alkulämmittelynä ja loppujäähkänä. Ongelmaksi kävelen ja pyöräillen olisi koiran häkin raahaaminen mukana. Kimppakyyti ei olisi ongelma, jos treenikaverit treenaisivat yhtä aikaa eivätkä asuisi eri puolella kaupunkia. Kisa-matkoissa (yli 100km) kimppekyydit ovat kannattavampia.

Omalla kohdalla matkan pituus on suurin rajoittava tekijä. Lyhyillä matkoilla yksi kannustava tekijä voisi olla sen korostaminen, että kävely ja pyöräily harrastuspaikalle tuo lisää lämmittelyä/jäähdyttelyä ja peruskuntoa. Joukkoliikennevälineillä matkustaessa koira oppii yhteiskuntakelpoisuutta, kimppekyydit sosiaalista.

5.4. Ilmastoyiden vaikutus agilityharrastajien kulkutapavalintoihin

Kysymyslomakkeen kysymys 16 sisälsi erilaisia väittämiä, joissa kartoitettiin ilmastohuolteen vaikutusta harrastusmatkustamiseen. Vastaajat saivat valita Likert-asteikon vaihtoehtoja ”eri mieltä”, ”jokseenkin eri mieltä”, ”ei samaa, eikä eri mieltä”, ”jokseenkin samaa mieltä” tai ”samaa mieltä”. Väittämien tulokset on esitetty taulukossa 16.

Taulukko 16. Väittämät ilmastosyiden vaikutuksesta kulkutapavalintoihin.

	Eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa, eikä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Samaa mieltä
Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon	163 29,53 %	109 19,75 %	110 19,93 %	142 25,72 %	28 5,07 %
Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä	374 67,75 %	102 18,48 %	40 7,25 %	30 5,43 %	6 1,09 %
Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastosyistä	422 76,45 %	64 11,59 %	42 7,61 %	18 3,26 %	6 1,09 %
Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi	355 69,07 %	41 7,98 %	44 8,56 %	54 10,5 %	20 3,89 %

Kyselyyn vastanneet agilityharrastajat eivät olleet kovinkaan huolestuneita harrastusmatkustamisensa vaikutuksista ilmastoon – lähes kolmannes valitsi vastausvaihtoehdon ”eri mieltä” ensimmäisen väitteen ”Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon” kohdalla. Jokseenkin eri mieltä oli myös huomattava osuus vastaajista, hieman alle viidennes. Yhtä moni valitsi vastausvaihtoehdon ”ei samaa, eikä eri mieltä”. Neljäsosa vastaajista koki hieman huolta harrastusmatkustamisen ilmastovaikutuksista, ja vain viisi prosenttia valitsi vastausvaihtoehdon ”samaa mieltä”. Tässä väittämässä valinnat olivat kuitenkin jakautuneet asteikon eri osiin huomattavasti laajemmin kuin tätä seuraavissa väittämässä. Agilityn harrastusmatkustamiseen liittyvät ilmasto-uolet eivät siis ole vielä konkretisoituneet tekoina kovin monella.

Vain harva kyselyyn vastannut agilityharrastaja kertoi vähentäneensä harrastusmatkustamista ilmastosyistä – ”jokseenkin samaa mieltä” ja ”samaa mieltä” -valintoja oli tehnyt yhteensä vain noin 6,5 prosenttia vastaajista. Entistä harvempi oli kertonut vaihtaneensa kulkutapavalintaansa ilmastosyistä.

Aikaisemmin esitetyistä kyselyn tuloksista tiedetään, että oma auto on ehdottomasti suosituin kulkutapavalinta agilityharrastajien keskuudessa. Väittämässä kartoitettiin myös sitä, kuinka moni on vaihtanut oman auton ilmastoystävällisempään. Oletus oli, että pelkän harrastusmatkustamisen vuoksi autoa tuskin vaihdetaan, mikä huomioitiin kysymyksenasettelussa. Tähän väittämään ”jokseenkin samaa mieltä” tai ”samaa mieltä” -vastausvaihtoehdon valinneita oli yhteensä hieman alle 15 prosenttia. Oman auton ilmastoystävällisyyteen panostaminen on siis ollut suositumpi toimi kuin harrastusmatkustamisen vähentäminen tai kulkutavan vaihtaminen.

Tarkastelin väittämiin annettuja vastauksia verrattuna ikään χ^2 -testin avulla (ks. liite 3). Testit tehtiin IBM SPSS Statistics -ohjelmalla. Testiä varten luokittelin ikäryhmiä uudelleen. Testiin summasin ikäluokat seuraavasti: alle 30 vuotta, 30–50 vuotta ja yli 50 vuotta. Lisäksi summasin väittämävastaukset siten, että *eri mieltä* ja *jokseenkin eri mieltä* -vastauksista muodostettiin *eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä* -niminen muuttuja ja *samaa mieltä* tai *jokseenkin samaa mieltä* -vastaukset summattiin *samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä* -nimiseksi muuttujaksi. Näin saatiin riittävän suuret odotetut frekvenssit, jotta χ^2 -testin tuloksista saatiin valideja. χ^2 -testiä varten kaikkien odotettujen frekvenssien tulisi olla suurempia kuin 1, ja niistä korkeintaan 20 % saa olla alle 5. (Heikkilä 2014, s. 201).

Em. iän ja väittämien jaottelulla testit ovat validit. Neljästä iän ja väittämien riippuvuutta arvioivasta testistä vain yhdessä odotettujen frekvenssien määrä oli yhden solun osalta pienempi kuin 5, mutta tämän yhden solun osuus oli 11,1 % joten sekin voidaan vielä kelpuuttaa. Muissa iän ja väittämien riippuvuutta arvioivien testien soluissa odotettujen frekvenssien määrä ei ollut alle 5.

χ^2 -testin nollahypoteesina on, että tarkasteltavien muuttujien välillä ei ole riippuvuutta. Mikäli χ^2 -testin tuloksena saatu p-arvo on alle 0,05 voidaan todeta, että muuttujien välillä on tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta. (Heikkilä 2014, s. 184).

Taulukko 17. Iän ja väittämien χ^2 -testitulokset.

χ^2 -testissä tarkastellut muuttujat	Testin tulos
Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon * Ikä	Ei tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta $(\chi^2(4) = 6,115; p = 0,191)$
Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä * Ikä	Ei tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta $(\chi^2(4) = 3,352; p = 0,501)$
Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastosyistä * Ikä	On tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta $(\chi^2(4) = 11,235; p = 0,024)$
Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi *ikä	Ei tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta $(\chi^2(4) = 8,003; p = 0,091)$

Taulukossa 17 esitettyjen tulosten perusteella iän ja harrastusmatkustamisen ilmastovaihtuksiin liittyvien huoltien välillä on tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta vain väittämän ”Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastosyistä” välillä ($\chi^2(4) = 11,235; p = 0,024$). Tämän väittämän ja iän ristiintaulukoinnin perusteella yli 50-vuotiaat ovat keskimääräistä harvemmin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä väittämästä. Heillä oli myös muita enemmän ei samaa, eikä eri mieltä -vastauksia väittämään (ks. liite 3).

Tarkastelin väittämiin annettuja vastauksia myös kulkutapavalintaan verrattuna χ^2 -testin avulla (ks. liite 3). Testiä varten luokittelin kulkutapavalintoja uudelleen seuraavasti: oma auto ja muu kulkutapa (sis. kimppakyyti, joukkoliikenneväline, mopo tai mopoauto,

polkupyörä, kävely, muu). Lisäksi summasin väittämävastaukset siten, että *eri mieltä* ja *jokseenkin eri mieltä* -vastauksista muodostettiin *eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä* -niminen muuttuja ja *samaa mieltä* tai *jokseenkin samaa mieltä* -vastaukset summattiin *samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä* -nimiseksi muuttujaksi. Näin pyrittiin saamaan riittävän suuret odotetut frekvenssit, jotta χ^2 -testin tuloksista saataisiin valideja. Oman auton käyttö on kuitenkin niin suosittu kulkutapavalinta, että edes kaikki muut kulkutavat summaamalla ei saatu riittävän suuria odotettuja frekvenssejä riittävän moneen soluun kolmeen väittämään vertaavan testin osalta. χ^2 -testiä varten kaikkien odotettujen frekvenssien tulisi olla suurempia kuin 1, ja niistä korkeintaan 20 % saa olla alle 5. (Heikkilä 2014, s. 201). Tämä ehto täyttyi vain verrattaessa kulkutapavalintaa väittämään ”Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon”. Muiden väittämien osalta kahdessa solussa eli 33,3 % soluista odotettu frekvenssi oli yli 5, eli testit eivät olleet valideja. Kaikki testitulokset ovat nähtävillä liitteessä 3.

Taulukko 18. Kulkutapavalintojen ja väittämien χ^2 -testitulokset.

χ^2 -testissä tarkastellut muuttujat	Testin tulokset
Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?	Ei tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta ($\chi^2(2) = 0,134$; $p = 0,935$)

Taulukossa 18 esitettyjen tulosten perusteella kulkutapavalinnan ja harrastusmatkustamisen ilmastovaikutuksiin liittyvien huoltien välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta väittämän ”Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoyistä” osalta ($\chi^2(2) = 0,134$; $p = 0,935$).

5.5. Vastaajien vapaat tekstivastaukset

Kysymyslomakkeen viimeisenä kohtana oli avoin tekstilomake ns. vapaalle sanalle. Vastauksia tähän kohtaan tuli yhteensä 176.

Monet vastaajat olivat esittäneet mielipiteensä tutkimuksen aiheesta, joidenkin mielestä aihe oli hyvä ja toiset kokivat asian tutkimisen turhana. Muutamit vastaajat ehdottivat kilpailuihin liittyvää matkustamista jatkotutkimusaiheeksi.

Myös kilpailuihin matkustaminen voisi olla jännä tutkimisen aihe, niihin tulee usein enemmän kilometrejä vuodessa, vaikka niissä käy harvemmin kuin harjoituksissa

Palautteissa oli myös muun muassa kyseenalaistettu kyselyn mielekkyyttä maaseudulla asuvien kannalta, kun oma auto on käytännössä ainut kulkutapavaihtoehto kaikessa matkustamisessa. Osa vastaajista ei pitänyt agilityn harrastusmatkustamisen hiilijalanjälkeä merkittävänä. Jotkut vastaajat kenties luulivat, että agilityn harrastusmatkojen kulkutapavalintojen tutkimisella on tarkoitus syyllistää harrastajia autoilusta. Se ei tietenkään ollut tarkoitus, mutta aihe näyttää olevan arka joillekin vastaajille, mikä olisi ehkä voitu huomioida kysymyksenasettelussa.

Lajin hiilijalanjälki lienee melko pieni. Tuntuu hassulta että tällaisesta edes mietitään vähennyksiä. Alottaa voisi vaikka moottoriurheilusta tai raveista jossa liikkuu tallien lisäksi myös katsojia.

Jotkut vastaajat olivat myös tarkentaneet aiempiin kohtiin antamiaan vastauksia tai keroneet, miksi kokevat omalla kohdallaan harrastukseen liittyvän autoilun oikeutetuksi.

En matkustele koskaan ulkomailla, joten mielestäni voin autoilla harrastuksiin kyllä.

Itsellä ilmastoteot ovat muissa asioissa. Koiraharrastuksessa tai matkustamisessa en mieti ilmastoa. Sen sijaan kuluttamisessa, ostamissani tavaroissa ja ruokavaliossani kiinnitän huomiota ilmastoon. Koiran kanssa matkustaessa näen muun kuin oman auton vain liian työläänä ja hankalana. Aiemmalla paikkakunnalla

kokeilin siis kaikki mainitut: mopon, pyörän, kimppakyydit ja julkiset (bussi kulki max kerran tunnissa ja jätti 3km päähän hallista). Hankalaa ja vaivanloista, päädyin autoon enkä ole katunut.

Joidenkin vastaajien torjuva asenne oman harrastuksen kulkutapavalintojen tutkimista kohtaan herätti vaikutelman omien valintojen uhatuksi tulemisesta ja siihen liittyvästä piilevästä ilmastosyyllisyydestä tai -häpeästä. Aaltolan (2017 s. 249–250) mukaan syyllisyys on pääasiassa ihmisen sisältä kumpuava toissuuntautunut tunne, eli syyllisyyden tunne keskittyy muihin ihmisiin. Syyllisyyden kokemuksen aiheuttaja ei kuitenkaan aina tule ulkoapäin, vaan syyllisyyttä voi tuntea omista normien vastaisista teoista, vaikka kukaan muu ihminen ei olisi tekoja edes noteerannut. Häpeä sen sijaan kumpuaa ihmisen toiminnan saamista sosiaalisista vastineista, toisin kuin syyllisyys. Häpeän tunne ei ole toissuuntautunut vaan minäsuuntautunut – se kohdistuu henkilöön itseensä, ”mitä muut ajattelevat minusta?”. Häpeää voi tuntea muiden ihmisten tuomitsemisen vuoksi, vaikka ihminen ei omassa toiminnassaan näkisikään virhettä. Häpeä voi myös aiheuttaa ihmisissä erilaisia reaktioita, joilla pyritään puolustamaan omaa minuutta, esimerkiksi kieltämällä häpeää aiheuttavat arvot, mutta toisaalta myös ylikorostamalla vaikkapa toiminnan hyviä puolia tai virheitä häpeän tunnetta aiheuttavassa toimijassa tai toiminnassa.

6. Johtopäätökset

Luvussa 1.2 esitetyt tutkimuskysymyksetni ovat:

1. Mitkä ovat agilityn harjoitusmatkojen ja muun vapaa-ajan liikkumisen erot?
2. Mitkä ovat agilityn harjoitusmatkojen kulkutapavalinnat ja vaikuttavatko mahdolliset harrastusmatkustamiseen liittyvät ilmastohuolet kulkutapavalintaan?
3. Onko agilityharrastajien kulkutapavalinnoissa tai mahdollisissa harrastusmatkustamiseen liittyvissä ilmastohuolissa eroja iän suhteen?

Agilityn harrastusmatkat eroavat muusta vapaa-ajan liikkumisesta hieman matkojen keskipituuden ja erityisesti kulkutapavalintojen mukaan. Lyhyin harjoitusmatka oli 0 km ja pisin 250 km. Agilityn harjoitusmatkojen keskiarvoinen pituus oli 19,16 km ja matkojen mediaani 13 km. Suomalaiset tekivät vuonna 2016 keskimäärin 1,0 vapaa-ajanmatkaa vuorokaudessa ja keskimääräinen matkasuorite vapaa-ajanmatkoilla oli 17,4 km/hlö/vrk. Näistä matkoista ulkoiluun ja liikkumiseen liittyviä matkoja oli 0,31 matkaa/hlö/vrk ja niiden keskipituus oli 5 km/matka. Puolet kotoa vapaa-ajankohteisiin suoritettavista matkoista kuljetaan henkilöauton kuljettajana, kolmannes jalan tai pyörällä, alle kolmannes henkilöauton matkustajana ja viisi prosenttia joukkoliikennevälineellä. Vapaa-ajankohdeesta kotiin kuljettiin lähes vastaavin kulkutapaosuuksin. Agilityn harjoitusmatkojen keskipituus on siis hieman pidempi kuin suomalaisten vapaa-ajanmatkojen keskiarvo, ja paljon pidempi kuin ulkoiluun ja liikkumiseen liittyvien matkojen keskipituus. Agilityharrastajien kulkutapavalintana auto oli yleisempi kuin suomalaisten vapaa-ajanmatkoilla keskimäärin.

Kyselyn tuloksista saatiin tietoa agilityn harjoitusmatkojen kulkutapavalinnoista. Kyselyyn vastanneiden agilityharrastajien vastauksista kävi ilmi, että ennako-oletukseni mukaisesti kulkutapavalinnoista suosituin oli oma auto, sitä käytti yli 90 % vastaajista. Muiden kulkutapojen käyttö oli niin vähäistä, että suurimmassa osassa tilastollisia testejä (χ^2 -testi), joissa tarkasteltiin kulkutavan ja ilmastohuoliin liittyvien väittämävastauksen vertailussa ei saatu riittävän suuria odotettuja frekvenssejä, jotta testien tulosten

voitaisiin katsoa olevan valideja. Tämä siitä huolimatta, että testiä varten muuttujia summattiin yhteen, esimerkiksi kulkutapavalintojen osalta muuttujia oli vain kaksi (omaa autoa käyttävät ja muita kulkutapoja käyttävät). Ainut validin tuloksen antanut χ^2 -testi osoitti, että kulkutapavalinnalla ja huolilla harrastusmatkustamisen ilmastovai-
kutuksista (väittäjä ”Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmas-
toon”) ei ole tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta keskenään.

Kyselyyni vastanneet agilityharrastajat perustelivat henkilöauton käytön suosiota mo-
nilla eri seikoilla. Syitä olivat pitkät harjoitusmatkat, harjoituspaikkojen huono saavutet-
tavuus julkisilla liikennevälineillä sekä lajin erityispiirteisiin liittyen muun muassa koiran
tai koirien ja harrastusvälineiden kuljettaminen ja säilyttäminen harjoituspaikalla. Har-
joitusmatkojen pituuteen ja harjoituspaikkojen saavutettavuuteen voitaisiin jossain
määrin vaikuttaa maankäytön suunnittelulla ja joukkoliikennevälineiden aikataulutuk-
sella, mutta kokonaisuudessaan ongelma on monisyisempi. Perusteet oman auton käy-
tön yleisyydelle agilityharrastajien keskuudessa olivat osittain samat, kuin esimerkiksi
juniorijalkapallon harrastajille tehdyssä kulkutapavalintoja kartoittavassa kyselyssä.
Harrastusmatkustamista koskevissa tutkimuksissa myös harrastuslajin erityispiirteet
vaikuttavat harrastajien valintoihin, agilityssa koiran tai koirien ja harrastusvälineiden
sekä harjoitusvälineiden kuljettaminen ja säilyttäminen on helpointa omalla autolla kul-
kiessa siinä missä jalkapalloilussa vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttöä haittaavat
muun muassa jatkuvasti vaihtuvat harjoituspaikat.

Muiden kulkutapavaihtoehtojen suosio jäi alhaiseksi. Kyselyssä kartoitettiin myös agili-
tyharrastajien valmiutta kokeilla vaihtoehtoisia kulkutapoja. Kun agilityharrastajilta ky-
sytettiin, ovatko he kokeilleet oman auton käytön lisäksi muita kulkutapoja, suosituim-
maksi kokeiluksi kulkumuodoksi nousi kimppekyyti. Seuraavaksi suosituimpia kokeiluja
kävely ja joukkoliikennevälineet. Polkupyörä oli kokeilluista kulkutavoista vähiten suo-
sittu. Vaikka muiden kulkutapojen käyttö oli agilityharrastajien keskuudessa vähäistä,
harrastajilla on kyselyni tulosten perusteella myös valmiuksia muiden kulkutapojen
käyttöönottoon tietyn edellytyksin. Esimerkiksi kimppekyyteihin suuri osa harrastajista

suhtautuu myönteisesti, mutta niiden yleistymistä edistäisi muun muassa kyytien parempi organisointi. Tarve kimppakyytien paremmalle organisoinnille oli tullut esiin myös Korpisen (2013) juniorijalkapallon harrastusmatkustamista käsittelevässä tutkimuksessa. Kimppakyytejä voitaisiin organisoida esimerkiksi mobiilisovelluksen avulla.

Kyselyyn vastanneiden antamista tekstivastauksista saatiin hyviä kehittämisehdotuksia, joilla vaihtoehtoisten kulkutapojen suosiota voitaisiin lisätä. Julkisten liikennevälineiden käyttö agilityharrastajien keskuudessa voisi lisääntyä, jos yhteydet olisivat kattavampia ja harjoituspaikoilla olisi tarjota häkkeitä koiran säilytykseen taukojen aikana. Liikunnalliset kulkutavat, kuten kävely ja pyöräily koettiin mielekkäinä lyhyillä, korkeintaan muutamman kilometrin harjoitusmatkoilla, ja tällöinkin harjoituspaikalta tulisi löytyä säilytystilaa koiralle ja harrastusvälineille.

Myös kolmanteen tutkimuskysymykseen pyrittiin vastaamaan χ^2 -testin tulosten kautta. Tässäkin kohtaa testiä varten muuttujia summattiin yhteen, jotta testituloksista saataisiin valideja. Verrattaessa ikää kulkutapavalintoihin ja väittämiin saatuihin vastauksiin valideja testejä saatiinkin edellistä kohtaa paremmin. χ^2 -testin tulosten perusteella iän ja kulkutapavalinnan välillä ei ole tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta, eli harrastajan iällä ei näytä olevan vaikutusta agilityharrastusmatkustamisen kulkutapavalintaan. Iän ja harrastusmatkustamisen ilmastovaikutuksiin liittyvien huolten välillä on tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta vain väittämän ”Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastosyistä” välillä. Tämän väittämän ja iän ristiintaulukoinnin perusteella yli 50-vuotiaat ovat keskimääräistä harvemmin eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä väittämästä. Heillä oli myös muita enemmän ei samaa, eikä eri mieltä -vastauksia väittämään. Muiden väittämien ja iän välillä tilastollisesti merkitsevää riippuvuutta ei havaittu.

Aiheeseen liittyvä jatkotutkimus voisi käsitellä esimerkiksi agilityn kilpailumatkustamista. Tämän olivat nostaneet esille myös jotkin kyselyyn vastanneet.

Lähteet

- Aaltola, Elisa (2017). Shame: From Defensive Fury to Epistemological Shifts and Political Change. Teoksessa A. Woodhall & G.G. da Trindade (toim.) Ethical and Political Approaches to Nonhuman Animal Issues. (s. 247–274).
- Bäck, Jaana & Juhani Damski, Pekka Haavisto, Lea Kauppi, Kirsi Latola, Matti Liski, Peter Lund, Mari Pantsar, Juha Pekkanen, Oras Tynkkynen, Olli Varis, Mari Walls (2016). Ottakaa tämä vakavasti! Asiantuntijanäkemyksiä ilmastonmuutoksen vaikutuksista. Noudettu 2021-01-21 osoitteesta <https://www.sitra.fi/julkaisut/ottakaa-tama-vakavasti>.
- Eerola, Tapio (2019). Lapinporokoira jo toiseksi yleisin rotu, suomenajokoira syöksykier-teessä. Koiramme 1–2/2019: 14–24.
- Euroopan komissio (2019). Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden ko-mitealle. Euroopan vihreän kehityksen ohjelma. Noudettu 2021-01-07 osoit-teesta <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52019DC0640>
- Euroopan komissio (2020a). Ehdotus. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuspuitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi ja asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki). Noudettu 2021-01-07 osoitteesta <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52020PC0080>
- Euroopan komissio (2020b). Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvos-tolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle. Noudettu 2021-01-07 osoitteesta <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:789:FIN>
- HE 200/2016. Hallituksen esitys eduskunnalle Pariisin sopimuksen hyväksymisestä ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Noudettu 2021-04-06 osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatokset?decisionId=0900908f804ed083>.

Heikkilä, Tarja (2014). Tilastollinen tutkimus. Edita.

IPCC (2018). Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. Noudettu 2021-02-15 osoitteesta <https://www.ipcc.ch/sr15/download>

Kalenoja, Hanna & Kati Kiiskilä, Kimmo Heikkilä. Liikkuminen vapaa-ajalla. Tutkimus vapaa-ajan matkojen ominaisuuksista ja vapaa-ajan matkoihin vaikuttavuudesta. Tiehallinnon selvityksiä 28/2009. Noudettu 2021-04-06 osoitteesta <https://www.doria.fi/handle/10024/139455>.

Kennelliitto (2018a). Tilastokeskus tarkisti laskelmaa koirien määrästä: koiria on Suomessa 700 000. Noudettu 2019-04-06 osoitteesta <https://www.kennelliitto.fi/tietoa-meista/uutiset/tilastokeskus-tarkisti-laskelmaa-koirien-maara-sta-koiria-suomessa-700-000>.

Kennelliitto (2019a). Agility. Noudettu 2019-04-28 osoitteesta <https://www.kennelliitto.fi/koiraharrastukset/kokeet-ja-kilpailut/agility>.

Kennelliitto (2019b). Vuosikertomus 2014. Noudettu 2019-04-28 osoitteesta <https://www.kennelliitto.fi/tietoa-meista/esitteet-ja-julkaisut/kennelliiton-vuosikertomukset>.

Kennelliitto (2019c). Vuosikertomus 2015. Noudettu 2019-04-28 osoitteesta <https://www.kennelliitto.fi/tietoa-meista/esitteet-ja-julkaisut/kennelliiton-vuosikertomukset>.

Kennelliitto (2019d). Vuosikertomus 2016. Noudettu 2019-04-28 osoitteesta <https://www.kennelliitto.fi/tietoa-meista/esitteet-ja-julkaisut/kennelliiton-vuosikertomukset>.

Kennelliitto (2019e). Vuosikertomus 2017. Noudettu 2019-04-28 osoitteesta <https://www.kennelliitto.fi/tietoa-meista/esitteet-ja-julkaisut/kennelliiton-vuosikertomukset>.

- Koiramme (2019a). 100 suosituinta rotua 2018. Koiramme 1–2/2019: 12–13.
- Korpinen, Anna (2013). Harrastusmatkojen kulkutapavalinnat [diplomityö, Tampereen teknillinen yliopisto]. Trepo. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:tty-201310231373>.
- Lettenmeier, Michael & Lewis Akenji, Viivi Toivio, Ruy Koide, Aryanie Amellina (2019). 1,5 asteen elämäntavat. Sitran selvityksiä 148. Noudettu 2021-01-21 osoitteesta <https://www.sitra.fi/julkaisut/1o5-asteen-elamantavat/>.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Ohjelmia ja strategioita 2/2009. Julkaisuarkisto Valto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-065-6>.
- Liikennevirasto (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Noudettu 2019-04-28 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/tilastot-ja-julkaisut/julkaisut/henkiloliikennetutkimusten-julkaisut>.
- Luukkonen, Terhi & Tommi Mäkelä, Markus Pöllänen, Hanna Kalenoja, Jorma Mäntynen, Jarkko Rantala. Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035: taustaraportti liikennepoliittiseen keskusteluun. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2012. Noudettu 2021-04-06 osoitteesta <https://www.doria.fi/handle/10024/121007>.
- Nissinen, Ari & Hannu Savolainen (2019). Julkisten hankintojen ja kotitalouksien kulutuksen hiilijalanjälki ja luonnonvarojen käyttö. ENVIMAT-mallinnuksen tuloksia. Suomen Ympäristökeskuksen raportteja 15 | 2019. Noudettu 2021-01-21 osoitteesta <http://hdl.handle.net/10138/300737>.
- Parikka, Tuomas (2018). Suomessa on noin 700 000 koiraa. Tieto & Trendit 9.4.2018. Noudettu 2019-04-06 osoitteesta <http://www.tilastokeskus.fi/tietotrendit/blogit/2018/suomessa-noin-700-000-koiraa>.
- Salo, Marja & Ari Nissinen (2017). Consumption choices to decrease personal carbon footprints of Finns. Reports of the Finnish Environment Institute 30 | 2017. Noudettu 2021-01-21 osoitteesta <https://www.sitra.fi/julkaisut/kuluttajan-valinnat-hiilijalanjalkensa-pienentamiseksi>.

- Särkijärvi, Johanna & Saara Jääskeläinen, Katja Lohko-Soner (2018). Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2018. Julkaisuarkisto Valto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-555-2>.
- Tilastokeskus (2020). Kotitalouksien kulutus 2016. Lähes joka kolmannessa kotitaloudessa oli lemmikki vuonna 2016. Noudettu 2021-03-03 osoitteesta http://tilastokeskus.fi/til/ktutk/2016/ktutk_2016_2020-04-20_fi.pdf.
- Traficom (2021). Ajoneuvokannan tilastot. Noudettu 2021-03-03 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot?toggle=K%C3%A4ytt%C3%B6voimat>.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2016). 100-prosenttisesti uusiutuviin energialähteisiin perustuva energiajärjestelmä. Kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan liittyvä tarkastelu. Noudettu 2019-04-13 osoitteesta <https://tem.fi/documents/1410877/3570111/100+prosenttia+uusiutuvaa+tarkastelu.pdf/8e4ee341-77c5-4447-b6ce-1f2686a3daec/100+prosenttia+uusiutuvaa+tarkastelu.pdf>.
- Ulkoministeriö (2021). Agenda 2030 – kestävän kehityksen tavoitteet. Noudettu 2021-07-08 osoitteesta <https://um.fi/agenda-2030-kestavan-kehityksen-tavoitteet>.
- Valtioneuvosto (2019). Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019. Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Valtioneuvoston julkaisuja 2019:31. Julkaisuarkisto Valto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-808-3>
- Virolainen, Taina & Anna Leinonen (2018). Suomessa vipeltää ennätyselliset 700 000 koiraa. Monirotuisten ja rekisteröimättömien suosio kasvussa. Kaleva 1.7.2018. Noudettu 2019-04-06 osoitteesta <https://www.kaleva.fi/uutiset/kotimaa/suomessa-vipeltaa-ennatyselliset-700-000-koiraa-monirotuisten-ja-rekisteroimattomien-suosio-kasvussa-katso-tilaukset/797925>.
- YK (2017). Revised list of global Sustainable Development Goal indicators. Noudettu 2021-01-08 osoitteesta <https://unstats.un.org/sdgs/indicators/Official%20Revised%20List%20of%20global%20SDG%20indicators.pdf>.

Ympäristöministeriö (2021). Pariisin ilmastopimus. Noudettu 2021-01-07 osoitteesta
<https://ym.fi/pariisin-ilmastosopimus>

Liitteet

Liite 1. Tutkimuksen kyselylomake

Agilityn harrastusmatkat Suomessa

Tervetuloa vastaamaan tutkimuskyselyyni *Agilityn harrastusmatkat Suomessa*. Opiskelen Vaasan yliopistossa aluetiedettä ja tutkimuskysely liittyy pro gradu -työhöni, jolla haluan selvittää agilityharrastajien harrastusmatkojen pituuksia ja kulkutapavalintoja.

Koronaviruspandemian vuoksi myös agilityyn liittyvä harrastusmatkustaminen on monella vähentynyt tai loppunut kokonaan. Vastaathan kyselyyn kuitenkin sen mukaan, miten toimit agilityn harrastusmatkoillasi normaalitilanteessa (ennen rajoituksia).

Kaikkien vastaajien kesken arvotaan 2 x 30 € lahjakortteja SporttiRakkiin! Arvontaan osallistutaan vastaamalla erilliseen kyselyyn, jonka linkin saat lähetettyäsi vastauksen tutkimuskyselyyn.

Ystävällisin terveisin
Meeri Koski
v99504@student.uwasa.fi

Taustamuuttujat

1. Ikä *

- 19 vuotta tai nuorempi
- 20-29 vuotta
- 30-39 vuotta
- 40-49 vuotta
- 50-59 vuotta
- 60-69 vuotta
- 70 vuotta tai vanhempi

2. Sukupuoli *

- Mies
- Nainen
- En halua vastata

3. Asuinkunta *

- Akaa
- Alajärvi
- Alavieska
- Alavus
- Asikkala
- Askola
- Aura
- Brändö
- Eckerö
- Enonkoski
- Enontekiö
- Espoo
- Eura
- Eurajoki
- Evijärvi
- Finström
- Forssa
- Föglö
- Geta
- Haapajärvi
- Haapavesi
- Hailuoto
- Halsua
- Hamina
- Hammarland
- Hankasalmi
- Hanko
- Harjavalta
- Hartola
- Hattula
- Hausjärvi

Huomautus: asuinkunta-kysymyksessä oli internet-lomakkeella alasvetovalikko, jossa vaihtoehtoina oli kaikki Suomen kunnat. Webropol-järjestelmä tulostaa kuitenkin kysymyksen vaihtoehdot pdf-tiedostoon monivalintakysymyksen näköisenä.

4. Oletko auton omistaja tai haltija? *

- Kyllä
- Ei

Tutkimuskyselyssä keskitytään harrastusmatkoihin, jotka suuntautuvat **agilityn harjoituspaikalle**, esimerkiksi halliin tai kentälle. Kyselyssä ei käsitellä kilpailumatkoja. Jos käyt useilla eri harjoituspaikoilla, vastaathan sitä harjoituspaikkaa koskien, jolla käyt eniten tai jonka koet pääasiallisesti harjoituspaikaksesi.

Koronaviruspandemian vuoksi myös agilityyn liittyvä harrastusmatkustaminen on monella vähentynyt tai loppunut kokonaan. Vastaathan kyselyyn kuitenkin sen mukaan, miten toimit agilityn harrastusmatkoillasi normaalitilanteessa (ennen rajoituksia).

5. Kuinka monta kertaa viikossa käyt agilityharjoituksissa pääasiallisella harjoituspaikallasi? *

- 1-2 kertaa viikossa
- 3-4 kertaa viikossa
- 5 kertaa viikossa tai useammin
- Harvemmin kuin kerran viikossa

6. Miten pitkä on yhdensuuntainen matkasi pääasialliselle harjoituspaikallesi? *

kilometriä

7. Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? *

- Omalla autolla
 Kimppakyydillä
 Joukkoliikennevälineellä (esimerkiksi bussi, juna)
 Mopolla tai mopoautolla
 Polkupyörällä
 Kävelen
 Muulla tavoin, miten?

8. Jos kuljet omalla autolla, mikä on autosi käyttövoima?

- Bensiini
 Diesel
 Hybridi
 Sähkö
 Biokaasu
 Etanoli

Koronaviruspandemian vuoksi harrastusmatkustaminen on monella vähentynyt tai loppunut kokonaan. Vastaathan kyselyyn kuitenkin sen mukaan, miten toimit agilityn harrastusmatkoillasi normaalitilanteessa (ennen rajoituksia).

9. Oletko kokeillut kulkea harjoitusmatkoja seuraavilla kulkumuodoilla? *

	Kyllä	Ei
Kimppakyydillä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikennevälineellä (esimerkiksi bussi, juna)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polkupyörällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kävelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Jos et käytä harjoitusmatkoilla joukkoliikennevälinettä, onko syynä joku/jotkin seuraavista? Voit valita useamman vaihtoehdon.

- Kodin ja harjoituspaikan välillä ei ole vaihdotonta joukkoliikenneyhteyttä
- Kodin ja harjoituspaikan välillä ei ole lainkaan joukkoliikenneyhteyttä
- Matka joukkoliikennevälineellä harjoituspaikalle kestää liian kauan
- Joukkoliikennevälineiden aikataulut eivät sovi minulle
- Joukkoliikennevälineiden pysäkit ovat liian kaukana kotoa
- Joukkoliikennevälineiden pysäkit ovat liian kaukana harjoituspaikalta
- Joukkoliikennevälineiden käyttäminen vaatisi kulkutavan vaihtoa
- Joukkoliikennevälineiden vaihtoyhteydet eivät toimi
- Minulla ei ole tietoa joukkoliikenneyhteyksistä harjoituspaikalle
- En matkusta joukkoliikennevälineillä koirani vuoksi
- Muu syy, mikä?

11. Jos kuljet kimpakyydillä, onko kimpakyytiporukka pysyvä? *

- Kyllä
- Ei
- En kulje kimpakyydillä

12. Jos kuljet kimpakyydillä, ovatko kimpakyydit säännöllisiä? *

- Kyllä
- Ei
- En kulje kimpakyydillä

Koronaviruspandemian vuoksi harrastusmatkustaminen on monella vähentynyt tai loppunut kokonaan. Vastaathan kyselyyn kuitenkin sen mukaan, miten toimit agilityn harrastusmatkoillasi normaalitilanteessa (ennen rajoituksia).

13. Olisitko valmis kulkemaan harjoitusmatkoja nykyistä useammin seuraavilla kulkumuodoilla? *

	Kyllä	Ei
Kimppakyydillä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikennevälineellä (esimerkiksi bussi, juna)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polkupyörällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kävellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Mikä saisi sinut käyttämään näitä kulkutapoja harjoitusmatkoilla nykyistä useammin? *

Kimppakyydillä	<input type="text"/>
Joukkoliikenne- välineellä	<input type="text"/>
Polkupyörällä	<input type="text"/>
Kävellen	<input type="text"/>

15. Mikä mielestäsi kannustaisi agilityharrastajia kävelyn, pyöräilyn, kimppakyytien tai joukkoliikennevälineen käyttöön harrastusmatkoilla? *

16. Vastaathan seuraaviin väittämiin: *

	Eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa, eikä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Samaa mieltä
Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastoystistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoystistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17. Vapaa sana. Mitä muuta haluat kertoa tutkimuksen aihepiiriin liittyen?

Tallenna vastauksesi klikkaamalla *Lähetä*.

Kaikkien vastaajien kesken arvotaan 2 x 30 € lahjakortteja SporttiRakkiin! Arvontaan osallistutaan vastaamalla erilliseen kyselyyn, jonka linkin saat lähetettyäsi vastauksen tutkimuskyselyyn.

Liite 2. Taulukko kyselyyn vastanneista ja lisenssinhaltijoista asuinkunnan mukaan

Asuinkunta (kysymys nro 3)	Kyselyyn vastanneet		Lisenssinhaltijat	
	n	%	n	%
Akaa	...	0,36 %	6	0,14 %
Alajärvi	...	0,18 %	7	0,16 %
Alavieska	0	0,00 %	...	0,02 %
Alavus	0	0,00 %	5	0,11 %
Asikkala	...	0,18 %	8	0,18 %
Askola	...	0,18 %	9	0,20 %
Aura	0	0,00 %	...	0,02 %
Eckerö	0	0,00 %	...	0,07 %
Espoo	29	5,25 %	206	4,66 %
Eura	0	0,00 %	...	0,09 %
Eurajoki	0	0,00 %	8	0,18 %
Finström	0	0,00 %	...	0,02 %
Forssa	...	0,18 %	6	0,14 %
Geta	0	0,00 %	...	0,02 %
Haapajärvi	0	0,00 %	...	0,05 %
Haapavesi	0	0,00 %	...	0,02 %
Hamina	...	0,36 %	39	0,88 %
Hankasalmi	...	0,18 %	...	0,05 %
Hanko	0	0,00 %	5	0,11 %
Harjavalta	0	0,00 %	...	0,02 %
Hattula	...	0,18 %	14	0,32 %
Hausjärvi	5	0,91 %	12	0,27 %
Heinola	...	0,18 %	8	0,18 %
Heinävesi	0	0,00 %		0,00 %
Helsinki	43	7,79 %	384	8,69 %
Hollola	...	0,36 %	18	0,41 %

Huittinen	...	0,18 %	7	0,16 %
Humppila	...	0,18 %	...	0,02 %
Hyvinkää	6	1,09 %	65	1,47 %
Hämeenkyrö	0	0,00 %	5	0,11 %
Hämeenlinna	11	1,99 %	47	1,06 %
Ii	0	0,00 %	...	0,05 %
Iisalmi	...	0,36 %	7	0,16 %
Iitti	...	0,18 %	...	0,05 %
Ikaalinen	0	0,00 %		0,00 %
Ilmajoki	...	0,18 %	8	0,18 %
Imatra	...	0,36 %	30	0,68 %
Inari	...	0,18 %	6	0,14 %
Inkoo	...	0,18 %	...	0,05 %
Isojoki	...	0,18 %	...	0,02 %
Isokyrö	...	0,18 %	...	0,02 %
Janakkala	...	0,54 %	35	0,79 %
Joensuu	12	2,17 %	95	2,15 %
Jokioinen	0	0,00 %	...	0,05 %
Jomala	0	0,00 %	...	0,09 %
Joroinen	0	0,00 %	...	0,05 %
Juupajoki	0	0,00 %	...	0,02 %
Jyväskylä	19	3,44 %	132	2,99 %
Järvenpää	...	0,72 %	51	1,15 %
Kaarina	11	1,99 %	80	1,81 %
Kajaani	...	0,18 %	19	0,43 %
Kalajoki	0	0,00 %	...	0,07 %
Kangasala	5	0,91 %	40	0,90 %
Kangasniemi	0	0,00 %	...	0,05 %
Kankaanpää	...	0,36 %	7	0,16 %
Kannus	...	0,36 %	...	0,07 %
Karjajoki	0	0,00 %	...	0,02 %
Karkkila	...	0,18 %	5	0,11 %

Karstula	0	0,00 %	...	0,02 %
Karvia	0	0,00 %	5	0,11 %
Kauhajoki	...	0,18 %		0,00 %
Kauhava	0	0,00 %	12	0,27 %
Kauniainen	0	0,00 %	...	0,09 %
Kaustinen	0	0,00 %	5	0,11 %
Kemi	...	0,18 %	29	0,66 %
Kemijärvi	0	0,00 %	...	0,02 %
Keminmaa	...	0,18 %	9	0,20 %
Kempele	0	0,00 %	14	0,32 %
Kerava	...	0,36 %	21	0,48 %
Keuruu	...	0,18 %	...	0,05 %
Kirkkonummi	9	1,63 %	83	1,88 %
Kitee	0	0,00 %	...	0,05 %
Kittilä	0	0,00 %	...	0,02 %
Kiuruvesi	...	0,18 %	...	0,02 %
Kokemäki	...	0,18 %	...	0,02 %
Kokkola	9	1,63 %	81	1,83 %
Kontiolahti	0	0,00 %	11	0,25 %
Kotka	...	0,72 %	102	2,31 %
Kouvola	6	1,09 %	36	0,81 %
Kristiinankaupunki	0	0,00 %	...	0,02 %
Kruunupyö	0	0,00 %	8	0,18 %
Kuopio	12	2,17 %	119	2,69 %
Kuortane	...	0,18 %	...	0,09 %
Kurikka	0	0,00 %	...	0,07 %
Kustavi	0	0,00 %	...	0,02 %
Kuusamo	...	0,36 %	8	0,18 %
Kärkölä	0	0,00 %	...	0,09 %
Lahti	7	1,27 %	120	2,71 %
Laihia	0	0,00 %	...	0,05 %
Laitila	...	0,18 %	...	0,02 %

Lapinjärvi	0	0,00 %	...	0,02 %
Lapinlahti	0	0,00 %	...	0,02 %
Lappajärvi	0	0,00 %	...	0,05 %
Lappeenranta	10	1,81 %	91	2,06 %
Lapua	...	0,18 %	13	0,29 %
Laukaa	...	0,18 %	11	0,25 %
Lemi	0	0,00 %	5	0,11 %
Lempäälä	...	0,36 %	24	0,54 %
Leppävirta	0	0,00 %	...	0,05 %
Lieksa	...	0,18 %	...	0,07 %
Lieto	...	0,18 %	30	0,68 %
Liminka	...	0,36 %	...	0,02 %
Liperi	...	0,54 %	18	0,41 %
Lohja	6	1,09 %	48	1,09 %
Loimaa	0	0,00 %	...	0,07 %
Loppi	0	0,00 %	10	0,23 %
Loviisa	0	0,00 %	19	0,43 %
Luhanka	...	0,18 %	...	0,02 %
Lumparland	0	0,00 %	...	0,02 %
Luoto	0	0,00 %	...	0,07 %
Luumäki	0	0,00 %	...	0,05 %
Maalahti	...	0,18 %	...	0,07 %
Maarianhamina - Mariehamn	0	0,00 %	6	0,14 %
Marttila	0	0,00 %	...	0,02 %
Masku	...	0,18 %	10	0,23 %
Miehikkälä	0	0,00 %	...	0,02 %
Mikkeli	9	1,63 %	57	1,29 %
Muhos	0	0,00 %	...	0,05 %
Mustasaari	11	1,99 %	31	0,70 %
Muurame	...	0,18 %	18	0,41 %
Mynämäki	0	0,00 %	...	0,05 %
Mäntsälä	...	0,36 %	31	0,70 %

Mänttä-Vilppula	...	0,18 %	...	0,05 %
Mäntyharju	0	0,00 %	...	0,05 %
Naantali	...	0,18 %	10	0,23 %
Nakkila	...	0,54 %	6	0,14 %
Nivala	0	0,00 %	...	0,05 %
Nokia	...	0,36 %	33	0,75 %
Nousiainen	...	0,36 %	7	0,16 %
Nurmijärvi	6	1,09 %	39	0,88 %
Orimattila	...	0,36 %	14	0,32 %
Orivesi	...	0,54 %	7	0,16 %
Oulainen	0	0,00 %	...	0,05 %
Oulu	22	3,99 %	151	3,42 %
Paimio	0	0,00 %	19	0,43 %
Paltamo	0	0,00 %	...	0,05 %
Parainen	...	0,54 %	6	0,14 %
Parikkala	...	0,18 %	...	0,02 %
Parkano	0	0,00 %	...	0,02 %
Pedersören kunta	...	0,72 %	9	0,20 %
Pello	0	0,00 %	...	0,07 %
Pertunmaa	...	0,36 %	...	0,07 %
Pieksämäki	...	0,18 %	...	0,05 %
Pietarsaari	...	0,36 %	10	0,23 %
Pirkkala	...	0,18 %	18	0,41 %
Polvijärvi	0	0,00 %	...	0,02 %
Pomarkku	0	0,00 %	...	0,02 %
Pori	8	1,45 %	61	1,38 %
Pornainen	...	0,36 %	6	0,14 %
Porvoo	7	1,27 %	60	1,36 %
Posio	...	0,18 %	...	0,02 %
Pudasjärvi	0	0,00 %	...	0,05 %
Punkalaidun	...	0,18 %	...	0,02 %
Puumala	0	0,00 %	...	0,02 %

Pyhtää	0	0,00 %	25	0,57 %
Pyhäjoki	0	0,00 %	...	0,05 %
Pyhäjärvi	0	0,00 %	...	0,02 %
Pälkäne	0	0,00 %	...	0,02 %
Pöytyä	...	0,36 %	...	0,07 %
Raahe	...	0,18 %	11	0,25 %
Raasepori	7	1,27 %	10	0,23 %
Raisio	...	0,36 %	21	0,48 %
Ranua	...	0,18 %		0,00 %
Rauma	0	0,00 %	39	0,88 %
Riihimäki	...	0,54 %	36	0,81 %
Rovaniemi	13	2,36 %	40	0,90 %
Ruokolahti	0	0,00 %	...	0,05 %
Rusko	...	0,18 %	15	0,34 %
Saarijärvi	...	0,36 %	6	0,14 %
Salo	...	0,72 %	20	0,45 %
Saltvik	0	0,00 %	...	0,02 %
Sastamala	...	0,18 %	18	0,41 %
Sauvo	0	0,00 %	...	0,07 %
Savitaipale	...	0,18 %	...	0,09 %
Savonlinna	...	0,36 %	13	0,29 %
Seinäjoki	9	1,63 %	61	1,38 %
Sievi	...	0,36 %	7	0,16 %
Siikajoki	0	0,00 %	...	0,05 %
Siilinjärvi	...	0,54 %	30	0,68 %
Simo	0	0,00 %	...	0,02 %
Sipoo	...	0,72 %	40	0,90 %
Siuntio	...	0,18 %	6	0,14 %
Sodankylä	...	0,18 %	8	0,18 %
Somero	0	0,00 %	...	0,07 %
Sonkajärvi	0	0,00 %	...	0,02 %
Sotkamo	...	0,36 %	...	0,05 %

Sulkava	0	0,00 %	...	0,02 %
Sund	0	0,00 %	...	0,02 %
Suomussalmi	0	0,00 %	...	0,02 %
Säkylä	0	0,00 %	...	0,05 %
Taipalsaari	...	0,36 %	40	0,90 %
Taivassalo	0	0,00 %	...	0,02 %
Tammela	0	0,00 %	6	0,14 %
Tampere	25	4,53 %	206	4,66 %
Tervo	0	0,00 %	5	0,11 %
Tervola	0	0,00 %	...	0,09 %
Teuva	0	0,00 %	...	0,02 %
Tohmajärvi	0	0,00 %	...	0,02 %
Tornio	8	1,45 %	34	0,77 %
Turku	13	2,36 %	87	1,97 %
Tuusula	7	1,27 %	69	1,56 %
Tyrnävä	...	0,18 %	...	0,02 %
Ulvila	...	0,36 %	15	0,34 %
Urjala	0	0,00 %	...	0,02 %
Uurainen	0	0,00 %	...	0,02 %
Uusikaarlepyy	0	0,00 %	...	0,07 %
Uusikaupunki	0	0,00 %	...	0,05 %
Vaasa	12	2,17 %	45	1,02 %
Valkeakoski	...	0,18 %	15	0,34 %
Vantaa	25	4,53 %	246	5,56 %
Varkaus	6	1,09 %	22	0,50 %
Vehmaa	0	0,00 %	...	0,05 %
Vesilahti	0	0,00 %	7	0,16 %
Vihti	12	2,17 %	60	1,36 %
Viitasaari	0	0,00 %	...	0,02 %
Vimpeli	0	0,00 %	...	0,05 %
Virolahti	0	0,00 %	...	0,09 %
Vöyri	...	0,18 %	...	0,02 %

Ylitornio	0	0,00 %	...	0,07 %
Ylivieska	...	0,54 %	...	0,07 %
Ylöjärvi	5	0,91 %	48	1,09 %
Ähtäri	...	0,18 %		0,00 %
Äänekoski	0	0,00 %	...	0,09 %
Yhteensä	552	100,00 %	4 421	100,00 %

... = havaintojen määrä alle 5

Liite 3. Tilastolliset testit: ristiintaulukoinnit ja χ^2 -testien tulokset

Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? * Ikä

Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? * Ikä Crosstabulation

		Ikä			Total	
		Alle 30 vuotta	30-50 vuotta	Yli 50 vuotta		
Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?	Omalla autolla	Count	140	286	76	502
		% within Ikä	88,6%	92,9%	88,4%	90,9%
	Muulla tavoin	Count	18	22	10	50
		% within Ikä	11,4%	7,1%	11,6%	9,1%
Total		Count	158	308	86	552
		% within Ikä	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,106 ^a	2	,212
Likelihood Ratio	3,081	2	,214
Linear-by-Linear Association	,113	1	,737
N of Valid Cases	552		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,79.

Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon * Ikä

**Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon * Ikä
Crosstabulation**

		Ikä			Total	
		Alle 30 vuotta	30-50 vuotta	Yli 50 vuotta		
Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon	Eri mieltä tai jokinseenkin eri mieltä	Count	88	147	37	272
		% within Ikä	55,7%	47,7%	43,0%	49,3%
	Ei samaa, eikä eri mieltä	Count	23	65	22	110
		% within Ikä	14,6%	21,1%	25,6%	19,9%
	Samaa mieltä tai jokinseenkin samaa mieltä	Count	47	96	27	170
		% within Ikä	29,7%	31,2%	31,4%	30,8%
Total		Count	158	308	86	552
		% within Ikä	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,115 ^a	4	,191
Likelihood Ratio	6,214	4	,184
Linear-by-Linear Association	1,738	1	,187
N of Valid Cases	552		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 17,14.

Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä * Ikä

Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä * Ikä Crosstabulation

		Ikä			Total	
		Alle 30 vuotta	30-50 vuotta	Yli 50 vuotta		
Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä	Eri mieltä tai jokinseenkin eri mieltä	Count	137	267	72	476
		% within Ikä	86,7%	86,7%	83,7%	86,2%
	Ei samaa, eikä eri mieltä	Count	8	23	9	40
		% within Ikä	5,1%	7,5%	10,5%	7,2%
	Samaa mieltä tai jokinseenkin samaa mieltä	Count	13	18	5	36
		% within Ikä	8,2%	5,8%	5,8%	6,5%
Total		Count	158	308	86	552
		% within Ikä	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,352 ^a	4	,501
Likelihood Ratio	3,282	4	,512
Linear-by-Linear Association	,002	1	,962
N of Valid Cases	552		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,61.

Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoyistä * Ikä

**Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoyistä * Ikä
Crosstabulation**

		Ikä			Total	
		Alle 30 vuotta	30-50 vuotta	Yli 50 vuotta		
Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoyistä	Eri mieltä tai jokin eri mieltä	Count	143	274	69	486
		% within Ikä	90,5%	89,0%	80,2%	88,0%
	Ei samaa, eikä eri mieltä	Count	6	23	13	42
		% within Ikä	3,8%	7,5%	15,1%	7,6%
	Samaa mieltä tai jokin sama mieltä	Count	9	11	4	24
		% within Ikä	5,7%	3,6%	4,7%	4,3%
Total		Count	158	308	86	552
		% within Ikä	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,235 ^a	4	,024
Likelihood Ratio	10,473	4	,033
Linear-by-Linear Association	1,454	1	,228
N of Valid Cases	552		

a. 1 cells (11,1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,74.

Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi * Ikä

Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi * Ikä Crosstabulation

		Ikä			Total	
		Alle 30 vuotta	30-50 vuotta	Yli 50 vuotta		
Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi	Eri mieltä tai joksseenkin eri mieltä	Count	110	228	58	396
		% within Ikä	82,1%	76,3%	71,6%	77,0%
	Ei samaa, eikä eri mieltä	Count	13	21	10	44
		% within Ikä	9,7%	7,0%	12,3%	8,6%
	Samaa mieltä tai joksseenkin sama mieltä	Count	11	50	13	74
		% within Ikä	8,2%	16,7%	16,0%	14,4%
Total		Count	134	299	81	514
		% within Ikä	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,003 ^a	4	,091
Likelihood Ratio	8,482	4	,075
Linear-by-Linear Association	3,947	1	,047
N of Valid Cases	514		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,93.

Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?

Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? Crosstabulation

		Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?		Total
		Omalla autolla	Muulla tavoin	
Olen huolestunut harrastusmatkustamiseni vaikutuksista ilmastoon	Eri mieltä tai joksseenkin eri mieltä	Count 247	25	272
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 49,2%	50,0%	49,3%
	Ei samaa, eikä eri mieltä	Count 101	9	110
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 20,1%	18,0%	19,9%
	Samaa mieltä tai joksseenkin samaa mieltä	Count 154	16	170
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 30,7%	32,0%	30,8%
Total		Count 502	50	552
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	,134 ^a	2	,935
Likelihood Ratio	,137	2	,934
Linear-by-Linear Association	,002	1	,968
N of Valid Cases	552		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,96.

Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?

Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? Crosstabulation

		Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?		Total
		Omalla autolla	Muulla tavoin	
Olen vähentänyt harrastusmatkustamistani ilmastosyistä	Eri mieltä tai jokin erin mieltä	Count 438 87,3%	Count 38 76,0%	Count 476 86,2%
	Ei samaa, eikä erin mieltä	Count 35 7,0%	Count 5 10,0%	Count 40 7,2%
	Samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä	Count 29 5,8%	Count 7 14,0%	Count 36 6,5%
Total		Count 502 100,0%	Count 50 100,0%	Count 552 100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,957 ^a	2	,051
Likelihood Ratio	4,874	2	,087
Linear-by-Linear Association	5,892	1	,015
N of Valid Cases	552		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,26.

Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoyistä * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?

Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoyistä * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? Crosstabulation

		Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?		Total
		Omalla autolla	Muulla tavoin	
Olen muuttanut harrastusmatkustamiseni kulkutapavalintaa ilmastoyistä	Eri mieltä tai jokin eri mieltä	Count 451	35	486
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 89,8%	70,0%	88,0%
	Ei samaa, eikä eri mieltä	Count 35	7	42
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 7,0%	14,0%	7,6%
	Samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä	Count 16	8	24
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 3,2%	16,0%	4,3%
Total		Count 502	50	552
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? 100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,154 ^a	2	,000
Likelihood Ratio	15,504	2	,000
Linear-by-Linear Association	21,661	1	,000
N of Valid Cases	552		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,17.

Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?

Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi * Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi? Crosstabulation

			Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?		
			Omalla autolla	Muulla tavoin	Total
Olen vaihtanut autoni ilmastoystävällisempään (osittain) harrastusmatkustamiseni vuoksi	Eri mieltä tai jokseenkin eri mieltä	Count	375	21	396
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?	77,2%	75,0%	77,0%
	Ei samaa, eikä eri mieltä	Count	40	4	44
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?	8,2%	14,3%	8,6%
	Samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä	Count	71	3	74
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?	14,6%	10,7%	14,4%
Total		Count	486	28	514
		% within Miten yleensä kuljet harjoitusmatkasi?	100,0%	100,0%	100,0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,429 ^a	2	,489
Likelihood Ratio	1,274	2	,529
Linear-by-Linear Association	,015	1	,902
N of Valid Cases	514		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,40.