

Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana
(STYLE)
Tilannekuvaraportti 2018





LIKUNNALLINEN ELÄMÄNTAPA KESTÄVÄN KASVUN AIKAANSAAJANA (STYLE)

Tilannekuvaraportti 2019

Tiivistelmä

STYLE-hanke pureutuu kahteen modernin elämäntavan ongelmaan – lisääntyneeseen autoiluun ja vähentyneeseen fyysiseen aktiivisuuteen. Lisääntynyt autoilu ruuhkauttaa kaupunkeja, vie tilaa muulta toiminnalta ja aiheuttaa runsaasti päästöjä kevyeen liikenteeseen ja joukkoliikenteeseen verrattuna. Samalla ihmiset liikkuvat fyysisesti vähemmän, mikä aiheuttaa runsaasti terveyshaittoja. Liikkumattomuuden yhteiskunnallisiksi kustannuksiksi on arvioitu 3,2–7,5 miljardia euroa ja pyöräilyn ja kävelyn lisääminen 20 prosentilla toisi noin neljän miljardin euron terveyshyödyt ja vähentäisi liikenteen hiilidioksidipäästöjä 300 tuhannella tonnilla vuosittain. Arkiliikunnan lisääminen on kätevä tapa vähentää autoilua ja lisätä liikuntaa samanaikaisesti. Lisäksi otamme huomioon, että liikuntaliiketoiminnan arvioksi on arvioitu 5,5 miljardia euroa. Liikunnan lisääminen on siis yhtä aikaa ekoteko, terveysteko ja talousteko ja tuottaa kestävästä kasvua.

STYLE-hankkeen idea on tutkia keinoja lisätä arkiliikuntaa ottamalla huomioon liikenteen ja liikkumisen pitkän aikavälin ja viimeaikaisia trendejä, tarkastelemalla niiden tulevaisuuden näkymiä, sekä erityisesti niiden syitä pintaa syvemältä. Erityisenä kohteena on yhdyskuntarakenne ja ihmisten elämäntavat, jotka vaikuttavat siihen, missä ja milloin mikäkin liikkumismuoto ja kulkutapa on helppoa ja koettu helpoksi. Näiden tarkastelujen tuloksia käytetään kaupunki-interventioiden suunnittelemiseen Helsingissä, Tampereella, Turussa ja Jyväskylässä. Erilaisia julkisia, yksityisiä ja kolmannen sektorin toimijoita törmäyttämällä etsimme liikkumisen esteet ja löydämme ratkaisut liikkumisen lisäämiselle kestäväällä tavalla, jossa eri toimijoiden teot tuovat synergiaetuja.

Mihin ongelmaan konsortio hakee ratkaisua?

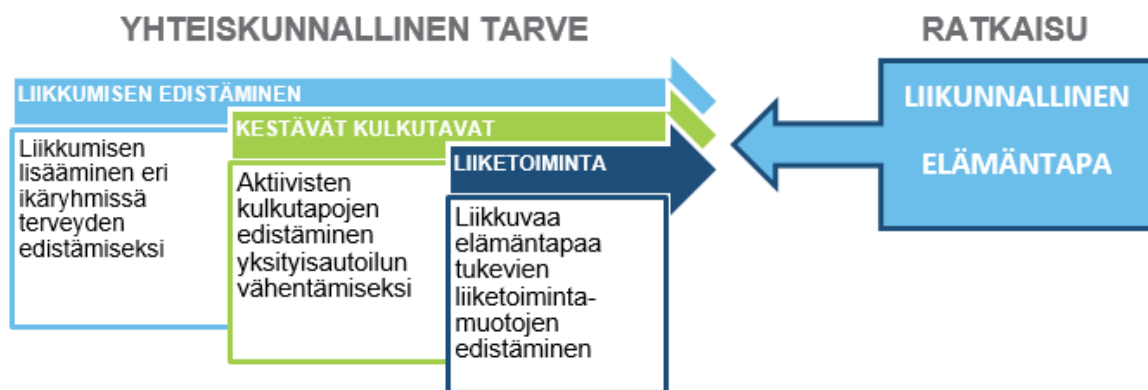
Nykyiseen moderniin elämäntapaamme liittyy suuri sosiaalinen huolenaihe. Liikkumisen vähenemisen myötä nykyiset sukupolvemme ovat aiempia sukupolvia huonommassa fyysisessä kunnossa. Kansalliset suositukset liikkumisen vähimmäismäärästä täyttyvät vain vähemmistöllä kaikissa ikäryhmissä. Objektiiivisten mittauksen mukaan vain noin kolmannes nuorista ja viidennes aikuisväestöstä liikkuu riittävästi pysyäkseen terveenä (Vähä-Ypyä ym. 2015; Husu ym. 2016; Kokko & Martin 2019). Suomessa raportoidaan säännöllisesti ylipainon lisääntymisestä, tyyppin 2 ja 3 diabeteksestä sekä sellaisten nuorten miesten määrästä, jotka eivät kykene sotilaspalvelukseen riittämättömän fyysisen kunnan perusteella. Terveystieteissä ja liikennetutkimuksessa onkin alettu keskustella aktiivisesta liikkumisesta, kävelystä ja pyöräilystä, pääasiallisena tai täydentävänä kulkutapana. Tämä olisi keino saavuttaa riittävä liikkumisen määrä eri väestöryhmissä.

Terveysteen sekä aktiivisiin ja kestäviin kulkutapoihin liittyvää keskustelua on harvoin törmäytetty yhteen. Suomessa yhteys on näkynyt erityisen huonosti, vaikka tällaisessa monitieteisessä lähestymistavassa olisi

merkittäviä oppimismahdollisuuksia. Kyetäksemme lisäämään liikkumista eri sukupolvissa, tarvitsemme parempaa ymmärrystä elämäntavoista ja motiiveista, jotka vaikuttavat eri sukupolvien elämäntapamuutokseen. Tarvitsemme myös enemmän tietoa siitä, mihin suuntaan liikkuminen ja aktiiviset kulkutavat ovat kehittyneissä, jotta voimme tarjota sopivia palveluja, tuotteita ja infrastruktuuria liikunnallisen elämäntavan tukemiseksi.

Liikunnallisempi elämäntapa lisää suomalaisten hyvinvointia ja myös edistää kestävästä kasvua. Ensinnäkin terveydenhuollon kustannukset laskisivat huomattavasti, jos ihmiset liikkuisivat enemmän ja pysyisivät terveempinä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Kävely- ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018) arvioidaan, että kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen 20 prosentilla loisi noin 4 miljardin euron terveys-hyödyt. Tämä vähentäisi myös hiilidioksidipäästöjä 300 000 tonnilla vuoteen 2030 mennessä. Toiseksi, siirtyminen aktiivisempiin elämäntapoihin luo uutta kysyntää markkinoilla, mikä nopeuttaa liikuntaliiketoiminnan alan kasvua, jonka arvioitiin olevan vuonna 2014 noin 5,5 miljardia euroa (TEM 2014). Tällainen liikunta- ja urheiluklusterin kasvu voi sisältää urheilupalveluja, laitteita, urheilullisia vaatteita, kenkiä ja mobiilisovelluksia, jotka vastaavat kuluttajien kysyntään. Lisäksi se luo kysyntää liikuntapaikkarakentamiselle, liikuntaan houkuttelevan yhdyskuntarakenteen suunnittelulle, liikuntapalvelujen yhteyteen tuotetuille ravitsemusalan palveluille sekä innovaatioille, jotka liittyvät joustavampiin, aktiivisempiin ja hyvin saatavilla oleviin digitalisoituihin kuljetuspalveluihin, esimerkkinä erilaiset *Mobility as a Service* (MaaS) -palvelut.

Liikkumisen väheneminen, tarve yksityisautoilun vähentämiseksi sekä liikuntaklusterin murros synnyttävät yhteiskunnallisen tarpeen tutkia, mitkä ovat parhaita terveyden edistämiseen, kulkutapojen ohjaukseen, kaupunkisuunnitteluun ja elämäntapamuutokseen liittyviä keinoja, joiden avulla on mahdollista lisätä aktiivisten kulkutapojen käyttöä sekä samanaikaisesti luoda uusia liiketoimintamahdollisuuksia. STYLE-tutkimushanke hakee ratkaisua tähän haasteeseen arkiliikuntaa ja liikunnallista elämäntapaa edistämällä (kuvio 1).



Kuvio 1. STYLE-hankkeen tavoitteet.

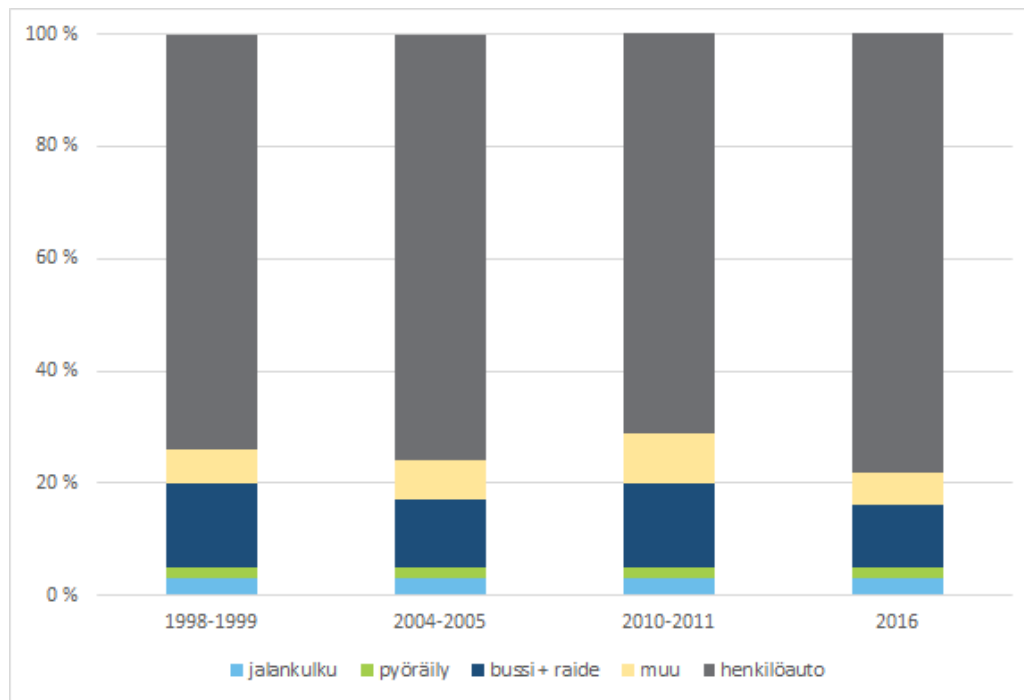
Toimintaympäristön tiedon taso

Liikenne ja kulkutapojen hallinta

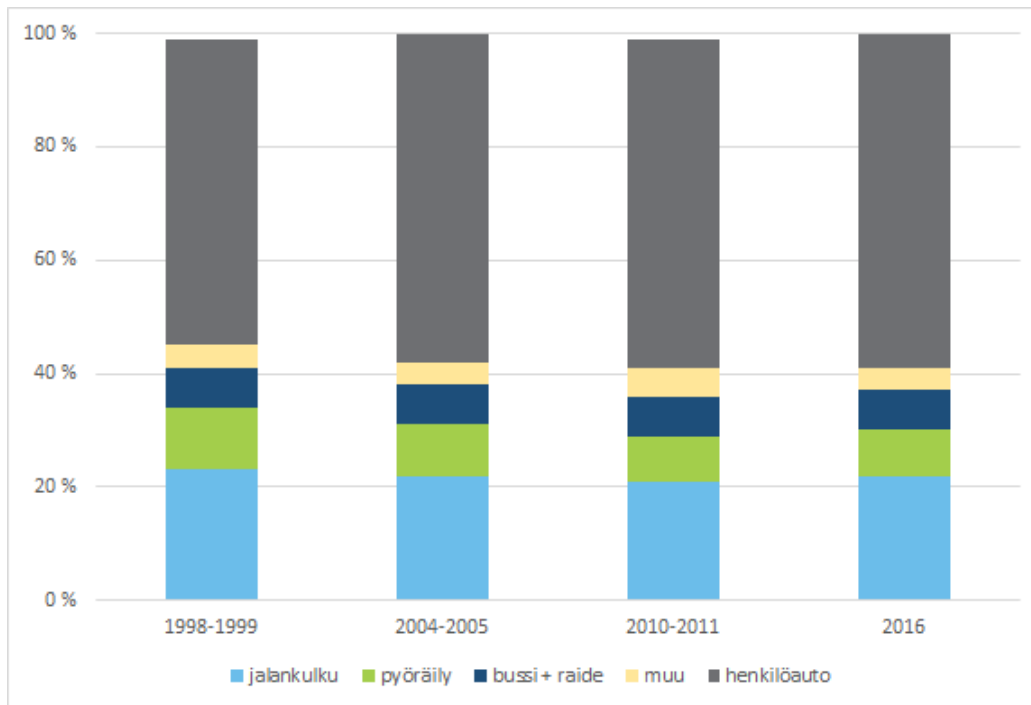
Aktiivisia kulkutapoja (kävelyä ja pyöräilyä) ja niiden vaikutuksia on tutkittu viime vuosikymmeninä lisääntyvästi. Erilaisia näkökulmia ovat olleet mm. aktiivisen liikkumisen kansanterveysvaikutukset (mm. Götschi ym. 2015) ja sosiaaliset kustannukset (mm. Gössling ym. 2019), pyöräilyinfrastruktuurin kansantaloudelliset hyödyt ja kustannukset (mm. Metsäpuro ym. 2014), elämäntapojen ja käytettyjen kulkutapojen väliset yhteydet (mm. Thøgersen 2018), digitalisaation vaikutukset kaupunkimaiseen elämäntapaan ja liikkumiseen (mm. Lyons ym. 2018) sekä kaupunkirakenteen vaikutukset aktiivisen liikkumisen mahdollisuuksiin

(mm. Newman ym. 2016). Aktiivisia kulkutapoja edistäviä liikkumisen ohjauksen toimia (Mobility Management) on testattu ja niiden vaikutuksia arvioitu useissa kotimaisissa ja eurooppalaisissa kokeiluissa ja pilotteihankkeissa (<http://www.epomm.eu/index.php>, Liikennevirasto 2014). Sen sijaan aktiivisten kulkutapojen roolia, liiketoimintapotentiaalia ja kestävyysvaikutuksia uusissa liikkumisen kokonaispalveluissa (Mobility as a Service, MaaS) on toistaiseksi tutkittu suhteellisen vähän (ks. Matyas & Kamargianni 2018, Utriainen & Pöllänen 2018).

Yleiskuvan suomalaisten liikkumisesta kertoo kuuden vuoden välein toteutettava valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus. Uusimman tutkimuksen aineisto on kerätty vuonna 2016 (Liikennevirasto 2018). Tutkimuksen mukaan koko maan tasolla Suomessa ei toistaiseksi ole havaittavissa suuntausta pois henkilöautoilusta kohti kestäviä kulkutapoja, vaikka näin on odotettu tapahtuvan väestön keskittyessä suurille kaupunkiseuduille ja erityisesti kaupunkikeskustoihin. Jalankulun ja pyöräilyn osuudet ovat aiempiin tutkimuksiin verrattuna säilyneet jotakuinkin samoina, joukkoliikenne vähentynyt ja henkilöautoilu lisääntynyt. Kuviossa 2 on esitetty kulkutapaosuuksien kehitys matkasuoritteesta (km/hlö) ja kuviossa 3 matkaluvusta (matkaa/hlö) kotimaanmatkoilla Suomessa neljän viimeisen kansallisten henkilöliikennetutkimuksen (vuosilta 1998–1999, 2004–2005, 2010–2011, 2016) aineistoihin perustuen.



Kuvio 2. Kulkutapaosuudet (%) kotimaanmatkoilla matkasuoritteesta (km/hlö/vrk). Muu kulkutapa kattaa taksi-, lento- ja lauttaliikenteen.



Kuvio 3. Kuljetapaosuudet (%) kotimaanmatkoilla matkaluvusta (matkaa/hlö/vrk). Muu kuljetapa kattaa taksi-, lento- ja lauttaliikenteen.

Tulevaisuuden kehityskulkuihin vaikuttamiseksi onkin tärkeää tutkia, mitkä ovat ne matkat ja liikkujaryhmät, joille kävely ja pyöräily voisivat tarjota autoilua kestävämmän ja terveellisemmän mutta myös käytön helpouden ja kustannusten kannalta (kaupunkirakenne ja palvelutarjonta) kilpailukykyisen vaihtoehdon. Lisäksi tarvitaan tietoa siitä, kuinka liikkumisen ohjauksen keinoja on sovellettu erilaisissa toimintaympäristöissä ja mitä niillä on saavutettu sekä mitkä ovat kokonaisvaikuttavuudeltaan (toteutettavuus, hyväksyttävyyys, vaikutus kulkutapajakaumaan) parhaimmat käytännöt eri tilanteissa. Aktiivisen liikkumisen rooli ja liiketoimintapotentiaali uusissa liikkumisen kokonaispalveluissa on myös tärkeää selvittää, sekä palvelujen mahdollisuudet kävelyn ja pyöräilyn kuljetapaosuuden ja sen kautta liikenteen kokonaiskestävyyden edistämässä.

Liikunta ja terveyden edistäminen

Vähäinen fyysinen aktiivisuus, runsas istuminen ja huono kunto aiheuttavat yhteiskunnalle vähintään 3 miljardin euron vuotuiset kustannukset, kun laskelmissa huomioidaan terveyden- ja sosiaalihuollon kustannukset, tuottavuuskustannukset, tuloverojen menetys, maksetut työttömyysturvaetuudet ja syrjäytymisen kustannukset (Vasankari & Kolu 2018). Yhteensä nämä vuosittaiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat 3,2–7,5 miljardia euroa (kuvio 4).



Kuvio 4. Liikkumisen aiheuttamat vuotuiset kustannukset Suomessa (Vasankari & Kolu 2018).

Liikkumattomuuden lasku suomalaiselle yhteiskunnalle on kasvanut, kun liikkumattomuuden ymmärtäminen ilmiönä on täsmentynyt. Alkuvuodesta ilmestyneen Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa (LIITU)-tutkimuksen tulosten mukaan vain 7-vuotiaat ekaluokkalaiset liikkuvat valveilla ollessaan enemmän kuin ovat paikallaan (Kokko & Martin 2019). Liikuntasuosituksen mukaan liikkuvien osuus suorastaan romahtaa lapsuudesta nuoruuteen siirryttäessä, kun 7-vuotiaista 71 % liikkui suosituksen mukaan, 15-vuotiaista näin teki keskimäärin enää 10 %, tytöistä 6 %. Iän myötä tapahtuva liikkumisen vähentyminen on kansainvälisesti verrattuna Suomessa yksi jyrkimmistä niin tytöillä kuin pojillakin (Inchley ym. 2016). Samalla istumisen ja muun paikallaanolon määrä lisääntyy koko oppivelvollisuusiän ja on 15-vuotiailla jo noin 60 % valveillaolon ajasta. Yhdeksäsluokkalaisten paikallaanolon määrä on hyvin lähellä työikäisten päivittäistä paikallaanolon määrää. Kun edelliseen lisätään vielä havainto, että liikunnan esteiden koetaan lisääntyneen ja liikunnalle annetut positiiviset merkitykset ovat vähentyneet (aulukko 1), on uusien liikunnan edistämisen keinoille todellista tarvetta.

Taulukko 1. Muutokset merkitysten painotuksissa prosenttiyksikköinä suomenkielisillä vastaajilla sukupuolittain ja ikäryhmän mukaan (vuoden 2018 vähintään tärkeiden merkitysten osuus vähennettynä vastaavalla osuudella vuonna 2014) (Koski & Hirvensalo 2019).

	Pojat	Tytöt	11-v.	13-v.	15-v.	Kaikki
Kilpailu ja suorittaminen						
parhaansa yrittäminen	0	1	0	1	-4	1
työnteko, ahkeruus	3	3	5	0	1	3
kamppailu itsesi kanssa, itsesi voittaminen	-2	-2	-1	-3	-7	-2
omatoimisesti yksikseen tekeminen	0	3	4	2	-2	-2
menestys ja voittaminen	1	2	2	2	1	2
kamppailu toisten kanssa, toisten voittaminen	2	1	2	1	2	2
kilpaileminen	1	0	-4	0	3	0
Terveys ja kunto						
hyvän olon saaminen	-6	-7	-8	-5	-10	-7
liikunnan terveellisyys	-8	-11	-10	-11	-11	-9
kunnon kohottaminen	-2	-11	-6	-1	-11	-7
virkestys ja rentoutuminen	-8	-16	-13	-14	-11	-12
lihavaksi tulemisen estäminen, painonhallinta	2	-16	-5	-6	-12	-7
hyvän ulkonäön saaminen	-7	-23	-14	-13	-17	-15
Ilmaisu, esittäminen						
taidokas tempuilu	-7	-1	-4	-7	-6	-4
muille esittäminen, esiintyminen	-4	-1	0	-4	-7	-2
Ilo ja leikki						
ilo, se, että liikunta on kivaa	0	-2	0	-2	-6	-1
onnistumisen elämykset	-8	-9	-9	-7	-10	-9
uusien elämysten saaminen	-9	-13	-11	-12	-12	-11
murheiden unohtaminen	-9	-13	-13	-12	-11	-11
leikkiminen, leikkimielisyys	-3	-10	-4	-13	-10	-6
Sosiaalisuus ja yhdessäolo						
yhdessäolo, yhteistoiminta kavereiden kanssa	-3	-11	-10	-10	-7	-6
uusien kavereiden saaminen	-10	-13	-12	-18	-7	-10
Itsen tunteminen, itsen tutkiminen						
opin tuntemaan paremmin itseäni	-5	-9	-5	-9	-14	-7
Kasvu ja kehittyminen						
uusien taitojen oppiminen ja kehittäminen	-3	3	-2	-1	-3	0
lihasvoiman kasvattaminen	-8	-15	-11	-7	-14	-11
pelon tai järnityksen kokeminen/voittaminen	-3	0	-1	-2	-6	-1
Lajimerkitykset						
vauhdikkuus	-9	-9	-9	-12	-10	-9
noikeuden parantaminen	-5	-16	-11	-12	-13	-10
oveluus ja järjen käyttö (esim. voiton saamiseksi)	-11	-9	-13	-11	-8	-10
luonnossa oleminen	-1	-7	-8	-5	-5	-4
hienot välineet tai varusteet	-5	-6	-6	-8	-6	-6
miehekkyyys	-11	-2	-5	-8	-5	-6
ronskit otteet, kovaotteisuus	-2	0	1	-4	-3	-1
naisellisuus	5	-10	-2	-5	-5	-3
Vuonna 2018 tärkeitä merkityksiä keskimäärin	14	14	15	14	12	14
Vuonna 2014 tärkeitä merkityksiä keskimäärin	15	16	17	16	14	16
Tärkeiden määrän keskiarvojen erotus	-1	-2	-2	-2	-2	-2

Kaupungit tunnistavat entistä selvemmin liikkumattomuuden ongelman. Tiedolla johtamisen kulttuurin leviäminen osaksi kaupunkien strategioita on aiheuttanut tarpeen mitata myös liikkumista ja liikkumisen vähäisyyttä. Kaupungit ovat käynnistäneet erilaisia ohjelmia ja toimenpiteitä, joilla pyritään systemaattisesti

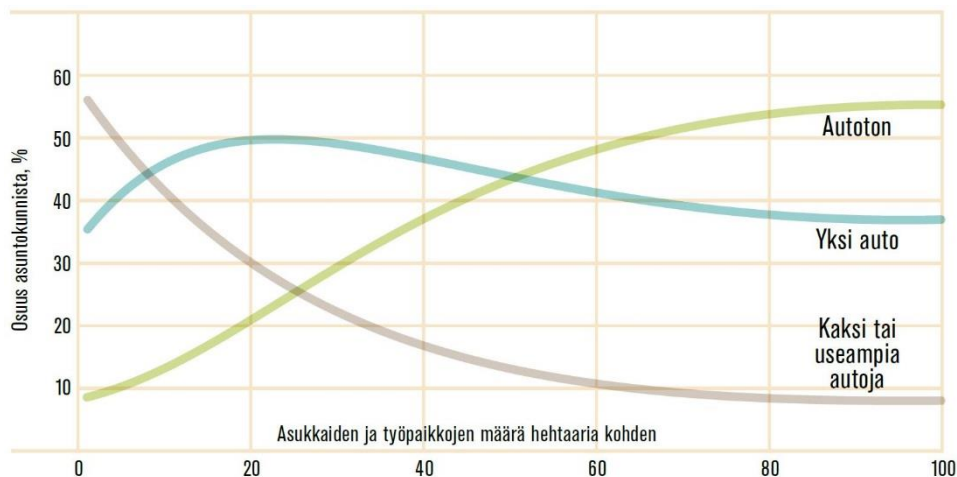
vaikuttamaan eri väestöryhmien liikkumiseen, kannustamalla erityisesti vähän liikkuvia lisäämään liikku- mista erilaisiin arjen toimintoihin. Esimerkkinä tällaisesta ohjelmasta on Helsingin kaupungin liikkumisoh- jelma (Helsinki 2018).

Mitattu liikkuminen yhdessä kyselyjen kanssa tarjoaa aikaisempaa tarkempaa tietoa eri kohderyhmien liik- kumisesta. Esimerkiksi toimintakyvyn rajoitteita raportoivat lapset ja nuoret liikkuvat 7 min vähemmän ke- vvesti ja 8 min vähemmän rasittavasti ja reippaasti päivässä kuin toimintakyvyn rajoitteita omaamattomat lapset ja nuoret (Ng et al. 2019).

Kaupunkirakenne

Suomessa kaupungistuminen käynnistyi myöhemmin kuin monissa muissa teollisuusmaissa ja jatkuu edel- leen voimakkaana. Tämä näkyy kaupunkirakenteessa ja kaupunkilaisten arjessa. Suuri osa pienistä ja kes- kisuurista kaupungeista menettää väestöään, kun asutus sekä työpaikat ja monet harrastuspaikat keskitty- vät melko harvoille kasvuseuduille. Keskittymisellä on suuri merkitys ihmisten arkiselle liikkumiselle. Kau- pungistuminen tähän asti voimistanut myös autoistumista toiminnallisen hajautumisen vuoksi, mutta nyt saatamme elää eri tekijöiden aiheuttamaa ”autohuippua” (peak car) (Webb 2019). Urbanisoituminen jatkuu, mutta sen muodot muuttuvat. Tekniikan kehittyminen, ympäristöhaasteet ja ihmisten arvostusten muutok- set yhdessä ikääntymisen ja liikkumattomuuden kasvavien terveyshaittojen kanssa haastavat suunnittele- maan fyysistä kaupunkirakennetta niin, että se voi paremmin tukea arkiliikuntaa.

STYLE-hankkeessa tarkastelemme kaupunkirakenteen mahdollisuuksia tukea aktiivistaa elämäntapaa yh- distämällä laajoja liikkumisen ja liikenteen tietoaineistoja yhdyskuntarakennetietokantaan. Analysoimme sitä mitä tekijät kaupunkirakenteessa tukevat ja mahdollistavat fyysistä aktiivisuutta ja kuinka kaupunki- suunnittelulla voidaan edistää näitä seikkoja. Kirjallisuudessa tällaisiksi tekijöiksi on tunnistettu tiiviit kortte- lit, turvalliset jalankulkureitit ja monipuoliset palvelut (ml. kaupunkiluonto) (Moudon ym. 2006; Davern ym. 2017; Oinonen ym. 2019; kuvio 5). Syvennämme tätä ymmärrystä ja tuotamme uutta tietoa siitä, millaisessa kaupungissa kävellään, pyöräillään ja eletään fyysisesti aktiivista elämää.



Kuvio 5. Tiivis kaupunkirakenne tukee autottomuutta – asutokuntien autonomistus suhteessa väestö- ja työpaikkatiheyteen Helsingin seudulla (14 kuntaa, 2015) (Oinonen ym. 2019).

STYLE-tutkimuksessa hyödynnämme kolmen kaupunkikudoksen näkökulmaa, jonka mukaan kaupunkira- kenne ja -ympäristö koostuvat kolmesta osin päällekkäisestä kudoksesta: jalankulkukaupungista, joukkoliik- kennekaupungista ja autokaupungista (Newman ym. 2016; Kenworthy 2019). Tutkimus perustuu laajoille paikkatietoaineistoille, joiden avulla on mahdollista tutkia yksityiskohtaisesti fyysisen ympäristön vaikutuk- sia eri-ikäisten liikkumiseen sekä aktiivisiin kulutapoihin. Kiinnitämme erityistä huomiota autottomiin koti-

talouksiin ja eri kulkutapojen yhdistelmiin, kävely- ja pyöräilyverkostoon, urheilupaikkojen ja muiden toimintojen sijoittumiseen ja joukkoliikenteen saavutettavuuteen. Tutkimuksessa liikkumista peilataan myös viheralueiden määrään, laatuun ja saatavuuteen. Tuloksena syntyy liikennekäyttäytymistä ja liikkumismahdollisuuksia kuvaavaa integroitua paikkatietopohjaista tietoa, joka on päätöksenteossa käyttökelpoista. Eri-tyistä huomiota kiinnitetään autottoman ja lihasvoimaa hyödyntävän sujuvan ja miellyttäväksi koetun liikkumisen edellytyksiä mahdollisimman hyvin tukevaan kaupunkirakenteeseen.

Elämäntavat

Elämäntapamuutosten tutkimukset ovat pitkälti keskittyneet erilaisiin vaihemalleihin ja suunniteltuun muutokseen (Davis ym. 2015). Ne korostavat pitkää prosessia, jonka aikana yksilöt tunnistavat omat muutosta kaipaavat elämäntapansa, harkitsevat rationaalisesti niiden muutosta ja harjoittelevat omaksumaan uudenlaiset elämäntavat. Käyttäytymisen muutoksen taustalla olevien tiedostettujen ja rationaalisten tekijöiden tarkastelu on sinänsä tärkeää, sillä yksilön on oltava tietoinen toimintansa vaikutuksista, jotta hän motivoituisi sitä muuttamaan (Bandura 2004). Pelkkä tietoisuuden lisääminen ei kuitenkaan yksinään johda käyttäytymisen muutokseen (Sligo & Jameson 2000). Rutiineja seurattaessa yksilö tekee tiedostamattaan päätöksiä käyttäen vain pientä osaa saatavilla olevasta tiedosta (Klößner & Verplanken 2018; Williams & Poehlman 2017). Käyttäytymisen muutos vaatii kuitenkin rutiinien rikkomista, joten siihen tarvitaan myös tiedostamattomiin päätöksiin vaikuttamista. Tätä osaa perinteinen elämäntapamuutostutkimus ei ole juuri-kaan käsitellyt, etenkin aktiiviseen liikkumiseen liittyvien elämäntapamuutosten yhteydessä.

Koska tutkimuksessamme otetaan huomioon käyttäytymismuutoksen taustalla olevat fundamentaaliset eli perimmäiset motiivit ja mielen mallit (mindsetit) päästään analysoimaan myös tiedostamatonta osaa käyttäytymisen muutoksessa (kuvio 6). Näin saadaan syvällisempi ymmärrys biologisista ja kulttuurisista tekijöistä käytöksen takana. Perimmäiset motiivit ovat evoluution aikana kehittyneitä, synnynnäisiä motiiveja, joita ulkoiset ja sisäiset tekijät voivat aktivoida (Durante & Griskevicius 2016). Esimerkiksi aktiivisen elämäntavan omaksumisen fundamentaalisenä motiivina saattaa olla halu löytää kumppani tai aktiivisen elämäntavan omaksumisen esteenä olla pelko nykyisen kumppanin menettämisestä (vrt. fundamentaalinen motiivi: kumppanin säilyttäminen), jos kumppanien elämäntavat eroavat jatkossa suuresti toisistaan. Mielen mallit ovat kulttuurillisesti jaettu suhtautumisia ympäröiviin asioihin (Price et al., 2018). Esimerkiksi Suomessa *sisu* on esimerkki mielen mallista, joka voi heijastua päätökseen valita polkupyörä henkilöauton sijasta säätilasta riippumatta (ks. Tang ym. 2019).



Kuvio 6. Tiedostettujen ja tiedostamattomien tekijöiden rooli käyttäytymisen muutoksessa.

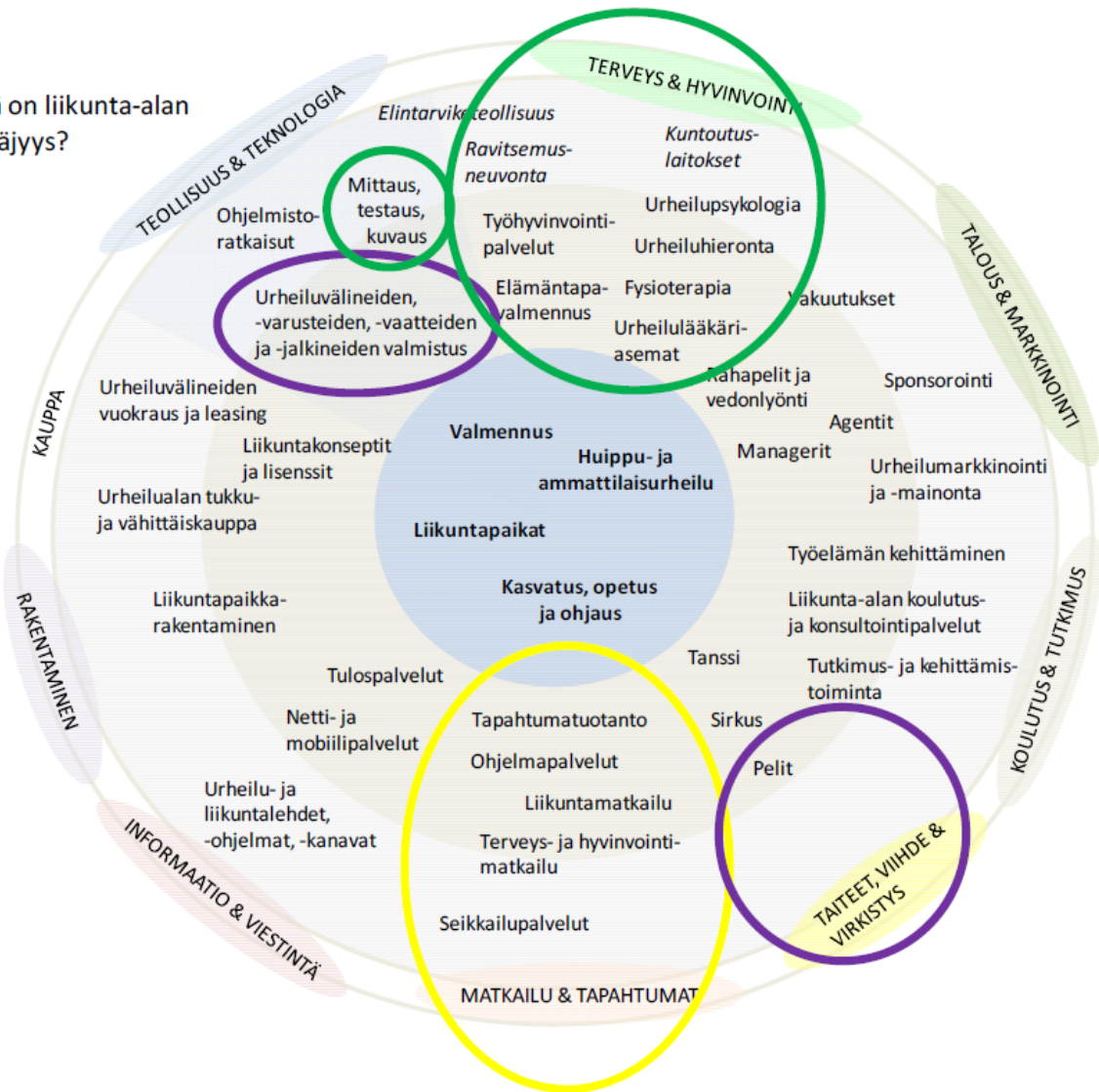
Sekä fundamentaalisia motiiveja että mielen malleja on tutkittu hyvin vähän käyttäytymisen muutokseen liittyen, vaikka niiden merkitys tunnustetaan (esim. Piha 2018). Tutkimuksen vähäisyyttä selittää tutkimisen vaikeus; on hankala tutkia tiedostamatonta, sitä mitä tutkittavat eivät itsekään osaa suoraan kysyttäessä pukea sanoiksi. STYLE-hankkeessa teemme transformatiivisen kuluttajatutkimuksen kenttään (Davis ym. 2016; Bublitz ym. 2013) sijoittuvaa tutkimusta, joka pyrkii syventämään ymmärrystä pysyvän käyttä-

tymisen muutoksen taustalla olevista fundamentaalisista motiiveista ja mielenrakenteista keräämällä monipuolista laadullista tietoa yksilöiden käyttäytymisestä. Hankkeessa pyritään rikkomaan rutiineja interventioidissa ja pääsemään rutiinien taakse ja nostamaan esille tiedostamattomia motiiveja, antamalla niille painoarvo ja nostamaan ne esille ihmisen harkinnan piiriin. Tunteet ovat avainasemassa motivaatioiden tunnistamisessa ja käyttäytymiseen vaikuttamisessa.

Liiketoiminta

Miten ylläoleva liittyy kestäväen talouskasvun tavoitteeseen? Liikkumattomuuden trendin kääntäminen liikumisen trendiksi tuo mukanaan uusia liiketoimintamahdollisuuksia. STYLE-hankkeen erityisenä tavoitteena on törmäyttää yllättäviäkin toimijoita yhteen löytämään synergiaetuja eri liikeyritysten välillä, sekä julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin yhteistyöllä. Työ- ja elinkeinoministeriön tilaaman selvityksen mukaan liikuntaliiketoiminta on syytä ymmärtää laajasti kaikkina niinä liiketoiminnan muotoina, jotka liittyvät liikunnan edistämiseen. Kuviossa 7 on käyty tätä kenttää läpi. Näin kuvatun liikuntaliiketoiminnan volyymiksi Suomessa arvioitiin 5,5 miljardia euroa (TEM 2014). Tehokas arkiliikunnan lisääminen edellyttää vielä kuviota 7 laajemmin erilaisten toimijoiden tarkastelua. Kuluttajien elämäntapojen ja motiivien kautta on löydettävissä elämäntilanteita, joissa on kysyntää esimerkiksi kahvila-, kioski- tai ravintolapalveluille liikuntapaikkojen yhteydessä. Myös eri lajien sijoittamisella saman katon alle hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle tai toistensa läheisyyteen on saavutettavissa klusterointietuja. Etsimme toimintatapoja, joissa esimerkiksi lapsiperheillä on mahdollisuus harrastaa liikuntaa samassa paikassa ilman suurta tarvetta autolla kuljettamiseen hajallaan olevista liikuntapaikoista toiseen. Tässä kuntien ja kaupunkien rooli yhdyskuntasuunnittelussa tulee keskeiseksi.

Mitä on liikunta-alan
yritystäjyys?



Kuvio 7. Liikunnan liiketoimintaekosysteemi – Työ- ja elinkeinoministeriön selvityksen mukaan arvioidut kasvualat (Koivisto, ref. TEM 2014, s. 7, 12).

Viimeisen kymmenen vuoden aikana on näkynyt liikuntaliiketoiminnan merkittävää kasvua Suomessa ja maailmalla. Erityisiä kasvualoja ovat olleet liikuntaan liittyvä elämyksiä hakeva matkailu ja tapahtumat sekä terveyteen ja hyvinvointiin liittyvä liiketoiminta. Henkilökohtaiseen liikunnan mittaamiseen ja palautteeseen käytetyt sovellukset ovat lisääntyneet, samoin kuin erilaiset personal trainer palvelut (kuvio 7). Liikuntapalvelujen järjestäminen on siirtymässä osin perinteisistä urheiluseuroista liikeyrityksiin, jotka saattavat olla täysin uutta liiketoimintaa, mutta myös seurojen omistamien yhtiöiden toimintaa (Koski & Mäenpää 2018a). Pieniä yrityksiä on alalla tällä hetkellä paljon ja on epäselvää, missä määrin keskittymistä tapahtuu skaalautujen muodossa. Kansainvälisesti liikuntayritystäjyuden ymmärtämisessä on valtavia aukkoja erityisesti liittyen liikuntayritystäjyuden sosiaaliseen kontekstiin, säätelyyn ja innovaatiotoiminnan dynamiikkaan (Ratten & Tajeddini 2019). Liikuntapalvelujen kuluttajia on liiketaloudellisesti tutkittu lähinnä perinteisillä asiakkaiden käyttäytymis- ja tyytyväisyyskyselyillä (ks. Miragaia ym. 2019), mikä on vain raapaisu aihepiiriin.

“Jääkö seuroille roolia lajiliittojen, Olympiakomitean, akatemioiden, urheiluopistojen, urheiluoppilaitosten, yritysten sekä valmennus- ja manageritallien rinnalla?”

(Pasi Koski & Pasi Mäenpää 2018b, 4)

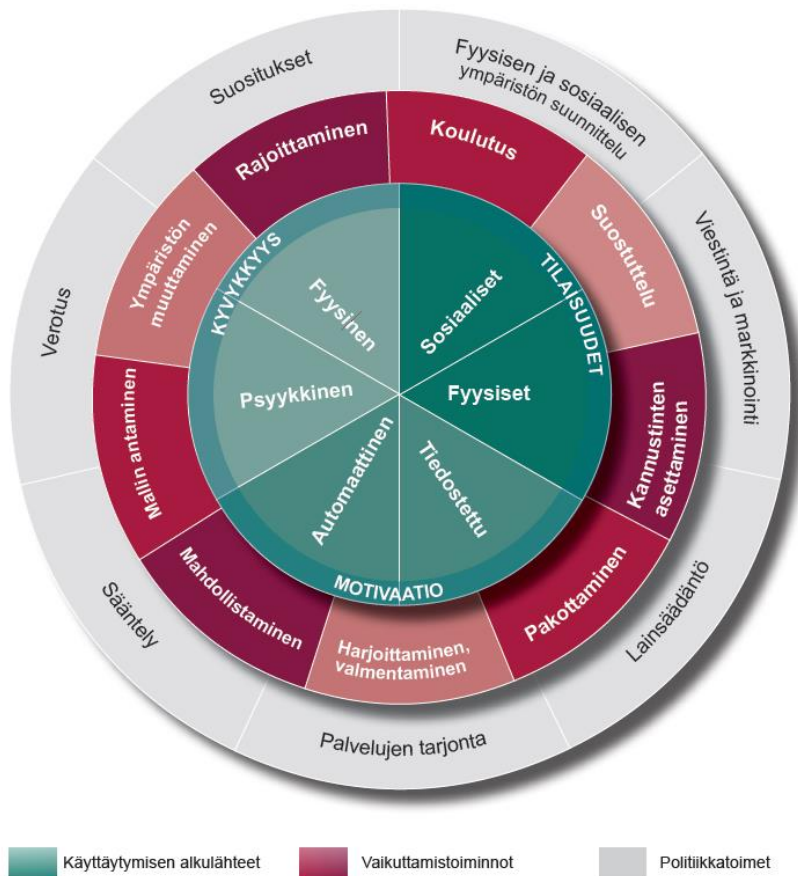
Hankkeen tuoma lisäarvo ongelman ratkaisuun

STYLE-hankkeessa tehtävä monitieteinen tutkimus edistää poikkeuksellisella tavalla kokonaisvaltaisesti tutkimusta, jossa terveyden edistämisen ja liikenteen tutkimus on integroitu keskenään. STYLE tarkastelee eri tutkimusaloja koskevia prosesseja samanaikaisesti yhdessä etsien synergioita eri tieteenalojen välillä.

Monet erilaiset tekijät vaikuttavat siihen, miten eri ikäryhmien osalta on mahdollistaa muuttaa elämäntapoja aktiivisia ja kestäviä kulkutapoja suosivaksi. Yksilöiden elämäntapamuutokseen vaikuttavat muun muassa monet väestöön, yhdyskuntarakenteeseen, sosioekonomisiin tekijöihin, käyttäytymiseen ja matkustamiseen liittyvät seikat. Aikaisemmin ei ole tehty tutkimusta, jossa nämä eri näkökulmat olisi integroitu samanaikaisesti. Tällaisen ainutlaatuisen, eri tietoja integroivan analyysin perusteella on mahdollista luoda parempaa ymmärrystä eri tekijöiden merkityksestä liikkumisen ja aktiivisten kulkutapojen käytön edistämisessä. Hyvin vähän huomiota on aiemmin kiinnitetty myös siihen, miten liikkumista edistävien interventioiden ja uuden liiketoiminnan avulla voidaan edistää liikunnallista, terveellisempää elämäntapaa. Esimerkiksi erilaisten liikkumiseen kytkeytyvien uusien tuotteiden ja palvelujen avulla voidaan edistää kansanterveyttä ja tuottaa lisäarvoa aktiivisten kulkutapojen ekosysteemin toimijoille, mikä tuottaa kestäväää kasvua.

Hankkeen tuottama erityinen lisäarvo tulee siitä, että STYLE tekee tutkimusta, jossa yhdistyvät tilastolliset analyysit, osallistavat menetelmät, yhteiskehittäminen eri sidosryhmien kanssa, skenaariot, yksilöity matkustuksen suunnittelu sekä kuluttajakäyttäytymisen lähestymistavat. Hyödyntämällä infrastruktuurin sekä palvelujen suunnittelussa monitieteistä liikkumiseen ja kulkutapoihin liittyvää trenditietoutta, ymmärrämme paremmin elämäntapamuutoksiin ja liiketoiminnan kehittämiseen kytkeytyviä mahdollisuuksia. Tulokset tarjoavan uusia, innovatiivisia keinoja edistää kansallisia poliittisia tavoitteita, joissa pyritään lisäämään liikunnan määrää sekä edistetään siirtymistä auton käytöstä kestäviin kulkutapoihin kasvattaen samanaikaisesti kestäväää liiketoimintaa.

Teoreettisena taustana käytämme hankkeessa Käyttäytymisen muutospyörää (Behaviour Change Wheel), jonka tarkoituksena on helpottaa käyttäytymisen muutokseen tähtäävien interventioiden suunnittelua ja parantaa niiden vaikuttavuutta (Michie ym. 2011, kuvio 8). Käyttäytymisen muutoksen teorioiden käyttö auttaa tunnistamaan muutoksen taustalla olevat mekanismit. STYLE-hankkeessa tätä sovelletaan ensimmäistä kertaa aktiivisiin kulkutapoihin.

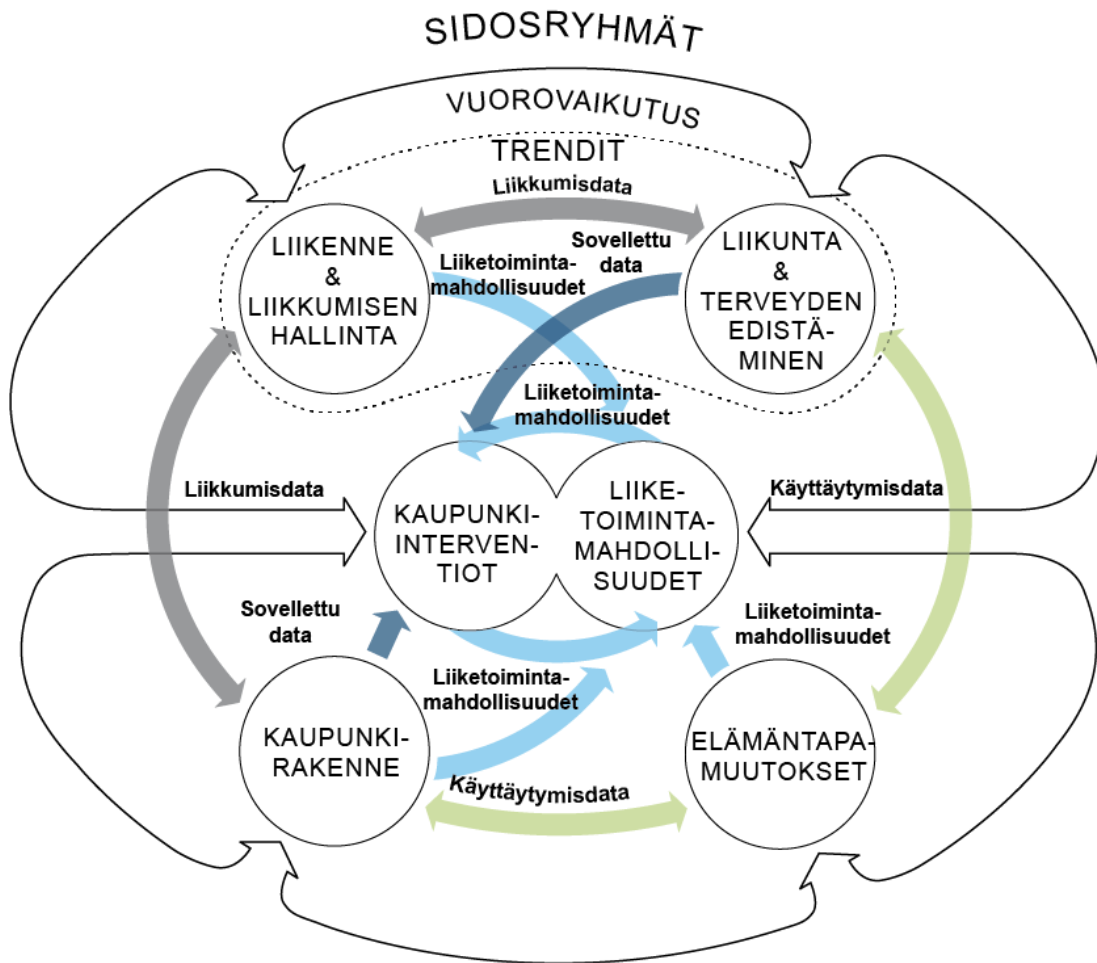


Kuvio 8. Käyttäytymisen muutospyörä, BCW (Michie ym. 2011).

Millä keinoin hanke tekee tämän?

STYLE-konsortion ainutlaatuisen kokoonpanoon kuuluu tutkijoita liikennejärjestelmien hallinnan, terveyden ja liikunnan edistämisen, ympäristösuunnittelun, kuluttajatutkimuksen, liiketoimintamallien kehittämisen ja tulevaisuudentutkimuksen aloilta. Kaikki nämä näkökulmat tarvitaan, kun toteutamme visiota, jossa päivittäinen liikkuminen lisääntyy ja siirtää kulkutapajakaumaa kävelyyn ja pyöräilyyn tuottaen samalla uutta liiketoimintaa.

Konsortion osapuolten työt tukevat toisiaan yhteissuunnittelun ja tutkimustulosten yhdistämisen kautta. Valtaosa osapuolista toimii yhteistyössä kaikkien työpakettien kanssa. Konsortion osapuolet suunnittelevat ja toteuttavat konsortion työpaketit yhdessä ja yhdistävät niistä saatuja tuloksia monitieteisellä tavalla (Kuvio 9). Tuloksia hyödynnetään käytännönläheisesti Helsingissä, Tampereella, Turussa sekä Jyväskylässä toteutettavissa kaupunki-interventioissa sekä liikunnallista elämäntapaa tukevien liiketoimintamallien ja -verkostojen kehittämisessä.



Kuvio 9. Konsortion yhteissuunnittelu ja työpaketit.

STYLE-hanke tekee innovatiivista, kattavaa ja järjestelmällistä yhteistyötä erilaisten sidosryhmien kanssa, jotka linkittyvät aktiivisiin elämäntapoihin sekä erilaisiin liikenne- ja liikuntapalveluihin. Yhteistyötä tehdään erilaisten innovaatio- ja liiketoimintaekosysteemien rakentamiseksi sekä tulevaisuustiedon hyödyntämiseksi päätöksenteossa makro-, meso- ja mikrotasolla. Tavoitteisiin pyritään yhteiskehittämisen avulla ja toimenpiteiden vaikutuksia seurataan objektiivisesti mittaamalla.

Lisätietoja sekä tutkimusteemoista että konsortiomme henkilöistä löytyy hankkeemme kotisivuilta osoitteessa: www.styletutkimus.fi.

Lähteet

- Bandura, A. 2004. Health promotion by social cognitive means. *Health Education & Behavior*, 31(2), 143–164.
- Bublitz, M. G. ym. 2013. Promoting positive change: advancing the food well-being paradigm. *Journal of Business Research*, 66 (8), 1211–1218.
- Davern, M. ym. 2017. Using spatial measures to test a conceptual model of social infrastructure that supports health and wellbeing. *Cities & Health* 1(2): 194–209.
- Davis, B., ym. 2016. The Transformative Consumer Research Movement. *Journal of Public Policy & Marketing*, 35(2), 159–169.
- Davis, R. ym. 2015. Theories of behaviour and behaviour change across the social and behavioural sciences: a scoping review. *Health Psychology Review*, 9(3), 323–344.
- Durante, K. M. & Griskevicius, V. 2016. Evolution and consumer behavior. *Current Opinion in Psychology*, 10, 27–32.
- EM 2014. *Liikuntaliiketoiminnan ekosysteemin muutokset*. Työ- ja elinkeinoministeriö. TEM raportteja 20/2014.
- Gössling, S. ym. 2019. The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union. *Ecological Economics*, 158, 65–74.
- Götschi, T. ym. 2015. Contrasts in active transport behavior across four countries: How do they translate into public health benefits? *Preventative Medicine*, 74: 42–48.
- Helminen, V. 2018. Kynnysarvot auttavat ymmärtämään kaupunkikudoksia Autonomistuksen ja tiheyden välillä selkeä yhteys. Bemine-blogi. <https://bemine.fi/kynnysarvot-auttavat-ymmartamaan-kaupunkikudoksia-autonomistuksen-ja-tiheyden-valilla-selke-yhteys/>
- Helsinki 2018. Käytä liikkumavarasi! Helsingin liikkumisohjelma. https://ejulkaisu.grano.fi/helsingin_kaupunki/liikkumisohjelma_2018#p=1
- Husu P. ym. 2016. Objectively measured sedentary behavior and physical activity in a sample of Finnish adults. *BMC Public Health*1, (16): 920.
- Inchley J, 2016. *Growing up unequal. HBSC 2016 study (2013/2014 survey)*. Geneva: World Health Organization, 2016.
- Kenworthy J.R. 2019. Urban Transport and Eco-Urbanism: A Global Comparative Study of Cities with a Special Focus on Five Larger Swedish Urban Regions. *Urban Science* 3(1), 25.
- Klöckner, C. A., & Verplanken, B. 2018. Yesterday's habits preventing change for tomorrow? About the influence of automaticity on environmental behaviour. *Environmental Psychology: An introduction*, 238–250.
- Kokko S. & Martin, L. (toim.) 2019. *Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018*. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2019:1.
- Koski, P. & Hirvensalo, M. 2019. *Liikunnan merkitykset ja esteet*. Teoksessa Kokko, S. & Martin, L. (toim.) 2019. *Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa*. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2019:1, s. 67–74.
- Koski, P. & Mäenpää, P. 2018a. *Suomalaiset liikunta- ja urheiluseurat muutoksessa 1986–2016*. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2018:25.
- Koski, P. & Mäenpää, P. 2018b. *Suomalaiset liikunta- ja urheiluseurat – tilanne, muutokset ja tulevaisuus*. Raporttitiivistelmä. Opetus- ja kulttuuriministeriö.
- Liikennevirasto 2014. *Kulje viisaasti! Katsaus liikkumisen ohjauksen hankkeisiin 2010–2013*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2014.
- Liikennevirasto 2018. *Henkilöliikennetutkimus 2016. Suomalaisten liikkuminen*. Liikenneviraston julkaisuja 1/2018.
- LVM 2018. *Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma*. Liikenne- ja viestintäministeriö. Julkaisuja 2018.
- Lyons, G. ym. 2018. The dynamics of urban metabolism in the face of digitalization and changing lifestyles: Understanding and influencing our cities. *Resources, Conservation and Recycling* 132: 246–257.
- Matyas, M. & Kamargianni, M. 2018. The potential of mobility as a service bundles as a mobility management tool. *Transportation*, In press.
- Metsäpuro, P. ym. 2014. *Vaihdetta isommalle - Pyöräilyn potentiaalin hyödyntäminen*. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne.
- Michie S. ym. 2011. Behavior change wheel: A new method for characterizing and designing behavior change interventions. *Implementation Science* 6:42.
- Miragaia, D.A.M ym. 2019. Topics and research trends of health clubs management: will innovation be part of the fitness industry research interests? *International Journal of Sport Management and Marketing*, 19 (½): 129–146.

- Moudon, A., ym. 2006. Operational Definitions of Walkable Neighborhood. *Journal of Physical Activity and Health* 3 (Suppl 1): S99-S117
- Newman P ym. 2016 Theory of urban fabrics. *The Town Planning Review* 87(4): 429–458
- Newman, P. ym. 2016. Theory of urban fabrics: Planning the walking, transit/public transport and automobile/motor car cities for reduced car dependency. *The Town Planning Review* 87(4):429–458.
- Ng, K. ym. 2019. Device-based physical activity levels among Finnish adolescents with functional limitations. *Disabil Health J* 2019; 12: 114–120.
- Oinonen, K. ym. 2019. *Maankäytön päätöksiin laajempi näkökulma*. SYKE Policy Brief 8.4.2019. Suomen ympäristökeskus. Piha, S. 2018. *Evolutionary Psychology for Consumers. Awareness of ultimate explanations as a self-reflective tool for consumer empowerment*. University of Turku. Turku.
- Price, L. ym. 2018. The fresh start mindset: transforming consumers' lives. *Journal of Consumer Research*, 45(1), 21–48.
- Ratten, V. & Tajeddini, K. 2019. Editorial: Entrepreneurship and sport business research: synthesis and lessons: introduction to the special journal issue. *International Journal of Sport Management and Marketing* 19(½): 1–7.
- Sligo, F. & Jameson, A. 2000. The knowledge – behavior gap in use of health information. *Journal of the American Society for Information Science*, 51(9), 858–869.
- Tang, X. ym. 2019. Building Grit: The Longitudinal Pathways between Mindset, Commitment, Grit, and Academic Outcomes. *Journal of Youth and Adolescence*, 1–14.
- TEM 2014. *Liikuntaliiketoiminnan ekosysteemin muutokset*. Työ- ja elinkeinoministeriö. TEM raportteja 20/2014.
- Thøgersen, J. 2018. Transport-related lifestyle and environmentally-friendly travel mode choices, *Transportation Research Part A*, 107: 166–186.
- Utriainen, R., & Pöllänen, M. 2018. Review on mobility as a service in scientific publications. *Research in Transportation Business & Management*.
- Vasankari, T. & Kolu, P. (toim.) 2018. Liikkumattomuuden lasku kasvaa - vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisuja 31/2018.
- Vähä-Ypyä H. ym. 2018. Reliable recognition of lying, sitting and standing with a hip-worn accelerometer. *Scand J Med Sci Sports*. 2018;28(3):1092–1102.
- Webb, J. 2019. The future of transport: Literature review and overview. *Economic Analysis and Policy* 61, 1–6.
- Williams, L. E. & Poehlman, T. A. 2017. Conceptualizing consciousness in consumer research. *Journal of Consumer Research*, 44(2), 231–251.