

# **”Minä kun en pimmeellä lähe”**

Talven vaikutus ikääntyneen liikkumiseen maaseudulla



**Jaana Martikainen 150238**  
**Joensuun yliopisto**  
**Maantieteen oppiaineryhmä**  
**Yhteiskuntamaantieteen**  
**pro gradu -tutkielma**



Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää haastatteluaineiston avulla talven vaikutuksia ikääntyneiden arkiliikkumiseen maaseudulla. Tutkimuksen aihe nousee tarpeesta ymmärtää ihmisten liikkumista ja siihen vaikuttavia tekijöitä, ja tutkimusaineistossa ikääntyneiden omat kokemukset ovat tärkeitä. Tulevaisuudessa väestö ikääntyy Suomessa erityisesti maaseudulla, minkä vuoksi tutkimuksen aihe on ajankohtainen. Työssä käsitellään tutkimusalueen maaseutua ja tilastotietoa ikääntyneiden liikkumisesta. Liikkuminen on oleellinen osa yksilön toiminnallista tilaa, joka muodostuu arjen paikoista ja yhteyksistä. Maaseudulla palvelut ovat keskittyneet kuntakeskuksiin, mikä ohjaa asiointimatkojen suuntautumista ja vaikuttaa toiminnallisen tilan muotoutumiseen. Myös liikennejärjestelmä luo puitteita toiminnalliselle tilalle ja ennen muuta liikkumistarpeiden toteuttamiselle.

Tutkimuksen perusteella talvi vaikuttaa eri tavoin maaseudulla asuvien ikääntyneiden liikkumiseen. Säätekijöistä pimeys, liukkaus ja kovat pakkaset rajoittavat liikkumista, ja talvi vaikuttaa enemmän autottomien kuin autollisten liikkumiseen. Tosin ikääntyneiden erilaisilla elämäntavoilla on oma vaikutuksensa. Talviaikaan järjestettävä harrastustoiminta lisää aktiivisten ikääntyneiden liikkumista kesään verrattuna. Sen sijaan liikkumisrajoitteinen iäkäs vähentää liikkumistaan talvella vaikeampien olojen vuoksi. Vaikka liikkuminen ja asuminen maaseudulla kaukana palveluista voi olla hankalaa, ei maaseudulta haluta muuttaa taajamiin tai lähelle palveluja, koska oma koti on paikkana tärkeä. Harventuneen joukkoliikenteen vuoksi maaseudulla on tarvetta kehittää palveluliikennettä, jonka yksi kohderyhmä ikääntyneet ovat.

Tekijä: Jaana Martikainen

Opiskelijanumero: 150238

Tutkimuksen nimi: ”Minä kun en pimmeellä lähe” – Talven vaikutus ikääntyneen liikkumiseen maaseudulla

Tiedekunta/oppiaine: Yhteiskunta- ja aluetieteiden tiedekunta/yhteiskuntamaantiede

Sivumäärä: 82

Aika: 13.4.2007

Työn laatu: Pro gradu –tutkielma

Avainsanat: liikkuminen, talvi, ikääntyneet, maaseutu, toiminnallinen tila



# SISÄLTÖ

|  |           |
|--|-----------|
| <b>ESIPUHE</b> .....   | <b>3</b>  |
| <b>1 JOHDANTO</b> .....  | <b>4</b>  |
| 1.1 TUTKIMUSONGELMA .....                                      | 4         |
| 1.2 TUTKIMUKSEN AINEISTOT JA RAKENNE .....                     | 5         |
| <b>2 TUTKIMUSALUEEN KUVAUS</b> .....                           | <b>7</b>  |
| 2.1 TALVI TUTKIMUSALUEELLA .....                               | 7         |
| 2.2 MAASEUTU IKÄÄNTYNEEN ELINYMPÄRISTÖNÄ .....                 | 9         |
| 2.3 YHDYSKUNTARAKENNE JA VÄESTÖNKEHITYS TUTKIMUSALUEELLA ..... | 11        |
| 2.4 VÄESTÖENNUSTEET SAVO-KARJALAN ALUEELLE VUOTEEN 2030 .....  | 15        |
| <b>3 MAANTIETEEN TEORIA TUTKIMUKSESSA</b> .....                | <b>19</b> |
| 3.1 ELETTY TILA JA PAIKKAAN KIINNITTÄMINEN .....               | 19        |
| 3.2 TOIMINNALLINEN TILA ARJEN JÄSENTÄJÄNÄ.....                 | 21        |
| <b>4 LIIKKUMINEN OSANA IKÄÄNTYNEEN ARKEA</b> .....             | <b>24</b> |
| 4.1 LIIKKUMINEN YHTEISKUNNALLISENA KYSYMYKSENÄ .....           | 24        |
| 4.2 IKÄÄNTYNYT LIIKKUJANA .....                                | 25        |
| 4.3 IKÄÄNTYNEEN ARKIRYTMİ .....                                | 27        |
| 4.4 LIIKKUMISEEN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT.....                      | 30        |
| 4.5 AJOKORTTI LIIKKUMISEN MÄÄRITTÄJÄNÄ.....                    | 32        |
| <b>5 TEEMAHAASTATTELU TUTKIMUSMENETELMÄNÄ</b> .....            | <b>35</b> |
| 5.1 TEEMAHAASTATTELU LAADULLISESSA TUTKIMUKSESSA .....         | 35        |
| 5.2 HAASTATTELUJEN TOTEUTTAMINEN .....                         | 36        |
| 5.3 AINEISTON KÄSITTELY .....                                  | 38        |
| <b>6 ARKI MAASEUDULLA</b> .....                                | <b>39</b> |
| 6.1 TUTKIMUKSEN MAASEUTU .....                                 | 39        |
| 6.2 SYITÄ MAASEUDULLA ASUMISEEN .....                          | 40        |
| 6.3 MAASEUDUN LIIKKUMISYMPÄRISTÖ .....                         | 43        |
| 6.4 KOTONA IÄKKÄÄKSI.....                                      | 47        |
| <b>7 MAASEUDUN IKÄÄNTYNEET LIIKKUJAT</b> .....                 | <b>50</b> |
| 7.1 ARJEN LIIKKUMISEN SUUNTAUTUMINEN .....                     | 50        |
| 7.2 IKÄÄNTYNEEN TOIMINNALLINEN TILA .....                      | 54        |
| 7.3 IKÄÄNTYNEIDEN LIIKKUMISEN TAVAT .....                      | 58        |
| 7.4 IKÄÄNTYNYT JA AJOKORTTI .....                              | 61        |
| 7.5 TOIMINNALLISEN TILAN YHTEYDENTEKIJÄT .....                 | 63        |
| 7.6 MUUTOKSIA LIIKKUMISESSA .....                              | 67        |
| <b>8 PÄÄTELMIÄ</b> .....                                       | <b>70</b> |
| 8.1 MAASEUDULLA HALUTAAN ASUA .....                            | 70        |
| 8.2 TALVI VAIKUTTAA ERI TAVOIN IKÄÄNTYNEISIIN LIIKKUJIIN.....  | 71        |
| 8.3 LIIKKUJAA KUUNNELLEN PAREMPIA RATKAISUJA .....             | 74        |

## LÄHTEET

## LIITTEET



## **Esipuhe**

Yhteiskuntatieteiden opiskelu on opettanut lähestymään asioita ja ilmiöitä erilaisista näkökulmista. Tämä tutkielma on avannut tekijälleen uusia näkökulmia liikkumista ja liikennejärjestelmää kohtaan. On ollut haastavaa ja samalla antoisaa tehdä tutkimusta kahden erilaisen tahon ohjauksessa, sillä tutkielma on osa Joensuun yliopiston ja Tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiirin toteuttamaa liikkumisen arkea ja maaseudun toimintaympäristön muutosta koskevaa tutkimusohjelmaa. Tutkimusohjelman puitteissa on määritelty työn ajankohtainen ja mielenkiintoinen aihe. Tutkielmatyöstä neljä kuukautta työskentelin Kuopiossa, Savo-Karjalan tiepiirissä, mikä oli ensiarvoisen tärkeää erityisesti haastattelujen toteuttamisen kannalta.

Joensuun yliopistosta työtä ovat ohjanneet professorit Jarmo Kortelainen ja Heikki Eskelinen. Heidän panoksensa opinnäytetyön loppuun saattamisessa on ollut merkittävä. Savo-Karjalan tiepiirissä tutkielmaa varten muodostettiin ohjausryhmä, johon kuuluivat työn ohjaajan, tienpidon suunnittelijan Terhi Nissisen lisäksi suunnittelupäällikkö Petri Keränen, asiakaspalvelun suunnittelija Tanja Tsupari sekä tiemestari Kalevi Lipponen. Ohjausryhmä on antanut arvokkaita kommentteja työn edetessä sekä avannut työn tekijälle tienpidon ja liikennejärjestelmän näkökulmia. Kiitoksen ansaitsevat myös tutkimuksen aineistoa varten haastatellut, jotka antoivat aikaansa tutkimukselle.



# 1 Johdanto

## 1.1 Tutkimusongelma

Väestön ikääntyminen on ajankohtainen kysymys. Suomessa suurten ikäluokkien siirtyminen eläkkeelle luo yhteiskuntaamme entistä suurilukuisemman hyväkuntoisten eläkeläisten ryhmän, kun työn jälkeen ei siirrytäkään suoraan vanhuuteen. Vaikka virallinen eläkeikä Suomessa on 65 vuotta, jäädään eläkkeelle usein jo ennen tätä. Erilaiset eläkejärjestelyt ovat mahdollistaneet eläkkeelle jäämisen aikaisemmin ja keskimääräinen eläkkeelle siirtymisen ikä on vuosituhaten vaihteessa ollut 59 vuotta. Tästä johtuen neljä viidestä 60–64-vuotiaasta on jonkinlaisen eläkejärjestelmän piirissä. Erilaisten eläkevaihtoehtojen lisäksi kasvanut vapaa-ajan arvostus on houkuttellut irtautumaan työelämästä. (Huovinen & Piekkola 2002, 1.)

Aiemmin fyysinen ja biologinen vanheneminen olivat kiinteästi kytköksissä sosiaaliseen vanhenemiseen. Yhteiskunnallisten tehtävien väheneminen eläkkeelle jäädessä eteni yhtä matkaa biologisen ikääntymisen kanssa. (Droogleever Fortuijin 1999, 187.) Nykyisin eläkkeelle jäämisen jälkeen monilla on aikaa harrastuksille ja aktiiviselle elämäntyylille (Lehmuskoski et al. 2002, 18). Työiän ja vanhuuden väliin, kolmannen iän elämänvaiheeseen, siirtyy aiempaa enemmän ihmisiä, joilla on aikaa ja mahdollisuuksia viettää vapaa-aikaa. Väestön ikääntyessä kasvaa myös yli 80-vuotiaiden määrä, kun väestöstä on tullut pitkäikäisempää kuin aiemmin. Vaikka väestön pitkäikäistymistä voi pitää elinolojen ja terveyden parantumisen saavutuksena, nähdään ikääntyminen usein myös taloudellisena uhkana. (Karisto & Konttinen 2004, 11–15.)

Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan pyritä arvioimaan uhkakuvia vaan tutkimaan ikääntyneiden arkiliikkumista. Liikkumisella on oma roolinsa arjessa, kun asioidaan ja vietetään vapaa-aikaa. Erityisesti liikkumisen merkitys korostuu silloin, kun se on hankalaa. Tiehallinto (2006) on tutkinut alallaan muun muassa nuoria ja ikääntyneitä liikkujia sekä esteettömyyttä. Ikääntyneitä koskevassa tutkimuksessa on selvitetty heidän rooliaan liikkujina tieliikenteessä sekä pohdittu ikääntyneen näkökulman huomioimista tienpidossa (Lehmuskoski et al. 2002). Perustietoa liikkumisesta ovat puolestaan tuottaneet valtakunnalliset henkilöliikennetutkimukset, joita on toteutettu 1970-luvulta lähtien (Henkilöliikennetutkimus, myöh. HLT 2004–2005 2006, 14).

Tämän tutkimuksen taustalla on tarve saada uudenlaista tietoa ikääntyneiden liikkumisesta liikennejärjestelmän suunnittelua varten. Liikkumistarpeiden ymmärtämiseksi tarvitaan laadullista tietoa liikkumiseen vaikuttavista tekijöistä. Tässä työssä etsitään vastauksia tutkimusongelmaan, *miten talvi vaikuttaa ikääntyneiden arkiliikkumiseen maaseudulla*. Koska tutkimus painottuu arkiliikkumiseen ja kiinnostuksen kohteena on siis jokapäiväinen elämä, jäävät pidemmät vapaa-ajan matkat sekä satunnaiset vierailut vähäisemmälle tarkastelulle. Ikääntyneillä tarkoitetaan tässä tutkimuksessa eläkkeelle jääneitä yli 65-vuotiaita, mutta tutkimusaineistoa on kerätty lisäksi tätä nuoremmilta ja työssäkäviltä, jotta saataisiin tietoa myös tulevaisuuden ikääntyneistä. Koska ikääntyneet ovat varsin laaja ryhmä, tarkennetaan joukkoa tarvittaessa jakamalla heidät kahteen ryhmään, iäkkäisiin ja senioreihin. Iäkkäillä tarkoitetaan tutkimuksessa yli 75-vuotiaita ja senioreilla tätä nuorempia.

Tutkimuksessa käsitellään ikääntyneiden arkista liikkumista maaseudulla asukkaan itsensä näkökulmasta, koska omat kokemukset sekä käsitykset määrittävät ympäristöä ja talven aiheuttamia muutoksia arjessa. Tutkimusongelmaa täsmentävät alakysymykset, miten maaseudulla asuvat ikääntyneet liikkuvat arkena ja mitkä tekijät yleensä vaikuttavat heidän liikkumiseensa. Tutkimusaineiston avulla pyritään myös selvittämään, millaisia muutoksia ikääntyneiden liikkumisessa on tulevaisuudessa odotettavissa. Liikkumisen taustalla on erilaisia tarpeita ja tehtäviä, joita pyritään toteuttamaan. Arkeen kuuluu asiointiliikkuminen, ja muutamat ikääntyneistä voivat käydä myös töissä. Vapaa-ajalla on eläkkeelle jäämisen jälkeen suurempi rooli arjessa. Silloin osallistutaan erilaisiin harrastuksiin tai vietetään muilla tavoin vapaa-aikaa. Vapaa-ajan liikkuminen voi vaihdella eri vuodenaikoina, mutta välttämättömät liikkumistarpeet eivät katso vuodenaikaa. Ihmiset liikkuvat vuoden ympäri ja talviset olosuhteet asettavat omat puitteensa liikkumiselle usean kuukauden ajan.

## 1.2 Tutkimuksen aineistot ja rakenne

Tutkielmassa käsitellään ensimmäisenä tutkimusaluetta, Savo-Karjalan tiepiiriä ja talvea tällä alueella. Kirjallisuuden pohjalta selvitetään maaseudun tyypillisiä olosuhteita liikkumisen kannalta. Yleisemmän tarkastelun jälkeen siirrytään tutkimusalueen maaseudulle ja selvitetään tämän alueen yhdyskuntarakennetta maaseututyypin näkökulmasta. Alueen väestökehitystä sekä väestön ennakoituja muutoksia tarkastellaan Tilastokeskuksen väestöennusteeseen perustuen. Tutkimusalueen ja sen ennakoitujen väestömuutosten kuvaaminen luo taustaa tälle tutkimukselle.

ja osoittaa tutkimusaiheen ajankohtaisuuden ikääntyvässä Suomessa. Väestöennuste luo myös pohjaa tulevaisuuden ikääntyneiden liikkumisen pohdinnalle.

Väestöennusteen jälkeen edetään tutkimuksen maantieteelliseen teoriaan. Tutkimusaihe liitetään maantieteelliseen tutkimukseen tila- ja paikka-käsitteiden avulla. Koska tässä ihmismaantieteen työssä ikääntyneiden omat kokemukset ja käsitykset ovat tärkeitä, käsitteitä määrittää humanistisen maantieteen eletty ja koettu tila. Paikkaan kiinnittymisen avulla kuvataan ikääntyneiden suhdetta maaseutuun heidän omana elinympäristönään. Tila-käsite konkretisoituu toiminnallisena tilana, joka kuvaa yksilön elinpiirin kohteita ja yhteyksiä. Toiminnallisen tilan avulla työssä jäsenetään ikääntyneiden arkea sekä talven vaikutusta liikkumiseen, ja sen myötä toiminnalliseen tilaan.

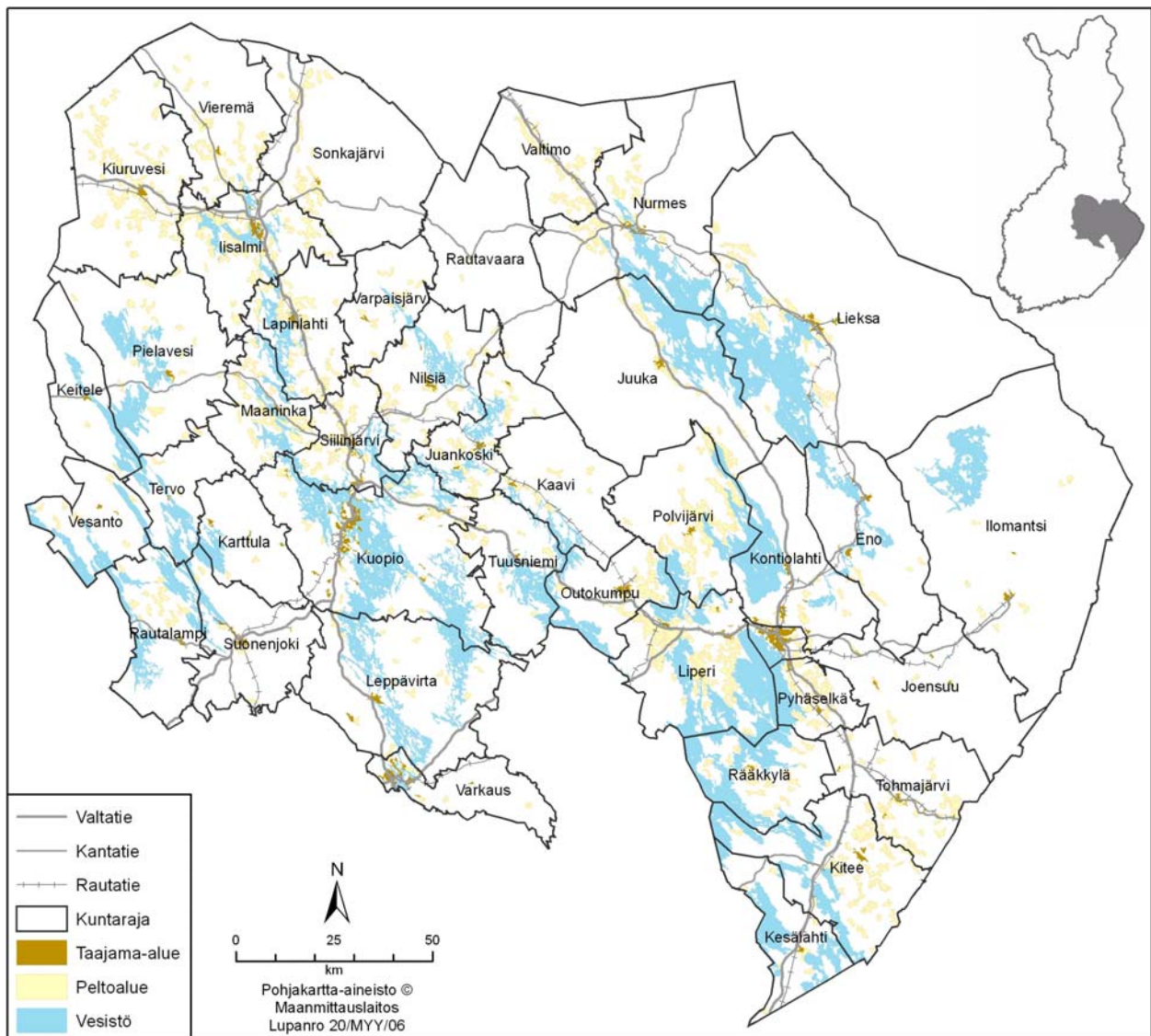
Neljännessä luvussa käsitellään ikääntyneiden liikkumista ja siihen liittyviä tarpeita osana ikääntyneiden arkea. Liikkumista käsitellään kirjallisuuden ja tilastoaineiston avulla, ja tietoa on etsitty eri alojen julkaisuista. Liikkumista koskevaa ikäryhmittäin jaoteltua tilastotietoa on ollut saatavilla liikennealan julkaisuissa, mutta eri vuodenaikoja koskevaa tietoa ei juuri ole julkaistu, vaan tiedot ovat usein vuosittaisia keskiarvoja. Maantieteen ja psykologian alan julkaisut ovat tarjonneet kvalitatiivista tietoa liikkumisesta. Ikääntyneen jokapäiväisen elämän kuvaaminen ajankäyttöä koskevan tilastoaineiston avulla kiinnittää liikkumisen arjen kontekstiin, koska liikkumista ei ole tarkoituksenmukaista tarkastella tästä irrallaan. Myös ikääntyneen toiminnallinen tila hahmottuu ikääntyneen arjen ympärille. Teemahaastattelua tutkimusmenetelmänä kuvataan ennen haastatteluaineiston käsittelyä ja tulosten raportointia.

Tutkimuksen empiirisen aineiston muodostavat 17 teemahaastattelua. Haastatteluilla tavoitettiin 24 henkilöä ja 19 taloutta Savo-Karjalan tiepiirin alueelta. Iältään haastateltavat ovat 49–82-vuotiaita, ja he asuvat erilaisilla maaseutualueilla. Tutkimuksen kannalta oli tärkeää löytää haastateltavia nimenomaisesti erilaisilta maaseutualueilta, eikä kunnittainen kattavuus ollut niinkään tärkeää. Laadullinen haastatteluaineisto täydentää tilastoihin ja kirjallisuuteen perustuvaa tietoa ikääntyneiden liikkumisesta ja erityisesti siihen kohdistuvista talven vaikutuksista. Tuloksia käsitellään kahtena teemakokonaisuutena, jotka koostuvat suppeammista alateemoista. Pääteemoista ensimmäinen käsittelee maaseudun arkea ja toinen ikääntyneiden liikkumista. Molenpien teemojen osalta analysoidaan nykytilanne sekä ennakoidaan tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuvia muutoksia. Tutkimuksen tulosten käsittelyn jälkeen siirrytään tutkielman viimeisen luvun päätelmiin, johon on koottu tutkimuksen tärkeimmät tulokset ja johtopäätökset.

## 2 Tutkimusalueen kuvaus

### 2.1 Talvi tutkimusalueella

Tämä tutkimus sijoittuu Itä-Suomeen, Savo-Karjalan tiepiiriin, joka muodostuu Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakunnista (kuva 1). Tiepiirit ovat Tiehallinnon alueellisia organisaatioita, jotka vastaavat tienpidosta alueellaan (Tiehallinto 2007). Sijainti maan harvaan asutussa itäosissa antaa omat piirteensä niin liikkumiselle kuin vuodenaikojen vaihtelulle ja säälle. Talvi on Suomen vuodenaajoista pisin: sitä kestää tutkimusalueella lähes kuusi kuukautta vuodessa. Tällä alueella lämpötilahavainnoilla määriteltävä terminen talvi alkaa marraskuussa, kun vuorokauden keskilämpötila laskee pysyvästi alle nollan asteen. Lunta alueelle sataa tosin jo lokakuun loppupuolella, kun lämpötila laskee useana päivänä pakkaselle. (Drebs et al. 2002, 46–47 & 50–55.)



**Kuva 1.** Tutkimusalueen kartta.

Pysyvä lumipeite sataa noin kaksi viikkoa talven alkamisen jälkeen avoimille maille, ja Savo-Karjalan tiepiirin alueelle pysyvä lumipeite sataa marraskuun puolen välin jälkeen (Heino 1998, 186; Ilmatieteen laitos 2007a).

Talvella sää voi vaihdella nopeasti, koska Suomi sijaitsee polaaririntaman liikkuvien matala- ja korkeapaineiden vyöhykkeellä. Myös ilmanpaine ja tuulet vaihtelevat paljon talviaikaan ja säätilan vaihteluista johtuen epäsäännölliset sateet ovat tyypillisiä ympäri vuoden. Sademäärä alkaa laskea syksyn sateiden jälkeen syys-lokakuussa ja vähiten sataa kevättalvella maaliskuussa. (Heino 1998, 176, 180–182 & 185–186.) Lämpötilat voivat talvella vaihdella paljon ja kylmintä on silloin, kun tyynessä ja selkeässä säässä maanpinnan läheinen ilmakerros jäähtyy (Karttunen et al. 1997, 254). Päivän pituus on talviaikaan lyhimmillään. Tutkimusalueella päivän pituus on talvipäivänseisauksen aikaan vain 4–5 tuntia (Lammi 2005).

Tutkimusalueen itäosissa talvi on tilastojen mukaan kylmempi ja lumisempi: keskilämpötiloiltaan kylmimmät kuukaudet ovat tammi- ja helmikuu, jolloin Pohjois-Karjalan maakunnassa kuukauden keskilämpötila on noin kymmenen pakkasastetta ja Pohjois-Savossa on asteen verran lämpimämpää. (Drebs et al. 2002, 46–47 & 50–55.) Keskilämpötilaltaan kylmimmät alueet sijaitsevat Ilomantsista Vieremälle kulkevan linjan pohjoispuolella (Pekkanen 2003, 12). Kylmimpien kuukausien jälkeen helmi-maaliskuussa lumihanki on paksuimmillaan. Silloin lunta on puolisen metriä, alueen pohjois- ja itäosissa kymmenen senttimetriä enemmän. (Drebs et al. 2002, 46–47 & 50–55.) Aivan Lieksan ja Nurmeksen pohjoisimmissa osissa lunta voi olla 70 senttimetriä (Pekkanen 2003, 13). Lumi pysyy maassa aina toukokuun alkuun saakka, vaikka terminen talvi vaihtuu kevääksi maaliskuussa. (Drebs et al. 2002, 46–47 & 50–55.)

Talven voi siis ajatella alkavan loka-marraskuussa, jolloin pakkasia esiintyy useina päivinä ja lumipeite alkaa vähitellen kertyä. Huhtikuussa hanget alkavat sulaa, vaikka pakkaspäiviä esiintyy yhä, ja kuukautta voi pitää liikkumisen kannalta viimeisenä talvikuukautena. Talven liikennettä luonnehtivat erityisesti alkutalvesta valon vähyys sekä huonot sääolot, kuten jäätävä sade, lumipyry ja tuisku (Ruoppila 2006). Marraskuusta helmikuuhun sään selkeneminen ja pakastuminen aiheuttavat pysyvämpää liukkautta, varsinkin jalankulkuväylille, ja puolestaan kevättä kohden pimeä aika lyhenee, ja aurinko sulattaa jo aamulla tienpintoja liukkaiksi. (Anttila 2001, 34.) Talven liikkumisolot vaihtelevat siten talven etenemisen mukaan.

## 2.2 Maaseutu ikääntyneen elinympäristönä

Maaseudun luonne on muuttunut vuosikymmenien aikana. Maa- ja metsätaloudesta elänyt maaseutu on hiljentynyt ja leivän perässä käydään taajamissa töissä. Työmahdollisuudet ovat myös houkuttelleet muuttamaan pois maaseudulta. Perinteisistä maaseudun elinkeinoista elantonsa saa vähemmistö maaseudulla asuvista, ja työpaikat ovatkin usein kaupungeissa ja taajamissa. Päivittäisen elämän myötä kaupungissa käydään töissä, harrastuksissa tai muuten asioimassa. Vuorovaikutus kaupungin ja maaseudun välillä on vilkkaampaa kaupungin lähellä sijaitsevalla maaseudulla kuin syrjäisellä maaseudulla, jossa elämäntavat ovat luonnonläheisempiä ja maaseutumaisempia. (Vakimo 1999, 133–135.) Viimeaikaisia kehityslinjoja maaseudulla ovat olleet pendelöinti taajamiin maatalouden työmahdollisuuksien vähentyessä, ulkopaikkakuntalaisten vapaa-ajan asumisen lisääntyminen sekä maaseudun kuntien väestön ikääntyminen. (Palttila & Niemi 2003, 150–152.)

Haja-asutusalueen ja taajaman läheisen alueen elinympäristöt asettavat erilaiset puitteet elämiselle. Haja-asutusalueilla etäisyys palveluihin on pidempi kuin taajama-alueella, mutta vapaa-ajanviettoon liittyvät paikat ovat puolestaan usein lähempänä. Matkoja haja-asutusalueella tehdään päivittäin vähemmän kuin tiheämmin asutuilla alueilla, mutta matkat ovat vastaavasti pidempiä. (HLT 2004–2005 2006, 50.) Liikkuminen on suurelta osin yksityisautoilun varassa, ja joukkoliikennettä on vaikea järjestää (Ruonakoski 2004, 19). Koska oma auto on tärkeä kuluväline, ajoneuvoliikenteen palvelutason merkitys kasvaa. Haja-asutusalueella sivuteiden yleinen kunnossapito erityisesti talviolioissa on oleellista ympärivuotisen liikkumisen turvaamiseksi. Itä-Suomen harvaan asutulla maaseudulla talviajan liikkumista vaikeuttaa vähäinen liikenne, joka vaikuttaa kunnossapidon tasoon. (Lehmuskoski et al. 2002, 47.) Liikennemäärää voi jossakin määrin kompensoida raskas liikenne kuten puunkuljetukset. Raskaan liikenteen kuljetuksiin käytettävät tiet pyritään pitämään hyvässä kunnossa, mikä hyödyttää myös haja-asutusalueen asukkaita. (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 122.)

Julkinen liikenne palvelee maaseudulla lähinnä koululaisia sekä autottomia iäkkäitä (Lehtola 2005, 44). Joukkoliikenne voi olla myös pitkän matkan linjojen varassa, ja näihin linja-autoihin nouseminen voi olla iäkkäälle vaikeaa kulkuneuvon korkean rakenteen vuoksi (Lehmuskoski et al. 2002, 48). Vaikka liikkuminen olisi vaikeaa, täytyy oma asiointi saada hoidettua. Kyläkeskuksissa on tarjolla joitakin palveluja, mutta haja-asutusalueella palveluja ei ole lähellä. Palvelujen keskittyminen kirkonkyliin ja maaseudun väestön väheneminen ovat kasvattaneet

haja-asutusalueella asuvien liikkumistarpeita, koska asiointimatkat ovat pidentyneet (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 121). Ikääntyneille palvelut ovat tärkeitä paitsi asioinnin myös sosiaalisten suhteiden kannalta. Kaupassa ja pankissa käyminen voi olla tilaisuus tavata tuttuja ja vaihtaa kuulumisia. Liikkumiseen motivoimisen lisäksi arkisella liikkumisella on mieltä virkistävä vaikutus. Erityisesti yksinäisille asioinnin sosiaalinen puoli on tärkeä. Jos arkiliikkuminen ja siten ihmisten tapaaminen vähenevät, voi toimintakyky alkaa heiketä. (Ruonakoski et al. 2005, 20 & 60.)

Elinympäristön tärkeitä ominaisuuksia ikääntyneiden – ja miksei muidenkin – kannalta ovat esteettömyys ja lyhyet välimatkat. Omalla asuinalueella matkoista olisi hyvä selviytyä kevyttä liikennettä käyttäen, koska pitkät asiointimatkat lisäävät avuntarvetta. (Ruonakoski 2004, 21 & 23.) Haja-asutusalueella tämä ei kuitenkaan ole mahdollista pitkien välimatkojen vuoksi. Myös kevyen liikenteen verkko on usein varsin suppea. Erillistä kevyen liikenteen väylää ei useimmiten ole, vaan jalankulkijat ja pyöräilijät kulkevat kapeaa tienpiennarta pitkin. Talvella liikkumisen kannalta on tärkeää, että pientareet on aurattu riittävän leveiksi. (Lehmuskoski et al. 2002, 49.) Haja-asutusalueella asuminen onnistuu paremmin, jos ikääntyneellä on käytössään auto, koska tällöin riippuvuus julkisesta liikenteestä ja lähipalveluista on vähäisempää kuin autottomilla (Ruonakoski 2004, 51).

Luonnonläheinen ja rauhallinen asuminen on mahdollista, mutta autoilun lopettaminen voi tehdä arkielämästä hankalaa, jos terveys on heikentynyt ja avuntarve kasvanut. (Ruonakoski 2004, 20.) Tällöin voi tulla eteen kysymys muuttamisesta maaseudulta pois. Maaseudun vetovoimatekijöinä pidetään puhdasta luontoa ja rauhallisuutta, ja kotipaikkaan kiintyminen voi tehdä muuttamisen vaikeaksi. Keskuksesta löytyvät palvelut läheltä, mutta muuttaminen maaseudulta palvelujen lähelle ei aina ole houkutteleva vaihtoehto, koska paikkana keskus voi olla vieras ja uudessa paikassa olo voi tuntua ulkopuoliselta. Maaseudulta muuttamista voivat sen sijaan puoltaa huonokuntoinen asunto, yksin elämisen vaikeus sekä pitkät välimatkat palveluihin. Maaseutuympäristölle tyypillinen puuhastelu, kuten polttopuiden teko, voi olla liian raskasta ja toisaalta taas olla osa maaseudulla asumisen iloa. (Vakimo 1999, 130 & 135–137.) Maaseudun hyvä elämä perustuu arjen kokemuksiin, jotka voivat muuttua elämyksiksi. Arjen pienet asiat ovat isoa taloa tärkeämpiä, ja maaseudun vahvuus piileekin juuri arkisuudessa ja tavanomaisuudessa. (Kytö, Tuorila & Leskinen 2006, 22.)

Vaikka eläminen voi olla raskasta, ovat eläkkeellä olevat naapurit tarvittaessa useammin apuna kuin kaupungissa. Yli 75-vuotiaat tarvitsevat apua päivittäisissä askareissa ja liikkumisen osalta erityisesti autolla kuljettamisessa. Eläkeläismiehet ovat usein valmiita auttamaan ottamalla iäkään tuttavan kyytiinsä. (Forss, Karjalainen & Tuominen 1995, 47 & 80–83.) Iän karttuessa avuntarve lisääntyy monin tavoin, ja toisaalta nuoremmat eläkeikäiset auttavat muun muassa asioinnissa ja kotitöissä. Vaikka tavallisesti eläkeläisten vapaaehtoinen apu on lastenlasten hoitoa, autetaan myös naapureita ja ystäviä. (Pääkkönen & Niemi 2002, 69–70.) Yhteistä toimintaa ajatellen aktiivinen ikääntyminen on mahdollista myös maaseudulla, jossa osallistuminen ja harrastaminen voi tapahtua niin omaehtoisesti kuin erilaisten järjestöjen tai yhteisöjen järjestämänä (Vakimo 1999, 140).

### 2.3 Yhdyskuntarakenne ja väestönkehitys tutkimusalueella

Seuraavassa luonnehditaan tutkimusalueen kuntia niiden maaseutumaisuuden ja kaupunkimaisuuden mukaan. Kuntien ominaisuuksien kuvaamiseen on erilaisia mittareita, jotka useimmiten perustuvat koko kunnan keskiarvotietoon. Tyypittely kuntajaon perusteella ei kuitenkaan aina ole yksiselitteistä, koska kunnan sisällä vaihtelu voi olla suurta, ja sen vuoksi kunnittaisia luokitteluja on syytä pitää ohjeellisina. Erityisesti kuntaliitokset synnyttävät jaotteluun suuria ja sisäisesti hyvin erilaisia alueita. Tästä ovat esimerkkinä Joensuun ja Kuopion kaupunkiseuduilla tehdyt kuntaliitokset, joissa maaseutumaisista kunnista onkin tullut luokituksessa kaupunkialuetta. Kuntakenttää muokannee lähitulevaisuudessa myös kunta- ja palvelurakennemuutos.

Pinta-alaa kasvattavista kuntaliitoksista huolimatta kaupunkikunnissa taajama-aste on korkein. Alueen kolmessa suurimmassa kaupungissa – Kuopiossa, Joensuussa sekä Varkaudessa – yli 90 prosenttia väestöstä asuu taajamissa, ja ero muihin kuntiin on yli 10 prosenttia. Erilaisilla maaseutualueilla taajama-aste vaihtelee Maaningan 25,7:stä Siilinjärven 79,5:een. Suurimmassa osassa alueen kuntia taajama-aste on 40 ja 60 välillä. (Kuntaliitto 2006.) Tilastokeskuksen (2005) tilastollisen kuntaryhmituksen mukaan maaseutumaisia kuntia ovat kunnat, joiden väestöstä alle 60 prosenttia asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 15 000. Lisäksi kunnat, joiden väestöstä vähintään 60, mutta alle 90 prosenttia, asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 4 000, ovat maaseutumaisia kuntia. Liitteessä 1 esitetään kuntien maaseutumaisuutta kuvaavia tunnuslukuja ja luokituksia.

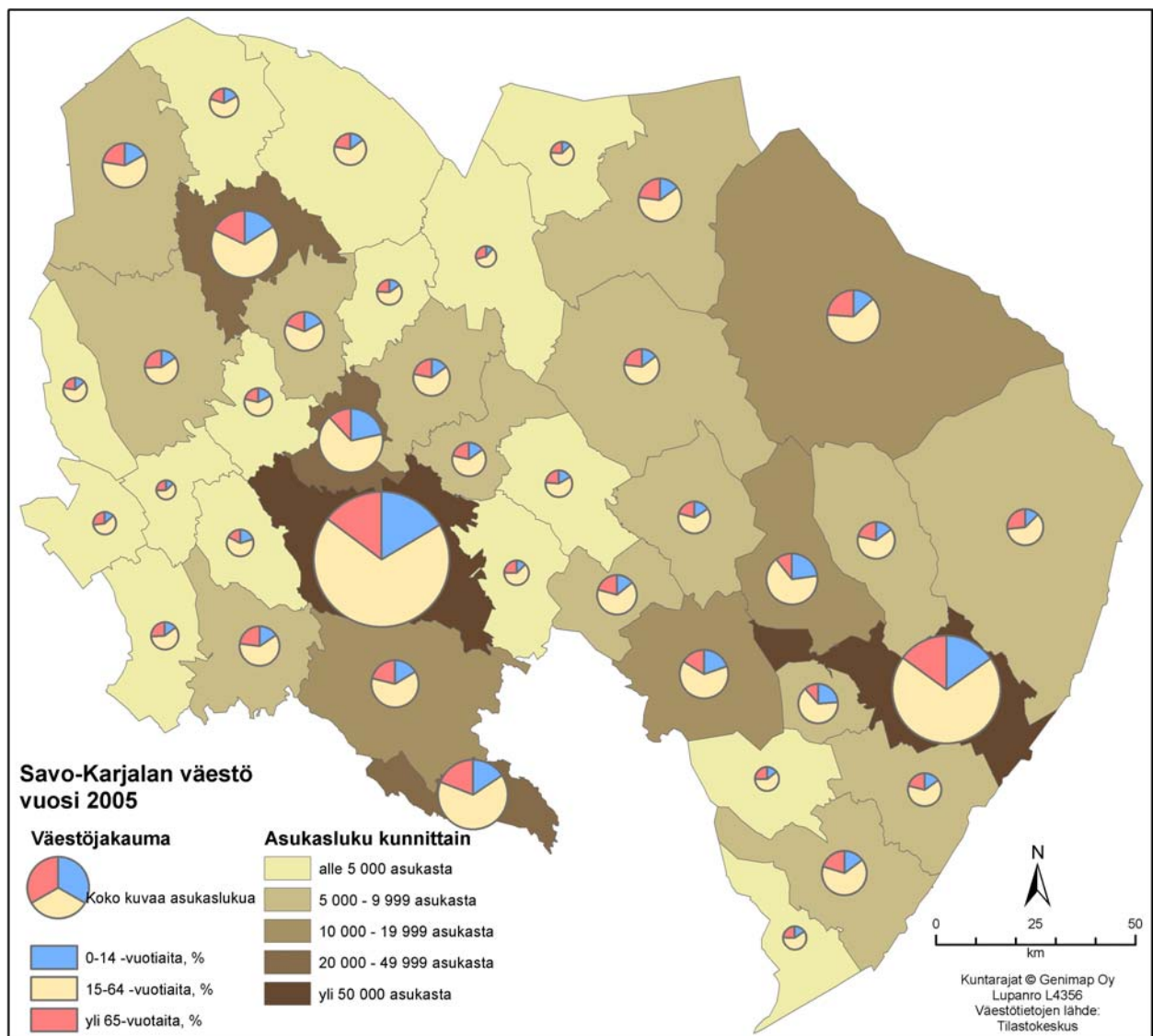
Tässä tutkimuksessa kuntia on jaoteltu maaseutupolitiikan toteuttamista varten tuotetun Malisen et al. (2006, 5–7) kehittämän maaseututyypin kolmijaon mukaisesti, koska tyypittely esittelee erilaisten maaseutualueiden tyypillisiä piirteitä ja kehityskuvia. Luokittelussa maaseutukunnat on jaettu kolmeen ryhmään kaupunkien jäädessä luokituksen ulkopuolelle. Vaikka luokitus on kunnittainen, on jaottelussa huomioitu kunnan osa-alueiden erot. Kolmijaon muodostavat kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu sekä harvaan asuttu maaseutu. Taulukosta 1 havaitaan, että osa alueen kaupungeista sijoittuu luokittelussa maaseutualueeksi, ja suurin osa tutkimusalueen kunnista on Itä-Suomelle tyypillisiä harvaan asutun maaseudun kuntia. Kunkin maaseututyypin ominaispiirteisiin perehdytään väestönkehityksen kuvauksen myötä.

**Taulukko 1.** Savo-Karjalan kuntien jakaantuminen maaseututyyppeihin (Malinen et al. 2006, 48–54).

| <b>Kaupungit</b>                        | <b>Kaupunkien läheinen maaseutu</b>                 | <b>Ydinmaaseutu</b>                                      | <b>Harvaan asuttu maaseutu</b>  |
|---|---|--|---|
| Ilialmi<br>Joensuu<br>Kuopio<br>Varkaus | Karttula<br>Kontiolahti<br>Pyhäselkä<br>Siilinjärvi | Lapinlahti<br>Liperi<br>Maaninka<br>Nilsinä<br>Outokumpu | Eno<br>Ilomantsi<br>Juankoski<br>Juuka<br>Kaavi<br>Keitele<br>Kesälahti<br>Kitee<br>Kiuruvesi<br>Leppävirta<br>Lieksa<br>Nurmes<br>Pielavesi<br>Polvijärvi<br>Rautalampi<br>Rautavaara<br>Rääkkylä<br>Sonkajärvi<br>Suonenjoki<br>Tervo<br>Tohmajärvi<br>Tuusniemi<br>Valtimo<br>Varpaisjärvi<br>Vesanto<br>Vieremä |

Tutkimusalueen lähes 420 000 asukkaasta likimain 250 000 asuu Pohjois-Savossa ja vajaa 170 000 Pohjois-Karjalassa. Suurimmassa osassa alueen kuntia on alle 10 000 asukasta. Erityisesti Pohjois-Savossa on useita pieniä, alle 5 000 asukkaan kuntia. Nämä kunnat, kuten Tervo ja Vesanto, ovat usein pieniä myös pinta-alaltaan. Monissa tällaisissa kunnissa yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä on nykyään noin neljännes. Vuonna 2005 ikäluokan osuus väestöstä vaihteli kunnittain reilusta kymmenestä lähes 30 prosenttiin. Suhteellisesti vähiten eläkeikäisiä on kaupunkien kehyskunnissa, joissa alle 15-vuotiaita on keskimääräistä runsaammin, sekä kaupungeissa, joissa työikäisen väestön määrä on korkeampi. Määrällisesti eläkeiän ylittäneitä on kuitenkin eniten kaupungeissa, ja naisia kaupungeissa asuvista eläkeikäisistä on noin kuusi kymmenestä. (Tilastokeskus 2006.)

Kaupunkien kehyskunnissa asuu enemmän lapsiperheitä kuin muualla. Kuva 2 osoittaa, että Pyhäselässä, Kontiolahdella ja Siilinjärvellä alle 15-vuotiaiden osuus väestöstä on yli viidesosa, ja samalla eläkeikäisiä on vain noin kymmenesosa väestöstä. Näillä alueilla miesten osuus eläkeikäisistä on hieman keskiarvoa korkeampi, vaikka naisia on yhä kymmenisen prosenttia miehiä enemmän. Väestörakenne on samansuuntainen myös muilla kaupunkeja lähellä olevilla alueilla. (Tilastokeskus 2006.) Tällaiset alueet ovat saaneet muuttovoittoa 25–39-vuotiaiden aikuisten sekä alle 15-vuotiaiden ikäryhmistä (Palttila & Niemi 2003, 30). Kaupunkien läheistä maaseutua luonnehtii pendelöinti läheisiin taajamiin (Malinen et al. 2006, 24). Työssäkäynnin lisäksi asiointi suuntautuu jossain määrin kaupunkeihin lyhyen välimatkan vuoksi, vaikka oman kunnan palvelutkin ovat monipuoliset. Kehitysmahdollisuudet ovat tällaisella muuttovoittoa saavalla alueella hyvät. (Maa- ja metsätalousministeriö 2004, 13 & 15.)



**Kuva 2.** Savo-Karjalan alueen väestö vuonna 2005 (Tilastokeskus 2006).

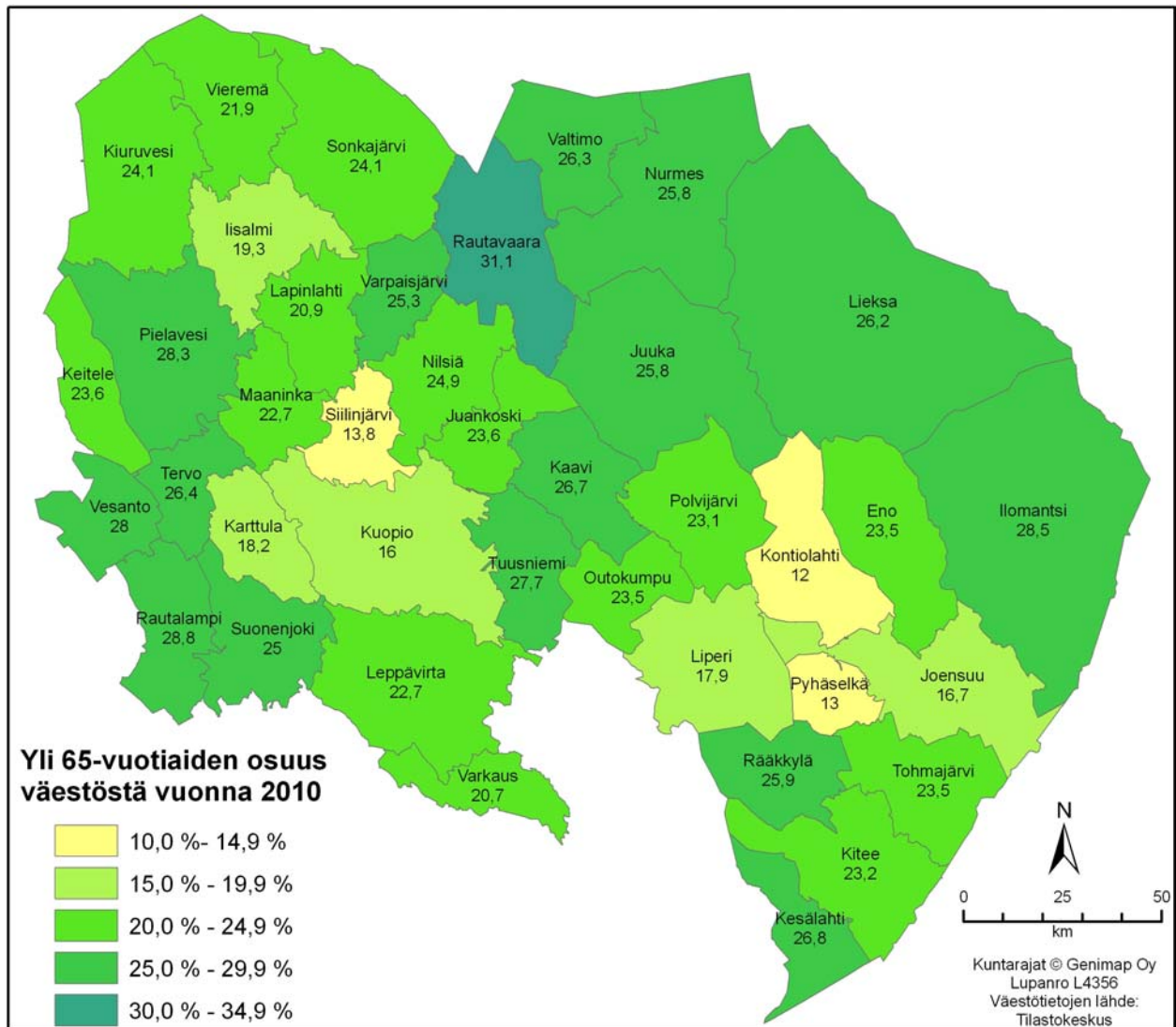
Ydinmaaseutu voi sekin sijaita lähellä kaupunkia tai muuta keskusta, mutta sitä luonnehtii pendelöinnin sijaan vahva alkutuotanto. Perinteisen maatalouden lisäksi on havaittavissa erikoistumista tietynlaiseen tuotantoon. Ydinmaaseudulla sijaitsevan kunnan aluerakenne on maaseutumainen elinkeinojen ansiosta ja lähellä on usein jokin keskisuuri keskus. (Maa- ja metsätalousministeriö 2004, 13; Malinen et al. 2006, 6.) Ydinmaaseudun alueilla, kuten Liperissä ja Lapinlahdella, sekä koulu- että eläkeikäisiä on likimain yhtä paljon, vajaa viidennes väestöstä. (Tilastokeskus 2006.) Jotkin kunnat voivat kuitenkin kärsiä muuttotappiosta, kun nuoret muuttavat opiskelemaan keskuksiin ja vievät mukanaan seuraavan sukupolven asukkaat. Tästä seuraa väestön ikärakenteen vinoutuminen, joka voi johtaa negatiivisen kehityksen kierteseen. (Maa- ja metsätalousministeriö 2004, 15–16.) Muuttovoittoa ydinmaaseudun kunnat ovat saaneet yli 40-vuotiaista, mutta se ei tarkoita kunnan muuttoliikkeen olevan kokonaisuutena positiivista (Palttila & Niemi 2003, 30).

Ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun välille on joidenkin kuntien osalta vaikea vetää rajaa. Ääripäät erottuvat, mutta jaottelun keskivaiheille jäävät kunnat on hankala erotella. Harvaan asutulla maaseudulla elinkeinot liittyvät ydinmaaseudun tavoin alkutuotantoon, mutta kehitymis- ja erikoistumisedellytykset ovat huonommat. Tärkeimpänä erottajana on negatiivisen kehityksen kierre. Harvaan asutulla maaseudulla uhkana nähdään nuorten ikäluokkien muuttaminen pois alueelta, työpaikkojen väheneminen sekä väestön ikääntyminen. (Maa- ja metsätalousministeriö 2004, 13.) Muuttovoittoa kertyy ydinmaaseudun tavoin yli 40-vuotiaista, jos on kertyäkseen (Palttila & Niemi 2003, 30). Koko maan tasolta katsottuna suurin osa harvaan asutun maaseudun kunnista sijaitsee Itä- ja Pohjois-Suomessa, ja tutkimusalueella harvaan asuttuja maaseutukuntia on useita suurimpien kaupunkiseutujen ulkopuolella, maakuntien reuna-alueilla (Malinen et al. 2006, 6 & 8).

Vaikka ikääntyminen uhkaa kehityskuvana erityisesti harvaan asuttua maaseutua, ikääntyy väestö myös muunlaisilla alueilla. Väestön ikääntyminen ei ole vain suomalainen ilmiö, vaan sama on havaittavissa muuallakin maailmassa. Teollisuusmaissa ja teollistuvissa maissa yli 65-vuotiaiden suhteellinen ja absoluuttinen määrä kasvaa elinajanodotteen ohella, mikä aiheuttaa väestön ikääntymisen. (Hugman 1994, 1.) Kun vuonna 2005 Savo-Karjalan väestöstä yli 65-vuotiaita oli 18,1 prosenttia, kasvaa ikääntyneiden suhteellinen osuus Tilastokeskuksen (2004) ennusteen mukaan lähes kolmannekseen väestöstä vuonna 2030. Tämä tarkoittaa lähes 40 000 ikääntynyttä enemmän kuin vuonna 2005. Ennusteen pohjana ovat vuoden 2003 väestötiedot, ja siinä on huomioitu syntyvyyden, kuolleisuuden ja muuttoliikkeen kehitys viime vuosina.

## 2.4 Väestöennusteet Savo-Karjalan alueelle vuoteen 2030

Kokonaisuutena Savo-Karjalan alueen väestön ennustetaan vähenevän noin 380 000 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä. Vähennys jakaantuu melko tasan molempiin maakuntiin, mutta kunnittaiset erot ovat suuria. Ajanjakson aikana vain Pyhäselän, Siilinjärven sekä Kontiolahtien ennustetaan kasvattavan väestöään 200–1 000 asukkaalla. Maakuntakeskusten lisäksi Karttulan ja Liperin kunnissa väestön määrän oletetaan vähenevän vain pari prosenttia, ja ero muihin kuntiin on huomattava. Valtimon kunnassa väestö vähenee mahdollisesti jopa kolmanneksella vuoteen 2005 verrattuna. Myös useissa muissa harvaan asutun maaseudun kunnissa asukkaiden määrän odotetaan vähenevän yli viidenneksellä, ja alueen kaupungeissakin väestö vähenisi yli 10 prosenttia. (Tilastokeskus 2004.) Ennakoituja muutoksia esitellään tarkemmin yli 65-vuotiaiden osalta.



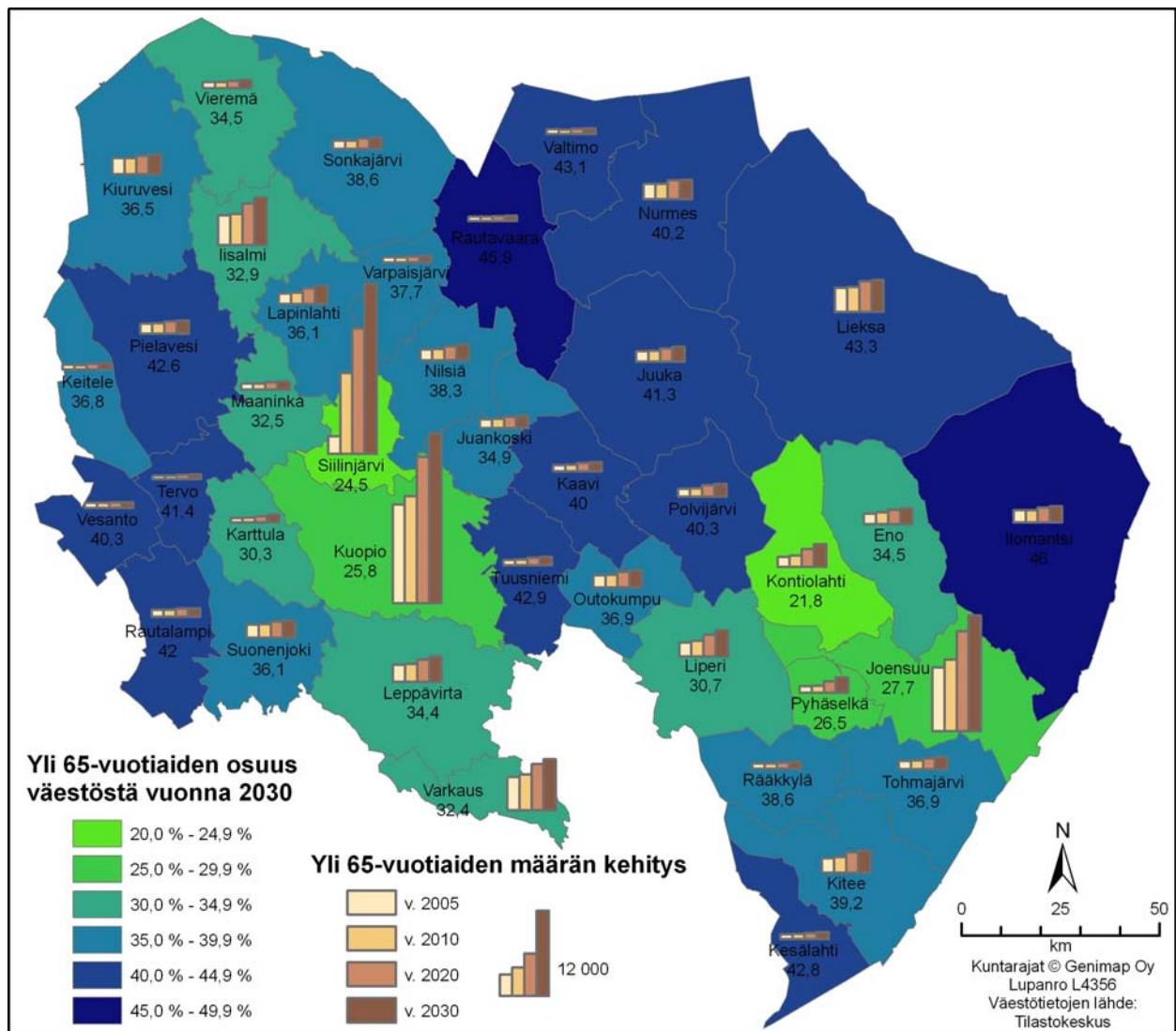
**Kuva 3.** Yli 65-vuotiaiden osuus Savo-Karjalan väestöstä vuonna 2010 (Tilastokeskus 2004).

Vuoteen 2010 mennessä eläkeikäisten suhteellisen osuuden ennakoidaan Savo-Karjalan alueella kasvavan vain reilulla prosentilla vuoden 2005 tilanteeseen nähden. Rautavaaralla ylittyisi tällöin ainoana kuntana 30 prosentin osuus, mikä tarkoittaa 600 ikääntynyttä. Tällä hetkellä suurimmas- sa osassa kuntia yli 65-vuotiaita on 20–25 prosenttia, kun ennusteen mukaan muutaman vuoden päästä useimmissa kunnissa ikääntyneitä on 20–30 prosenttia. Tuolloin kaupungit ja niiden ympäryskunnat erottuvat pienemmillä osuuksillaan, ja maakuntien rajaseudulla sekä koko alueen koillis- ja kaakkoisosissa ikääntyneiden osuus olisi kasvanut yli neljännekseen väestöstä, kuten kuva 3 osoittaa. Suurimmissa kaupungeissa eläkeiän ylittäneitä naisia ennustetaan olevan yhä noin kuusi kymmenestä, mutta sukupuolten väliset erot ovat jo hieman tasoittuneet, ja Rautavaa- ralla miehiä ja naisia on lähes yhtä paljon. (Tilastokeskus 2004.) Vuonna 2010 eläkeiän ylittävät juuri sotien jälkeen, vuonna 1945 syntyneet, ja suurten ikäluokkien eläköityminen on vasta alullaan.

Ennakoitu muutos väestöosuuksissa on suurempi, kun päästään vuoteen 2020, jolloin eläkeikäis- ten osuuden koko alueella oletetaan nousseen yli neljännekseen. Ainoana kuntana Kontiolahdella yli 65-vuotiaita on ennusteen mukaan vajaa viidennes. (Tilastokeskus 2004.) Eläkeikäisten mää- rää ovat kasvattaneet suuret ikäluokat, jotka ovat ylittäneet eläkeiän. Suurten ikäluokkien määrit- tely tosin vaihtelee ja ikäluokka rajataankin vaihtelevasti vuosiin 1945–1955 (Karisto 2005, 17). Laajan ikäluokkakäsityksenkin mukaan suuret ikäluokat ovat saavuttaneet 65 vuoden iän, ja samalla joukon vanhimmat ovat 75-vuotiaita. Kokonaisuutena lähes kaikkien kuntien väestö on ennusteessa vähentynyt, mutta eläkeikäisten määrä on kasvanut kaikissa kunnissa. Ikääntyneiden määrän kasvu on ollut nopeaa ja seuraavan kymmenvuotisjakson aikana kasvutahti ennusteen mukaan hidastuu. (Tilastokeskus 2004.)

Pohjois-Karjalassa Joensuun seudun kunnissa ikääntyneitä oletetaan olevan suhteellisesti vähem- män kuin muualla maakunnassa. Maakunnan reuna-alueilla eläkeikäisten osuuden ennakoidaan kasvavan jopa lähelle 40 prosenttia. Pohjois-Savon puolella ei sen sijaan näy yhtä selvää keskusta, vaan etelästä pohjoiseen kulkee kaupungit Varkaus-Kuopio-Iisalmi yhdistävä vyöhyke, jonka alueella yli 65-vuotiaiden osuuden ennakoidaan jäävän reilusti alle kolmannekseen väes- töstä. Kunnat, joissa ennusteen mukaan vanhimman ikäluokan osuus ylittää 35 prosenttia, ovat harvaan asutun maaseudun kuntia. Pohjois-Savon alueella näissä kunnissa, esimerkiksi Vesani- nolla ja Pielavedellä, iäkkäitä miehiä ja naisia olisi lähes yhtä paljon. Myös muissa maaseutu- kunnissa miesten ja naisten määrät ovat lähellä toisiaan. (Tilastokeskus 2004.)

Samansuuntaisen kehityksen oletetaan kuntien osalta jatkuvan, kun siirrytään kymmenen vuotta eteenpäin, vuoteen 2030 (kuva 4). Koko ennusteen ajanjakson ajan iäkkäimpinä kuntina olleet Rautavaara ja Iloantsi ovat ennusteen mukaan harmaantuneet huomattavasti, kun eläkeikäisten osuuden väestöstä oletetaan kasvavan lähes puoleen. Rautavaaralla ikääntyneitä olisi tuolloin noin 700 ja Iloantsissa yli 2 000. Ikääntyneiden määrän ennakoitaan kasvavan eniten maaseututyypin mukaisissa kaupungeissa, ja ennusteen lähes 40 000 uudesta ikääntyneestä melkein puolet asuu näissä neljässä kaupunkikunnassa (ks. taulukko 1). Harvaan asutun maaseudun kunnissa ennakoitaan ikääntyneitä olevan noin 10 000 enemmän kuin vuonna 2005. Kasvu jakaantuu melko tasan pieniin kuntiin, joissa eläkeikäisten määrä kasvaa vaihtelevasti parilla sadalla. Väestöltään suuremmissa ydin- ja harvaan asutun maaseudun kunnissa kasvun oletetaan olevan noin 1 000 ikääntyneen luokkaa. (Tilastokeskus 2004.)



**Kuva 4.** Savo-Karjalan väestön yli 65-vuotiaat vuonna 2030 (Tilastokeskus 2004).

Vuoteen 2030 mennessä sukupuolten välisten erojen oletetaan useimmissa kunnissa tasoittuvan, ja yli 65-vuotiaita miehiä ja naisia olisi likimain yhtä paljon. Useimmissa kaupungeissa sekä Siilinjärven kunnassa naisilla on ennusteen mukaan vielä selkeä enemmistö. Yli 80-vuotiaiden määrän ennakoitaan kasvavan huomattavasti useissa kunnissa. Sekä iäkkäiden miesten että naisten määrä kasvanee, mutta useimmiten vanhimmissa ikäluokissa naisia on enemmistö. Ennusteen mukaan miesten osuus on lähellä naisia 80–84-vuotiaina muutamissa maaseudun kunnissa, kuten Rautavaaralla ja Juuassa, mutta sitä vanhemmissa ikäluokissa naiset olisivat selkeänä enemmistönä. Eläkeikäisten suhteellisen määrän ennakoitu kasvu kaventaa työikäisten, 15–64-vuotiaiden osuutta kunnissa. Sen sijaan alle 15-vuotiaiden suhteellisessa osuudessa ei ennusteen mukaan ole odotettavissa merkittäviä muutoksia, vaikka nuorten määrä ennusteen mukaan väheneekin. (Tilastokeskus 2004.)

Karisto et al. (2005, 105–112) ovat tutkineet vuosina 1945–1950 syntyneiden asumishistorioita väestölaskentatietosarjojen avulla. Tutkimuksen yhtenä alueena on ollut Kainuun maaseutu, joka on edustanut suurten ikäluokkien tyypillistä synnyinseutua. Kainuun maaseudulle jääneitä koskevat tulokset osoittavat, että maatalouteen kytkeytyvä tausta on pitänyt maaseudulla varsinkin viljelijäperheiden poikia. Tyttäret sen sijaan ovat muuttaneet useammin pois maaseudulta. Ajanjaksolla syntyneistä naisista vajaa kolmannes on jäänyt synnyinseudulleen ja vastaavasti miehistä 43 prosenttia. Muuttotilastot selittänevät osaltaan sukupuolten välistä tasoittumista, sillä miehet, jotka ovat jääneet maaseudulle, ovat keskiarvoa useammin jääneet naimattomiksi. Nykyisin vanhemmissa ikäluokissa on yleensä enemmän naisia, mutta naimattomat miehet tasoittavat sukupuolten eroja tulevaisuudessa. Siinä missä miehille kotimaisemiin jääminen on voinut merkitä naimattomuutta, naisille naimisiinmeno on usein tarkoittanut jäämistä maaseudulle.

Vaikka ikääntyneiden määrän ennustetaan kasvavan, ei liikenteen määrä kasva syrjäisellä maaseudulla, koska kokonaisuutena väestö vähenee (Lampinen et al. 2004, 89). Maaseudun väestön ikääntymisen myötä ikääntyneiden liikkumisen ennakoitaan kuitenkin lisääntyvän. Ikääntyneiden liikkumisen tulevaisuutta pohdittaessa on ajateltu vahinkojen määrän kasvavan, mutta toisaalta on ennakoitu myös liikenteen rauhoittuvan ikääntyneiden liikkujien määrän kasvamisen myötä. (Lehmuskoski et al. 2002, 31.) Tulevaisuuden ikääntyneiden ennakoitaan myös olevan nykyisiä iäkkäitä aktiivisempia, mikä tarkoittaa heidän liikkuvan aiempaa enemmän. Koska ikääntyneet asuvat yhä pidempään omissa kodeissaan, on heillä arkeensa liittyviä liikku- mistarpeitakin yhä pidempään. (Lampinen et al. 2004, 81–82.)

### 3 Maantieteen teoria tutkimuksessa

#### 3.1 Eletty tila ja paikkaan kiinnittyminen

Maantieteen kattokäsitteenä tila viittaa luonnon ja kulttuurin ilmiöiden maantieteellisyyteen ja kuvaa sitä maantieteellistä todellisuutta, jossa ilmiöt, esineet ja ihmiset liikkuvat ja muodostavat tilallisia kuvioita (Häkli 1999, 50 ja 54). Maantieteen eri suuntaukset antavat kuitenkin erilaisia merkityksiä tilalle, ja tässä tutkielmassa käsite määrittyy humanistisen tilakäsityksen kautta. Koska työssä pyritään käsitteiden takana olevien kokemusten ja merkitysten tarkasteluun, on tilalla ja paikalla arkikieleen liittyvä ja siten elettyä maailmaa paremmin kuvaava merkitys. Humanistiselta kannalta katsottuna tilan fyysinen olemus, eli elinympäristön puitteet, on vain yksi osa tilaa. Vähintään yhtä tärkeäksi nousevat ihmisen tilassa merkittäväksi kokemat piirteet eli paikat. (Häkli 1999, 83.) Liikkumisen tarkastelun kannalta on siis talviolosuhteiden lisäksi tärkeää, millaisia merkityksiä ikääntyneet talviselle elinympäristölleen ja liikkumiselle antavat.

Vaikka tila määrittyy kokemusten välittämänä, ei sitä tule kuitenkaan ymmärtää kulttuurista ja yhteiskunnasta erillään. Tila ei ole siis vain fyysinen rakenne, vaan myös erottamaton osa yhteiskuntaa. (Häkli 1999, 82.) Toisin sanoen tilaa ei voi kuvata säiliönä, jossa maailma toimii, vaan tila rakentuu näiden menettelyjen yhteydessä (Thrift 2003, 96). Eletty tila määrittyy välittömien kokemusten välittämänä ja kokemukset erottuvat tilasta paikkoina. Vaikka paikat erottuvat tilasta, ovat ne silti osa tilaa rakentaessaan sitä. (Relph 1986, 28.) Käsitteenä tila on abstraktimpi kuin paikka. Hahmottomaton tila muuttuu paikaksi, kun se tulee tutummaksi ja siihen liittyy erilaisia arvolatauksia ja merkityksiä. Paikka ei ole sidottu tietylle tasolle, vaan se esiintyy eri skaaloissa. Jollekin paikka voi olla oma nojatuoli ja toiselle koko maailma. Koti on yksi tärkeä paikka, joka tässä yhteydessä käsitetään kattamaan päivittäisen elämän alue. Se voi olla laajuudeltaan esimerkiksi kaupunki tai tietty maaseutualue. (Tuan 1997, 6 & 149.)

Humanistisessa maantieteessä paikka määrittyy siis tilaa enemmän kokemusten välittämänä. Ihmiset luovat elinalueillensa merkityksellisiä siteitä ja siten kiinnittyvät paikkaan. Erityisesti tietyissä elämänvaiheissa, kuten iäkkäänä, ihmiset voivat olla hyvinkin sidottuja tiettyihin paikkoihin. Paikkaan muodostetaan erilaisia siteitä henkilökohtaisten ja omaan elämään liittyvien kokemusten myötä, ja paikalla on fyysisen ulottuvuuden lisäksi merkittävä omiin tunteisiin liittyvä ulottuvuus. (Castree 2003, 170 & 177.) Vaikka nykyiset iäkkäät ovat usein asuneet samassa ympäristössä lähes koko elämänsä, on tulevilla iäkkäillä usein erilainen tilanne. Lapsuuden kotia

voidaan kaivata, mutta se ei ole enää ainoa elämisen tila, kun muutot esimerkiksi työn perässä ovat vieneet uusiin koteihin. Muuttojen myötä paikkaan kiinnittymistä on täytynyt usein työstää enemmän kuin aiemmin, jolloin eläminen samassa paikassa pidempään loi siteitä omaan elinympäristöön. Erilaisia kiintymyksen tunteita on voinut siten syntyä useisiin paikkoihin, eikä nykyinen koti ole välttämättä tärkein kiinnekohta. (Junto & Vilkkonen 2005, 117–118.)

Oma koti on kuitenkin tärkeä identiteetin rakentaja, ja se vaikuttaa siihen, miten esimerkiksi ikä koetaan. Koti on paikka, jossa useimmat voivat olla täysin itsenäisiä. Lisäksi arkielämän fyysisenä paikkana ja merkitysten taustana koti kantaa tiettyjä merkityksiä ja tunteita, minkä vuoksi koti paikkana on paljon enemmän kuin tietty sijainti. (Kontos 2000, 268–269.) Erityisesti iäkkäät ovat kiintyneitä kotiinsa paikkana. Kotia enemmän he voivat kuitenkin olla kiintyneitä ihmisiin, palveluihin sekä puolisoihinsa, jotka ovat heille osa kotia ja omaa henkilökohtaista tilaa. (Tuan 1997, 139.) Koti on siten läheinen ja henkilökohtainen paikka, jossa ihminen antaa itsensä olla haavoittuva. Tuanin (1997, 137–144) mukaan talvi muistuttaa ihmisiä heidän haavoittuvuudestaan ja koti saa tällöin suuremman merkityksen suojana, ja paikka tuntuu tällöin yhä enemmän intiimiltä. Paikan henkilökohtaisuuteen vaikuttavat paitsi fyysiset piirteet kodin kalusteineen, myös eri aisteilla havaittavat asiat kuten kellarin tai ullakon tuoksu .

Tuanin (1974, 96–97) mukaan paikkaan voi kiintyä eri aistein ja tuntein. Esimerkiksi maanviljelijät voivat tuntea juurtuvansa kotipaikkaansa oman työnsä ja arkensa myötä. Heidän kokemuksensa tietystä paikasta kasvattavat vahvaa paikkaan kuulumisen tunnetta. Vaikka paikalla on omat näkyvät maamerkinsä, vahva kiintymys voi syntyä omien tuntemusten sekä muistojen välittämänä, ja mitä enemmän erilaisia siteitä paikkaan on, sitä vahvempi on myös tunneside paikkaa kohtaan (Tuan 1997, 158–159). Karisto & Konttinen (2004, 120–125) ovat tutkineet ikääntyneiden elämäntyyliä ja selvittäneet muun muassa henkilökohtaisia ja sosiaalisen elämän suosikkipaikkoja. Yleisin henkilökohtainen suosikkipaikka löytyy luonnosta, ja siihen liitetään usein jokin toiminta kuten marjastus. Henkilökohtaisten paikkojen ei tarvitse erottua muista paikoista selvästi fyysisesti, vaan jokin tietty kokemus kyseisessä paikassa tekee siitä tärkeän henkilökohtaisesti (Relph 1986, 36–37).

Muita ikääntyneiden lempipaikkoja ovat vapaa-aikaan ja harrastuksiin liittyvät paikat sekä elämänhistoriallisesti merkittävät paikat. Kesämökkiin ja syntymäkotiin on kasvanut elämäkokemusten myötä tunneside, jonka vuoksi tällaiset paikat voivat esittäytyä tärkeinä. (Karisto & Konttinen 2004, 126.) Tunnesiteen myötä paikasta tulee itselle turvallinen ja henkilö kokee



neihin. (Lowe & Pederson 1983, 54 & 56.) Työpaikka on pitkään toiminnallisen tilan osa, mutta sen merkitys ei kuitenkaan häviä eläkkeelle jäädessä. Työuran päätyttyä siteet entiseen työpaikkaan voivat säilyä pitkäänkin. (Scheiner 2006, 291.) Työpaikalle johtavien matkojen lisäksi ostos- ja asiointimatkat ovat toinen säännöllinen osa toiminnallista tilaa. Toisin kuin työmatkoilla, asiointimatkoilla on useampi päämäärä ja henkilön mieltymykset vaikuttavat asiointiin niihin. Vaikka asiointiliikkumisella on useita vaikuttimia, on se kuitenkin säännöllistä. Esimerkiksi viikoittaiset ruokaostokset ajoittuvat usein samaan päivään, kellonaikaan ja kauppaan. (Lowe & Pederson 1983, 56.) Ajankäytön tutkimus osoittaa ikääntyneiden hoitavan asiointeja aamupäivällä (Pääkkönen & Niemi 2002, 72–73).

Kolmantena toiminnallisen tilan matkatyyppinä ovat sosiaaliset matkat. Tällaiset matkat eivät ole yhtä säännöllisiä ja usein toteutettavia kuin työ- ja asiointimatkat, minkä vuoksi matkan etäisyys ei ole yhtä tärkeä tekijä kuin kahdella edellä mainitulla matkatyyppillä. (Lowe & Pederson 1983, 56 & 59.) Sosiaalisten suhteiden ylläpitäminen rakentaa yksilön toiminnallista tilaa. Ikääntyneet kokevat ihmisten tapaamispaikkoina tärkeiksi kerho-, yhdistys- ja harrastustoimintaan liittyvät paikat, urheilu- ja liikuntapaikat sekä kahvilat ja ravintolat, joista viimeksi mainitut ovat tyyppillisempiä kaupungissa kuin maaseudulla. Harrastuspaikkojen suosio kasvaa iän myötä, kun taas ravintolat ja kahvilat sekä liikuntapaikat menettävät suosiotaan. Jokin paikka voi olla tärkeä symboloidessaan sosiaalista elämää, vaikka itse paikka ei olekaan tärkeä fyysisen paikan vaan toiminnan vuoksi. Suurin osa sosiaalisen elämän paikoista on julkista tilaa, jossa tapaa sekä tuttuja että tuntemattomia. Toisaalta myös kesämökit ovat sosiaalisen elämän kannalta tärkeitä. (Karisto & Konttinen 2004, 122–123.)

Scheinerin (2006, 288) mukaan maaseudulla asuvien toiminnallinen tila on maantieteellisesti laajempi kuin tiheällä ja tiiviisti rakennetulla kaupungin ydinalueella asuvilla johtuen pidemmistä välimatkoista ja autosta pääasiallisena liikkumisvälineenä. Asuminen vaikuttaa näin liikkumiseen, mutta kausaalinen yhteys asumisen ja kotitalouden liikkumisen välillä ei aina ole selvä tai näin yksinkertainen. Voidaan pohtia, johtuuko liikkuminen asumisesta kaukana palveluista vai tottumuksista liikkua. Vaikka maaseudulla asuvien toiminnallinen tila on maantieteellisesti laajempi, maaseudun tiestö on usein harvempaa ja hoitotasoltaan matalampaa, minkä vuoksi monet maaseudun asukkaat voivat kärsiä huonosta saavutettavuudesta (Lowe & Pederson 1983, 62). Maaseudun syrjäiset haja-asutusalueet ovat saavutettavuudeltaan huonoja, koska liikkuminen on usein ainoastaan yhdys- ja yksityisteiden muodostaman tieverkon varassa, eikä muita liikenneyhteyksiä ole (Lampinen et al. 2004, 88 & 90).

Ikääntyneen toiminnallinen tila vaihtelee muun muassa iän ja terveyden mukaan. Autolla liikkuvan ikääntyneen toiminnallinen tila ulottuu maantieteellisesti kauemmas kuin autottoman. Maaseudulla asuva autollinen hoitaa arjen askareita kyläkaupan lisäksi kirkonkylällä, jossa käydään myös harrastamassa. Yhteydet sukulaisiin voivat laajentaa arjen elinpiiriä naapurikuntiin tai kaupunkeihin toiselle puolelle maata. (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 60–61.) Fyysisten paikkojen lisäksi erilaiset yhteydet sijaintien ja paikkojen välillä rakentavat yksilön toiminnallista tilaa. Postin ja puhelimen avulla monella on mahdollisuus ylläpitää yhteyksiä tuttaviiin ja saada tietoa elinympäristön ja maailman tapahtumista. (Massey 1995, 55.) Yhteydet voivat siis olla kaksisuuntaisia tiedon tai palvelun luonteesta riippuen. Haja-asutusalueella asuvan ikääntyneen arjen kannalta voikin olla tärkeämpää, että yhteydet kirkonkylältä kotiin ovat olemassa, kun esimerkiksi kodinhoitaja käy auttamassa viikoittain. Jos ikääntynyt ei terveytensä vuoksi pääse liikkumaan paljon, pienenee hänen toiminnallinen tilansa. Kodinhoitajan käydessä ikääntyneellä on kuitenkin yhteys palveluihin. (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 66.)

## 4 Liikkuminen osana ikääntyneen arkea

### 4.1 Liikkuminen yhteiskunnallisena kysymyksenä

Ihmisille syntyy elämän myötä erilaisia tarpeita osallistua yhteiskunnan toimintaan. Tarpeet liittyvät päivittäiseen elämiseen ja suuri osa niistä järjestetään ja hankitaan itse, etenkin silloin, kun kyseessä on kykenevä henkilö ja käytettävissä on oma auto. Yhteiskunnassa pyritään järjestämään tietyt palvelut kaikkien saataville, mutta jokaiselle yksittäiselle asujalle ei voida taata palveluja portinpieleen, vaikka hänellä onkin valinnan vapaus asuinpaikkansa suhteen. (Farrington & Farrington 2005, 7.) Maaseudun asuinpaikakseen valinneet ovat arvostaneet luonnon läheisyyttä, rauhallisuutta sekä hiljaisuutta enemmän kuin palvelujen läheisyyttä ja julkista liikennettä (Scheiner 2006, 290). Maaseudulla palveluja on vähemmän kuin kaupungissa, ja samalla tietoisesti kauemmas keskittymistä muuttaneilla on alemmat odotukset saavutettavuuden suhteen kuin kaupungissa asuvilla, vaikka tarpeet olisivat yhtäläiset (Farrington & Farrington 2005, 7).

Ruonakoski (2004, 43) kuvaa palvelujen saavutettavuutta ihmisen mahdollisuuksina käyttää olemassa olevia palveluja. On kyse vaivasta, jonka kotitalous kokee tavaroita ja palveluita hankkiessaan. Saavutettavuuden kokemiseen vaikuttavat muun muassa palveluiden ja niiden käyttäjien ominaisuudet sekä ympäristötekijät. Eri kulkutavoilla sama matka koetaan eri tavoin, vaikka etäisyys olisi sama. Matkan lisäksi oleellisia ovat myös hyvät joukkoliikenneyhteydet, jotka voivat olla jopa tärkeämpiä kuin matkan pituus. (Ruonakoski 2004, 43.) Tämän päivän maaseudulla asiointimatkat ovat pidentyneet, kun lähipalvelut, kuten kauppa ja posti, ovat siirtyneet kuntakeskuksiin. Julkisen liikenteen heikentyminen on omalta osaltaan heikentänyt palvelujen saavutettavuutta. (Lehtola 2005, 37.) Siten yhteiskunnassa tapahtuneet muutokset ovat muokanneet toiminnallisen tilan puitteita. Maaseudulla pidentyneet matkat ovat laajentaneet päivittäisen elämän aluetta ja paikkojen välillä liikkumiseen kuluu siten enemmän aikaa.

Maaseudun saavutettavuudesta puhuttaessa voidaan keskusteluun liittää myös ajatus sosiaalisesta mukaan ottamisesta ja oikeudenmukaisuudesta. Tällöin puhutaan ihmisten mahdollisuuksista osallistua tilaisuuksiin ja aktiviteetteihin, painotuksen ollessa nimenomaisesti yksilön mahdollisuuksissa eikä niinkään ihmisten käyttäytymisessä ja arjen toiminnassa. Sosiaalinen oikeudenmukaisuus pitää sisällään yhteiskuntaan sisällyttämisen, ja jonkin asian ulkopuolelle voi rajautua paitsi etäisyyden ja liikkumisen vuoksi myös esimerkiksi iän tai sukupuolen takia. Oikeudenmu-

kaisessa yhteiskunnassa kaikilla jäsenillä on yhtenäiset mahdollisuudet osallistua yhteiskunnan toimintaan, minkä edellytyksiä ovat saavutettavuus ja julkisten palvelujen saatavuus. (Farrington & Farrington 2005, 2 & 4–5.) Talvioloissa teiden auraamisella varmistetaan asukkaiden pääsy palveluiden ääreen (Lehmuskoski et al. 2002, 27).

Yhtenäiset mahdollisuudet osallistua yhteiskunnan toimintaan edellyttävät liikkumisen alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa. Liikkumisen tasa-arvossa on kyse yksilön, tietyn ryhmän tai alueen liikkumismahdollisuuksista tai niiden puuttumisesta, ja käsitettä voidaan selventää jakamalla se alueelliseen ja sosiaaliseen tasa-arvoon, jotka ovat enemmänkin limittäisiä kuin toisensa poissulkevia. Alueellisella tasa-arvolla tarkoitetaan eri alueiden yhtäläisiä perusyhteyksiä ja liikennepalveluja, ja sosiaalinen tasa-arvo pitää sisällään kaikille väestöryhmille tarjotun liikkumismahdollisuuden ryhmän ominaisuuksiin katsomatta. (Vepsäläinen & Hiltunen 2001, 20–21.) Maaseudun ja kaupungin tulisi siis olla samassa asemassa liikkumisen suhteen, ja ikääntyneillä liikkujilla tulisi olla samanlaiset mahdollisuudet liikkua kuin muillakin ikäryhmillä

## 4.2 Ikääntynyt liikkujana

Valtakunnallisilla henkilöliikennetutkimuksilla on kerätty tilastotietoa suomalaisten liikkumisesta. Uusimman, vuosia 2004–2005 koskevan tutkimuksen mukaan keskimääräinen eläkeläinen liikkuu päivittäin noin 25 kilometriä. Matka on miltei puolet vähemmän kuin keskiverto suomalaisen liikkuma matka, 42 kilometriä vuorokaudessa. (HLT 2004–2005 2006, 18 & 45.) Koko maata koskevia tilastoja tarkastellessa on kuitenkin syytä huomioida, että erot erilaisten liikkujien ja erilaisten alueiden välillä häviävät yleistettäessä tietoja. Tilastoja on usein esitetty liikkumisen lisäksi vain yhden muuttujan suhteen ja tuloksena on esimerkiksi, että haja-asutusalueella matkasuorite on suurempi kuin keskusta- tai kerrostaloalueilla, joilla etäisyydet palveluihin ovat lyhyemmät (HLT 2004–2005 2006, 50). Eri ikäryhmiä ei ole tarkasteltu asuinpaikan suhteen, eikä tutkimuksesta saa tarkkaa tietoa liikkumisen muutoksista eri vuodenaikoina. Henkilöliikennetutkimus tarjoaa kuitenkin liikkumisen perustietoa, jota on mahdollista syventää tukeutumalla muihin tutkimuksiin.

Henkilöliikennetutkimuksen ja muiden tilastojen pohjalta on muodostettu erilaisia liikkujaryhmiä, joista ryhmään *riippumattomat* kuuluu muun muassa eläkeläisiä. Riippumattomat liikkujat ovat työelämän ulkopuolella ja heidän liikkumistaan ohjaa vapaa-aika. Koska tähän ryhmään kuuluu myös iäkkäitä, edellytetään liikkumisympäristöltä hyvää talvikunnossapidon tasoa, koska

pienetkin puutteet esimerkiksi liukkauden torjunnassa voivat aiheuttaa ongelmia. (Viinikainen & Kivari 2006.) Ryhmitys luonnehtii yleisesti ikääntyneiden liikkumista ja samalla on syytä muistaa, että tieto on keskiarvotietoa. Henkilöliikennetutkimuksen tiedot ovat vuosittaisia keskiarvoja, joita kootessa häviää vuodenaikainen ja inhimillinen erilaisuus. Keskiarvoihin on toisaalta helppoa verrata erilaisia liikkujia.

Vuorokausittainen matkaluku eli tehtyjen matkojen lukumäärä vähenee eläkeiässä aiemmasta kolmesta hieman yli kahteen, ja aikaa liikkumiseen kuluu vähemmän, noin tunti vuorokaudessa. 65–74-vuotiaat liikkuvat kuitenkin suhteellisen paljon, koska vain työhön liittyvät matkat jäävät pois ja muiden matkojen tekeminen pysyy ennallaan. Samalla on syytä huomioda, että myös alle 65-vuotiaissa on eläkeläisiä, mikä näkyy ikäryhmän 55–64-vuotiaat kohdalla työmatkojen osuuden pienenemisenä nuorempiin ikäluokkiin verrattuna. Kun ikää on yli 75 vuotta, matkojen lukumäärä vähenee yhä ja aikaa liikkumiseen kuluu reilusti alle tunti vuorokaudessa. Päivittäisestä liikkumisesta suurimman osan eläkeläiset suorittavat autolla ja muiden kulkumuotojen osuudet jäävät varsin pieniksi. Naiset käyttävät hieman miehiä useammin joukkoliikennettä, erityisesti yli 75-vuotiaina. (HLT 2004–2005 2006, 40–42.) Auton omistaminen on yleisintä nuoremmilla ryhmillä, eikä siitä olla innokkaita luopumaan. Erityisesti yli 80-vuotiaat haluavat pitää hanakasti kiinni autostaan. Mahdollisuudella autolla liikkumiseen on nähty olevan elämänlaatua kohottava ja itsenäisyyttä korostava merkitys. (Ukkonen et al. 1998, 94.)

Miehet liikkuvat yli puolet kilometreistään auton kuljettajana, kun taas naisten suoritteesta noin puolet kertyy henkilöautossa matkustajana liikkuen. Miehet tosin liikkuvat autonkuljettajana enemmän kuin naiset kaikilla muodoilla yhteensä. Julkisella liikenteellä ikääntyneet liikkuvat enemmän kuin kävellen tai pyörällä. (HLT 2004–2005 2006, 41.) Maaseudulla ja taajaan asutuissa kunnissa ikääntyneet liikkuvat useimmiten henkilöautolla, kun puolestaan kaupungissa taiteaan matkaa useammin kevyen liikenteen keinoin. Maaseudulla asuvien naisten liikkuminen voi muodostua vaikeaksi, jos itsellä ei ole ajokorttia eikä käytössä ole autoa tai lähipiirissä jotakuta tarjoamassa kyytiä. Ikääntyneillä naisilla tosin on miehiä useammin joku henkilö, useimmiten puoliso, joka kuljettaa säännöllisesti autolla. Erityisesti pidemmät matkat naiset tekevät miesten kyydissä, vaikka heillä itselläänkin olisi ajokortti. (Siren & Hakamies-Blomqvist 2001, 46–47.) Talvella potkukelkka on yksi kevyen liikenteen kulkuväline, koska sen avulla voi kuljettaa vaikkapa ostoksia, ja siitä saa tukea liukkaalla säällä (Ruoppila 2006).

Vaikka matka tehtäisiin autolla tai julkisella liikennevälineellä, liittyy matkoihin aina jalankulkusuus. Ruonakoski (2004, 54) esittää, että ikäihmisten matkoista suuri osa tehdään kokonaan jalkaisin tai apuvälineen avulla ja pyöräilykin on yleistä, mikä ei ole tilastoaineiston kanssa yhdenmukaista. Ikääntyneistä nimenomaisesti naiset liikkuvat kevyen liikenteen keinoin, myös silloin kun heillä on ajokortti, kun taas miehet istuvat auton rattiin (Siren & Hakamies-Blomqvist 2001, 46 & 48). Ukkosen et al. (1998, 95) mukaan ikääntyneet vähentävät talvella autolla ajoa, ja suuri osa pyöräilijöistä vähentää ajamistaan tai lopettaa sen kokonaan talven ajaksi. Samassa yhteydessä ei kuitenkaan selvitetty, vähenkö liikkuminen talvella vai korvasiko jokin toinen liikkumismuoto autoilun tai pyöräilyn. Aineiston valossa näyttää siltä, että ikääntyneiden ajokilometrit karttavat enemmän kesäaikaan.

Ihmisten liikkuminen vaihtelee vuodenaikojen mukaan. Eniten liikutaan kesäkuusta syyskuuhun, jolloin vapaa-ajan matkojen osuus on korkeimmillaan. Vähiten puolestaan liikutaan talven kuu-kausina joulukuusta helmikuuhun. Talvella autolla liikutaan vähemmän kuin muulloin vuodesta ja kesäaikaan kevyen liikenteen osuus kasvaa hieman talveen verrattuna. Jalkaisin liikutaan ympäri vuoden, mutta polkupyörä sen sijaan on ahkerammassa käytössä huhtikuusta syys-lokakuuhun, jolloin se korvaa osan kävelymatkoista. (HLT 2004–2005 2006, 60–61.) Vuodenaikaiset vaihtelut kuvaavat kuitenkin koko väestön liikkumista, eikä tietoja ole luokiteltu iän tai asuinpaikan suhteen, ja sen vuoksi tiedot ovatkin vain suuntaa antavia. Koska eläkkeelle jääneet eivät ole enää sidottuja työelämän aikatauluihin, voi heidän arkirytmensä poiketa paljonkin valtaväestöstä, joiden liikkuminen määrittää tilastoa.

### 4.3 Ikääntyneen arkirytmä

Eläkkeelle siirryttäessä työajan määrä luonnollisesti vähenee ja vapaa-ajan määrä kasvaa. Ansiotyöstä vapautunut aika muuttuu suurimmaksi osaksi vapaa-ajaksi, jota on noin kolme tuntia enemmän kuin työikäisenä. Myös kotitöihin kuluva aika lisääntyy, ja miesten ja naisten väliset erot kotitöihin käytetyn ajan suhteen tasoittuvat miesten osallistuessa enemmän kotitöihin. (Pääkkönen & Niemi 2002, 64; Huovinen & Piekkola 2002, 4.) Eläkeikäisten vapaa-aikaan kuuluvat television katselu, lukeminen, liikunta, järjestötoiminta ja tuttavien kanssa seurustelu (Pääkkönen & Niemi 2002, 65). Pariskuntien vapaa-ajan vietto on ajaltaan varsin yhdensuuntaista, mikä tarkoittaa puolisoitten tekemän asioita yhdessä. Yhdenmukainen vapaa-ajanvietto ei kuitenkaan ole ainoastaan ikääntyneiden ominaisuus, vaan nuoremmissakin ryhmissä puoliset

viettävät vapaa-aikaansa yhdessä. Eläkeläisten osalta eniten samankaltaisuutta on sosiaalisessa kanssakäymisessä ja television katselussa. (Niemi 2005, 120.)

Tilastojen mukaan keskimääräisen eläkeläisen päivä alkaa samaan aikaan kuin työssäkäyvänkin: puolet on hereillä jo seitsemältä ja tunnin kuluttua vain joka kymmenes on yhä nukkumassa. Aamutoimien jälkeen hoidetaan ostoksia ja nautitaan lounasta. (Pääkkönen & Niemi 2002, 72–73.) Ostoksilla ja asioimassa ikääntyneet pariskunnat käyvät useimmiten yhdessä (Niemi 2005, 113), ja arjen asiointiin vuorokauden matkasuoritteesta kuluu noin neljännes. Henkilöliikennetutkimuksessa ei kuitenkaan ole erotettu asiointimatkojen lukumäärää ikääntyneiden kaikista matkoista, jotka vähenevät iän myötä likimain kahdesta reiluun yhteen matkaan vuorokaudessa. (HLT 2004–2005 2006, 41 & 45.) Jyväskylässä, pääosin kaupunkialueella asuvat yli 55-vuotiaat tekevät keskimäärin 1,3 matkaa päivässä. Matkat tehdään useimmiten aamupäivällä ja varhain iltapäivällä lähiympäristöön tai naapurustoon. Päivittäisten asioiden hoitamiseen ja vapaa-aikaan liittyvät matkat tehdään kävellen, polkupyörällä tai autolla, joka on useimmiten miesten käytössä ja naiset ovat kanssamatkustajina. Jos matkalla on seuraa, on se yleensä oma puoliso, mikä osoittaa pariskuntien liikkuvan yhdessä. (Ukkonen et al. 1998, 93.)

Päivän askareisiin kuuluvat myös kotityöt ja vapaa-ajan viettäminen. Vapaa-aikaa vietetään eniten television ääressä, mikä sijoittuu sekä aamuun että iltaan. Päivän askareiden välissä päivälepo on toisille tärkeää. (Pääkkönen & Niemi 2002, 72–73.) Miesten vapaa-ajanvietto on aktiivisempaa kuin naisten, ja heidän vapaa-aikaansa kuuluu niin vapaaehtoistyö kuin naapureiden auttaminen enemmän kuin naisilla. Koulutetummat tekevät enemmän vapaaehtoistyötä erilaisten järjestöjen kautta, kun taas vähemmän kouluja käyneet auttavat useammin naapureita. Naapuriapu on tosin myös naisilla eläkkeelle siirtymiseen vaikuttava tekijä. Aktiivinen vapaa-ajanvietto on yleensäkin havaittu yhdeksi osa-aikaeläkkeelle siirtymisen syyksi. Puolison pysyttelemisen työelämässä sen sijaan vähentää aikaista eläkkeelle jäämistä. (Huovinen & Piekkola 2002, 73.)

Suurimman osan vuorokaudesta, jopa 20 tuntia, eläkeikäiset viettävät kotonaan (Pääkkönen & Niemi 2002, 67). Eläkeiän ylittyessä koko päivän kotona pysyttelevien määrä kasvaa työikäisiin verrattuna. Juuri eläkeiän ylittäneistä noin neljännes ei välttämättä liiku kotoaan pois päivän aikana, ja yli 75-vuotiaista naisista lähes puolet pysyttelee kotosalla. Iäkkäistä miehistä sen sijaan noin kaksi kolmesta poistuu kotoaan päivän aikana. (HLT 2004–2005 2006, 42.) Syytä kotona olemiselle ei ole eritelty, ja taustalla voi esimerkiksi vaikuttaa se, ettei joka päivä ole

tarvetta lähteä jonnekin. Tosin erityisesti iäkkäillä naisilla on ongelmia liikkumisen suhteen (Siren 2005, 88). Iän myötä aktiivinen osallistuminen esimerkiksi järjestöjen toimintaan vähenee, ja sukulaisia ja tuttavien saatetaan nähdä yhä harvemmin. Sosiaalinen eristyminen uhkaa maaseudulla erityisesti hyvin iäkkäitä yksin asuvia naisia, joilla on matalat tulot sekä terveysongelmia. (Droogleever Fortuijn 1999, 189.)

Ajankäyttötilastojen mukaan sen sijaan ikääntymisen myötä naiset ovat miehiä enemmän sosiaalisessa kanssakäymisessä muiden kanssa, ja seurusteluun käytetty aika lisääntyy iän kasvaessa. Tuttavien kanssa yhdessä oleminen ja vierailut ystävien luokse kuitenkin vähenevät, ja sosiaalinen kanssakäynti hoidetaan yhä enemmän puhelimitse. Miehillä on useammin seuranaan perheenjäseniä kuin pitkäikäisemmällä naisilla, mikä selittää naisten sosiaalisen kanssakäymisen ajankäyttöä. (Pääkkönen & Niemi 2002, 72.) Asiointiliikkumisen tavoin vapaa-ajasta erotetut vierailut vievät neljänneksen vuorokauden matkasuoritteesta. Loput kilometrit liikutaan vapaa-ajalla, josta osa vietetään mökillä. (HLT 2004–2005 2006, 45.) Miehet viihtyvät naisia useammin mökillä ja eniten aikaa mökillä vietetään 45–75-vuotiaina. Tämän jälkeen mökkeily vähenee selvästi, kun se on juuri ennen 75 ikävuotta ollut ahkerimmillaan. (Pääkkönen & Niemi 2002, 57 & 65.)

Kaikkia eläkeläisiä ei voi kuitenkaan istuttaa samaan kaavaan, ja Seetula (1999, 11–12) onkin jaotellut eläkeläiset kolmeen eri ryhmään. Ensinnäkin on *oman arvonsa tuntevia aktiiveja*, joiden elämäntapaa leimaa omatoimisuus, vastuun kantaminen omasta elämästä sekä laaja sosiaalinen verkosto. Heillä toiminnallinen tila on monipuolinen ja laaja aktiivisen elämäntyylin ansiosta. Toisessa ryhmässä on *omillaan olijoita*, jotka kyllä tiedostavat vapautensa tulla ja mennä, mutta viihtyvät paremmin muiden mukana kuin järjestelivät itse asioita. Harrastukset ovatkin tällöin osallistumista toimintaan ja muiden tapaamista. Kolmantena tulevat *olevaan tyytyvät*, jotka ovat aina tyytyneet tai joutuneet tyytymään elintilanteisiinsa. Tällaisella henkilöllä sosiaalinen verkosto, ja siten myös toiminnallinen tila, on voinut kuihtua hyvin pieneksi. Suurin osa eläkeläisistä sijoittuu omillaan olijoiden ryhmään. Näiden erilaisten eläkeläisten liikkuminen vaihtelee elämäntapojen mukaan, ja liikkumisen näkökulmasta eri ryhmien elämä on erilaista. Ryhmien kuvausten perusteella voi olettaa, että arvonsa tuntevat aktiivit liikkuvat eniten ja olevaan tyytyvät vähiten.

#### 4.4 Liikkumiseen vaikuttavat tekijät

Ikääntyneiden keskeisin liikkumisen motiivi on terveyden ja liikkumiskyvyn ylläpitäminen. Tärkeäksi koetaan myös sosiaalisten suhteiden ylläpitäminen sekä omista päivittäisistä asioista huolehtiminen. Liikkuminen voidaan kuvata eräänlaisena elämäntapana. (Laaksonen, Ruoppila & Suutama 2001, 34–36.) Iän karttuessa oma liikkumiskyky kuitenkin heikkenee ja päivittäisistä toimista selviytyminen itsenäisesti vaikeutuu. Jos liikkumiskyky pysyy hyvänä myös iäkkäänä, hoituvat päivittäiset toimet helpommin ja omaan kykyyn liikkua ollaan tällöin tyytyväisempiä. Autoilijoiden ohella pyöräilijät ovat tyytyväisempiä liikkumismahdollisuuksiinsa ja pyöräilyllä on myös merkitystä toimintakyvyn ylläpitäjänä. Harrastukset ovat ikääntyneille elämänlaadun kannalta tärkeitä, mutta iän myötä mahdollisesti tapahtuva liikkumiskyvyn heikkeneminen vaikeuttaa niihin osallistumista. (Ukkonen et al. 1998, 91–92 & 98.)

Liikkumiseen liittyvistä mahdollisuuksista voidaan erottaa yksilöön ja ympäristöön liittyvät resurssit. Yksilön omia liikkumismahdollisuuksia tukevat muun muassa toimintakyky sekä ajokortin ja autonomistus. Ympäristön tarjoamia mahdollisuuksia ovat sen sijaan maantieteelliset tekijät, kuten palveluiden ja harrastusten sijainti, sekä eri kulkumahdollisuuksien määrä ja laatu. (Ukkonen et al. 1998, 97–98.) Yksilön omat resurssit liikkumisen suhteen korostuvat maaseudulla. Haja-asutusalueella terveys ja varallisuus ovat liikkumisen kannalta tärkeämpiä tekijöitä kuin kaupungissa. Sen sijaan ympäristön tarjoamat resurssit, kuten palvelut, sijaitsevat lähempänä kaupungissa. (Siren & Hakamies-Blomqvist 2001, 56.) Tärkeimpinä lähellä sijaitsevina palveluina kaupunkialueella asuvat iäkkäät pitävät elintarvikeliikettä, puistoa ja postia. Puuttuvista palveluista tärkeitä ovat puolestaan apteekki ja terveystalvelut. Palvelujen käyttöä, harrastuksia ja tapaamisia estävä tekijä terveydellisten ja taloudellisten tekijöiden lisäksi onkin juuri välimatka, mikä korostuu haja-asutusalueella. (Ukkonen et al. 1998, 91–92 & 99.)

Liikkumisympäristö ohjaa liikkumista. Talvella liikkumisympäristöön vaikuttavat säiden vaihtelut: lumisade, tuulet, jotka kinostavat irtolunta, ja kovat pakkaset asettavat sekä liikkujalle että tienpitäjälle vaatimuksia. Talviset säätekijät edellyttävät tienpitäjältä erilaisia toimia, muun muassa auraamista, höyläämistä ja liukkauden torjuntaa. (Tielaitos 1999, 9.) Kun sää on liikkujan kannalta erittäin huono, voi odotettavissa olla jäätävää sadetta tai runsasta lumisadetta, eikä teitä tällöin ehditä pitämään turvallisessa ajokunnossa. Myös huonossa kelissä lumisade tai liukkaat tienpinnat haittaavat liikennettä. Normaaleissa talvioloissa pääteiden ulkopuolella, kuten

maaseudun vähäliikenteisillä teillä, voi olla tavanomaista huonommat ajo-olosuhteet. (Ilmatieteen laitos 2006.)

Tilastollisesti ikääntyneiden liikkumista hankaloittavia tekijöitä ovat korkea ikä, ajokortittomuus, yksin eläminen, kouluttamattomuus, maaseutumainen elinympäristö sekä naissukupuoli. Ajokortti vaikuttaa liikkumiseen enemmän kuin sukupuoli tai ikä. (Siren & Hakamies-Blomqvist 2001, 54–56.) Ajokortittomat tekevät vähemmän ja lyhyempiä matkoja kuin ajokortin omistavat. Ajokortilliset yli 65-vuotiaat liikkuvat vuorokauden aikana noin 30 kilometriä ja ajokortittomat vain kolmanneksen tästä. Ero selittyy autolla liikkumisella: ajokortilliset kulkevat autolla päivittäin lähes 20 kilometriä. (HLT 2004–2005 2006, 34.)

Ajokortittomien ja ajokortillisten ryhmissä naisten ja miesten liikkumisella ei ole yhtä suuria eroja vuorokautisen matkasuoritteeseen suhteen. Ajokortittomat miehet ja naiset liikkuvat vuorokaudessa yhtä paljon, 18 kilometriä. Ajokortilliset miehet liikkuvat lähes kymmenen kilometriä enemmän kuin ajokortilliset naiset, joiden matkasuorite on noin 45 kilometriä. Ajokortillisille naisille on myös tyypillistä liikkua autossa matkustajana, kun miehet liikkuvat puolestaan autossa kuljettajana. (HLT 2004–2005 2006, 34 & 41.) Tarkasteltaessa ainoastaan sukupuolta eroja kuitenkin löytyy. Eläkeiän ylittäneet miehet liikkuvat enemmän kuin naiset, joiden liikkuminen on harvempaa ja rajoittuneempaa. Naiset tosin haluaisivat liikkua enemmän, jos sille ei olisi esteitä. Ikääntyneiden naisten liikkumista rajoittavat oma terveydentila sekä puutteellinen julkinen liikenne. Miesten liikkumiseen vaikuttavat pääasiassa autoilun kustannukset sekä terveydentila. (Siren & Hakamies-Blomqvist 2001, 50.)

Iän myötä liikkumisen esteet lisääntyvät. Jalankulun ja pyöräilyn esteinä ovat usein vanhuus, sairaus, vamma tai liikuntaeste, mutta myös pitkät välimatkat ja sää koetaan liikkumisen esteiksi. Miehillä liikkumisen esteitä on jonkin verran naisia vähemmän, mutta erot tasoittuvat iän kertyessä. Eläkeiän ylittäneillä ei ole merkittävästi enempää esteitä liikkumiselle kuin keski-ikäisillä, sen sijaan yli 75-vuotiailla esteitä on useammin kaikilla eri liikkumismuodoilla. (HLT 2004–2005 2006, 64–65.) Vaikka liikkumisessa ilmenee ongelmia, pystytään ainakin osa niistä ratkaisemaan esimerkiksi vaihtamalla liikkumismuotoa. Omaan terveyteen liittyviä syitä on erilaisia. Niveliin liittyvien vaivojen lisäksi erityisesti talvella ongelmana on astma, joka aiheuttaa pakka-sella hengitysvaikeuksia. (Laaksonen, Ruoppila & Suutama 2001, 25 & 31)

Liikkumista rajoittavat myös ympäristön fyysiset esteet. Tällaiset esteet vaihtelevat oman asunnon uloskäynnistä joukkoliikennevälineen jyrkkiin askelmiin, ja esteettömän ympäristön turvaaminen on siten tärkeää. (Ruonakoski 2004, 55.) Talvella kevyttä liikennettä voivat rajoittaa esimerkiksi aurasvallit ja muut lumikasat sekä jäiset ylämäet (Ruonakoski 2004, 55; Aarnikko 2006, 15–16). Liikkumiseen vaikuttavat ulkoiset tekijät, kuten hyvä jalkakäytävä ja vähäinen liikenne, tekevät matkasta miellyttävän, kun puolestaan matkan kokemiseen epämiellyttävänä vaikuttavat usein liikennetilanteesta riippumattomat syyt: terveydelliset ongelmat, huono sää tai painavat kantamukset. (Ukkonen et al. 1998, 93.) Maaseudulla vaikeita liikkumisoloja vältetään enemmän kuin kaupungissa, minkä syyksi Ruoppila (2006) esittää ihmisten taidon liikkua kaupungissa sekä maaseudun suuremmat vaikeudet liikkumisoloissa.

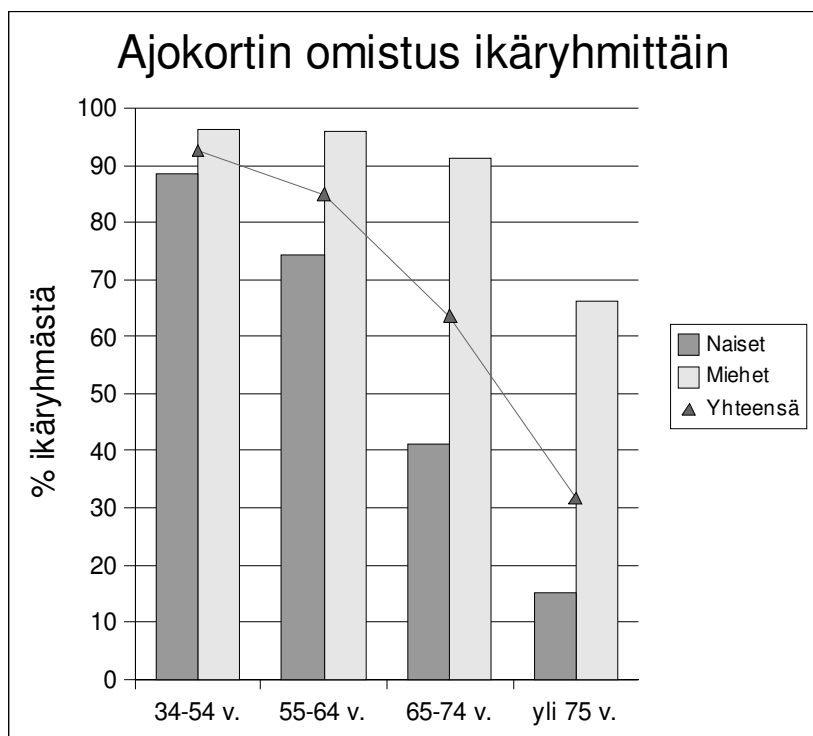
Kevyen liikenteen onnettomuudet, kuten kaatumiset ja liukastumiset, ovat erityisesti iäkkäille kohtalokkaita, koska niiden seurauksena arjesta selviytymisestä voi tulla todella vaikeaa. Kaatumisen pelossa iäkkäät vähentävätkin liikkumistaan talvella. (Ruonakoski 2004, 54–55.) Liikkumattomuus puolestaan heikentää liikuntakykyä ja siten kotona asumisen edellytyksiä (Aarnikko 2006, 15). Liukastumisen aiheuttamista vammoista yleisimpiä ovat käden ja jalan murtumat, ruhjeet ja nyrjähdykset, ja ikääntyneille aiheutuvat vammat ovat usein vakavampia kuin nuorempien ikäryhmien vammat (Söderholm 2006). Pyöräilyn ja jalankulun vähentämisellä pyritään oman liikkumisturvallisuuden lisäämiseen ja riskien vähentämiseen. Kaatumisen pelon lisäksi heikko terveydentila ja liikkumisympäristön huono kunnossapito vaikeuttavat liikkumista. (Ruoppila 2006.) Yleisesti liukkautta aiheuttavat nollakeli, lämpötilan nopeat vaihtelut, lumisade sekä jäätävä tihku (Söderholm 2006). Jalankulkijoiden kannalta liukkainta on silloin, kun jään päälle sataa vähän kuivaa lunta tai vettä (Ilmatieteen laitos 2007b).

#### 4.5 Ajokortti liikkumisen määrittäjänä

Kuten aiemmin esitettiin, ajokortti on tärkeä liikkumiseen vaikuttava tekijä, jopa tärkeämpi kuin sukupuoli. Siren (2005, 86) esittää tutkimuksessaan, että mahdollisuus autoiluun ja asuminen kaupunkimaisessa ympäristössä ennustavat laajempaa liikkuvuutta. Toisin sanoen ajokortin puuttuminen ja maantieteellinen epätasa-arvo infrastruktuurin ja maankäytön osalta ennustaa heikompa liikkuvuutta. Vaikka autoa tai ajokorttia ei olisi, onnistuu liikkuminen maaseudullakin. Ikääntyneet naiset järjestävät liikkumisensa toisten avulla joko ammattimaisia tai epävirallisia auttajia apuna käyttäen. Julkisen sektorin järjestämät kuljetukset ovat yksi keino ja toisena

mahdollisuutena on tuttavien ja sukulaisten pyytäminen avuksi. Omasta tukiverkostosta voi löytyä myös muunlaista apua tarjoavia. (Droogleever Fortuijn 1999, 191.)

Yli 65-vuotiaiden ajokortin omistajien määrä on kasvanut suhteessa aiempiin vuosiin. Ennen vuosituhaten vaihdetta noin puolella 65–74-vuotiaista oli ajokortti, kun kuusi vuotta myöhemmin ajokortti on lähes kahdella kolmesta. (HLT 2004–2005 2006, 33.) Tähän ikäluokkaan osuu myös ajankohta, jolloin ajokortti täytyy ensimmäisen kerran uusiksi, jos sen haluaa tehdä. Yli 75-vuotiaista ajokortti on puolestaan lähes kolmanneksella.



**Kuva 5.** Miesten ja naisten ajokortin omistus vuosina 2004–2005 (HLT 2004–2005 2006, 33).

Kuten kuva 5 osoittaa, ikään-tyneiden naisten ja miesten ajokortin omistuksessa on kuitenkin merkittäviä eroja: miehillä on huomattavasti naisia useammin ajokortti. 65–74-vuotiaista miehistä noin yhdeksällä kymmenestä on ajokortti, kun samanikäisistä naisista ajokortti on noin neljällä kymmenestä. Erot tosin tasoittunevat muutamien vuosien kuluessa, koska keski-ikäisistä naisista suurimmalla osalla on ajokortti. (HLT 2004–2005 2006, 33.)

Vaikka tulevilla ikääntyneillä naisilla on yhä useammin ajokortti, edellyttää ajokortin uusiminen Sirenin (2005, 85) mukaan miesmäisiä autoilutottumuksia eli aktiivista ajohistoriaa. Ikääntyneet naiset jättävät miehiä useammin ajokortin uusimatta 70 vuoden iässä, jolloin ajokortin voimassa-olo päättyy. Kolmannes naisista jättää kortin uusimatta, vaikka ajokykyä vielä olisikin. Toisaalta taas ajokortin uusivat sellaisetkin henkilöt, joiden ajaminen ei enää turvallista olisikaan. Jossakin vaiheessa suurin osa ikäihmisistä lopettaa autoilun ajokyvyn huonontuessa. (Ruonakoski 2004, 52.) Terveiden heikentyessä erityisesti talvella ajaminen vähenee (Ruoppila 2006).

Naiset luopuvat ajokortista erilaisista ja vähemmän painostavista syistä kuin miehet. Ajokorttia ei uusita, vaikka terveyteen liittyviä esteitä uusimiselle ei olisikaan. Ajokortin uusimatta jättäminen on naisille useimmiten vapaaehtoista, mutta tarpeetonta, ja ajokortista luovutaankin ennenaikaisesti. Jossain määrin ajokortista luopuminen liittyy heikentyneeseen hyvinvointiin, mutta syyn ja seurauksen erottaminen on vaikeaa. Tärkeä ajokortin uusimiseen johtava tekijä on ajohistoria. Jos ikääntynyt nainen on tottunut autoilemaan, uusii hän todennäköisesti ajokorttinsa, mutta vähän ajaneet naiset luopuvat ajo-oikeudestaan. (Siren 2005, 84–85.) Perinteisesti miehet ovat ajaneet autolla enemmän kuin naiset, mutta muutoksesta on jo viitteitä, kun naisten autoilu on lisääntynyt yleisesti perheiden kakkosautojen hankinnan myötä (HLT 2004–2005 2006, 15).

## 5 Teemahaastattelu tutkimusmenetelmänä

### 5.1 Teemahaastattelu laadullisessa tutkimuksessa

Yhteiskuntatieteissä haastattelua on käytetty tutkimusmenetelmänä 1800-luvun lopulta lähtien. Tällöin hyväksyttiin ajatus, että vierailta ihmisiltä voitiin kysyä jotakin. Aluksi haastateltavaa pidettiin vain informanttina, joka asiantuntijana vastasi tutkimuksen kohteiden puolesta. Vähitellen haastateltavia alettiin kuitenkin kohdella myös tiedon lähteinä ja kohteina sekä kansalaisina, joiden mielipiteillä ja ajatuksilla on merkitystä. (Alastalo 2005, 57–58.) Haastattelututkimuksen tavoitteeksi on siten muotoutunut välittää tietoa haastateltavien ajatuksista, käsityksistä ja kokemuksista, jotka tässä työssä ovat tärkeitä (Hirsjärvi & Hurme 2001, 41).

Laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on se, että kaikilla ihmisillä on kokemusta jokapäiväisestä elämästä. Yleistyksien sijaan analysoidaan merkityksiä, mikä tässä tutkimuksessa tarkoittaa talven merkitystä liikkumiselle. (Robinson 1998, 407–409.) Koska liikkumista ei tässä työssä tutkita täysin erillään muusta elämästä, kohdataan myös kysymys ikääntymisen merkityksestä liikkumiselle. Jotta erilaisiin merkityksiin päästään, täytyy asiaa katsoa tutkittavan silmin. Laadullisen tutkimuksen lähtökohtana onkin *todellisen elämän kuvaaminen*, eikä jonkin olemassa olevan teorian testaaminen. Induktiivisessa tutkimuksessa, jossa pyritään yksittäisen tapauksen perusteella yleistykseen, on lähtökohtana tutkimusaineiston monitahoinen ja yksityiskohtainen tarkastelu ja siten tutkimuksen kohdetta pyritään tutkimaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 152, 155.)

Laadullinen tutkimusaineisto on yleensä moniulotteista ja sisällöltään suunnittelematonta (Robinson 1998, 411). Strukturoimattomissa ja puolistrukturoiduissa haastatteluissa ei ole tiukkaa etenemiskaavaa eikä valmiita vastausvaihtoehtoja. Tällöin jokaisesta haastattelusta muotoutuu erilainen ja kussakin haastattelussa voivat painottua eri asiat. (Tiittula & Ruusuvuori 2005, 11 & 13.) Teemahaastattelussa, joka on tunnetuin puolistrukturoitu haastattelu, haastattelun runko on haastateltavien tiedossa, mutta kysymykset voidaan muotoilla eri tavoin eri haastattelutilanteissa. Siten haastattelu voidaan räätälöidä haastateltavan mukaan joustavaksi, ja varmistaa, että kysymys on ymmärretty oikein. (Robinson 1998, 413; Tiittula & Ruusuvuori 2005, 11.) Haastattelutilanteessa voidaan lisäksi painottaa haastateltavan tärkeänä pitämiä asioita. Nimensä mukaisesti teemahaastattelu perustuu muutamaan teemaan, joiden varassa haastattelu etenee (Hirsjärvi & Hurme 2000, 48). Tämän tutkimuksen aineistoa kootessa haastateltavien kanssa

keskusteltiin taustatietojen lisäksi päivittäisestä liikkumisesta, liikkumisen mahdollisista ongelmista ja tulevaisuudesta sekä liikkumisesta maaseudulla. Liitteessä 2 on esitetty keskustelujen pohjana käytetyt kysymykset.

Vaikka haastattelun perusoletuksena on, että haastateltava tietää eniten talven vaikutuksesta omaan arkiliikkumiseensa, syntyy haastattelutilanteen keskustelu vuorovaikutuksessa haastattelijan ja haastateltavan välillä. Tämä onkin huomioitava sekä haastattelutilanteessa että tutkimusaineiston käsittelyssä. (Tiittula & Ruusuvuori 2005, 13–14.) Koska haastattelijalla on mukana tuottamassa aineistoa, vaaditaan tältä oman osuuden minimoimista ja neutraalia suhtautumista keskustelun aiheisiin. Suoranaista kommentointia tulisikin välttää ja pitäytyä kysymysten esittämisessä ja keskusteluun rohkaisemisessa. (Ruusuvuori & Tiittula 2005, 44–45.) Haastattelutilanteissa haastateltavat saivat kertoa rauhassa näkemyksiään, ja joskus oli tarpeen esittää tarkentavia kysymyksiä. Aineiston keruun edetessä haastateltavien kommentteihin oli helpompi tarttua ja kysyä tarkennuksia.

## 5.2 Haastattelujen toteuttaminen

Potentiaalisten haastateltavien etsiminen alkoi käymällä läpi Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan alueella ilmestyvien lehtien järjestöilmoituksia. Ilmoituksista etsittiin sekä ikäihmisten järjestöjä että kylätoimikuntia mahdollisten haastateltavien yhteystietojen löytymiseksi. Täydentäviä yhteystietoja löytyi järjestöjen internetsivuilta, ja haastateltavien löytämisessä avustivat myös eri tahot. Kylätoimikuntien yhteystietoja antoivat Pohjois-Karjalan Kylät ry sekä Pohjois-Savon Kylät ry. Lisäksi Enon kunnan kotipalvelu auttoi haastateltavien etsimisessä. Tavoitteena oli löytää kotonaan itsenäisesti asuvia ja eri tavoin liikkuvia henkilöitä. Koska erilaisten järjestöjen kautta löytyneet henkilöt ovat usein aktiivisia ja mukana järjestöjen toiminnassa, oli haasteellista löytää haastateltavaksi henkilöitä, jotka eivät ole mukana monessa toiminnassa. Haastattelujen yhteydessä tiedusteltiin haastatelluilta vihjeitä muista haastateltavista, ja tällä niin sanotulla lumipallomenetelmällä tavoitettiin haastateltavia, joita ei järjestöjen kautta olisi löytynyt.

Haastattelujen ajankohdasta sovittiin puhelimitse. Samassa yhteydessä käytiin läpi haastattelun teemat ja haastattelun nauhoittaminen. Ikääntyneitä onkin helpompi saada mukaan haastattelututkimukseen kuin työssäkäyviä ja he kokevat usein haastatteluun pääsemisen tärkeäksi (mm. Hirsjärvi & Hurme 2000, 133; Lumme-Sandt 2005, 128), mikä tässä tutkimuksessa ilmeni siten, ettei kukaan tavoitetuista henkilöistä kieltäytynyt haastattelusta. Tosin erään aktiivisen eläke-

läisen aikataulusta ei löytynyt sopivaa aikaa parista yrityksestä huolimatta, mikä osaltaan kertoo ikääntyneen aktiivisesta elämäntavasta.

Laaksosen, Ruoppilan & Suutaman (2001, 11) mukaan erityisesti iäkkäämpiä haastatellessa tulisi haastattelutilanne järjestää siten, että ulkoiset häiriötekijät voidaan minimoida. Haastateltavan aistien toimivuus tai puutokset täytyy myös selvittää haastattelun tallentamisen onnistumiseksi. Haastattelut saatiin helposti järjestetyksi, useimmiten haastateltavien kotiin, jossa häiriötekijöitä ei juuri ollut. Haastattelut kestivät 20 minuutista puoleentoista tuntiin, riippuen muun muassa haastateltavien lukumäärästä ja puheliaisuudesta. Teemahaastattelussa haastateltavia voi yhdessä haastattelussa olla useampi, ja tämän tutkimuksen haastatteluissa haastateltavia oli yhdestä kolmeen. Haastattelunauhojen puhtaaksi kirjoittaminen alkoi haastatteluvaiheen jatkuessa, mikä auttoi suuntaamaan jäljellä olevia haastatteluja.

Haastattelutilanteeseen tuo oman näkökulmansa haastattelijan tausta. Kun haastattelija tulee organisaatiosta, jonka toimet vaikuttavat ihmisten arkeen, voidaan haastattelutilanne nähdä tilaisuutena kertoa tutkimuksen tapauksessa tieverkon ongelmatilanteista ja korjaus- tai muutostarpeista. Toisena ääriesimerkkinä voi olla henkilö, joka vähättelee ongelmiaan ja kertoo olevansa tyytyväinen kaikkeen viralliseksi koetun tahon kysyessä asiasta. Suhtautuminen haastattelijaan oli kuitenkin melko neutraalia, koska haastateltavilla oli tiedossa haastattelijan tausta Tiehallinnon harjoittelijana ja Joensuun yliopiston opiskelijana. Tutkimuksen tausta ja lähtökohdat olivat siten haastateltavien tiedossa. Uudenlainen lähestymistapa arjen liikkumiseen herätti kiinnostusta ja tilanne koettiin usein mielekkääksi.

Yksi haastateltavista toi paikoin kärkevästi esiin asuinympäristönsä liikenteelliset muutostarpeet ja yleiset liikennepolittiset linjaukset, jotka hänen mielestään tulisi toteuttaa. Vaikka omaan liikkumiseen liittyvä tieto saattoi olla väritynyttä, pystyi haastattelusta poimimaan tutkimuksen kannalta oleelliset asiat. Omien liikkumiskokemusten vähättelyä esiintyi vähemmän, mikä voi johtua siitä, että haastattelijaa ei koettu liian viralliseksi tai kunnioitettavaksi, vaan asioista keskusteltiin tasa-arvoisina keskustelun osapuolina. Vain yksi haastatelluista epäili tutkimustyön tarkoitusta ja Tiehallinnon kiinnostusta aiheeseen. Tutkimuksen taustan tarkemman selvityksen jälkeen haastattelu kuitenkin eteni tutkimusteemojen käsittelyyn.

Mielenkiintoista oli myös keskustella haastateltavien kanssa talviliikkumisesta keskellä aurinkoista ja lämmintä kesää. Ikääntyneillä on kuitenkin vuosien kokemus talviliikkumisesta ja haas-

tatteluajankohta antoi sopivasti etäisyyttä äärimmäisiin talvikokemuksiin. Myös kesän ja talven eroja oli helppo verrata. Haastattelutilanteessa keskustelu saattoi tosin helpommin suuntautua kesän liikkumiseen ja talveen liittyviä seikkoja piti erityisesti pyrkiä nostamaan esiin. Jos haastattelut olisi tehty talviaikaan, haastateltavien olisi ehkä ollut helpompi syventyä tutkimuksen aiheeseen haastattelun alusta alkaen. Lisäksi haastattelujen yhteydessä olisi voinut havainnoida ikääntyneiden talvista liikkumisympäristöä. Kukaan ei kuitenkaan kokenut vaikeaksi talven liikkumisen pohtimista.

### 5.3 Aineiston käsittely

Haastatteluaineiston analysointi alkoi jo haastatteluja tehdessä, mutta analyysissä päästiin syvemmälle, kun kaikki haastattelut oli kirjoitettu puhtaaksi ja aineisto oli tullut tutummaksi. Haastattelujen perusteella kommentteja koottiin yhdeksän teeman alle ja kustakin teemasta etsittiin erityispiirteitä ja luokitteluja. Teemaluokkia oli tarpeen myös karsia ja yhdistellä. Kuten laadullisessa tutkimuksessa yleensä, analyysi ei edennyt suoraviivaisesti aineistosta synteisiin, vaan analyysin kulku oli polveilevaa analyysin vaiheiden välillä (mm. Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 211–212). Aineistoa käsitellessä oli tarpeen luokitella aineistoa uudelleen toimivien teemojen ja luokkien aikaansaamiseksi. Tutkimuksen tulokset on lopulta koottu kahdeksi teemakokonaisuudeksi, jotka käsittelevät maaseudun arkea ja ikääntyneitä liikkujia. Nämä kokonaisuudet jakaantuvat suppeampiin teemoihin, joita on edelleen teemasta riippuen luokiteltu ja ryhmitelty.

Haastatteluihin osallistui sekä pariskuntia että yksin asuvia. Kahdeksan haastatelluista oli miehiä ja 16 naisia. Naiset asuvat miehiä useammin yksin ja ovat leskiä. Naiset ovat myös tutkimuksen vanhimpia. Vanhin autoilija aineistossa on 76-vuotias, joten hyvin iäkkään autoilijan kokemuksia aineistossa ei ole. Vaikka haastateltavat kertoivat autoilevista iäkkäistä tuttavistaan, eivät toisten näkemykset korvaa henkilökohtaisia kokemuksia. Muilta osin haastatteluaineisto on monipuolinen erilaisten liikkujien ja asuinpaikkojen suhteen. Tulosten käsittelyssä viitataan haastateltaviin sukupuoli ja iällä, näin ollen N65 tarkoittaa 65-vuotiasta naista. Tutkielmassa esiintyvien haastateltavien nimet on muutettu.

## 6 Arki maaseudulla

### 6.1 Tutkimuksen maaseutu

Tutkimukseen haastateltuja yhdistää maaseudulla asuminen. He asuvat erilaisilla maaseudun alueilla joko aivan kuntakeskuksessa tai muutaman kymmenen kilometrin päässä palveluista. Alueet ovat paitsi tyypiltään myös kehityskuviltaan erilaisia. Kontiolahti ja Karttula edustavat kaupunkien läheistä maaseutua, joissa ikääntyneitä on suhteellisesti vähemmän kuin harvaan asutun maaseudun kunnissa Enossa, Kiuruvedellä, Pielavedellä, Tuusniemellä tai Varpaisjärvelä. Kehityskuvat ovat näillä alueilla erilaisia, ja kaupunkien läheisellä maaseudulla asuvat luottavat alueensa kehittymiseen enemmän kuin harvaan asutun maaseudun ikääntyneet, joiden lähellä sijainneet palvelut ovat kaikonneet kirkonkylään ja naapuritalot saattaneet tyhjentyä. Lapinlahti ja Liperi ovat ydinmaaseudun kuntia, joissa alkutuotanto on vahvaa. Erityisesti Liperissä tehdyissä haastatteluissa oli esillä maatalouden vaikutus ikääntyneiden arkeen. Kuopion osalta tutkimusaineistoa kerättiin entisen Riistaveden kunnan alueelta.

Haastateltavia voi asuinkunnan lisäksi ryhmitellä asiointimatkojen pituuden mukaan.

Taulukossa 2 on kuvattu haastateltavien kodin etäisyys heidän pääasiassa käyttämistään palveluista, kuten kaupasta ja terveystalou-

luista. Tämä kuvaa tässä tutkimuksessa paremmin asumisympäristöä kuin kuntatyyppiin perustuva luokittelu. Erilaisilla maaseutualueilla ei ole kovin suurta eroa, kun on kyse keskustajamassa tai sen liepeillä asumisesta. Harvemmin asutuilla alueilla etäisyydet palveluihin sen sijaan kasvavat, kun kunnassa on usein vain yksi palvelukeskittymä. Haastateltavien kotikunnista muun muassa Liperissä on julkisen sektorin palveluja muuallakin kuin kuntakeskuksessa, ja asiointia varten ei tarvitse aina lähteä kirkonkylään saakka. Sen sijaan Pielavedellä palvelut ovat pääosin keskittyneet kuntakeskukseen, johon eräältä tutkimukseen haastatellulta kertyy matkaa 40 kilometriä.

Taulukko 2 kuvaa etäisyyden pääasiassa omaan kuntakeskukseen, mutta joissakin tapauksissa naapurikunnan palveluja käytetään enemmän, koska ne ovat lähempänä tai sen palvelut ovat monipuolisempia. Näin on esimerkiksi silloin, kun oma koti sijaitsee syrjäisellä maaseudulla kunnan reuna-alueilla ja naapurikuntien keskustat ovat lähempänä tai likimain yhtä kaukana kuin

**Taulukko 2.** Haastateltavien kodin etäisyys palveluista.

|          | Etäisyys palveluista |         |           | Yht. |
|----------|----------------------|---------|-----------|------|
|          | Alle 5 km            | 5-20 km | Yli 20 km |      |
| Miehet   | 1                    | 4       | 3         | 8    |
| Naiset   | 7                    | 6       | 3         | 16   |
| Yhteensä | 8                    | 10      | 6         | 24   |

oma kirkonkylä. Myös tiet vaikuttavat asioinnin suuntautumiseen: hyvä yhteys kaupunkiin tai toiseen kuntaan ohjaa liikkumista ja vaikuttaa reittivalintaan. Kuten maaseututyypin kuvauksesta ilmeni, kaupunkien läheiseltä maaseudulta käydään usein kaupungissa asioimassa myös monipuolisten palvelujen vuoksi (Maa- ja metsätalousministeriö 2004, 13 & 15). Toisaalta on myös niitä, jotka pidemmästä matkasta huolimatta asioivat oman kunnan keskuksessa, koska kyseessä on se oma kunta.

Kilometreinä mitattu etäisyys ei kuvaa kuitenkaan koettua matkaa, eikä se aina anna kuvaa matkaan käytettävästä ajasta. Autolla liikkuvat pääsevät nopeasti paikasta toiseen, mutta autottomalle matkan tekemiseen kuluu enemmän aikaa. Jos ilmoittaa asuvansa puolen tunnin päässä palveluista, voi se autoilevalle tarkoittaa etäisyytenä pariakymmentä kilometriä, kun taas liikuntarajoitteiselle ikääntyneelle sama puoli tuntia voi merkitä vain parin kilometrin matkaa. Maaseudulla asuessa matkat ovat usein pitkiä ja aikaa asioilla käymiseen kuluu enemmän kuin kaupungissa. Joukkoliikennettä käyttävät varaavat usein koko päivän asiointiin, koska aikataulut eivät välttämättä anna muita mahdollisuuksia. Ajallisesti tällaiset henkilöt voivat asua hyvinkin kaukana palveluista, ja kaupungissa asuviin verrattuna liikkumismahdollisuudet ovat huonot.

## 6.2 Syitä maaseudulla asumiseen

Noin puolet haastatelluista on saanut leipänsä maa- ja metsätaloudesta, kun taas toiset ovat työskennelleet muiden elinkeinojen parissa ja halunneet asua rauhallisemmassa ympäristössä. Muutamalla haastatelluista oli taustalla maatalous, mutta elinkeinosta oli luovuttu ja siirrytty johonkin muuhun ammattiin. Maataloudesta luopuminen ei kuitenkaan näiden haastateltavien kohdalla johtanut maalta pois muuttamiseen. Tärkeänä maaseudulla pitävänä tekijänä aineiston perusteella on juuri maatalous, mikä on luonnollista, koska elinkeinoa harjoitetaan nimenomaan maaseudulla. Oma työ on luonut vahvan siteen kotipaikkaan, ja halu elää omassa kodissa tutussa ympäristössä on siten muotoutunut vahvaksi. Vuosikymmeniä jatkunut maatalous on luonut puitteet arjelle ja elinympäristölle, eikä niistä ole haluttu luopua eläkkeelle jäädessä.

Nykyisissä maatalousperheissä tilanpito on siirtynyt nuoremmalle sukupolvelle, joka asuu usein joko samassa taloudessa tai aivan lähistöllä, ja eläkkeen koittaessa vanhemmat ovat yhä mukana avustamassa oman jaksamisen ja avun tarpeen mukaan. Vaikka vastuu siis on siirtynyt sukupolvelta toiselle, maataloustöistä ei olla irtauduttu, vaan eläkkeelle jäätyäänkin moni on aktiivisesti maatilaa askareissa mukana. Maatalous on ollut mielekästä ja tärkeää, ja se on nähty elämäntyö-

nä, josta ei ole haluttu luopua. Viljelyä on jatkanut uusi sukupolvi, ja joissakin tilanteissa taloa ympäröivät pellot on annettu viljeltäväksi vuokralle, kun jatkajaa ei ole omasta suvusta löytenyt. Aineiston valossa näyttääkin siltä, että maatalouden jatkuvuuden ja oman työn jäljen näkyminen lähimaisemassa on tärkeää. Kaiholla muistellaan aikoja, jolloin maatalous oli vielä pääelinkeino maaseudulla. Moni pitää harmillisena peltojen metsittämistä ja maatilojen tyhjilleen jäämistä.

Maatilan askareiden lisäksi pihapiirissä puuhastelu on muutenkin tyypillistä maaseudulla omakotitalossa asuville. Erityisesti kesällä talon ja pihapiirin hoitoon kuluu enemmän aikaa kuin talvella. Tällöin hoidetaan pihaa, hakataan polttopuita ja tehdään muita omakotitalon hoitamiseen liittyviä askareita. Pihapiirissä vietetään myös vapaa-aikaa. Maatilan töissä mukana olevilla aika kuluu kesäkaudella tehokkaasti maatalouspuuhissa, eikä vapaa-aikaa jää niin paljon kuin talvisin. Vuodenaikojen vaihtelu on rytmittänyt maatalon elämää, ja eloon luonnon rytmissä on totuttu. Talvella on aikaa osallistua erilaisiin harrastuksiin pihapiirin ulkopuolella. Vaikka hoitotyöt voivat tuntua raskailta, ne pitävät ruumiin ja mielen virkeänä sekä saavat ajan kulumaan. Monen haastateltavan mielestä työnteke ja puuhastelu ovat osa maaseudulla asumisen arkea ja puuhastellen saa ajan mukavasti kulumaan, eikä sitä koeta haittana, mikä tuli esille myös kirjallisuudessa (Vakimo 1999, 136).

Maaseudulla arkeen kuuluu myös sosiaalinen kanssakäyminen naapureiden kanssa. Useimmilla haastateltavilla lähimmät naapurit asuvat kävelymatkan päässä ja heidän kanssaan oltiin jonkin verran tekemisissä. Monista keskusteluista huokui tietynlainen maaseudun yhteisöllisyys, jonka puitteissa naapuria autetaan tarvittaessa ja kuulumisia kysellään tavattaessa. Naapurilta saa tarvittaessa kyydin kaupalle tai kaupasta maitopurkin ja apua muissakin askareissa. Oleellista on myös saada naapurista kahvi- ja juttuseuraa. Tutut ja mukavat naapurit luovat turvallisuuden tunnetta kotona asuville ikääntyneille. Turvallisuuden tunnetta lisää myös matkapuhelin, jota pidetään usein mukana ja jolla voi soittaa apua tarvittaessa. Kun ikää karttuu, koetaan hyvät naapurit yhä tärkeämmiksi ja muutama haastateltava arveli, ettei samanlainen yhteisöllisyys olisi mahdollista kaupungissa asuttaessa. Muutama haastateltava epäili myös, että kaupungissa asuessa itse koteloituisi helposti, eikä naapureita tapaisi kuten nyt.

Merkittävänä tekijänä maaseudulla asumisen suhteen ovat monen ikääntyneen kohdalla myös juuret, joilta ei haluta muuttaa pois tai joille on palattu muualla asumisen jälkeen. Asuinpaikka on valittu joko oman tai puolison kotipaikan läheltä, ja yhdessä tapauksessa haastateltavan oman suvun juuret samalla alueella ulottuivat 300 vuoden taakse. Harvat haastatelluista asuvat

synnyinkodissaan, mutta lapsuuden kotipaikan läheisyys on tärkeää. Jos kotipaikka on ollut samassa kunnassa tai muuten lähellä, on helppoa mieltää asuvansa kotimaisemissa. Relphin (1986, 37–38) kuvaamia tunnesiteitä on syntynyt haastateltavien elämänhistorian myötä tiettyihin paikkoihin. Aineiston nuoremmilla haastateltavilla kiintymys ja tunneside kotipaikkaan on osaltaan johtanut paluumuuttoon.

Miehet toivat juurten merkityksen esiin asuinpaikan valinnassa hieman useammin kuin naiset, mikä Kariston & Konttisen (2004, 126) mukaan osoittaa elämänhistoriallisten paikkojen olevan juuri miehille tärkeitä. Haastatteluaineisto kuitenkin osoittaa, että myös naisille juuret ovat tärkeitä, sillä useat aineiston paluumuuttajista ovat naisia, jotka muualla asuttujen vuosien jälkeen ovat palanneet kotipaikkakunnalleen. Kotiseutu on vetänyt puoleensa sekä eläkkeen myötä että jo työelämästä. Työssäkävien paluumuuttajien muuton syinä ovat paluu juurille sekä muuttaminen rauhallisempaan asuinympäristöön lähelle luontoa. Scheinerin (2006, 290) mukaan maaseudun elinympäristöksi valinneet arvostavat juuri elinympäristön luonnonläheisyyttä ja rauhallisuutta, vaikka etäisyydet palveluihin ja työpaikalle kasvaisivatkin.

Muuttaminen maaseudulle on ollut tietoinen valinta, ja samalla on hyväksytty se, että palvelut sijaitsevat kauempana. Maallemuuttajat ovat hyväksyneet huonomman saavutettavuuden, mutta koko ikänsä maaseudulla asuneet eivät ole tyytyväisiä palvelujen keskittymiseen. Aiemmin monissa kylissä on ollut useampia elintarvikeliikkeitä, mutta viimeisetkin ovat sulkeneet ovensa muutama vuosi sitten, ja lähimmät palvelut ovat siirtyneet kuntakeskuksiin. Tällaiset muutokset ovat muokanneet ikääntyneiden toiminnallisen tilan puitteita. Joissakin kylissä on säilynyt kauppa ja sen ohessa on myös muita palveluja, kuten lääkekaappi tai polttoaineen myynti. Tällaisille kylille on myös tyypillistä aktiivinen kylätoiminta, johon asukkaat osallistuvat. Muualla asiointimatkat ovat pidentyneet ja samaan aikaan julkisen liikenteen tarjonta on heikentynyt. Muuttajille ja ikänsä maalla asuneille maaseutu voikin näyttäytyä varsin erilaisena, eivätkä muuttajat välttämättä kiinnitä huomiota liikkumisen puitteisiin maaseudulla, koska maalle muutetaan usein siinä vaiheessa, kun oma liikkuminen on vielä sujuvaa.

Vaikka juuret eivät olisikaan olleet samalla alueella, ei pois ole haluttu muuttaa, kun tiettyyn paikkaan on asetettu ja siinä pitkä aika asuttu. Puolison kanssa on voitu hankkia pieni yhteinen tila, ja aloitettu oma arki tilalla. Moni, varsinkin otoksen iäkkäämmistä, on asunut koko ikänsä pienellä alueella, eikä halua pois muuttamiseen ole ollut. Tällaisiin tilanteisiin liittyi elinkeinona usein pienimuotoinen maatalous. Maalla asuvat arvostavat myös luonnon läheisyyttä. Luonnon

lähellä eläminen on antanut kokemuksia erilaisista luonnonoloista ja säästä, ja pitkä kokemus on opettanut huomioimaan luonnon omassa arjessa, myös liikkumisessa. Maaseudulla asuvat pitävät maaseutua myös parempana asuinympäristönä kuin kaupunkia, ja lapset on haluttu kasvattaa mieluummin maalla. Siltä osin maaseudulla asuminen on myös arvovalinta, vaikka tärkeimmät maaseudulla asumiseen vaikuttavat tekijät ovat juuret sekä maatalouden harjoittaminen.

### 6.3 Maaseudun liikkumisympäristö

Ensimmäisenä erona maaseudulla ja kaupungissa liikuttaessa tulevat monella ikääntyneellä mieleen maaseudun pidemmät välimatkat. Pitkät matkat edellyttävät usein auton omistamista, erityisesti työssäkäyville, joilla voi taloudessa olla kaksikin autoa. Eläkkeelle jäädessä sen sijaan pärjää yhdellä autolla. Moni haastatelluista arveli, että kaupungissa tulisi helpommin toimeen ilman autoa kuin maaseudulla, koska palvelut ovat lähellä ja joukkoliikenteen yhteydet toimivat paremmin. Linja-autoliikenteen harveneminen nähtiin maaseudulla suurena erona kaupunkiin, ja sen suhteen maaseudulla asuvat ovat selkeästi eriarvoisessa asemassa kaupunkilaisiin verrattuna. Maaseudun linja-autovuorot ovat harventuneet, ja usealta kylältä vuoroliikenne on lopetettu kokonaan, eikä linja-autoliikenteeseen pysty luottamaan samalla tavalla kuin kaupungissa.

Takaisin maalle muuttaneet ovat tietoisia vuoroliikenteen harvenemisesta, mutta koko ikänsä maaseudulla asuneita ja linja-autoa aiemmin käyttäneitä tilanne ei miellytä. Paluumuuttajat ovat tulleet omasta halustaan maaseudulle, eivätkä he oikeastaan odota liikennepalvelujen olevan kovin hyviä. Haastateltava kommentoi, että *”Kyllä sinne maalle on muutettu ihan vapaaehtoisesti! Vakaasti harkiten.”* (N61) Tällöin on arvostettu enemmän maaseudulla asumisen muita ominaisuuksia kuin liikennepalveluja ja muiden palvelujen saavutettavuutta. Vaikka maallemuuttajat eivät oleta saavuttavansa joukkoliikenteen palveluja, koko elämänsä maalla asuneilla on ollut toiveita joukkoliikenteen toimimisesta. Heitä ei pitäisi asettaa eri asemaan sen vuoksi, että he asuvat alueella, jonka väestö ja samalla joukkoliikenteen käyttäjäkunta vähenee. Erityisesti syrjässä pääteistä sijaitsevilla alueilla joukkoliikenteen kehityskuvat ovat kehnot.

Kaupungissa joukkoliikenne toimii läpi vuoden, kun taas maaseudulla muutenkin vähäinen linja-autoliikenne loppuu kesän ajaksi koululaisten kuljetusten päättyessä. Tosin kaikilla alueilla ei välttämättä ole edes koululaisia kuljettavia linja-autovuoroja. Erilaiset palveluliikenteen, niin sanotun palin, muodot korvaavat säännöllistä liikennettä, ja monelle huonokuntoiselle iäkkäälle kotiovelta noutava kuljetus onkin parempi vaihtoehto kuin linja-auto, johon voi olla vaikea

nousta. Palvelukuljetusten toteuttaminen vaihtelee alueittain eikä kaikilla alueilla ole mahdollisuutta käyttää palvelulinjoja. Kaupungeissa palveluliikenteen arveltiin toimivan paremmin, mutta maaseudulla sen rooli on merkittävämpi muun joukkoliikenteen puuttumisen takia. Palveluliikenne on erityisesti monelle iäkkäälle erittäin tärkeä kulkutapa, mutta palveluliikenteen muutokset aiheuttavat päänvaivaa, koska kuljetuksen jatkosta ei ole varmuutta. Iäkkäät ovat siten riippuvaisia palveluliikennettä koskevista päätöksistä.

Palveluliikenteen käyttäjille on usein asetettu tiettyjä kriteerejä, ennen kuin on oikeutettu käyttämään sitä. Kyytiin pääseminen voi vaatia esimerkiksi tietyn invaliditeetin. Liikkumisongelmaiset iäkkäät ovat oikeutettuja käyttämään palveluliikennettä, eikä heillä ole ongelmia päästä osalliseksi palveluliikenteestä. Maaseudulla huonoimmassa asemassa ovatkin hyväkuntoiset autottomat ihmiset, koska heillä ei ole oikeutta käyttää palveluliikenteen vuoroja. Talvella koululaiskuljetukset helpottavat liikkumista, mutta kesällä joukkoliikenteen vuorot harvenevat. Jos linja-autoliikenne loppuu kokonaan, vaikuttaa se merkittävästi heidän liikkumismahdollisuuksiinsa: *”...tai sitten asumiseen. Toinen vaihtoehto on, että lähtee pois täältä.”* (M49) Jos omaa autoa ei ole, jäävät tällaisten henkilöiden mahdollisuudet naapuriavun varaan. Kaupungissa asuessaan tällä joukolla olisi toimivampi joukkoliikenne käytettävissään.

Linja-autoliikenteen tulevaisuus ei näytä maaseudulla asuvien kannalta kovin valoisalta vuorojen yhä harventuessa. Jos kouluikäisten määrä maaseudulla vähenee, vähenevät myös koululaisten kuljetukset, ja maaseudun joukkoliikenne harvenee entisestään. Tilastokeskuksen (2004) väestöennusteen mukaan alle 15-vuotiaiden lasten määrän ennakoitaan vähenevän koko tutkimusalueella yli 12 000:lla vuoteen 2030 mennessä. Työikäisen väestön vähentyessä on todennäköistä, että lapsiakin syntyy vähemmän, jos väestönkehitys on ennakoidun mukaista. Maaseudun autottoman väestön tarpeisiin täytyisikin löytää uudenlaisia ratkaisuja palvelu- ja joukkoliikenteessä.

Kaupungissa liikenne on monen mielestä järjestetty paremmin kuin maaseudulla. Julkisen liikenteen lisäksi kevyt liikenne ja erityisryhmät on huomioitu eri tavoin. Maaseudulla kevyen liikenteen väyliä on vähän, ja asiointipaikkojen yhteydessä liikuntarajoitteisille ei ole välttämättä lainkaan omia pysäköintiruutuja kuten kaupungissa. Tosin kaupungissa muiden autoilijoiden täytyy etsiä pysäköintipaikkaa tarkemmin kuin maalla. Maaseudulla pysäköinti on lisäksi usein ilmaista, toisin kuin kaupungissa. Kaupungin liikennejärjestelmä koettiin monin tavoin järkevämmäksi kuin maaseudun vastaava, ja erityisesti kaupungin kevyen liikenteen verkon toimi-

vuus korostui iäkkäämpien kommenteissa. Maaseudulla vilkkaiden pääteiden varsilla kaivattiin kevyen liikenteen väyliä turvallisen liikkumisen edistämiseksi, kun taas rauhallisemmilla ja väkimäärältään pienemmillä alueilla kyseltiin leveämpien tienpiennarten perään.

Asiointiliikkumisen lisäksi maantieverkolla on ikääntyneille merkitystä myös ulkoilureittinä erityisesti kauempana kuntakeskuksista, kun lenkkeilemään ja ulkoilemaan lähdetään maanteitä tai yksityisiä teitä pitkin. Lähellä olevien ulkoilumahdollisuuksien vuoksi maaseudulla ulkoilu on monen mielestä helpompaa kuin kaupungissa, vaikka kaikki ulkoilumahdollisuudet eivät olekaan virallisia ulkoilureittejä. Luonnossa liikkuminen on helpompaa maaseudulla, kun esimerkiksi hiihtämään voi lähteä kotipihasta, eikä harrastamaan siis aina tarvitse lähteä autolla. Koska maaseudun vähäliikenteisempiä teitä ei ole valaistu, ajoittuu jalkaisin liikkuminen ja muu ulkoilu asioinnin tavoin valoisaan aikaan erityisesti talvella. Katuvaloja ei kuitenkaan edes kaivata, koska maaseudulla asuessa on totuttu luonnon valo-oloihin. Tiedossa on myös se, ettei valoja rakenneta kaikille vähäliikenteisille teille, ja monen mielestä valojen rakentaminen rakenteeltaan hajanaisiin kyliin olisikin hankalaa.

Vaikka maaseudulta usein puuttuvat kevyen liikenteen väylät, koetaan liikkuminen kuitenkin turvalliseksi vähäisemmän liikennemäärän vuoksi. Rauhallisemmassa liikkumisympäristössä erityisesti hyvin iäkkäät tai huonokuntoiset selviävät omillaan paremmin, koska matkaa voi tehdä rauhassa omaan tahtiin. Iäkkäänä ei enää ole niin kiire, ja haastateltava totesikin, että *”Täs on jo oppina, kiiruhtamaan hittaasti. Ja ihan hyvin maailma pysyy pystyssä.”* (N81) Rauhallinen ja turvallinen liikkumisympäristö tosin voi löytyä yhtä lailla kaupungistakin. Ei ole siis selvää, kummassa on helpompaa liikkua, maaseudulla vai kaupungissa. Maaseudun vähäisempi ja rauhallisempi liikenne tekevät liikkumisesta iäkkäiden mielestä turvallista, mutta liikkumisen fyysiset puitteet ovat paremmat kaupungissa.

Autonomistukseen liittyen liikkuminen maaseudulla koetaan kalliimpina kuin liikkuminen kaupungissa, jossa voisi liikkua ilman autoa, ja siten liikkumisen kustannukset olisivat monen mielestä pienemmät. Maaseudulla autosta luopumista ei kuitenkaan harkita, koska auto on kuluneuvona välttämättömyys. Maaseudulla auton ja siihen liittyvien kulujen lisäksi tienpito on usealle asukkaalle yksi liikkumisen kustannus. Yksityisteiden varsilla asuvat maksavat tienpidosta tiemaksuja, jotka perustuvat tieyksiköihin. Tieyksiköitä määritettäessä arvioidaan tien tuoma hyöty tieosakkaalle, sekä huomioidaan tieosakkaalla tien vaikutuspiirissä olevan alueen suuruus ja missä määrin tietä kunkin osakkaan kohdalta käytetään erilaisiin kuljetuksiin. Lisäksi

huomioidaan tieosakkaan ehkä harjoittamasta elinkeinosta johtuva asiakkaiden tien käyttö. (Laki yksityisistä teistä 358/1962, 23.1–2§.)

Esimerkiksi yksityisteiden varsilla olevat maitotilat joutuvat maksamaan korkeampia tiemaksuja maitokuljetusten vuoksi kuin tavalliset asukkaat tai kesämökkiläiset, joiden tienkäyttötarve ei ole ympärivuotinen. Kun asukkaat tien varrelta harvenevat, vastuu tienpidosta kasaantuu pienemmälle joukolle ja heidän maksunsa kasvavat. Aiemmin yksityistiet ovat voineet saada sekä valtion että kunnan avustusta, mutta nykyisin avustusten saaminen on vaikeaa. Yksityisteille voidaan tietyin kriteerein myöntää valtionavustusta tien kunnossapitoon ja parantamiseen. Kuitenkin kullakin tieosakkaalla on omavastuuosuutensa tienpidon kustannuksista. Yksityisteiden varsilla asuvat eivät ole iloisia omien kustannustensa noususta asukkaiden vähentyessä tien varresta ja huoli yksityisteiden ylläpidon jatkumisesta on olemassa. Kaupungissa vastaavia maksuja ei monen mielestä olisi, mutta koko elämänsä maaseudulla asuneilla ei ole varmaa tietoa kaupungin mahdollisista maksuista.

Ennen maantielle pääsyä maaseudulla asuva joutuu joskus auraamaan ensin oman tiensä, jos taloudessa on siihen sopivat välineet. Haastateltava kuvaa talvista liikkeelle lähtöä omasta pihastaan, yksityistien varrelta seuraavasti:

*”Se on aena tukussa, jos meinoo talavella lähtee. Ensin pittää lämmittee traktori, käynnistee se ja sitten lingota tie muantielle. Ja jos on hirveen liukasta, niin sanottaan, että eihän meidän oookkaan tänä päivänä pakko lähtee, että lähettään huomenna.” (N68)*

Yksityisteiden varsilla tienpito ajoittuu eri tavoin kuin maanteillä, ja yksityistiet on maaseudulla usein aurattu ennen maanteitä. Yksityisteiden varsilla tien auraaja asuu haastattelujen perusteella useimmiten samaisen tien varrella, ja tiet saadaan siten nopeammin aurattua. Jos yksityistie on aurattu aikaisin aamulla, saattaa ongelman kohdata vasta maantielle tultaessa, kun maantietä ei ole aurattu. Käytännöt tosin vaihtelevat. Jos hoitajana on taho, jolla on paljon auraustehtäviä, saatetaan aurausreitit viimeisillä osuuksilla jo odotella tien avaamista. Talven olosuhteisiin on kuitenkin varauduttava aina liikkeelle lähettäessä ja varattava tarpeen mukaan enemmän aikaa matkantekoon.

Oman pihan käy usein auraamassa joku työkseen, mutta omatoimisisimmat ottavat traktorin tallista ja avaavat oman tiensä. Omien pihojen osalta ei siis ole suuria ongelmia, eikä kukaan ole jäänyt kotiinsa hankien taakse. Aineiston iäkkäät haastateltavat puhdistavat vain raput ja mah-

dollisesti niiden edustan, kun muun pihan auraamisesta huolehtii paikallinen linkomies. Vaikka oman pihan puhdistaa ulkopuolinen lumesta, jää muu hoito yleensä itselle. Erityisesti kevä-talvella piha voi olla todella liukas, mikä rajoittaa kaatumista pelkäävien iäkkäiden liikkumista: ”No sitten kyllä vaekeuttaa se liukkaus ja semmonen, niin oon yritännä olla sillä hyvin liukkaalla poes kokonaan ulukoo.” (N78) Tällöin kodin merkitys korostuu Tuanin (1997, 137–144) esittä-mänä suojana. Jos ulkona liikutaan liukkaalla säällä, käytetään erilaisia apuvälineitä. Kävelysau-vat tai keppi ovat usein tukena, ja kenkien pohjissa käytetään nastoja. Ulkona liukastumista pelätään mahdollisten luunmurtumien vuoksi. Murtumilta halutaan välttyä, koska iäkkäänä para-neminen on hitaampaa ja epävarmempaa kuin nuorempana.

#### 6.4 Kotona iäkkääksi

Kun ikää karttuu, alkavat talon ja kodin hoitamiseen liittyvät asiat käydä raskaammiksi, ja niitä vähennetään sen mukaan. Oma jaksaminen asettaa ehdot sekä kodin hoitamiselle että liikku-miselle. Vaikka eläminen olisi raskasta ja palvelut jonkin matkan päässä, ei iäkkäillä ole aina ha-lua muuttaa palvelujen äärelle. Kotona tutussa ympäristössä halutaan asua sekä tunnesiteiden että turvallisuuden tunteen vuoksi. Kotona tunnistetaan vaaranpaikat, ja osataan tarvittaessa välttää niitä. Muuttaminen vieraaseen ympäristöön koetaan kovin suureksi elämänmuutokseksi, vaikka muutama ikääntynyt myönsikin, että eläminen palvelujen lähellä olisi helpompaa. Silti asioinnin helppous ei korvaa sitä, kuinka mieluisaa on asua omassa tutussa kodissa, johon on syntynyt vahvat siteet vuosikymmenien kuluessa.

Varsinkin aikaisemmin taajamaan ja vanhainkotiin muuttamisella on ollut paha kaiku, eikä sinne ole haluttu lähteä vaatimattomistakaan oloista. Kuitenkin muilta kuullut hyvät kokemukset juok-sevasta lämpimästä vedestä ja vaivattomammasta elämästä ovat vaikuttaneet omiin mielipi-teisiin, ja muuttamista palveluasuntoihin ja palvelujen lähelle pidetään nykyisin todennäköisenä ja hyvänä vaihtoehtona useammin kuin aiemmin. Tosin nykyään iäkkäät eivät elä yhtä vaatimat-tomissa oloissa, ilman sähköä tai vettä, kuten aiemmin, ja omassa kodissa asuminen onnistuu talvellakin. Ne iäkkäät, jotka ovat vaatimattomista asunnoistaan muuttaneet kirkonkylään, käyvät jonkin verran vielä kesäisin entisissä kodeissaan, mutta ympärivuotinen asuminen ei enää näissä oloissa ole mahdollista. Muuttamisen taustalla on usein juuri talviaika, jolloin asuminen pitkien yhteyksien päässä vaatimattomissa oloissa on käynyt hyvin vaikeaksi.

Kotona asumisen tekee hankalaksi esimerkiksi kodin sijainti: jos ikääntynyt asuu kaukana taajamista ja vaikeiden teiden takana, voi eläminen muodostua hankalaksi jo varhain. Toisaalta iäkkin selviää kotona kauemmin, jos palvelut eivät ole kovin kaukana ja talo sijaitsee hyvien yhteyksien varrella. Liikkumista kotoa pois helpottaa sekin, että kotipihasta on lyhyt matka maantien varteen. Pitkä pistotie maantieltä omaan pihaan vaikeuttaa liikkumista erityisesti talvella, sillä maantien varrella olevat pihat aurataan usein aikaisemmin kuin pidemmän matkan päässä olevat. Liikkumisen suhteen paremmassa asemassa ovat siis he, jotka asuvat lähellä maantietä, vaikka he eivät julkisia liikennevälineitä käyttäisikään.

Oman pistotien päässä asuvan on huolehdittava tiensä auraamisesta liikkeelle lähdeittäessä, ja sama on edessä monilla yksityisteiden varsilla asuvilla. Tien auraaminen sujuu joko itse omilla välineillä hoitaen tai tilattuna. Kaupungissa asuessa iäkkäämpi selviäisi helpommalla erityisesti talvella, kun tiet aurataan ja hiekoitetaan valmiiksi, eikä sen eteen tarvitse itse ponnistella. ”*Tiet on tietysti huonommat ja kelit on huonommat.*” (M69), kuvaa maaseudun liikkumista eräs haastateltava. Vaikka sääolot ovat maalla ja kaupungissa samat, vaikuttavat sään vaihtelut liikkumiseen enemmän maalla kuin kaupungissa. Kaupungissa tiet hoidetaan ja aurataan nopeammin kuin maaseudulla, jossa tie ei ole aurattuna aamuvarkaisella. Sankan lumisateen jälkeen voi joutua odottamaan useamman tunnin liikkeelle lähtöä.

Kun ikääntynyt muuttaa kotoaan palvelujen äärelle, on tärkeää, että hän on saanut tehdä päätöksen muuttamisesta itse tai ainakin hyväksynyt sen, ettei hän pysty asumaan yksin kotona. Liikkumisen ongelmat ovat yksi kotona asumista vaikeuttava tekijä heikentyneen terveyden ohella. Iäkkään muuttamista uuteen paikkaan haastateltava kuvasi vertauksella:

*”...Jos tempastaan vanha mummo tai pappa, joka on asunu iän kuun päivän siinä samassa talossa, niin samalla kylällä, ja nyt se, tuota, olosuhteiden pakosta otetaan sieltä ja tuuaan tänne kirkolle palveluihen etteen, niin ei se juurru tänne. Se on ihan, niin ku tuodaan Keski-Euroopasta tänne [...] niin tuota, joku jalopuu, niin ei se talavee pärjee.”* (N68)

Jalopuuvertaus tiivistää paikkaan kiintymisen kokemuksen: uuteen paikkaan ei synny samantaisia siteitä kuin omaan kotiin. Koko ikänsä samassa paikassa asunut on luonut monenlaisia siteitä asuinpaikkaansa erilaisten kokemusten myötä. Lapsena on leikitty tai tehty maatilan töitä lähellä, koulumatkaa on taitettu tiettyä polkua pitkin ja omia lapsia on kasvatettu samassa talossa. Oma elämänhistoria on sitonut iäkkään niin vahvasti kotipaikkaan, että halua muuttaa pois ei ole, vaikka eläminen palvelujen äärellä olisi helpompaa.

Muutamit kauempana taajamista asuvat ikääntyneet ovat varautuneet tulevaisuuden muutoksiin hankkimalla kuntakeskuksesta asunto-osakkeen, johon voi muuttaa siinä vaiheessa, kun maalla asuminen ei oman terveyden tai ajokortin luovuttamisen vuoksi onnistu. Ne, joilla taajama-asunnot on hankittuna, ovat hyväksyneet sen, ettei eläminen maaseudulla jossain vaiheessa enää ole mahdollista. Ajokortista ja autosta luopuminen on tekijä, joka pakottaa muuttamaan palvelujen lähelle. Tämä kertoo paitsi siitä, että itsenäinen eläminen on tulevaisuuden ikääntyneille tärkeää, myös siitä, että auto on erittäin tärkeä kulkuväline maaseudulla. Ikääntyneet eivät halua jäädä autottomina ja avuttomia asumaan maaseudulle. He ovat tottuneet liikkumaan enemmän kuin nykyiset autottomat iäkkäät, jotka ovat melko tyytyväisiä elämäntilanteeseensa.

Jonkinlainen murros maaseudun elämäntavoissa on vireillä. Nykyiset noin 80-vuotiaat ovat tyytyväisiä elämäänsä maaseudulla, vaikka heillä ei ole autoa tai ajokorttia. He saavuttavat toiminnallisen tilansa tarvittavat kohteet ilman omaa autoa. Maaseudun seniorit, alle 75-vuotiaat sen sijaan pitävät autoa ja ajokorttia maaseudulla asumisen kulmakivenä. Heidän elämäntapansa ovat liikkuvampia kuin iäkkäämpien, eikä liikkuvuudesta haluta luopua jäämällä kotimökkiin ajokortista luovuttaessa. Tulevaisuudessa maaseudulla kaukana palveluista asuu haastatteluaineiston perusteella vähemmän autottomia talouksia, koska ilman autoilumahdollisuutta kaukana palveluista on monen mielestä mahdotonta elää.

## 7 Maaseudun ikääntyneet liikkujat

### 7.1 Arjen liikkumisen suuntautuminen

Palvelujen äärelle ikääntyneiden täytyy päästä viikoittain. Lähempänä palveluja asuvat ja autolla liikkuvat asioivat useammin kuntakeskuksessa kuin kauempana asuvat ja autottomat. Palvelut haetaan pääosin omasta kuntakeskuksesta, vaikka naapurikunnan keskusta olisikin lähempänä. Asiointimatkoja tehdään tosin satunnaisesti myös muihin kuntakeskuksiin ja kaupunkiin. Kuntakeskusta lähellä asuvat asioivat pääasiassa omassa kuntakeskuksessa, ja heidän muut matkansa suuntautuvat useammin kaupunkiin kuin toisen kunnan taajamaan. Sen sijaan kauempana kirkonkylästä asuvat asioivat useammin muissa kuntakeskuksissa ja joskus myös kaupungeissa. Omaan kuntaan suuntautuvaan asiointiin vaikuttavat kaupassa asioinnin lisäksi terveyspalvelut, jotka moni hakee ainakin toistaiseksi omasta kunnasta.

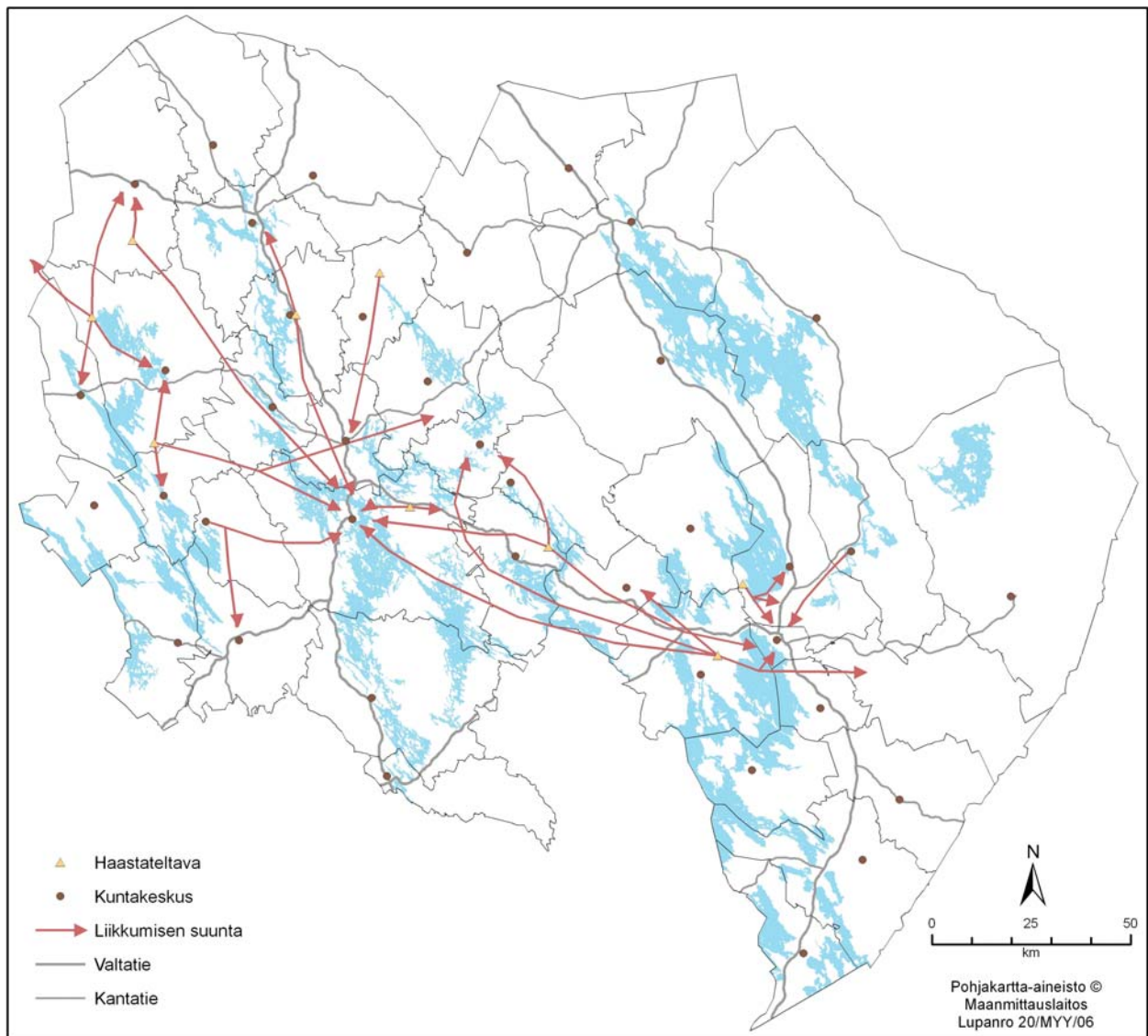
Lähellä kuntakeskusta asuvat saattavat käydä useammankin kerran päivässä keskustassa, kun taas kauempana asuvat keskittävät asiointinsa kertaan tai pariin viikossa. Mitä huonommin pääsee itse liikkumaan tai mitä kauempana palveluista asuu, sitä harvemmin taajama-alueella tulee käytyä. Yleistä on hoitaa asioinnit kaksi kertaa viikossa, mutta talviaikaan kaupassakäynti ja muu asiointi saatetaan hoitaa vain kerran viikossa. Moni haastatelluista ilmaisi asioinnin tarpeen samalla vertauksella, ettei sitä yhden hiivapaketin takia lähdetä käymään, vaan liikkeelle lähtöön pitää olla muutakin tarvetta, koska matka palvelujen äärelle on pitkä. Asioiden keskittäminen korostuu erityisesti talvella, koska olosuhteet ovat vaikeammat kuin kesällä, jolloin liikkeelle lähteminen on helpompaa.

Ajankäyttötilaston mukaisesti pariskuntien liikkuminen on monin tavoin hyvin yhtenäistä, koska vierailut ja asioinnit hoidetaan pääosin yhdessä (Niemi 2005, 120). Harrastuksiinkin lähdetään usein yhdessä, esimerkiksi eläkeläisten kerhotoimintaan osallistuvat molemmat. Asiointimatkan yhteydessä pyritään hoitamaan useita asioita. Kaupassakäynnin lisäksi terveyteen liittyvät palvelut, kuten lääkärissä tai apteekissa käynti, ovat tärkeitä, ja moni ikääntynyt järjestää samalle matkalle myös virkistystoimintaa tai tuttavien tapaamisen. Varsinkin kauempana palveluista asuvat haastatellut suunnittelevat asiointimatkinsa etukäteen ja miettivät huolella, mitä kaikkea samalla matkalla voisi hoitaa. Toisen samankaltaisen ryhmän muodostavat iäkkäät, joilla on jonkinlaisia liikkumisongelmia. Heidän tärkein päivittäinen matkansa voi olla postin noutaminen laatikosta, ja muut asioinnit hoidetaan keskitetysti muiden avustuksella.

Kuntakeskukseen suuntautuvan asioinnin lisäksi liikutaan maakuntakeskuksiin Kuopioon ja Joensuuhun sekä lähellä oleviin kaupunkeihin tarpeen mukaan. Enemmän liikkuvat käyvät maakuntakeskuksissa muutaman kerran kuussa ja vähemmän liikkuvat vain kerran tai kaksi vuodessa, jos sitäkään. Vähemmän liikkuvien matkoja maakuntakeskukseen ei määritä niinkään etäisyys, vaan omat yhteydet kaupunkiin sukulaisten tai asioinnin suhteen ovat tärkeämpiä määrittäjiä. Jos kaupunkiin ei ole yhteyksiä eikä tarvetta lähteä, on asioiminen kaupungissa satunnaista, vaikka asuisikin lähellä. Toisaalta lähellä kaupunkeja asuvat voivat käydä kaupungissa viikoittain, jos matka on omasta mielestä riittävän lyhyt ja elämäntapa on muutenkin liikkuva. Haastatelluista tottuneet kaupungissa kävijät käyvät kaupungissa usein ja tarpeen mukaan, mutta kaikilla ei ole kovin merkittäviä yhteyksiä keskuksiin, eikä niihin tällöin tule lähdettyä.

Kaupungissa liikkuminen voi pelottaa joskus sen takia, että paikka on vieras. Haastateltava kuvaa osuvasti liikkumisen helppoutta kommentissaan: *”Tiälähän [maaseudulla] se on helppomp. Tietysti, mikäs se nyt on kaupungissakin liikkeissa, kun vaan paikat tuntoo ja tietää.”* (M68) Tutussa ympäristössä liikkuminen onnistuu helposti, eikä kaupungissakaan ole vaikeuksia, jos kaupunki on vuosien varrella tullut tutuksi. Jos käy kaupungissa vain harvoin, muuttuvat liikennejärjestelyt voivat hämmentää, ja siten vähentää yhä kaupungissa käymistä. Moni kokee, että kaupungissa liikkeessä tarvitsee enemmän tietoa kuin maalla liikkeessä, mikä liittyy myös paikan tutuksi kokemiseen. Tutussa paikassa osataan liikkua, koska ympäristö on tuttu päivittäisestä liikkumisesta. Kaupungissa sen sijaan kauppojen sijainnin muutokset ovat saattaneet vilahtaa sanomalehdessä, mutta ne eivät ole jääneet mieleen, ja asioidessa saattaa mennä aikaa tiettyä myymälää etsiessä. Varsinkin harvemmin kaupungissa liikkuville kuvattu tilanne on tuttu.

Kuva 6 kuvaa arjen matkojen suuntautumista tutkimusalueella. Nuolet kuvaavat arjen matkojen suuntaa, ja harvemmin tehtävät matkat, esimerkiksi sukulaisten luokse, on jätetty pois. Kartalle on sijoitettu kaikki haastateltavat, mutta heitä on ryhmitelty asuinkunnan mukaan siten, ettei kaikille ole tullut omaa kolmiota, koska he ovat asuneet melko lähekkäin. Kaikki haastateltavat myös asioivat omassa kuntakeskuksessaan, eikä kaikille kirkonkylän lähellä asuville ole sen vuoksi erikseen osoitettu asiointisuuntaa taajamaan. Kartta osoittaa muualle suuntautuvan asioimisen keskittymisen maakuntakeskuksiin, joihin saatetaan tulla kaukaakin. Muutama haastateltava käy vuosittain sairaalassa maakuntakeskuksessa, ja asioinnin lisäksi käydään tapaamassa sukulaisia ja tuttavina.



**Kuva 6.** Haastateltavien arkimatkojen suuntautuminen tutkimusalueella.

Ikääntyneet ovat vapaampia liikkumisen suunnan suhteen kuin työkäiset, joiden päivittäistä liikkumista ohjaa työssäkäynti. Maaseudulta kaupungissa työssä käyvät asioivat työpäivinä kaupungissa, eikä vapaa-ajalla tule lähdettyä niin usein kaupunkiin. Lähellä olevia palveluja käytetään siten enemmän juuri vapaa-päivinä ja viikonloppuisin. Eläkkeelle jääneillä sen sijaan on enemmän aikaa tehdä pidempiä asiointimatkoja. Useamman kymmenen kilometrin päästä voidaan lähteä asioimaan kaupunkiin muutaman kerran kuukaudessa ympäri vuoden. Haastateltujen joukossa on myös eläkeläisiä, jotka lähtevät ajelemaan, vaikka asiaa ei juuri olekaan. Selvän enemmistön liikkumista ohjaavat kuitenkin erilaiset arjen tarpeet.

Kuva 6 osoittaa käytännössä liikkumisen suuntia tutkimuksen aineistoon perustuen. Lapinlahdelta suunnataan mieluummin Iisalmeen kuin Kuopioon, koska matka on lyhyempi. Karttulasen sijaan kulkuyhteydet ja monipuolisemmat palvelut ohjaavat suunnan Kuopioon. Suonen-

joelle matka suuntautuu harvemmin. Liperissä voi kunnan pohjoisosista olla yhtä pitkä matka kirkonkylään, Joensuuhun, Polvijärvelle sekä Outokumpuun, mutta lähimmät kunnan omat palvelut ovat sijoittuneet Ylämyllyn taajamaan. Vaikka kunnassa on kirkonkylän lisäksi palvelutaajama, käydään asioilla usein myös kirkonkylässä ja Joensuussa. Pielaveden pohjoisosassa on samankaltainen tilanne, kun neljän kunnan keskustaajamat ovat likimain yhtä kaukana. Muissa kuntakeskuksissa voidaan käydä asioinnin lisäksi harrastamassa.

Harrastaminen voi henkilöstä riippuen olla hyvinkin vilkasta erilaisten eläkeläisten kerhojen ja kansanopistojen piireissä. Seetulan (1999, 11–12) kuvaamalla *oman arvonsa tuntevilla aktiiveilla* saattaa talvikaudella olla joka päivälle jokin meno tai harrastus, kun taas *olevaan tyytyvät* eivät käy lainkaan erityisissä harrastuksissa. Viikoittainen harrastaminen painottuu talvikauteen, jolloin kansanopistojen ja eläkeläisjärjestöjen toiminta on säännöllisempää. Talviset ikääntyneiden harrastukset voivat olla liikuntaa, käsitöitä tai lukupiiriä. Kesäaikaan järjestetään pääasiassa erilaisia retkiä. Harrastotoiminta on usein sijoittunut kuntakeskuksiin, mutta myös joissakin kylissä jokin taho, kuten kylätoimikunta, nuorisoseura tai kansanopisto, järjestää harrastustoimintaa.

Kylissä järjestettävä toiminta vilkastuttaa kylien liikennettä erityisesti iltaisin ja mahdollistaa harrastamisen lähempänä kotia. Tosin iltaisin järjestettävään toimintaan eivät kaikki ikääntyneet välttämättä osallistu, koska talvella he pyrkivät ajoittamaan liikkumisensa valoisaan aikaan iästä riippumatta. Pimeään aikaan huonokuntoisempi iäkäs ei välttämättä lähde edes postilaatikolle, vaan lehden haku saa aamulla odottaa auringonnousua. Talven pimeällä liikkua iäkkäitä arveuttaa liukkaus, johon on vaikeampi varautua kuin valoisaan aikaan. Myös lenkkeily ja muu liikuminen pyritään ajoittamaan valoisaan aikaan, joka joulun tienoilla on vain muutama tunti vuorokaudesta. Ikääntyneet osallistuvat mieluummin päiväsaikaan ajoittuviin harrastuksiin, ja myös lähiympäristöön suuntautuva lenkkeily tai sauvakävely ajoittuu päivän valoisaan aikaan osaksi senkin vuoksi, ettei katuvaloja ole.

Kaikki kauempana asuvat eivät osallistu harrastuksiin kovin usein, koska matka on liian pitkä ja kulkeminen harrastusten perässä vie aikaa. Harrastukseen käytettävä aika voi kaksinkertaistua, kun matkat harrastuspaikalle ja takaisin huomioidaan. Halua harrastaa olisi, mutta kokonaisuutena siihen kuluva aika ei houkuta lähtemään mukaan. Osa maaseudulla asuvista kaipaa järjestettyä toimintaa ja harrastuksia, ja heitä harmittaa se, että harrastukset ovat muiden palvelujen ohella kaikonneet maaseuduilta kuntakeskuksiin. Erityisesti autottomille harrastusten siirtyminen muodostaa ongelmia. Vaikka kuntakeskukseen tai kaupunkiin pääsisikin iltapäivällä tai alkuillan

aikana, pois tuleminen julkisin välinein on erittäin vaikeaa. Vastakohtana on myös niitä, jotka ovat tyytyväisiä, kun kaupungin houkutukset eivät ole lähellä.

## 7.2 Ikääntyneen toiminnallinen tila

Edellä on esitelty ikääntyneiden erilaisia yhteyksiä ympäristöönsä. Toiminnallisen tilan ja arjen tukikohtana on koti, ja arjen yhteydet liittyvät asiointiin, harrastuksiin ja tuttavien tai sukulaisten tapaamiseen (Massey 1995, 54–55). Eri-ikäisillä ja eri tavoin liikkuvilla toiminnallinen tila muodostuu hieman eri tavoin, vaikka kohteet ja matkat ovat suurelta osin samoja. Suuria eroja erilaisilla maaseudun alueilla asuvien kesken ei tutkimuksen aineistosta ilmene, vaan haastatelluista erottuvat aktiivisempina liikkujina autoilijat ja tärkeämpänä määrittäjänä onkin terveydentila ja kyky liikkua. Asuminen määrittää liikkumista siten, että lähempänä kuntakeskusta asuvat liikkuvat hieman useammin kodin ulkopuolelle kuin kauempana asuvat, ja kauempana palveluista asuvat liikkuvat puolestaan pidempiä matkoja.

Terveys asettaa usein tiukimmat reunaehdot liikkumiselle. Halvaantumisen kokeneet ovat joutuneet rajoittamaan liikkumistaan, ja muuten luonteeltaan liikkuvainen ihminen kärsii tilanteesta. Vaikka mieli tekisikin lähteä liikkeelle, ei terveys anna siihen aina mahdollisuutta, vaan liikkuminen on suunniteltava myös muiden tarpeet huomioiden. Omaa liikkumista hankaloittaa riippuvuus ulkopuolisesta avusta. Terveys vaikuttaa suuresti myös ajokortin uusimiseen. Erilaiset nivelten kulumat ovat iäkkäillä yleisiä, ja toisaalta myös iän myötä tapahtuva hidastuminen ja aistien turtuminen vaikuttavat liikkumiseen. Muun muassa autolla ajon haastatellut kokevat iäkkäämpänä raskaammaksi kuin nuorempana. Kovin pitkiä matkoja ei siten välttämättä tule tehtyä, ja jos on mahdollista, pyritään matkalla vaihtamaan kuljettajaa ja pitämään taukoja, koska autossa istuessa kangistuu ja selkää voi alkaa kolottaa.

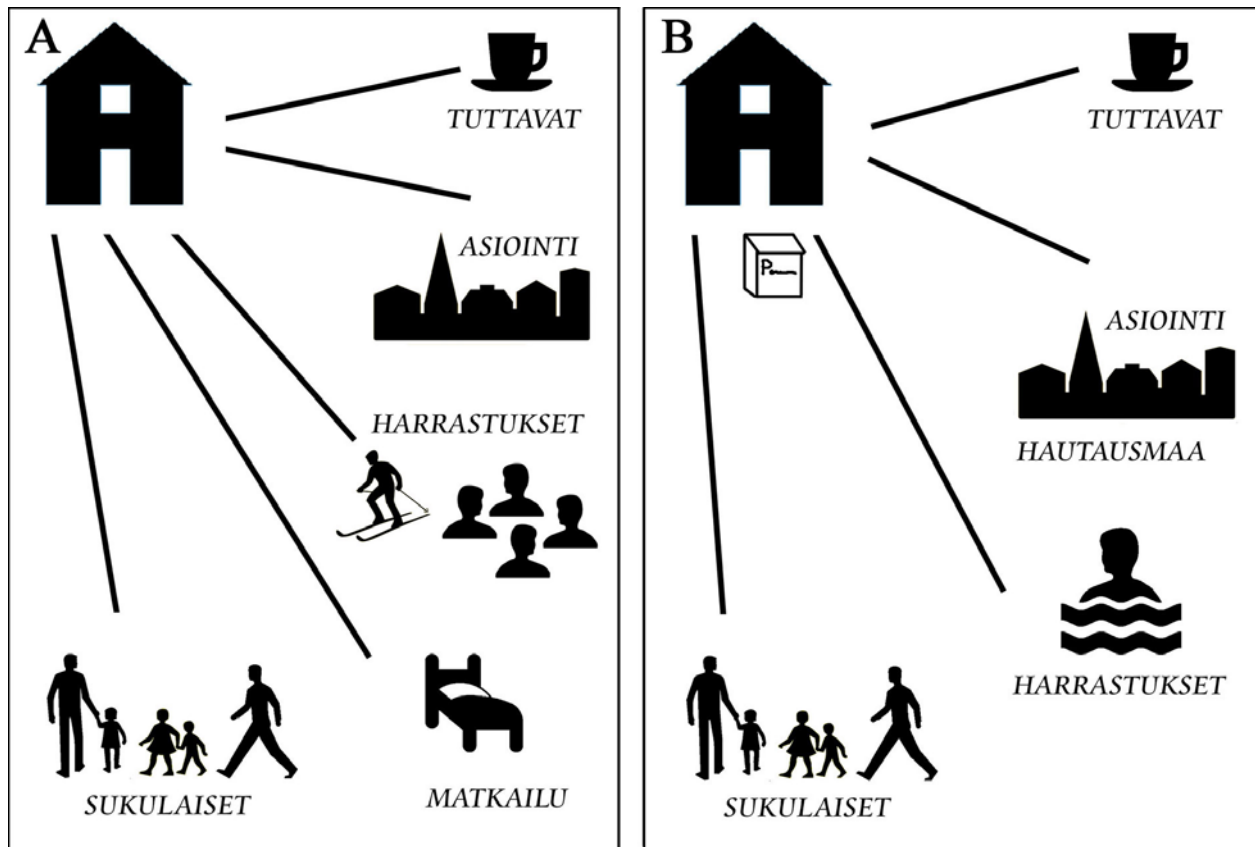
Terveydentila on jossain määrin sidoksissa ikään, ja tämän tutkimuksen aineiston mukaan iäkkäiden liikkuminen on rajoittuneempaa kuin senioreiden, mutta on mahdotonta nimetä tarkkaa ikää liikkumisen vähenemiselle, koska ikääntyminen on yksilöllistä. Aineiston perusteella raja iäkkäiden ja senioreiden välille liikkumisen suhteen voidaan määritellä 75 ja 80 ikävuoden välille. Tätä nuoremmilla on liikkumisen suhteen vähemmän ongelmia, ja heillä on useammin auto käytössään. Senioreilla on myös iäkkäitä todennäköisemmin ajokortti. Iäkkäillä sen sijaan terveys vaikuttaa enemmän liikkumiseen, joka painottuu yhä enemmän asiointiin harrastusten vähentyessä.

Työhön liittyvät matkat eivät ole ikääntyneille enää tyypillisiä, vaikka muutamat osallistuvat pihapiirissään yhä maataloustöihin. Tällaiset matkat kuitenkin suuntautuvat harvoin pihapiirin ulkopuolelle, eikä työ siten enää ohjaa liikkumista. Lowen & Pedersonin (1983, 56) kuvaamista matkatyypeistä ostos- ja asiointimatkat sekä sosiaaliset matkat puolestaan ovat ikääntyneille tyypillisiä. Asiointimatkat ovat varsin säännöllisiä, ja ne suoritetaan ympäri vuoden hyvin saman suuntaisesti: asioilla käydään viikoittain kirkonkylällä ja joskus kauempana kaupungissa. Vaikka ikääntyneillä olisi aikaa asioida useissa paikoissa, hoidetaan ostokset ja asioinnit tutussa paikassa. Ikääntyneiden sosiaaliset matkat sen sijaan ovat monipuolisempia ja matkat voidaan ryhmitellä niiden määrän mukaan erilaisiin matkoihin. Naapureiden ja tuttavien luokse suuntautuvat matkat ovat säännöllisen epäsäännöllisiä, kun puolestaan harrastuksiin liittyville matkoille on tyypillistä viikoittainen säännöllisyys. Sukulaisia tavataan myös säännöllisesti loma-aikaan. Ikääntyneiden toiminnallisilla tiloilla on yhteisten piirteiden lisäksi eroja, joita seuraavassa käsitellään senioreiden ja iäkkäiden ryhmissä.

Kuva 7 esittelee senioreiden ja iäkkäiden toiminnallisia tiloja. Senioripariskunnat viettävät paljon aikaa keskenään ja osallistuvat yhdessä harrastuksiin. Myös yksin asuvat osallistuvat mielellään erilaisiin harrastuksiin, joissa tapaa muita ihmisiä. Aktiivisesta senioripariskunnasta ovat esimerkkinä Karttuset, Väinö (72) ja Elli (69): ”...hyvin herkkiä ollaan lähtemään minne vaan. Lähelle ja kauemminkin. Niin tuota, vaikka sukulaisiin, tuttavviin tai johonkin tapahtummiin.” Talvella harrastaminen kotipihan ulkopuolella on säännöllistä erilaisten kerhojen puitteissa, mutta esimerkiksi lenkkeilemään he voivat lähteä kotipihastaan, eikä harrastaminen tällöin vaadi erityistä liikkumista toiseen paikkaan. Kesän harrastukset ovat usein hieman kauemmas suuntautuvia retkiä esimerkiksi eläkeläisten kerhojen kanssa. Kesällä Karttuset viettävät aikaa myös paljon pihapiirissä puuhastellen, kun taas talvella vapaa-ajanvietto suuntautuu kesää useammin pihapiirin ulkopuolelle. Senioreilla on usein iäkkäitä enemmän mahdollisuuksia harrastaa, koska liikkuminen on helpompaa paremman terveyden sekä ajokortin ja autonomistuksen vuoksi.

Seniorit keskittävät asiointiaan, mutta sen hoitaminen on usein aikataulultaan vapaampaa kuin iäkkäillä. Asiointi on samanlaista ympäri vuoden eikä talvi tuo siihen juurikaan muutoksia. Huonon ajosään vallitessa tosin Karttusetkin miettivät, onko kaupassakäynti aivan välttämätöntä samana päivänä. Huono sää ei saa tekemään vierailuja naapureidenkaan luokse suunnittelematta. Normaali talvisää ei sinällään vaikuta heidän liikkumiseensa ja siten toiminnalliseen tilaan, mutta talven lumisateet tai pakkaset voivat vaikuttaa liikkeelle lähtemiseen. Senioreista sekä au-

toilijat että autottomat välttävät liikkumista erittäin kylminä päivinä. Kovaan pakkaseen lähde-  
tään vain, jos on aivan pakko. Kylmässä ilmassa liikkuminen on epämiellyttävää itselle, ja myös  
auton kanssa voi tulla ongelmia. Esimerkiksi astmaatikon on vaikea hengittää kylmää pakkas-  
ilmaa, kun taas lumisateinen ilma on kevyempää hengittää. Oikein kylmällä säällä jäävät kauem-  
pana sijaitsevat harrastuksetkin käymättä, ja Karttusetkin pysyttelevät mieluummin kotosalla.



**Kuva 7.** Seniorin (A) ja iäkkään (B) toiminnallinen tila.

Aineiston senioreiden puheissa tuli esiin myös matkailu ulkomaille, vaikka se ei aivan arkista olekaan. Toisinaan Karttusten kerhojen retket voivat olla ulkomaan matkoja, vaikka useammin käydään esimerkiksi teatterissa tai kylpylässä jossain päin kotimaata. Tällainen matkailu ei sijoitu selkeästi johonkin tiettyyn aikaan vuodesta, vaan matkoja voidaan tehdä vuodenaajoista riippumatta. Vuoden aikana voidaan käydä muutaman kerran pidemmällä retkellä muun harrastustoiminnan ohessa. Karttuset käyvät lisäksi mielellään vuosittain ulkomailla lomalla, ja talvella he voivat hakea lämpöä ja aurinkoa etelän lomakohteista.

Kuvassa 7 B esitetty iäkkään, 82-vuotiaan Mairen toiminnallinen tila on usein suppeampi kuin Karttusten. Arkielämän kiinnostuskohdat ovat Mairella likimain samoja kuin Karttusilla, mutta niissä käydään harvemmin. ”Postilaatikkohan se on aika tärkeä”, kuvaa Maire päivittäistä liikku-

mistataan. Ovelta johtaa polku postilaatikolle, jolla käyminen voi olla ainoa matka päivän aikana ja myös ainoa matka, josta hän selviää ilman apua. Oman kodin asema toiminnallisen tilan keskiössä korostuu erityisesti talvella, jolloin ulkona liikkuminen vähenee. Kesäaikaan kotipihalle on helpompi mennä ja siellä on aina jotain pientä puuhailtavaa. Maire hoitaa mielellään kotipihansa kukkapenkkejä oman jaksamisensa mukaan – siten aikakin kuluu paremmin, kun on tehtävää. Talvella, kun piha on luminen ja jäinen, Maire jää monen muun iäkkään tavoin mieluummin sisälle, jossa voi ratkoa ristikoita ja lukea tai olla yhteydessä muihin ihmisiin.

Maire saattaa pistäytyä lähinaapureiden luona kahvilla, ja yhtä lailla naapurit ovat tervetulleita vierailemaan. Kesäaikaan naapurin tai tuttavan luokse lähteminen on helpompaa, mutta myös talviaikaan tuttaviin pyritään pitämään yhteyttä. Kuten monet iäkkäät, Mairekin on keskittänyt asioinnin kertaan tai kahteen viikossa, eikä taajama-alueelle tule muulloin välttämättä lähdettyä. Maire hoitaa yhdellä asiointikerralla monta asiaa samalla, koska hänellä ei välttämättä ole muuta mahdollisuutta asioida taajamassa viikon aikana. Asiointien keskittäminen korostuu erityisesti talvella, jolloin liikkumisolosuhteet ovat hankalammat kuin kesällä. Merkittäviä muutoksia asiointimatkojen suorittamisessa ei tapahdu, koska asiointeja on hoidettava vuodenaikojen vaihtelusta huolimatta.

Iäkkäiden taajama-alueen asiointikohteista on nostettu esille hautausmaa, joka on useammin iäkkäiden kuin senioreiden käyntikohteena. Hautausmaa on varsinkin monelle leskelle, kuten Mairelle, tärkeä toiminnallisen tilan kohde. Kesällä käydään kastelemassa kukkia ja talvella syyttämässä kynttilöitä. Hautausmaalla käydään useimmiten yksin, jos se on mahdollista. Muita ihmisiä tavataan harrastuksissa ja kyläillessä. Mairen harrastukset ovat vähentyneet terveyden heikentyessä, sillä keppien kanssa hän ei viitsinyt lähteä liikkumaan kovin kauas. Nyt Maire pystyy liikkumaan ilman keppejäkin, mutta enää ei tule lähdettyä harrastuksiin kovin usein. Vaikka iäkkäällä toiminnallinen tila on usein suppeampi, voi toisilla tekemistä olla paljonkin, ja tällöin toiminnallisen tilan kohteita on enemmän:

*”Niin, talvella: maanantaina käyn allasjumpassa, tiistaina Eläkeliitossa, keskiviikko on vappaapäivä, perjantaina on [...] kansalaisopisto tuossa naapurissa. Toisella viikolla muanantaana kään allasjumpassa, tiistai on vappaapäivä, niin ja torstaina Jussin pihassa, keskiviikkona on vanahusten kerho ja torstaina Jussin pihassa, sitten perjantai on vappaa.” (N81)*

### 7.3 Ikääntyneiden liikkumisen tavat

Mahdollisuus autolla liikkumiseen määrittää vahvasti ikääntyneiden liikkumismahdollisuuksia. Tutkimusaineiston 19:stä taloudesta 13:lla on auto käytettävissä ja autottomat taloudet ovat useimmiten yksin asuvien leskien talouksia. Niissä talouksissa, joissa autoa ei ole, käytetään polkupyörää, potkukelkkaa tai -pyörää sekä liikutaan jalkaisin tai palveluliikenteen, tuttavallisesti palin, kyyditseminä. Myös tuttavien kyydit ovat tärkeitä. Autottomat hoitavat asiointimatkoja palikuljetusten varassa, koska ostoksia on vaikea hoitaa potkukelkan tai polkupyörän kanssa. Muuta joukkoliikennettä käytetään melko vähän, koska sen tarjonta on monilla maaseudun alueilla vähäistä.

Polkupyörä on ikääntyneillä käytössä lähellä liikkumiseen vain kesäisin, ja polku- sekä potkupyörän korvaa lumen ajaksi potkukelkka. Toisin kuin Ruonakoski (2004, 54) esittää, ikääntyneet käyttävät polkupyörää varsin vähän. Kesällä polkupyörällä liikutaan lyhyitä matkoja pihapiirissä, ja talveksi se siirretään varastoon odottamaan lumetonta aikaa. Ikääntyneet kokevat polkupyörän turvattomana liikkumisvälineenä ja ajavat mieluummin matkansa autolla myös kesällä. Aineisto viittaaakin siihen, että polkupyörä on useammin käytössä kaupungissa ja taajamissa, joissa sillä saavuttaa helpommin lähimmät palvelut kuin maaseudulla. Kaupunki- ja taajama-alueilla kevyen liikenteen väyliä on enemmän ja liikkuminen polkupyörällä on siten helpompaa kuin maaseudulla, jossa pitkät välimatkat ja kevyen liikenteen väylien puuttuminen rajoittavat pyöräilyä.

Naiset käyttävät useammin potkukelkkaa kuin miehet, joista vain yksi sanoi liikkuvansa potkukelkalla pihapiirissä ja sen ympäristössä. Kevyen liikenteen kulkuneuvoja käytetäänkin juuri lähellä liikkumiseen, ja autolla liikutaan kauemmas aina tarpeen vaatiessa. Autottomilla liikkujilla potkukelkka on liukkaalla säällä monen kulkuväline, ja myös muut ikääntyneet käyttävät potkuria. Maantien laidassa sillä on usein helppo liikkua, koska hiekoitushiekka hajaantuu siten, ettei se hidasta jalasten kulkua. Toisinaan hiekoituksesta on haittaa kevyen liikenteen väylillä potkukelkalla liikkujille. Useimmiten liikkumaan pääsee kuitenkin sujuvasti, koska tien laitaan on jätetty hiekoittamaton alue.

Asiointiliikkumiseen käytetään omaa autoa, jos sellainen on. Autolla on helppo lähteä liikkeelle ja sillä voi liikkua oman aikataulunsa mukaan. Tulokset tukevat myös liikkumisen tilastoja koskien eläkeikäisten autoilua (HLT 2004–2005 2006,40–42). Talvella autolla lähtemiseen tosin liittyy enemmän epävarmuustekijöitä kuin kesällä: täytyy huolehtia siitä, että auto lähtee käyntiin

ja liikkeelle sekä puhdistaa auto lumesta ja jäädä. Kesäaikaan liikkeelle lähteminen on vaivat-  
tomampaa. Erityisesti naiset kantoivat huolta auton toimivuudesta ja huoltamisesta talvella. Mie-  
het luottivat useammin siihen, että auto lähtee kyllä käyntiin ja toimii moitteetta. Naisia huoletti  
miehiä useammin myös liukkaus sekä auton kuljettajana että kyydissä istuvana. Mutkaisilla ja  
mäkisillä maaseudun teillä liikkuminen talvella on naisten mielestä useammin arveluttavaa, vaik-  
ka ajokeliin olisikin varautunut. Miehiä ei niinkään pelottanut ajaa talvisäädä, koska he pyrkivät  
mitoittamaan ajamisensa sään mukaiseksi.

Sää vaikuttaa talvella liikkeelle lähtöön. Kovat, reilusti yli 30 asteen pakkaset saavat lykkäämään  
lähtöä, ellei asia ole todella tärkeä. Eläkkeellä olevilla onkin usein mahdollisuus valita asiointi-  
ajankohta olosuhteiden mukaan. Jos kyseessä ei ole erittäin tärkeä asia, lähtöä voi siirtää kovan  
pakkasen tai sankan lumisateen vuoksi. Sekä autolla että jalan liikkumista saatetaan myös välttää  
liukkaalla säällä. Tärkeät asiat hoidetaan säästä riippumatta, mutta usein kaupassakäynnin voi  
siirtää seuraavallekin päivälle, jos olosuhteet ovat huonot. Erityisesti syrjäisellä maaseudulla  
liikkeelle lähtemisen ajankohta täytyy talvella harkita etukäteen. Lähtö on ajoitettava siten, että  
maantie olisi aurattu, mikä monien mielestä tarkoittaa sitä, että liikkeelle kannattaa lähteä vasta  
päivällä, eikä kovin aikaisin aamulla. Myöhäisempi lähtö tukee myös valoisaan aikaan liikku-  
mista.

Eläkkeellä olevilla on usein mahdollisuus ajoittaa lähtönsä myöhemmäksi, mutta säännöllisessä  
työssä olevien on oltava tiettyyn aikaan töissä, eikä joustonvaraa juuri ole. Etätyön tekeminen on  
joillakin aloilla mahdollista, ja sääennusteista voi ennakoida esimerkiksi pitkiä pakkasjaksoja,  
jolloin töitä voi pari päivää tehdä kotoa käsin. Muuten huonon sään sattuessa työmatkaan on  
varattava enemmän aikaa, eivätkä etätyöt ole aina mahdollisia. Asumiseen maaseudun oloissa  
myös talvella on kuitenkin sopeuduttu: ”..on sitten tehty sillä tavalla osastonhoitajan kanssa, et  
jos sattuu semmonen tuiskunen yö, ja täällä kun ei aurata kolmen-neljän aikaan näitä teitä niin,  
että minä en tosiaan pääsis. Niin minä sitten iltavuoroo ja yövuoroo teen.” (N56) Puoleen  
päivään mennessä teitä pitkin pääsee liikkumaan varmemmin kuin aamuvarhaisella lumituiskun  
jälkeen.

Autottomat asuvat usein sellaisen etäisyyden päässä palveluista, että ostosten kuljettaminen ko-  
tiin kävellen tai potkukelkalla on vaikeaa. Vaikka matka olisi alle viisi kilometriä, voi se olla  
liian pitkä ostosten kantamiseen. Vain aivan kuntakeskuksessa asuvat ikääntyneet saavat itse  
hoidettua ostoksensa, ja kauempana asuvat autottomat tarvitsevat jonkin kuljetuksen asiointia

varten. Ikääntyneet ovatkin luoneet erilaisia strategioita liikkumiseensa siinä vaiheessa, kun omassa liikkumisessa on ilmennyt ongelmia. Niitä on ilmennyt silloin, kun ikääntynyt ei omista autoa tai terveys on huonontunut. Aiemmin ajokortittomat ovat voineet liikkua jalkaisin, polkupyörällä ja linja-autolla, mutta liikkumisen vaikeuduttua terveyden heikkenemisen vuoksi on tarvittu uusia liikkumismuotoja. Esimerkiksi linja-autopysäkillä ei enää jakseta seistä odottamassa linja-autoa ja käveleminen pysäkille voi olla vaikeaa nivelvaivojen vuoksi. Terveydelliset syyt ovat vaikuttaneet eniten iäkkäiden liikkumiseen.

Autollisilla ei juuri ole ongelmia liikkumisen suhteen, eikä heidän siten ole tarvinnut suunnitella liikkumistaan tarkemmin. Autottomat iäkkäät sen sijaan ovat joutuneet miettimään liikkumistaan etukäteen, ja ongelmien ilmaantuessa he pyytävät tuttavapiiristään kuljetusapua, koska hyvin harva pystyy hyödyntämään julkista vuoroliikennettä asiointissaan. Liikkumisessa autottomia auttavat muun muassa sukulaiset ja naapurit, jotka poimivat tarvittaessa kyytiinsä tai tuovat kaupasta pyydetyn maitopurkin. Talviaikaan erään haastateltavan veli käyttää autollaan siskoaan kerran viikossa kirkolla hoitamassa viikon ostokset. Asiointin yhteydessä hoidetaan useampi asia samalla, myös harrastukset. Jos viikon aikana on tarvetta pienempien ostosten tekoon, se onnistuu potkurilla, koska matkaa kirkonkylään on vain kolme kilometriä. Toinen puolestaan luottaa tuttavien apuun tarpeen tullen: ”*Hovikuskin palakkoon aina jonkun.*” (N82) Moni autoton käyttää myös erilaisia palveluliikenteen kuljetuksia. Aikataulun mukaan kulkeva julkinen liikenne palvelee vain harvoja maaseudulla asuvia, koska suuri osa linja-autovuoroista on lakkautettu ja ainoat kuljetukset ovat koululaiskuljetukset aamulla ja iltapäivällä kouluvuoden aikana. Niidenkään aikataulut eivät sovi ikääntyneille, jotka eivät voi aina odottaa paluukyytiä iltapäivään saakka.

Palveluliikennettä käyttävät ovat pääosin tyytyväisiä ympärivuotisiin kuljetuksiin, jotka noutavat asiakkaan kotipihasta ja palauttavat asiointin jälkeen kotiin ilman pitkiä ruokakassien kantomatkoja. Asiointi suuntautuu tällöin kuntakeskukseen, jossa kaupan valikoimat ovat laajemmat kuin mahdollisessa kyläkaupassa. Tiettyjä reittejä ajavien palvelulinjojen haittapuolena on kuitenkin meno- ja paluumatkojen välillä oleva aika. Joissakin kuljetuksissa odotusaika venyy iäkkäiden mielestä kohtuuttoman pitkäksi, eikä esimerkiksi ruokaostosten voi antaa odottaa neljää tuntia. Aikatauluun perustuvan palveluliikenteen sijaan jotkut käyttävätkin erikseen tilattavaa palveluliikennettä tai taksia, jonka kyydissä pääsee samoin ovelta ovelle, eikä välillä tarvitse odotella auton täyttymistä. Asiakkaalle tällainen kyyti tulee tosin kalliimmaksi kuin palvelulinjan käyttäminen.

Vaikka suurimmaksi osaksi talviolosuhteet vaikeuttavat liikkumista, on ajankohdassa jotain hyvääkin. Vesistön ylittävät jäätiet lyhentävät matkaa esimerkiksi Vehmersalmen suunnasta Kuopioon. Vaikka matka-ajassa ei säästäisi, on matka merkittävästi lyhyempi. Taustalla on myös muita tekijöitä: ”...mä käytän sitä sen takii, et se pitää ajotaitoo yllä” (N61) Jäätietä haastateltava pitää yhtä turvallisena ajaa kuin maantietä, ja vastaantuleva liikenne on helpompi ennakoida auton valoista, koska valaistusta ei muuten ole. Talvella jäässä olevat hiekkatiet saattavat olla parempia ja tasaisempia ajaa kuin kesällä. Lisäksi teiden varsilla olevat heijastavat aurausviitat ja reunapaalut helpottavat ajamista pimeään talviaikaan. Yleisesti talvikunnossapidon tasoon monet ovat tyytyväisiä, mutta maaseudun teiden aurauksen ajoitukseen ei aina olla tyytyväisiä.

#### 7.4 Ikääntynyt ja ajokortti

Koko aineistosta vain yhdellä miehellä ei ole ajokorttia, kun naisista puolet ovat ajokortittomia. Erityisesti yli 75-vuotiaat naiset ovat ajokortittomia. Seniorinaisilla on puolestaan useammin ajokortti. Puolisonsa kanssa elävillä ajokortittomilla naisilla on auto käytettävissä, koska heidän puolisoillaan on ajokortti ja auto. Niissä talouksissa, joissa molemmilla puolisoilla on ajokortti, mies ajaa enemmän kuin nainen, mikä tuli vahvasti esiin jo liikkumisen tilastoissa (HLT 2004–2005 2006, 41). Taulukossa 3 on jaoteltu ajokortin omistamista, ja rajaiäksi on valittu ajokortin ensimmäinen uusimisikä, 70 vuotta. Tätä ikää nuoremmilla on useammin ajokortti, ja sen uusimista pidetään tärkeänä. Vanhemmissa ryhmissä on useita naisia, joilla ajokorttia ei ole ollut lainkaan. Ajokortista oli luopunut vain yksi nainen 75 vuoden iässä. Ne, joilla auton käyttömahdollisuutta ei ole, asuvat pääosin suhteellisen lähellä palveluja, lähes kaikki alle viiden kilometrin päässä. Kauempana palveluista asuvilla on useammin ajokortti tai auto käytettävissä kuin palvelujen äärellä asuvilla. Maaseudulla lähellä palveluja asuvat tulevat toimeen ilman ajokorttia, ja tällöin liikkumisvälineinä korostuvat kevyen liikenteen keinot kuten potkukelkka.

**Taulukko 3.** Ajokortin omistus.

|                    | Yht. | Itsellä ajokortti | Taloudessa auto |
|--------------------|------|-------------------|-----------------|
| Kaikki             | 24   | 15                | 18              |
| Naiset             | 16   | 8                 | 11              |
| Miehet             | 8    | 7                 | 7               |
| Naiset alle 70 v.  | 9    | 6                 | 9               |
| Miehet alle 70 v.  | 7    | 6                 | 6               |
| Naiset yli 70 v.   | 7    | 2                 | 2               |
| Miehet yli 70 v.   | 1    | 1                 | 1               |
| <b>Asuinpaikka</b> |      |                   |                 |
| 0-5 km palveluista | 8    | 4                 | 4               |
| 5-20 km            | 10   | 6                 | 9               |
| yli 20 km          | 6    | 5                 | 5               |

Ajokortti ja auton käyttömahdollisuus ennakoivat liikkumisen olevan helppoa. Osassa autollisista talouksista vain miehellä on ajokortti, mikä rajoittaa naisten liikkumista ja edellyttää yhteisistä menoista sopimista. Jos senioripariskunnasta molemmilla on ajokortti, on liikkuminen vaivattomampaa kuin pariskunnilla, joissa vain miehellä on ajokortti. Nainen tarvitsee tällöin puolisonsa aina mukaan, jos on tarvetta liikkua autolla. Äkillisten menojen järjestäminen, erityisesti maatalossa kiireisempään aikaan kesällä, voikin tällöin olla hankalaa, mutta ongelma ei ole yhtä suuri talvella. Yhteiset menemiset täytyy tosin talvellakin suunnitella ja sovitella etukäteen, ja silloin kun lähdetään, pyritään hoitamaan mahdollisimman monta asiaa samalla kertaa. Naiset eivät kokeneet ajokortin puutetta kuitenkaan ongelmana, vaan se vain hieman hankaloittaa liikkumista. Tilanteeseen on siis sopeuduttu vuosien aikana.

Naiset eivät ole yhtä halukkaita tarttumaan rattiin kuin miehet, vaikka usein he ovat puolisoaan nuorempia ja saavat siten ikänsä puolesta pitää ajokorttinsa pidempään. Nuoremman mahdollisuuden pitää ajokortti pidempään on useissa talouksissa myös tartuttu molempien ajotaidon ylläpitämiseksi. Harvemmin tehtävillä pidemmällä ajomatkoilla, jotka suuntautuvat esimerkiksi sukulaisten luokse, kuljettajaa vaihdetaan välillä vastoin aiempia tutkimuksia (Siren & Hakamies-Blomqvist 2001, 46–47). Vaikka ajaminen ei naisille aina ole mieluista, ajatellaan, että on tärkeää pitää ajotaitoa yllä. Naiset ajavat harvakseltaan myös lyhyempiä matkoja, käyvät esimerkiksi kaupassa tai hoitavat muita asioita. Ajotaidon ylläpitämiseksi lyhyetkin matkat saatetaan kulkea autolla.

Ajokortittomuus aiheuttaa ongelmia maaseudulla. Kaikilla pariskunnilla on mahdollisuus autoiluun, mutta yksin asuvilla ei useimmiten ole autoa. Joukko- ja palveluliikenteen sekä naapurin avun varassa elävät voivat kokea liikkumisen erittäin hankalaksi. Ainoastaan joukkoliikenteen varassa olevat ajoittavat liikkumisensa linja-autovuorojen mukaan, ja muutokset liikenteessä voivat vaikuttaa merkittävästi liikkumiseen. Eräessä kylässä oli tiedossa linja-autoliikenteen päättyminen, vaikka kylän halki kulkeva tie oli juuri päällystetty. Noin 20 kilometrin päässä lähimmistä palveluista ei tule toimeen ilman minkäänlaisia liikkumismahdollisuuksia. Vaikka kesällä asioimaan lähtisi polkupyörällä, saa talvella samalla matkalla kylmän kyydin.

Tutkimuksen ajokortillisia naisia yhdistää haluttomuus autoilla kaupungissa. Tyypillistä naisten autoilutaustalle on, että ajokortti on hankittu vasta myöhemmällä iällä, mahdollisesti keski-ikäisenä, eikä ajokokemusta siten ole kertynyt kovin paljon, varsinkaan jos puoliso on istunut useammin ratin takana. Maaseudulla tutussa ympäristössä autolla ajaminen onnistuu ja on mie-

luisaa, mutta moni ei halua ajaa kaupungissa lainkaan: ”...*kirkolla ja täällä maaseudulla ajan, mutta Kuopioon en lähe autolla, omalla autolla.*” (N76) Kaupungissa on paljon muuta liikennettä ja koko ajan pitää olla valppaana, mikä tekee ajamisesta kaupungissa vastenmielistä. Myös moottoriteiden liittymät ovat hankalia ajaa. Kuopion keskustan liikennejärjestelyt yksisuuntaisine katuineen koettiin harvemmin Kuopiossa liikkuvien keskuudessa hankaliksi. Kaupungeissa useamminkäyvillekin liikkuminen voi joskus olla hankalaa muuttuneiden liikennejärjestelyjen ja kauppojen sijainnin muutosten vuoksi, minkä mainitsivat miehetkin.

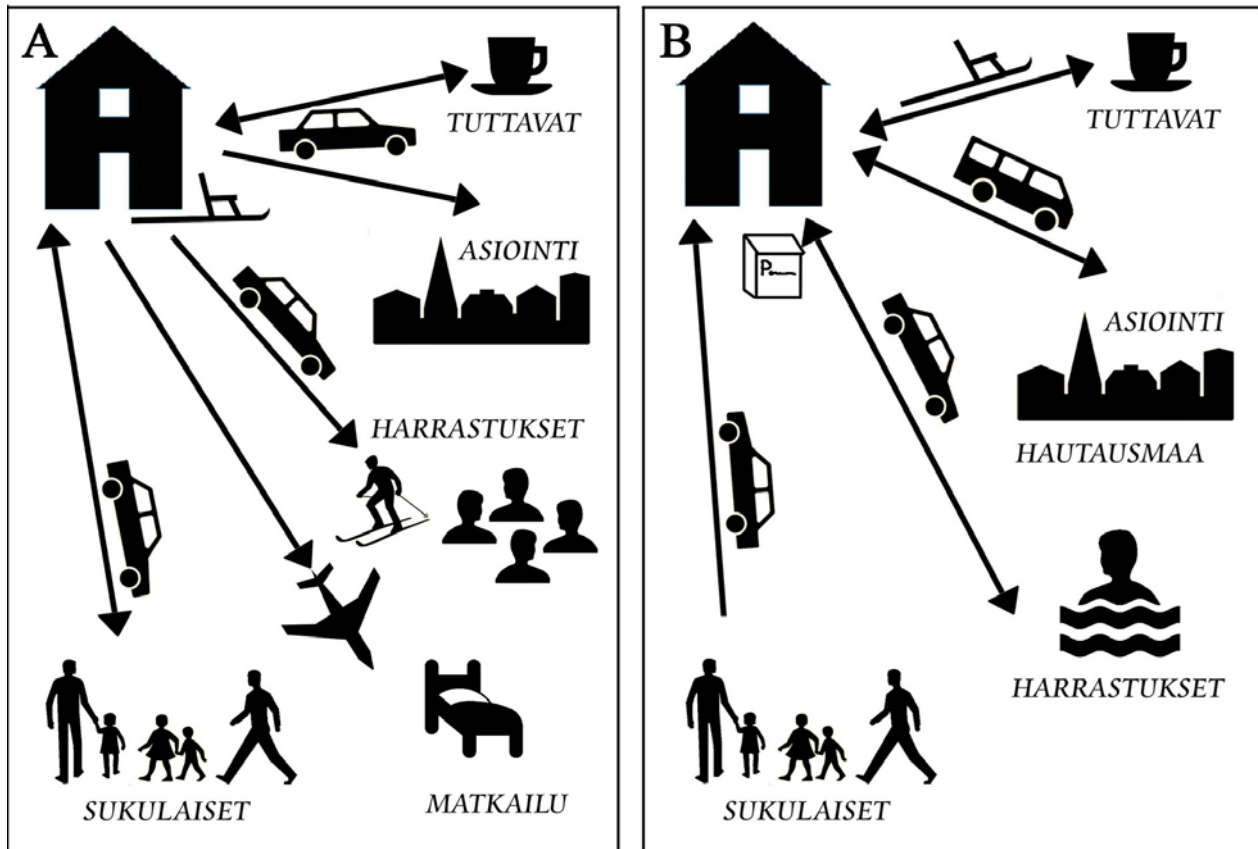
Yksin asuvat ajokortilliset naiset ovat joutuneet autoilemaan puolisoiden kuoltua ja nykyinen autolla ajaminen riippuu aiemmasta ajokokemuksesta. Naiset, jotka ovat autoilleet vaikkapa työnsä puolesta, liikkuvat autolla sujuvasti ja varmasti, eikä ajaminen ole vastenmielistä. Sen sijaan naiset, jotka ovat autoilleet vähän puolison eläessä, ovatkin joutuneet hankalaan tilanteeseen, kun kaikki asiat pitää hoitaa ajamalla itse, eikä autoilu olekaan niin varmaa. Liikkumiseen on tällöin täytynyt miettiä erilaisia strategioita. Jos oma ajaminen arveluttaa, voi asioimassa käydessä pysäköidä auton helppoon paikkaan ja hoitaa asioinnit kävellen. Tutussa ympäristössä ajaminen sujuu vähitellen, mutta kauemmas, kuten kaupunkiin ei tule lähdettyä omalla autolla, vaan kyyti on järjestettävä jotenkin muuten. Pitkiäkään matkoja haastatteluaineiston naiset eivät aja itse, vaan matka järjestetään jollakin muulla tavalla. Yhtenä esimerkkinä eräs iäkkäämpi nainen ajaa omalla autollaan linja-autopysäkillä ja nousee siitä linja-autoon pitkiä matkoja tehdessään. Eläkeläisen lippu on riittävän edullinen, joten linja-auto on varteenotettava vaihtoehto pidemmille matkoille lähdettäessä.

## 7.5 Toiminnallisen tilan yhteydentekijät

Kuten toiminnallinen tila, myös liikkumisvälineet ja liikkumisen tavat muuttuvat iän myötä. Aineiston iäkkäimmillä ei ole ajokorttia eikä autoa ja liikkuminen on oman aktiivisuuden varassa. Nuorempi joukko, kuten Karttusten senioripariskunta, liikkuu pääasiassa autoillen, mikä näkyy kuvasta 8. Niin asioille kuin harrastuksiin lähdetään autolla, mikä vastaa liikkumisen tilastoja (HLT 2004–2005 2006, 41). Kuntoa ja liikkumiskykyä Karttuset pitävät yllä lenkkeilemällä lähiympäristössä esimerkiksi kävelysauvojen kanssa, ja pihapiirissä he liikkuvat lisäksi potkukelkalla. Kuntoliikuntaa ikääntyneet pitävät yleisesti tärkeänä, ja kun on paremmassa kunnossa fyysisesti, on maaseudulla ja omassa kodissa asuminen mahdollista pidempään. Eläkkeelle jäädessä tällainen vapaa-ajan liikunta saattoi monella haastatelluista lisääntyä, kun

aikaakin siihen oli enemmän. Toisaalta vapaa-aika oli tärkeää vastapainoa työlle, ja eläkkeelle jäädessä ei enää ollutkaan samanlaista tarvetta rentoutumiselle kuin aiemmin.

Talvella muutamat ikääntyneet käyvät lenkkeilyn lisäksi myös hiihtämässä, ja järjestöjen säännölliseen harrastustoimintaan osallistutaan nimenomaan talviaikaan enemmän. Aktiiviset ikääntyneet harrastavat erilaisissa piireissä ja liikkuvat paljon autolla. ”Se on meille tärkeä, ei päästä oikeestaan mihinkään muuten.”, kertoo Elli auton merkityksestä. Sekä Ellillä että Väinöllä on ajokortti, ja heidän liikkumiseensa talvi vaikuttaa melko vähän. Harrastuksiin ja asioille lähdettäessä he voivat tarjota kyytiä iäkkäille naapureille tai sukulaisille, joilla ei itsellään ole autoa. Kyyditettäviä tosin alkaa olla harvassa, koska autottomat ikääntyneet ovat usein muuttaneet lähemmäs palveluja. Maaseudun yhteisölliseen henkeen kuitenkin kuuluu, että tuttavilla autetaan, jos tarvetta on.



**Kuva 8.** Seniorin (A) ja iäkkään (B) toiminnallisen tilan yhteydet.

Kuva 8 täydentää iäkkäänkin toiminnallista tilaa kulkuvälineillä. Pihapiirissä ja lähiympäristössä Maire tekee matkat potkukelkalla, kävellen tai kepin varassa, ja muualle lähdettäessä syntyy tarve ulkopuoliselle avulle. Koska palveluliikennettä ei Mairen kotikunnassa ole, jäävät asioin-

timatkat tuttavien varaan. Monet aineiston iäkkäimmät käyttävät kuitenkin palveluliikennettä ja lisäksi saavat apua tuttavilta ja sukulaisilta. Asiointimatkoihin käytetään palveluliikenteen kuljetusta, joka hakee iäkkään kotipihasta, mutta harrastuksiin lähtemisessä ovat apuna naapurit ja tuttavat. Toki asioimassakin voidaan käydä tuttavien kyydillä. Autolla liikkuvat keräävät kyytiinsä autottomia, ja kimppekyydin kuljettaja voi vaihdella, eikä muiden kuljettaminen muodostu tällöin yhden henkilön rasitteeksi.

Aktiivisten eläkeläisten harrastuksiin voi kuulua järjestötoiminta, jota osa on myös toteuttamassa. Mukana olo edellyttää tällöin osallistumista erilaisiin kokouksiin itse toiminnan lisäksi, mikä lisää vapaa-ajan matkoja. Karttusen isäntä on tällainen oman arvonsa tunteva aktiivi, joka on mukana eläkeläisten vapaa-ajan toiminnan järjestämisessä. Kuten suurin osa eläkeläisistä yleensä, myös tutkimuksen aineistossa omillaan olijoiden osuus on suurin. Harrastuksiin siis osallistutaan, ja mukana olo ja muiden tapaaminen ja sosiaalinen kanssakäyminen on vapaa-ajan viettämisessä tärkeää. Vaikka eläkeläiset ovat kirjallisuuden mukaan aktiivisia mökkiläisiä (Pääkkönen & Niemi 2002, 57), ei tässä työssä tullut ilmi väitettä tukevia seikkoja. Maaseudulla harvemmallalla asukkaalla on mökki, minkä taustalla yhtenä asiana lienee se, että maaseudulla asuessa ei enää tarvitse lähteä erikseen lähemmäs luontoa. Pientä puuhastelua on lisäksi aina maatilan tai omakotitalon ympäristössä, eikä sen lisäksi välttämättä enää jakseta ylläpitää mökkiä.

Ulkomaille suuntautuva lomailu on syytä pitää mukana kuvassa 8, koska aineiston perusteella tuleville ikääntyneille matkailu on tärkeämpää kuin nykyisille ikääntyneille. Matkailua harrastetaan eläkeläisten kerhojen puitteissa sekä itsenäisesti. Erityisen hyvänä asiana Karttuset pitivät maakuntien lentokenttien suoria lentoja ulkomaille. Väinön mielestä lomamatkalle on mukavampi ja helpompi lähteä läheltä pieneltä kentältä kuin ajaa Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja pitkän lentokoneessa istumisen jälkeen takaisin kotiin:

*”Sit se on niin kivuton tohon pienelle kentälle mennä, ja suoraan lähelle ja sitten poistulla. Se ei oo pienellä kentällä, ku eihän se oo kun hallin halki kävellee. Se on niin kivutonta. Ja sitten kun auton siihen jättää, niin on semmosen kolomen vartin päästä kotona.”*

Kaikki tulevat ikääntyneet tuskin matkustelevat ulkomaille, mutta suhteellisesti suurempi osa hankkii kokemuksia myös ulkomailta kuin aiemmin, mikä aiheutuu ikääntyneiden elämäntyylien muutoksesta.

Kun terveys alkaa rajoittaa liikkumista, oman vireystilan merkitys liikkeelle lähtemiseen korostuu. Ulos ei haluta lähteä, jos mieli on maassa tai liikkeellä ollessa kokee olevansa toisille harmiksi. Mairen mielestä liikkeelle lähteminen on siten yhä enemmän itsestä ja omasta mielialasta kiinni: jos vire on hyvä, matka taittuu helpommin ja mukavammin. Kesällä liikkeelle lähteminen on kevyempää, ja puolestaan talvella liikkeelle lähtemiseen vaikuttaa useampi seikka, minkä vuoksi iäkkäiden liikkuminen vähenee talvella. Talvella täytyy pukeutua paksummin ja varautua liukkauteen. Liikkumisrajoituksista kärsivä Maire turvautuu aina tuttavien kyyteihin, kun täytyy lähteä johonkin, koska omin avuin hän ei pysty enää liikkumaan kotipihaa pidemmälle. ”*Nykysin ainakin on laiska kävelemään. Tietysti talvella sitten on tuota harrastuksissa ja tuolla ja, vaan kyytihan se on sittenkin.*”, toteaa Maire.

Liikkumisrajoituksista huolimatta iäkkäällä saattaa olla paljon arkiohjelmaa. Aktiivisimpia terveydelliset seikat eivät juuri hidasta, vaikka liikkuminen on hankalampaa kuin aiemmin. Joka arkipäivälle voi löytyä jokin harrastus tai tapaaminen, mutta myös vapaapäivät ovat tärkeitä. Eri-laisiin harrastuksiin pääsee usein jonkun tuttavan tai sukulaisen kyydillä, mutta lyhyistä, noin kilometrin matkoista iäkkäät selviävät yksinkin. Kauemmas sen sijaan on jo vaikea lähteä ilman apua. Esimerkiksi potkukelkkaa voi olla vaikea hallita jäisissä mäissä, eikä sillä uskalleta lähteä kovin kauas. Vaikka liikkuminen olisi vaikeaa, iäkkäät pitävät tärkeänä omaa liikkumiskykyään ja sen ylläpitämistä. Sen vuoksi moni käy talven harrastuskaudella kerran viikossa voimistelemassa tai uimassa eläkeläisryhmässä. Liikkumisen yhtenä motiivina on siten myös muiden ihmisten tapaaminen, kuten eräs iäkäs asian ilmaisi: ”*Siinäpähän sitä näkköö mualimaa ja ihmisten kera suapi huastella ja kyssyy mielpitteen*” (N81).

Iäkkäämpänä maaseudulla asuvat tekevät harvemmin pitkiä matkoja sukulaisten luo kaupunkiin. Sen sijaan lapset perheineen vierailevat vanhempiensa luona omien lomiansa aikaan. Esimerkiksi jouluna ja muina juhlapäivinä saattaa talo täytyä vierailijoista. Iäkkäät, joiden luona lapset vierailevat, eivät itse viihdy kaupungissa, vaikka ovat aiemmin kyläilleet lasten luona. Useiden iäkkäiden lapsista ainakin osa asuu kauempana, usein jossakin kaupungissa. Kun ikää karttuu, alkaa pitkien matkojen tekeminen olla raskaampaa kuin aiemmin, eikä yksin matkaan lähteminen kiinnosta. Monelle iäkkäälle onkin tärkeämpää, että sukulaiset käyvät heidän luonaan. Seniorit sen sijaan käyvät mielellään lasten ja lastenlasten luona, koska liikkuminen autolla on helppoa ja vaivatonta.

## 7.6 Muutoksia liikkumisessa

Iän karttuessa nykyisen toiminnallisen tilan ei haluta kutistuvan. Ajokortista luovuttaessa ja taajamaan muutettaessa voi olla yhä mahdollista osallistua kerhojen toimintaan ja hoitaa itse asioinnit. Sen sijaan maaseudulle jääminen tarkoittaa turvautumista toisten apuun siinä vaiheessa, kun ajokortista joutuu luopumaan. Kun on pitkään hoitanut asiansa itsenäisesti, voi olla vaikeaa myöntää tarvitsevänsä apua. Auto ja ajokortti ovat mahdollistaneet muista riippumattoman liikkumisen, ja moni on tottunut siihen, että saa tulla ja mennä omien tarpeidensa mukaan. Haastatteluaineiston perusteella itsenäistä elämää arvostetaan, eikä toisilta haluta kovin helposti pyytää apua. Toisia ollaan kuitenkin valmiita auttamaan esimerkiksi tarjoamalla kuljetusta harrastuksiin.

Taajamaan muutetaan myös sen takia, ettei tarvitsisi pyytää muilta apua. Kauempana palveluista asuttaessa on pariskunnista toisella osapuolella oltava ajokortti, jos halutaan elää itsenäistä elämää. Miehet haluavat naisia useammin pitää kiinni sekä ajokortistaan että asuinpaikastaan. Ajokortista luopumista miehet eivät pidä kovin todennäköisenä, ja naisia useammin he ovat halukkaita ajamaan taksilla tarvittavat ajonsa ajokortista luopumisen jälkeen. Naiset sen sijaan muuttaisivat mieluummin lähelle palveluja vastaavassa tilanteessa, koska he eivät halua olla riippuvaisia muista oman liikkumisensa suhteen. Vaikka palvelujen lähelle muuttamiseen on varauduttu tai se mahdollisuus huomioitu, ovat miehet naisia enemmän kiintyneitä kotiinsa, mikä osoittaa miesten olevan kiintyneitä elämänhistoriallisesti tärkeisiin paikkoihin.

Moni haastateltavista pohti mahdollisia liikkumisen muutoksia lyhyesti, koska muutoksen suunnan arveltiin olevan huonompaan, eikä negatiivisia ajatuksia haluttu ajatella omalle kohdalle. Kaikki kuitenkin mainitsivat sen, että liikkuminen tuskin paranee, koska erilaisia vaivoja tulee iän myötä. Liikkumista pidettiin tärkeänä juuri oman kunnon ja terveyden ylläpitämisessä ja sen vuoksi harrastettiin liikuntaa. Vaikka liikkuminen on hidastunut iän myötä, pyrittiin kuntoa pitämään yllä, koska liikkumiskyvyn merkitys on huomattu tärkeäksi oman arjen kannalta.

Ajokortin uusiminen on ikääntyneille miehille varsin luonnollista, mutta myös maaseudun naiset pitävät tärkeänä ajokortin uusimista, koska auto on tärkeä kulkuneuvo. Auton merkitystä haastateltava kuvasi seuraavasti: ”...se tuntuu niin, että sitä on ihan riippuvainen siitä” (N71) Vain yksi nainen oli luopunut ajokortista täyttäessään 75 vuotta, koska autolle ei enää ollut tarvetta taajamassa yksin asuessa ja hän koki, ettei enää hallitse autoa. Muut naiset pitivät ajokorttia tärkeänä

itsenäisen elämisen kannalta, vaikka tuoreen tutkimuksen mukaan juuri naiset luopuvat helposti ajokortista (Siren 2005). Tämän aineiston perusteella voidaan ennakoida ajokortillisten naisten määrän kasvavan maaseudulla.

Tuttavista, jotka ajokortista olivat luopuneet, on jäänyt haastatelluille se mielikuva, että ajokortista luopuminen on harmittanut, koska kyytien suhteen on jäänyt muiden ihmisten varaan. Halu huolehtia itse asiainnista on vahva. Henkilökohtaista asiointia eivät korvaa edes sähköiset palvelut, vaikka tietokoneen ja internetyhteyden avulla voisi ainakin maksaa laskut: ”...*en minä nyt vielä oo ruvennu opettelemaan [tietokoneen käyttöä], kun oon aatellu, että pitäis sen verran liikkua, että näkis muita ihmisiä. Käyvä kirkolla kuitenkin.*” (N76) Monelle ikääntyneelle matkapuhelimesta on tullut tärkeä tekninen apuväline omaa turvallisuuttakin ajatellen, ja sitä pidetään mukana pois kotoa liikuttaessa. Tulevaisuudessa on mahdollista, että tietokoneenkin käyttö yleisty, jos ikääntyneet ovat tottuneet käyttämään sitä jo aiemmin. Haastatteluaineiston talouksista tietokoneen omistajat ovat laskettavissa yhden käden sormilla.

Jos ikääntyneet eivät kokeneet nykyisessä liikkumisessaan ongelmia, niitä arveltiin tulevan siinä vaiheessa, kun joutuu luopumaan ajokortista. Liikkuminen maaseudulta on sen jälkeen kovin vaikeaa, varsinkin jos on tottunut liikkumaan omien aikataulujensa mukaan. Ikääntyneet ajattelevat, että ajokortittomana on vaikeaa elää maaseudulla kaukana palveluista. Varsinkin autoilemaan tottuneet haastateltavat pitävät miltei mahdottomana ajatusta asumisesta nykyisillä sijoilla ilman ajokorttia ja autoa. Autoilijat ovat kyllä tietoisia palveluliikenteen mahdollisuuksista, koska useimmilla on niitä käyttävä tuttava, mutta itselle samaa liikkumisen mallia ei ajateltu kovin innokkaasti. Autottomat palveluliikennettä käyttävät ovat autoilijoita vanhempia ja poikkeuksetta tyytyväisiä palveluun. Aineistossa autoilijat kokevat kommenttiansa perusteella ulkopuolisen kuljetusavun käyttämisen liian rajoittavana. Koska ikääntyneet autoilijat ovat tottuneet päättämään omista menemisistään, matkojen suunnitteleminen muut huomioiden tuntuu rajoittavalta.

Vaikka liikkuminen on jollakin tavalla rajoittunutta, nykyiseen liikkumistilanteeseen on sopeututtu. asioita, joita ulkopuolinen saattaa pitää liikkumisen ongelmana, pitävät ikääntyneet itse vain liikkumiseen vaikuttavina tekijöinä. Liikkuminen on järjestetty hankalissa tilanteissa toisella tavalla, mistä kertovat myös iäkkäiden erilaiset liikkumisstrategiat. Kun liikkumisen ongelmatilanteet on ratkaistu, omaan liikkumiseen voi olla tyytyväinen. Erityisesti iäkkäät ovat tyytyväisiä ympäristön tarjoamiin liikkumismahdollisuuksiin. Vain oma terveys voi haitata liikkumista. Moni myös nuoremmista on tyytyväinen omiin liikkumismahdollisuuksiinsa. Useat pitävät itse-

ään onnekkaina, kun oma terveys ja muut edellytykset liikkua ovat hyvällä mallilla. Vertailukohtaa liikkumiselle saatetaan hakea tuttavapiiristä, ja kun on nähty, että liikkumistilanne voisi olla huonompikin, ollaan omaan liikkumiseen tyytyväisiä.

## 8 Päätelmiä

### 8.1 Maaseudulla halutaan asua

Koko ikänsä maaseudulla asuneet ikääntyneet ovat juurtuneet kotipaikkaansa. Elämän aikana on ehtinyt syntyä monenlaisia siteitä, ja kodilla on paikan fyysisyyden lisäksi tunteisiin liittyvä ulottuvuus. Maaseudulta ei sen vuoksi haluta muuttaa pois, vaikka olot liikkumisen suhteen olisivat paremmat kaupungissa tai taajamassa. Maataloudesta eläneiden juuret ovat yhä tiukasti omassa pellossa, eikä eläkkeelle jääneitä maanviljelijöitä voi vaatia muuttamaan pellon reunasta palvelujen äärelle, pois juuriltaan. Maaseudun asumisympäristö on miellyttänyt muitakin kuin maanviljelijöitä rauhallisuudellaan, ja lisäksi maaseutu on houkuttellut myös paluumuuttajia, jotka muualla viettyjen vuosien jälkeen ovat palanneet kotipaikkakunnalle. Paluumuutto osoittaa, että heillekin juuret ovat tärkeitä. Erilaiset ikääntyneet ovat valikoituneet maaseudun asukkaiksi, ja heillä on realistinen käsitys maaseudulla asumisesta ja liikkumisesta.

Maaseudun etuina taajama-asumiseen nähden ikääntyneet pitävät luonnon läheisyyttä ja rauhallisuutta. Väljän asumisen varjopuolena on kuitenkin liikkuminen: usealle ikääntyneelle auto on maaseudulla välttämättömyys. Autolla pääsee liikkumaan ympäri vuoden, ja talviaikaankin sillä on helppo lähteä liikkeelle. Koska useille maaseudulla asuville luonto on tärkeä ja maataloutta harjoittaneet ovat aikatauluttaneet elämäänsä luonnon rytmin mukaan, osataan talvioloihinkin suhtautua. Maaseudulla asuessa vuodenvaihtamisen muutokset välittyvät helposti arkeen ja oman toiminnan myötä on opittu tarvittava talviliikkumisen taito. Koti on lisäksi monelle ikääntyneelle niin tärkeä paikka, ettei sieltä ainoastaan huonojen liikenneyhteyksien takia muuteta pois, vaikka ne supistavat ikääntyneen arjen elinpiiriä ja siten toiminnallista tilaa.

Monen maaseudulla asuvan ikääntyneen mielestä liikkumisen alueellinen tasa-arvo ei toteudu maaseudun ja kaupungin välillä. Erityisen tärkeänä erona pidetään maaseudun puutteellista joukkoliikennettä, mutta myös jako yksityisiin teihin ja maanteihin on osa maaseudun asukkaankin arkea. Jos asutus maaseudulla harvenee, joukkoliikenteen käyttäjäkunta vähenee edelleen ja yksityisteiden varsilla tienpidon kustannukset kasautuvat yhä pienemmän joukon kannettaviksi, mikä heikentää liikkumisen alueellista tasa-arvoa. Maalle muuttaneilla ikääntyneillä on ollut tiedossa maaseudun liikkumisolot, mutta vuosikymmeniä maaseudulla asuneiden kannalta tilanne on vaikeampi, kun joukkoliikennettä on vähitellen karsittu ja elämisen edellytykset ovat siten heikentyneet. Heikoimmassa asemassa ovat kuitenkin hyvässä kunnossa olevat autottomat maaseu-

dun asukkaat, jotka eivät pääse osallisiksi yhteiskunnan järjestämistä palveluliikenteen kuljetuksista.

Tärkeä maaseudulla asumista ja liikkumista edistävä tekijä on yhteisöllisyys. Naapurit ottavat kyytiin pyydettyä tai hoitavat pieniä asioita oman asiointinsa yhteydessä. Liikkumisessa avustamisen lisäksi kysellään kuulumisia ja autetaan arjen muissakin askareissa. Tutut naapurit luovat turvallisuuden tunnetta ikääntyneille maaseudun asukkaille. Yhteisöllisyyden mahdollisen häviämisen vuoksi naapuritalojen tyhjeneminen harmittaa. Erityisesti iäkkäät kokevat kotona asumisen turvalliseksi, kun he tietävät, että tarvittaessa apua saa tutulta naapurilta. Vaikka asutus on maaseudulla harventunut, on maaseudun yhteisöllisyyttä vielä jäljellä ja moni pitää sitä tärkeänä. Tosin ikääntyneiden asumista maaseudulla ei voi rakentaa yksin yhteisöllisyyden varaan.

Nykyiset maaseudun autottomat iäkkäät ovat tyytyväisiä liikkumismahdollisuuksiinsa, mutta nuoremmat haluavat olla liikkumisessaan itsenäisiä ja päästä asioimaan oman aikataulunsa mukaan. Palveluliikenne ja tuttavien apu riittää täyttämään iäkkäiden tarpeet, mutta nuoremmille asioiden hoitaminen itse on tärkeää. Muutoksessa on kyse elämäntapojen muuttumisesta. Aineiston perusteella ikääntyneillä naisilla on edessään enemmän muutoksia kuin miehillä, koska naisten liikkumistottumukset muuttuvat enemmän muun muassa ajokortin yleistymisen myötä. Uudet eläkeläiset – sekä miehet että naiset – paitsi liikkuvat enemmän myös vaativat enemmän. Tämä asettaa vaatimuksia myös tienpidolle. Ikääntyneet tienkäyttäjät eivät aina tyydy samaan kuin nykyiset iäkkäät vaan osaavat vaatia haluamiaan asioita.

## 8.2 Talvi vaikuttaa eri tavoin ikääntyneisiin liikkujiin

Tutkimus osoittaa, että talvi vaikuttaa enemmän maaseudulla asuviin autottomiin kuin autollisiin asukkaisiin. Talven säätekijöistä ikääntyneiden liikkumiseen vaikuttavat erityisesti pimeys, liukaus sekä kovat pakkaset. Eri säätekijöiden ja niiden vaihtelun johdosta teiden kunnossapidolla on tärkeä rooli maaseudulla. Autollisten ja autottomien liikkumiseen vaikuttaa tienpito ja teiden talvihoito, ja autottomat ovat sen lisäksi riippuvaisia yhteiskunnan ja oman yhteisönsä tarjoamasta avusta. Iän perusteella jaettuna talvi vaikuttaa enemmän juuri iäkkäiden kuin senioreiden liikkumiseen. Maaseudun autottomat ovat usein maaseudun iäkkäintä väestöä, jolla ei ole ollutkaan autoa käytettävissään. Iäkkäimmät ja autottomat muodostavat ryhmän, jonka liikkuminen on vaikeampaa talvella kuin kesällä. Talvella he ovat enemmän riippuvaisia ulkopuolisesta avusta.

Viinikainen & Kivari (2006) luokittelevat eläkeläiset yhteen luokkaan, mutta tämän työn pohjalta havaitaan ikääntyneiden ryhmässä olevan erilaisia liikkujia. Koska talvella on erilaisia vaikutuksia ikääntyneiden liikkumiseen ja ikääntyneet liikkuvat eri tavoin, voi heitä jaotella muutama luokkaan. Taulukossa 4 esitetään aineiston perusteella erottuvat maaseudun ikääntyneet liikkujatyypit, joita voi yleistää koskemaan muitakin alueita kuin tutkimuksen maaseutua. Taulukossa luonnehditaan tutkimuksen tuottamien tyyppien ominaisuuksia, ja arviointi näiden liikkujatyypien määristä sekä suhteista maaseudulla on oma tutkimusaiheensa. Liikkujatyypien taustalla on jaottelu senioreihin ja iäkkäisiin, ja sitä on tarkennettu taulukossa näkyvillä muuttujilla. Erilaisten liikkujien liikkumistarpeet ovat yhteneviä, mutta tarpeita toteutetaan eri tavoin. Omien asioiden hoitaminen ja sosiaalisen elämän ylläpitäminen ovat tärkeitä liikkumisen motivaattoreita iästä riippumatta. Iän karttuessa liikkumisen tavat ja liikkumiseen vaikuttavat tekijät kuitenkin muuttuvat.

**Taulukko 4.** Ikääntyneiden talviliikkujien luokittelu.

| <i>Liikkujatyypit</i>       | <i>Perhesuhteet</i>        | <i>Liikkumisväline talvella</i> | <i>Ajokortti</i> | <i>Talven vaikutus liikkumiseen</i> | <i>Toiminnallinen tila talvella</i> |
|-----------------------------|----------------------------|---------------------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <i>Verkoston hyödyntäjä</i> | Yksin asuva iäkäs nainen   | Potkuri, pali, yhteisön apu     | Ei               | Suuri                               | Suppeampi kuin kesällä              |
| <i>Autolla asioiva</i>      | Yksin asuva seniori mies   | Auto                            | Kyllä            | Pieni                               | Likimain sama ympäri vuoden         |
| <i>Menevät seniorit</i>     | Seniori-pariskunta         | Auto, potkuri, kävely           | Molemmilla       | Pieni                               | Laajempi kuin kesällä               |
| <i>Puolison johdolla</i>    | Seniori-pariskunta         | Auto, potkuri, kävely           | Vain miehellä    | Pieni                               | Laajempi kuin kesällä               |
| <i>Arka autoilija</i>       | Yksin asuva seniori nainen | Auto, potkuri                   | Kyllä            | Keskimääräinen                      | Likimain sama ympäri vuoden         |
| <i>Virkeä autoton</i>       | Yksin asuva seniori        | Julkinen liikenne, potkuri      | Ei               | Keskimääräinen                      | Likimain sama ympäri vuoden         |

*Verkoston hyödyntäjät* ovat laatineet strategioita liikkumiselleen silloin, kun se on vaikeaa. Talven olosuhteet rajoittavat erityisesti iäkkäiden ulkona liikkumista, ja terveyden heikkenemisen myötä talven liikkautta pelätään mahdollisen kaatumisen vuoksi entistä enemmän. Liikkauksen lisäksi verkoston hyödyntäjät välttelevät pimeässä ja hämärässä liikkumista. Pihapiirissä he liikkuvat potkukelkalla kuten monet muutkin ikääntyneet, ja lisäksi saatetaan käyttää muitakin apuvälineitä, esimerkiksi kävelysauvoja. Asioinnin verkoston hyödyntäjät keskittävät varsinkin talvella kertaan tai kahteen viikossa, ja harrastuksista valitaan se, joka järjestetään valoisaan

aikaan. Harrastuksiin iäkäs saa usein kyydin autoilevalta tuttavalta, ja asiointi onnistuu palveluliikenteen avulla.

Autoilevia ikääntyneitä on erilaisia. Taulukossa 4 kuvatuista liikkujatyypeistä ahkerimmin autoilevat *menevät seniorit* sekä *autolla asioivat*. Auton lisäksi liikutaan kevyen liikenteen keinoin lähiympäristössä, ja liikkuminen pyritään ajoittamaan valoisaan aikaan. Erona näihin tyypeihin *puolison johdolla* liikkuvien matkoja määrittää miehen ajokortti ja puolison liikkuminen saattaa tällöin olla rajoittunutta. Tämän ryhmän kohdalla liikkuminen yhdessä korostuu, vaikka muutkin pariskunnat liikkuvat yhdessä. Vaikka nämä kolme ryhmää eroavat liikkumiseltaan, ovat kaikkien elämäntavat samansuuntaisia. He tekevät autolla samanlaisia asiointimatkoja vuoden ympäri, eikä talven olosuhteilla ole kovin suurta vaikutusta heidän liikkumiseensa. Vain kovat pakket saavat lykkäämään lähtöä, jos kyse ei ole todella tärkeästä asiasta.

Autolla asioiva liikkuu tasaisesti vuoden ympäri, ja siten hänen toiminnallinen tilansa on likimain sama ympäri vuoden. Senioripariskunnat sen sijaan viettävät kesällä enemmän aikaa pihapiirissä puuhastellen, ja toiminnallinen tila on kesäaikaan suppeampi kuin talvella. Koska asiointiliikkuminen on samanlaista ympäri vuoden, elämän muut osa-alueet ohjaavat liikkumisen sijoittumista vuodenaikoihin nähden. Järjestötoiminnan vilkastuessa syksyisin myös eläkeläisten liikkuminen vilkastuu. Ajan viettäminen pihapiirissä vähenee, ja useammin suunnataan harrastuksiin ja tapaamaan muita ihmisiä. Ikääntyneet eivät kuitenkaan muutu aktiivisiksi jäätyään eläkkeelle, vaan elämäntyylillä ohjaa liikkumista. Jos ikääntynyt on ollut aktiivinen koko elämänsä, pidetään samanlaista elämäntapaa yllä eläkkeelläkin.

Talvi vaikuttaa jonkin verran *arkojen autoilijoiden* sekä *virkeiden autottomien* liikkumiseen. Arat autoilijat suhtautuvat varovaisesti talviseen autoilusäähän, mutta liikkuvat siitä huolimatta autoillen, koska omat asioinnit täytyy hoitaa ympäri vuoden. Lumisateet ja liukkaat kelit rajoittavat tällaisten autoilijoiden liikkumista, ja he autoilevat mielellään vain maaseudulla tutussa ympäristössä. Tulevaisuudessa autoilevien ikääntyneiden naisten määrä kasvaa, ja aktiivisemmän ajohistorian ansiosta autolla ajaminen on varmempaa kuin nykyisillä ikääntyneillä naisautoilijoilla. Virkeiden autottomien liikkumista talvi saattaa jopa parantaa silloin, kun koululaiskuljetukset liikennöivät. Muun joukkoliikenteen puuttuessa liikkuminen on kuitenkin vaikeaa, ja he saattavat silloin tällöin turvautua tuttavien apuun. Kesällä käytössä oleva polkupyörä jää talvella usein varastoon.

Koska ikääntyneet kokevat sään vaikuttavan liikkumiseen enemmän maaseudulla kuin kaupungissa, korostuu maaseudun tieliikenteen palvelutaso ikääntyneiden arjessa. Monelle talvihoidon taso maaseudun tiestöllä on riittävä, mutta maaseudun maanteiden auraamisen ajankohtaa ja muuta talvikunnossapitoa haluttaisiin yhtenäistää yksityisteiden kanssa, jotta ikääntyneen matkaketjuun ei tulisi kunnossapidoltaan heikompia osuuksia ja matkanteko olisi sujuvaa. Alueellisesti heikoimmassa asemassa ovat kaukana palveluista ja kuntakeskuksista asuvat, koska syrjäisen ja harvaan asutun maaseudun asukkaat odottavat maanteiden auraamista viimeisinä. Omien pisteiden päässä asuvat ovat usein samassa tilanteessa. Lähempänä kuntakeskuksia asuvat ovat paremmassa asemassa pääteiden varsilla asuvien ohella.

Vaikka autolliset ikääntyneet liikkuvat talvella pääasiassa valoisaan aikaan, ei aina riitä, että tiet on aurattu päivän valjetessa aamupäivällä. Hätätilanteet eivät katso aikaa, sillä tarve hälytysajoneuvon tilaamiselle voi syntyä mihin vuoden- ja vuorokauden aikaan tahansa. Ikääntyneet eivät myöskään tahdo suunnitella omaa aikatauluaan tienpidon aikataulun mukaiseksi. Vaikka eläkeläiset – toisin kuin työssäkäyvät – voivat muokata omaa aikatauluaan sääolojen mukaan, eivät yhteiskunnan aikataulut jouta vastaavasti, ja esimerkiksi kauppaan tai apteekkiin on päästävä aukioloaikojen puitteissa. Kaikessa ei kuitenkaan haluta joustaa, ja muun muassa palveluliikenteen suunnittelussa olisi huomioitava ikääntyneiden mieltymys liikkua valoisaan aikaan.

### 8.3 Liikkujaa kuunnellen parempia ratkaisuja

Liikennehallinnossa on viime vuosina huomattu laadullisen tutkimuksen tarve, ja määrällisten tutkimusten rinnalla on toteutettu laadullisia tutkimuksia. Tiehallinnon alalla on tärkeä tuntee ja ymmärtää liikkumiseen kohdistuvia tarpeita, jotta toimintaa osataan ohjata oikein (Viinikainen & Kivari 2006). Liikkumistarpeita selvitetessä on hyvä täydentää kvantitatiivisen tutkimuksen tietoja kvalitatiivisen tutkimuksen keinoin. Kvantitatiivisilla kyselyillä voidaan selvittää, millä keinoin ja kuinka paljon ihmiset liikkuvat. Kvalitatiivinen tutkimus tarjoaa puolestaan ymmärrystä liikkumiseen liittyvistä valinnoista ja täydentää määrällistä tietoa selvittämällä, miksi ihmiset liikkuvat tietyllä tavalla. Tämän tutkimuksen kaltainen haastattelututkimus tuo tietoa liikkumisen tunnuslukujen tueksi ja selvittää lukujen takana olevia syitä ja seurauksia.

On tärkeää ymmärtää ihmisten liikkumistarpeita, mutta mitä tällä ymmärryksellä voidaan saavuttaa? Pyrkimyksenä on ymmärtää ikääntyneiden talvista liikkumista ja siihen vaikuttavia tekijöitä, jotta ne voitaisiin huomioida liikennejärjestelmää suunniteltaessa. Ihmisten liikkumistar-

peiden sekä liikkumiseen vaikuttavien tekijöiden tunteminen ja ymmärtäminen edistää käyttäjälähtöistä suunnittelua. Tutkimus osoittaa, että liikennejärjestelmä muotoilee ikääntyneen toiminnallista tilaa, koska liikkuminen on toiminnallisen tilan tärkeä elementti. Liikennejärjestelmä tarjoaa ikääntyneelle liikkumisympäristön, jonka resursseja ovat muun muassa eri kulkumahdollisuuksien määrä ja laatu. Ikääntyneiden omia resursseja sen sijaan ovat ajokortin ja autonomisuus sekä oma terveys.

Talvella ikääntyneen toiminnallinen tila on riippuvainen tienpitäjän toimista kuten auraamisesta ja liukkauden torjunnasta. Erityisesti autolla liikkuville ikääntyneille teiden talvikunnossapito on liikkumisen kannalta tärkeä tekijä. Jos kunnossapito ei ole ikääntyneiden liikkumisen kannalta riittävällä tasolla, kutistuu toiminnallinen tila, koska liikkuminen vähenee. Ikääntyneet harkitsevat liikkeelle lähtemistä huonojen olosuhteiden vallitessa, sillä heillä on harvemmin niin akuutteja liikkumistarpeita, etteikö niitä voisi siirtää seuraavaan päivään. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, että maanteiden palvelutasoa voisi laskea. Akuutteja tilanteita varten teiden on oltava liikennöitävässä kunnossa ympäri vuoden. Ikääntyneiden kannalta kunnossapidon riittävä taso tarkoittaa turvallisesti ja sujuvasti liikennöitävää tietä.

Talvella monen iäkkään toiminnallinen tila kutistuu, koska ulkona liikkuminen vähenee liukkauden ja pimeyden vuoksi. Vuodenajasta johtuvaan pimeyteen ei ihmisen toimin voida vaikuttaa niin paljon, että iäkkäät liikkuisivat hämärässäkin, mutta liukkauden torjunta sekä kevyen liikenteen väylillä että maanteilla on iäkkäille liikkujille tärkeää. Tulevaisuudessa on oleellista luoda mahdollisuuksia liikkua myös erilaisin apuvälinein, koska hyvin iäkkäiden määrä kasvaa, eikä heillä enää välttämättä ole ajokorttia. Kaatumisen ja itsensä satuttamisen pelko vähentää talvella iäkkäiden liikkumista, ja liikkumisen vähentyessä toiminnallisen tilan kohteet jäävät saavuttamatta. Kohteet ovat ikääntyneille tärkeitä paikkoja, jotka ovat osa ikääntyneen arkea ja elinpiiriä. Toiminnallisen tilan kutistuessa ikääntyneen elinpiiri pienenee, vaikka yhteyksiä voidaan pitää yllä muillakin tavoin kuin liikkumalla.

Vaikka nykyiset liikkujatyypit osoittavat, että maaseudulla voi asua ilman autoa, eivät tulevat iäkkäät välttämättä tyydy samaan. Maaseudulla on monen seniorin mielestä hyvä asua siihen asti, kun saa pitää kiinni ajokortista ja autosta. Nykyiset ikääntyneet ovatkin huomanneet, että ajotaitoa on syytä pitää yllä, ja myös naiset istuvat useammin ratin taakse. Tulevaisuudessa yhä useammalla ikääntyneellä on ajokortti, ja sitä myös uusitaan ahkerasti, mikä luo edellytyksiä asua maaseudulla. Iän karttuessa ja aistien heikentyessä edellytykset ajokortin pitämiseksi kui-

tenkin vähenevät. Tärkeimpänä tekijänä ikääntyneen oma terveys määrittää mahdollisuutta omistaa ajokortti. Jos ajokortista joutuu luopumaan, on monella edessä muutto palvelujen äärelle. Asiointien hoitaminen itsenäisesti on ikääntyneille tärkeää, eivätkä maaseudun kuntakeskuksiin keskittyneet palvelut anna tällöin mahdollisuuksia elää kovin kaukana. Osa ikääntyneistä onkin varautunut palvelujen äärelle muuttamiseen hankkimalla asunnon myös kunnan keskustaajamasta, koska ilman autoa ei haluta elää kaukana palveluista.

Kuntakeskukseen muuttamisen vaihtoehtona maaseudulla tulisi kehittää palveluliikennettä eri hallinnonalojen yhteistyönä palvelemaan paremmin maaseudun ikääntyneitä. Nykyisin palveluliikenteen tarjonta ja toteutus vaihtelee paljon alueittain. Liikennejärjestelmän yhtenä ominaisuutena on liikkumismahdollisuuksien tarjoaminen myös autottomille maaseudun asukkaille, ja palveluliikenteen järjestämisessä olisi hyvä huomioida iäkkäiden lisäksi myös muut maaseudun autottomat asukkaat. Lisäksi olisi huomioitava ikääntyneiden halu asioida talvella valoisaan aikaan ja haluttomuus odottaa paluukyytiä monta tuntia. Palveluliikenteen järjestäjä tarvitseekin tietoa ja ymmärrystä ikääntyneiden tarpeista suunnitellessaan liikennettä käyttäjälähtöisesti ja tarjotessaan ikääntyneille tällaista palvelua.

Tämä tutkimus on osoittanut, että teemahaastattelumenetelmällä voidaan tuottaa arvokasta tietoa liikennejärjestelmän suunnittelua varten. Yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen lähtökohdat ovat erilaiset kuin liikennealan perinteisen teknisen tutkimuksen, ja tässä työssä arkiliikkumista on lähestytty liikkujan omasta näkökulmasta. Tällainen laadullinen ote tuottaa ymmärrystä tutkittavasta aiheesta, ja haastattelun vuorovaikutustilanteessa saadaan tietoa arjen kokemuksista, jotka kyselytutkimuksessa jäävät helposti piiloon. Kun tieto ja ymmärrys on koottu, haasteena on tulosten hyödyntäminen ja tiedon välittäminen päätöksentekijöille. Tutkimusraporttien lukemisen lisäksi käyttäjälähtöisessä liikennejärjestelmän suunnittelussa olisi tärkeää, että myös suunnittelijat osallistuisivat itse ymmärtävän tutkimuksen tekemiseen ja tarkkailisivat tilannetta erilaisten liikkujien silmin. Tarkoittaahan käyttäjälähtöinen suunnittelu liikkujan näkökulman huomioimista liikennejärjestelmän suunnittelussa. Tällainen tutkimus helpottaa asettumista ikääntyneen asemaan suunnittelutyössä. Kun ymmärretään ja huomioidaan erilaiset tarpeet, onnistutaan luomaan parempi liikennejärjestelmä.

## LÄHTEET

- Aarnikko, Heljä (2006). Esteettömyys talvihoidossa. *Tie ja liikenne* 10:2006, 14–16.
- Alastalo, Marja (2005). Tutkimushaastattelun historia yhteiskuntatieteissä. *Teoksessa* Ruusu vuori, Johanna & Liisa Tiittula (toim.). *Haastattelu: tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 57–77. Vastapaino, Jyväskylä.
- Anttila, Virpi (2001). *Talvijalankulku, liukastumistapaturmat ja kelitiedottamisen kehittäminen*. VTT tiedotteita 2110. Otamedia oy, Espoo. Sähköinen versio: <http://virtual.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2001/T2110.pdf>. 10.5.2006.
- Castree, Noel (2003). Place: Connections and Boundaries in an Interdependent World. *Teoksessa* Holloway, Sarah L., Stephen P. Rice & Gill Valentine (toim.). *Key Concepts in Geography*, 165–185. Sage Publications, Trowbridge. 14.5.2006.
- Drebs, Achim, Anneli Nordlund, Pirkko Karlsson, Jaakko Helminen & Pauli Rissanen (2002). *Tilastoja Suomen ilmastosta 1971–2000, Climatological statistics of Finland 1971–2000*. Ilmastotilastoja Suomesta 2002:1. Edita, Helsinki.
- Droogleever Fortuijin, Joos (1999). Daily life of elderly women in a rural area in The Netherlands. *Geojournal* 48:3, 187–193.
- Farrington John & Conor Farrington (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography* 13:1, 1–12.
- Forss, Simo, Pirkko Karjalainen & Kristiina Tuominen (1995). *Mistä apua vanhana? Tutkimus vanhusten avuntarpeesta ja eläkeläisten vapaaehtoistyöstä*. Eläketurvakeskus Tutkimuksia 1995:3, Vaasa.
- Heino, Raimo (1998). Suomen ilmasto. *Teoksessa* Rinne, Juhani, Jarmo Koistinen & Elena Saltikoff (toim.). *Suomalainen sääkirja etanasta El Niñoon*, 176–187. Yhtyneet kuvalehdet, Keuruu.
- Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2000). *Tutkimushaastattelu - Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Yliopistopaino, Helsinki.
- Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara (2004). *Tutki ja kirjoita*. 10., osin uudistettu painos. Tammi, Jyväskylä.
- HLT = Henkilöliikennetutkimus 2004–2005 (2006). WSP LT-konsultit, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus. Sähköinen versio: [http://www.hlt.fi/HTL04\\_loppuraportti.pdf](http://www.hlt.fi/HTL04_loppuraportti.pdf). 24.5.2006.
- Hugman, Richard (1994). *Ageing and the Care of Older People in Europe*. St. Martin's Press Inc, Kiina.
- Huovinen, Pasi & Hannu Piekkola (2002). *The time is right? Early retirement and use of time by older Finns*. Elinkeinoelämän tutkimuslaitos, sarja B 189.
- Häkli, Jouni (1999). *Meta hodos, johdatus ihmismaantieteeseen*. Vastapaino, Tampere.
- Ilmatieteen laitos (2006). Varoitusten on tarkoitus lisätä väestön turvallisuutta. [http://www.fmi.fi/saa/varoituk\\_19.html](http://www.fmi.fi/saa/varoituk_19.html). 27.12.2006.
- Ilmatieteen laitos (2007a). Talvien lumista ja lumisuudesta. [http://www.fmi.fi/saa/tilastot\\_10.html](http://www.fmi.fi/saa/tilastot_10.html). 21.1.2007.
- Ilmatieteen laitos (2007b). Jalankulkusää auttaa kulkijaa. <http://www.fmi.fi/etusivu/1168509052.html>. 11.1.2007.
- Juntto, Anneli & Anni Vilkkö (2005). Monta kotia – Suurten ikäluokkien asumishistoriat. *Teoksessa* Karisto, Antti (toim.). *Suuret ikäluokat*, 115–144. Vastapaino, Jyväskylä.
- Karisto, Antti (2005). Suuret ikäluokat kuvastimessa. *Teoksessa* Karisto, Antti (toim.). *Suuret ikäluokat*, 17–58. Vastapaino, Jyväskylä.
- Karisto, Antti & Riikka Konttinen (2004). *Kotiruokaa, kotikatua, kaukomatkailua, tutkimus ikääntyvien elämäntyyleistä*. 2. painos. Yliopistopaino, Helsinki.

- Karisto, Antti, Pekka Martikainen, Netta Mäki & Ossi Rahkonen (2005). Suuren muuton pyörteissä: liikkuvuus ja liikkumattomuus. *Teoksessa* Karisto, Antti (toim.). *Suuret ikäluokat*, 92–114. Vastapaino, Jyväskylä.
- Karttunen, Hannu, Jarmo Koistinen, Elena Saltikoff & Olli Manner (1997). *Ilmakehä ja sää*. Ursa, Vaasa.
- Kontos, Pia C. (2000). Resisting Institutionalization: Constructing Old Age and Negotiating Home. *Teoksessa* Gubrium, Jaber F & James A. Holstein (toim.). *Aging and Everyday Life*, 255–272. Blackwell Publishers, Cornwall.
- Kuntaliitto (2006). Tietopankkien tilastokäsitteitä. Tietopankkien tilastoja Excel-tilauksessa. [http://www.kunnat.net/k\\_perussivu.asp?path=1;29;374;41217](http://www.kunnat.net/k_perussivu.asp?path=1;29;374;41217). 10.1.2007.
- Kytö, Hannu, Helena Tuorila & Johanna Leskinen (2006). *Maaseudun vetovoimaisuus ja kuluttajien yksilölliset elämäntavat*. Kuluttajatutkimuskeskus, julkaisuja 2006:5, Helsinki.
- Laaksonen, Jouko, Isto Ruoppila & Timo Suutama (2001). *Tutkimus 55 vuotta täyttäneiden jyvaskyläläisten ulkona liikkumisesta: teemahaastatteluraportti*. Jyväskylän yliopiston psykologian laitoksen julkaisuja 346, Jyväskylä.
- Laki yksityisistä teistä 358/1962
- Lammi, Jarmo (2005). Auringon nousu- ja laskuajat. <http://www.kemi.fi/kk021498/aurinko.html>. 21.1.2007.
- Lampinen, Seppo, Ilari Karppi, Anna Saarlo & Jani Hanhijärvi (2004). *Tie- ja liikenneolojen alueelliset merkitykset. Tienpidon suhde alueelliseen kehitykseen*. Tiehallinnon selvityksiä 2004:25.
- Lehmuskoski, Ville, Kimmo Rönkä, Maarit Wiik & Riikka Kallio (2002). *Ikääntyneiden liikkuminen ja tienpito*. Tiehallinnon selvityksiä 2002:14. Edita, Helsinki.
- Lehtola, Ilkka (2005). Liikkuminen ja elämisen arki. *Maaseudun uusi aika* 2005:2, 35–45.
- Lowe, John & Eldor Pederson (1983). *Human Geography, An Integrated Approach*. John Wiley & Sons, Yhdysvallat.
- Lumme-Sandt, Kirsi (2005). Vanhan ihmisen kohtaaminen haastattelutilanteessa. *Teoksessa* Ruusuvaara, Johanna & Liisa Tiittula (toim.). *Haastattelu: tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 125–144. Vastapaino, Jyväskylä.
- Maa- ja metsätalousministeriö (2004). Elinvoimainen maaseutu - yhteinen vastuumme. Maaseutupolittinen kokonaisuohjelma 2005–2006. Alueiden kehittämislain (602/2002) ja VN:n alueiden kehittämisasetuksen mukainen erityisohjelma. *Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja* 15/2004. Sähköinen versio: [http://wwwb.mmm.fi/julkaisut/julkaisusarja/MMMjulkaisu2004\\_15.pdf](http://wwwb.mmm.fi/julkaisut/julkaisusarja/MMMjulkaisu2004_15.pdf). 12.6.2006.
- Malinen, Pentti, Liisa Kytölä, Heikki Keränen & Reijo Keränen (2006). *Suomen maaseututyypit 2006*. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 7/2006. Sähköinen versio: [http://www.mmm.fi/attachments/5enfdAPe1/5kYqNENOF/Files/CurrentFile/MMMjulkaisu2006\\_7.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/5enfdAPe1/5kYqNENOF/Files/CurrentFile/MMMjulkaisu2006_7.pdf). 9.1.2007.
- Massey, Doreen (1995). The conceptualization of place. *Teoksessa* Massey, Doreen & Pat Jess (toim.). *A Place in the World?*, 45–85. Oxford University Press & Open University, Yhdistynyt kuningaskunta.
- Niemi, Iris (2005). Iäkkäiden pariskuntien ajankäyttö. *Teoksessa* Pääkkönen, Hannu (toim.). *Perheiden ajankäyttö*, 103–122. Tilastokeskus. Edita, Helsinki.
- Palttila, Yrjö & Erkki Niemi (2003). *Maaseutu EU-ohjelmakauden 2000–2006 alussa – maaseutuindikaattorit*. Tilastokeskuksen katsauksia 2003:2. Multiprint, Helsinki. Sähköinen versio: [http://www.mmm.fi/attachments/5gvqKMJaN/5gw07sMK2/Files/CurrentFile/Maaseutuindikaattorit\\_-julkaisu.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/5gvqKMJaN/5gw07sMK2/Files/CurrentFile/Maaseutuindikaattorit_-julkaisu.pdf). 8.11.2006.
- Pekkanen, Risto (toim.) (2003). *Atlas, suomalainen maailmankartasto*. Genimap, Porvoo.
- Pääkkönen, Hannu & Iris Niemi (2002). *Suomalainen arki. Ajankäyttö vuosituhannen vaihteessa*. Tilastokeskus, Kulttuuri ja viestintä 2002:2. Yliopistopaino, Helsinki.

- Replh, Edwrad (1986). *Place and placelessness*. 3. painos. Pion Limited, Lontoo.
- Robinson, Guy M. (1998). *Methods and Techniques in Human Geography*. John Wiley & Sons Ltd, Midsomer Norton.
- Ruonakoski, Annamari (2004). *Sujuvampi arki ikääntyville, Yhdyskuntien suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito väestön ikääntyessä*. Suomen Kuntaliitto, Helsinki.
- Ruonakoski, Annamari, Sakari Somerpalo, Juha Kaakinen & Riitta Kinnunen (2005). *Esteettömyys ja ikääntyvien palveluntarve*. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2005:11. Yliopistopaino, Helsinki. Sähköinen versio: <http://stm.teamware.com/Resource.phx/publishing/store/2005/07/cd1121690203404/passthru.pdf>. 10.3.2006.
- Ruoppila, Isto (2006). Ihminen liikkuu myös talvella! Talvitiepäivät. Jyväskylä 15.–16.2.2006
- Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (2005). Tutkimushaastattelu ja vuorovaikutus. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (toim.). *Haastattelu: tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 22–56. Vastapaino, Jyväskylä.
- Scheiner, Joachim (2006). Housing mobility and travel behaviour: A process-oriented approach to spatial mobility, Evidence from new research field in Germany. *Journal of Transport Geography* 14:4 (2006), 287–298.
- Seetula, Irja (1999). Elämääkö eläkkeellä, ikäihmisten elämänmaku ja elämän kokeminen. *Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä* 1999:11. Edita, Helsinki.
- Siren, Anu (2005). *Older Women's Mobility and Transportation Issues, Restrains and regulations, lust and splendour*. Multiprint, Helsinki. <http://ethesis.helsinki.fi/julkaisut/kay/psyko/vk/siren/olderwom.pdf>. 14.8.2006.
- Siren, Anu & Liisa Hakamies-Blomqvist (2001). *Iäkkäiden tienkäyttäjien liikkumismahdollisuudet ja liikkumisen esteet*. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2001:1. Edita, Helsinki.
- Söderholm, Merja (2006). Jalankulkijana talvella. Talvitiepäivät 2006. Jyväskylä 16.2.2006.
- Thrift, Nigel (2003). Space: The Fundamental Stuff in Human Geography. *Teoksessa* Holloway, Sarah L., Stephen P. Rice & Gill Valentine (toim.). *Key Concepts in Geography*, 95–107. Sage Publications, Trowbridge.
- Tiehallinto (2006). Tiehallinnon julkaisuja. [http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/lista\\_selvitykset.htm](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/lista_selvitykset.htm). 5.11.2006.
- Tiehallinto (2007). Organisaatio. [http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?\\_pageid=71&\\_dad=julia&\\_schema=PORTAL30&menu=4707&\\_pageid=71&kieli=fi&linkki=7423&julkaisu=3008](http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=4707&_pageid=71&kieli=fi&linkki=7423&julkaisu=3008) 11.4. 2007.
- Tielaitos (1999). *Yksityisten teiden kunnossapito*. Tielaitos, Oulu.
- Tiittula, Liisa & Johanna Ruusuvuori (2005). Johdanto. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (toim.). *Haastattelu: tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 9–21. Vastapaino, Jyväskylä.
- Tilastokeskus (2004). Väestöennuste / trendilaskelma 2003-2040. Altika-alue tietokanta.
- Tilastokeskus (2005). Luokitukset – Tilastollinen kuntaryhitys 2005. [http://tilastokeskus.fi/tk/tt/luokitukset/lk/kuntaryhitys\\_index.html](http://tilastokeskus.fi/tk/tt/luokitukset/lk/kuntaryhitys_index.html). 10.1.2007.
- Tilastokeskus (2006). Väkiluku 31.12.2005. Altika-alue tietokanta.
- Tuan, Yi-Fu (1974). *Topophilia: a Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. Prentice Hall Inc., Englewood Cliffs, New Jersey.
- Tuan, Yi-Fu (1997). *Space and Place, The Perspective of Experience*. 7. painos. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Ukkonen, Tarjaliisa, Isto Ruoppila, Timo Suutama & Marjo Lintunen (1998). *55 vuotta täyttäneiden jyväskyläläisten ulkona liikkumisen tavoitteet ja ongelmat*. Jyväskylän yliopiston psykologian laitoksen julkaisuja 338, Jyväskylä.
- Vakimo, Sinikka (1999). Maaseutu naisen ikääntymisympäristönä. *Teoksessa* Kangas, Ilka & Pirjo Nikander (toim.). *Naiset ja ikääntyminen*, 121–146. Gaudeamus, Tampere.

- Vepsäläinen, Mia & Mervi Hiltunen (2001). *Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo*. Joensuun yliopisto, Maantieteen laitos, julkaisuja no 9, Joensuu.
- Viinikainen, Tytti & Markku Kivari (2006). Ihmisten liikkumistarpeet. Väylät ja Liikenne 2006. Tampere 5.10.2006.
- Walmsley, D. J. & G. J. Lewis (1984). *Human geography – behavioural approaches*. Longman Group Limited, Singapore.

**Liite 1.** Kuntien maaseutumaisuutta kuvaavia tunnuslukuja ja luokituksia.

Tilastollinen kuntaryhmitys (Tilastokeskus 2005; Kuntaliitto 2006), taajama-aste ja asukastiheys (Kuntaliitto 2006), maaseututyypit (Malinen et al 2006, 48–54)

| Kunta        | Tilastollinen kuntaryhmitys 2006 | Taajama-aste 2000 | Maaseututyypit 2006 | Asukastiheys, asukkaita/maa-km <sup>2</sup> |
|--------------|----------------------------------|-------------------|---------------------|---|
| Eno          | 3                                | 57,2              | 4                   | 7,2   |
| Iisalmi      | 1                                | 72,6              | 1                   | 29,5  |
| Ilomantsi    | 3                                | 49,6              | 4                   | 2,3   |
| Joensuu      | 1                                | 92,8              | 1                   | 49,4  |
| Juankoski    | 3                                | 58,7              | 4                   | 12,0  |
| Juuka        | 3                                | 46,1              | 4                   | 4,0   |
| Kaavi        | 3                                | 43,2              | 4                   | 5,3   |
| Karttula     | 3                                | 43,5              | 2                   | 7,4   |
| Keitele      | 3                                | 47,6              | 4                   | 5,7   |
| Kesälahti    | 3                                | 44,7              | 4                   | 6,9   |
| Kitee        | 3                                | 56,1              | 4                   | 11,3  |
| Kiuruvesi    | 3                                | 48,9              | 4                   | 7,3   |
| Kontiolahti  | 3                                | 64,1              | 2                   | 16,0  |
| Kuopio       | 1                                | 91,3              | 1                   | 80,7  |
| Lapinlahti   | 3                                | 59,5              | 3                   | 12,2  |
| Leppävirta   | 3                                | 59,9              | 4                   | 9,7   |
| Lieksa       | 2                                | 67,2              | 4                   | 4,0   |
| Liperi       | 3                                | 50,9              | 3                   | 16,2  |
| Maaninka     | 3                                | 25,7              | 3                   | 8,1   |
| Nilsia       | 3                                | 49,4              | 4                   | 9,3   |
| Nurmes       | 2                                | 63,7              | 4                   | 5,7   |
| Outokumpu    | 2                                | 69,4              | 3                   | 17,4  |
| Pielavesi    | 3                                | 41,9              | 4                   | 4,8   |
| Polvijärvi   | 3                                | 34,5              | 4                   | 6,2   |
| Pyhäselkä    | 3                                | 51,5              | 2                   | 28,1  |
| Rautalampi   | 3                                | 47,0              | 4                   | 6,8   |
| Rautavaara   | 3                                | 44,8              | 4                   | 1,8   |
| Rääkkylä     | 3                                | 29,1              | 4                   | 6,6   |
| Siilinjärvi  | 2                                | 79,5              | 2                   | 50,5  |
| Sonkajärvi   | 3                                | 41,5              | 4                   | 3,4   |
| Suonenjoki   | 2                                | 70,9              | 4                   | 10,9  |
| Tervo        | 3                                | 28,8              | 4                   | 5,3   |
| Tohmajärvi   | 3                                | 39,5              | 4                   | 6,5   |
| Tuusniemi    | 3                                | 41,2              | 4                   | 5,5   |
| Valtimo      | 3                                | 44,0              | 4                   | 3,3   |
| Varkaus      | 1                                | 92,6              | 1                   | 62,0  |
| Varpaisjärvi | 3                                | 41,6              | 4                   | 6,4   |
| Vesanto      | 3                                | 31,2              | 4                   | 6,1   |
| Vieremä      | 3                                | 36,3              | 4                   | 4,5   |

Tilastollinen kuntaryhmitys:

1 Kaupunkimaiset kunnat

2 Taajaan asutut kunnat

3 Maaseutumaiset kunnat

Maaseututyypit:

1 Kaupunki

2 Kaupunkien läheinen

maaseutu

3 Ydinmaaseutu

4 Harvaan asuttu maaseutu

## Liite 2. Teemahaastattelun kysymykset.

### Taustatiedot

- Ikä
- Asuinpaikka ja asumismuoto. Kuinka kauan olette asuneet nykyisessä paikassa?
- Miksi haluatte asua maaseudulla?

### Päivittäinen liikkuminen

- Mitä matkoja teette päivittäin/viikoittain/harvemmin?
- Miten matkat tehdään?
- Kuinka kaukana ovat tarvittavat palvelut?
- Mitä liikkumisvälineitä teillä on käytössä ja käytettävissä?
- Miten liikkuminen eroaa eri aikoina?
- Käytättekö jotakin liikkumisvälinettä vain johonkin tiettyyn aikaan vuodesta tai tiettyyn tarkoitukseen?
- Vaikuttaako esim. sää kulkutavan valintaan tai jääkö matkoja tekemättä sään vuoksi?
- Miten pitkät ovat etäisyydet teille itselle tärkeisiin paikkoihin?
- Onko paikkoja, joissa haluaisitte käydä, mutta joihin ette jostain syystä pääse?

### Liikkumisen ongelmat

- Onko teillä liikkumisen suhteen ongelmia? Millaisia?
- Mitkä tekijät vaikuttavat liikkumiseenne?
- Mitkä tekijät vaikeuttavat liikkumista?

### Liikkumisen erityispiirteet maaseudulla

- Onko liikkuminen helpompaa tai vaikeampaa maaseudulla kuin kaupungissa?
- Mitä eroja liikkumisella oman kokemuksenne mukaan maaseudulla ja kaupungissa on?
- Olisiko oma liikkuminen helpompaa, jos asuisitte kaupungissa?

### Liikkumisen tulevaisuus

- Mitä muutoksia liikkumisen suhteen voisi tapahtua tulevaisuudessa?
- Miten liikkumiseenne on muuttunut eläkkeelle jäämisen jälkeen?
- Lisääntykö tai vähentykö liikkuminen?
- Liikkumisvälineiden käytön muutokset?



