



Tero Iikkanen

**LIIKENNEPALVELUT IKÄÄNTYVÄLLE VÄESTÖLLE JA
PALVELUJEN SAAVUTETTAVUUS IKÄÄNTYVÄN
VÄESTÖN NÄKÖKULMASTA**

Tapaustutkimuksena Askolan ja Hyvinkään kunnat

Maantieteen pro gradu -tutkielma

Turku 2018

TURUN YLIOPISTO
Luonnontieteiden ja tekniikan tiedekunta
Maantieteen ja geologian laitos

IIKKANEN, TERO: LIIKENNEPALVELUT IKÄÄNTYVÄLLE VÄESTÖLLE JA
PALVELUJEN SAAVUTETTAVUUS IKÄÄNTYVÄN VÄESTÖN NÄKÖKULMASTA –
Tapaustutkimuksena Askolan ja Hyvinkään kunnat

Pro gradu -tutkielma, 97 sivua, 26 liitesivua
40 op, Maantiede
Ohjaaja: Jani Vuolteenaho
Marraskuu 2018

Väestön ikääntyminen kasvattaa tarvetta erilaisille ikääntyville suunnatuille palveluille. Kuntien tarjoamat liikennepalvelut auttavat ikääntyvää väestöä pysymään mukana yhteiskunnan toiminnassa. Täten ne myös edesauttavat ikääntyvän väestön hyvinvointia. Tässä tutkimuksessa selvitetään kahden Uudenmaan kunnan, Askolan ja Hyvinkään, tarjoamia liikennepalveluja ikääntyvälle väestölle sekä sitä, kuinka niiden tarve tulee muuttamaan väestön ikääntymisen myötä. Lisäksi selvitetään, millaisia liikkumistottumuksia ikääntyvällä väestöllä on, ja millaiseksi ikääntyvä väestö kokee heille tärkeiden palveluiden, päivittäistavarakauppojen ja terveydenhuoltopalvelujen, saavutettavuuden näissä tutkimuskunnissa. Tutkimuksessa on käytetty kolmea aineistotyyppiä. Tutkimuskunnissa toteutetuilla asiantuntijahaastatteluilta on kerätty tietoa siitä, millainen joukko- ja palveluliikenteen tarjonta kunnissa on sekä miten kunnissa varaudutaan väestön ikääntymiseen palvelujen tarjonnan näkökulmasta. Ikääntyvälle, 65–80-vuotiaalle väestölle suunnatulla postikyselyllä on selvitetty ikääntyvän väestön liikkumistottumuksia ja palveluiden saavutettavuutta ikääntyvien näkökulmasta tutkimuskunnissa. Paikkatietoaineistojen avulla puolestaan on tutkittu ikääntyvän väestön maantieteellistä jakautumista tutkimuskunnissa. Lisäksi paikkatietomenetelmin on havainnollistettu postikyselyn vastauksia alueellisesti ja tutkittu päivittäistavarakauppojen saavutettavuutta kyselyn vastaajien näkökulmasta. Tämä tutkimus on osoittanut, että Hyvinkäällä on pystytty järjestämään korkeamman väestömäärän ja -asukastiheyden johdosta Askolaa kattavammat liikennepalvelut ikääntyvälle väestölle. Molemmissa kunnissa kulkee toistaiseksi palveluliikenne, joskin Askolassa on käynnissä viiden kuukauden mittainen kokeilujakso, jonka perusteella liikennöinnin jatkamisesta päätetään. Palveluliikennettä käyttää tämän tutkimuksen perusteella vain pieni osa ikääntyvästä väestöstä. Myös joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat molemmissa kunnissa melko pieniä, ja yksityisautoilu onkin ikääntyvälle väestölle selvästi yleisin kulkumuoto. Palveluista erityisesti päivittäistavarakaupat koetaan sekä Hyvinkäällä että Askolassa ikääntyvän väestön keskuudessa yleisesti hyvin saavutettaviksi. Terveydenhuoltopalvelujen saavuttaminen koetaan molemmissa kunnissa hieman päivittäistavarakauppoja haastavammaksi. Askolassa palveluliikennekokeilun lisäksi kummallakaan tutkimuskunnalla ei, väestön ikääntymisestä huolimatta, ole ajankohtaisia suunnitelmia liikennepalveluiden kehittämiseksi.

Asiasanat: Väestön ikääntyminen, kolmas ja neljäs ikä, paikallaan ikääntyminen, palveluliikenne, joukkoliikenne, palveluiden saavutettavuus, saavutettavuustekijät, liikkuvuus

Turun yliopiston laaturjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

UNIVERSITY OF TURKU
Faculty of Mathematics and Natural Science
Department of Geography and Geology

IIKKANEN, TERO: TRANSPORT SERVICES FOR AGEING POPULATION AND
ACCESSIBILITY OF SERVICES FROM PERSPECTIVE OF AGEING POPULATION –
Municipalities of Askola and Hyvinkää as a case study

Master's thesis, 97 pages, 26 appendix pages
40 cr, Geography
Instructor: Jani Vuolteenaho
November 2018

Ageing of population increases the need for different services for ageing people. Transport services that are administered by the municipalities help ageing people to stay in touch with the society. This survey studies transport services for ageing people in two Uusimaa municipalities: Askola and Hyvinkää. This survey also studies how the need for transport services will change as the ageing of population goes on. Moreover, this survey studies what kind of habits of movement does ageing people have and how accessible the important services, grocery stores and public health services, are from ageing peoples' point of view in these municipalities. To carry out this survey, three different types of research data have been used. Expert interviews that were carried out in Askola and Hyvinkää, were used to get information about service transport and public transport in these municipalities, and about how these municipalities are preparing for the ageing of population from the perspective of supply of services. A postal survey that was sent to a sample of people between ages of 65 and 80 was used to collect information about habits of movement within ageing population and about accessibility of services. GIS-datasets were used to examine geographical division of ageing people within Askola and Hyvinkää. Moreover GIS-methods have been used to represent the answers of postal survey's questions regionally and to study accessibility of grocery stores from the perspective of postal survey's respondents. This survey has indicated that Hyvinkää has been able to organize better transport services for ageing people than Askola due to bigger population and population density. Both municipalities have service transport for ageing people even though the service transport is on trial period in Askola. After that trial period Askola will decide whether to continue the operation of service transport. According to this survey only small proportion of ageing people are using service transport. Also, the numbers of public transport users are low in both municipalities and private cars seem to be the most common mode of transport for ageing people. Accessibility levels of grocery stores are good in both municipalities from ageing peoples' point of view. Also, the accessibility of public health services is good even though they are a bit less accessible than grocery stores according to this survey. Askola's trial period of service transport is the only current plan to improve supply of transport services within the municipalities that are studied in this survey.

Key words: Ageing of population, third and fourth age, aging in place, service transport, public transport, accessibility of services, accessibility factors, mobility

The originality of this thesis has been checked in accordance with the University of Turku quality assurance system using the Turnitin OriginalityCheck service.

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	1
2. IKÄÄNTYVÄ VÄESTÖ JA LIIKKUMINEN	3
2.1. Väestön ikääntyminen	3
2.1.1. Väestön ikääntyminen Suomessa	4
2.1.2. Väestöennusteet ja skenaariot.....	8
2.2. Liikennemaantiede: keskeistä käsitteistöä	8
2.2.1. Saavutettavuus ja liikkuvuus sekä niiden vuorovaikutus	9
2.3. Julkinen liikenne	11
2.3.1. Joukkoliikenne.....	12
2.3.2. Palveluliikenne	12
2.4. Ikääntyvän väestön liikkuvuus	13
2.4.1. Esteetön liikkuminen	14
2.4.2. Ikääntyvät ja autoilu	15
2.4.3. Joukkoliikenteen käyttö	19
2.4.4. Lakisääteiset kuljetuspalvelut liikkumisrajoitteiselle väestölle Suomessa.....	21
2.5. Palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta	22
2.5.1. Päivittäistavarakaupan palvelujen saatavuus ja saavutettavuus	23
2.5.2. Terveystieteiden palvelujen saatavuus ja saavutettavuus	25
3. ASKOLA JA HYVINKÄÄ TUTKIMUSALUEENA	26
3.1 Väestöllisiä tunnuslukuja sekä väestön keskittyminen	26
3.2. Väestönkehitys Askolassa ja Hyvinkäällä 2000-luvulla	29
3.2.1. Toteutunut väestönkehitys	29
3.2.2. Väestöennusteet	30
3.3. Liikenneyhteydet	33
3.3.1. Askola.....	33
3.3.2. Hyvinkää.....	34
3.4. Ikääntyvän väestön maantieteellinen jakautuminen	35
3.4.1. Askola.....	35

3.4.2. Hyvinkää.....	36
4. AINEISTOT JA MENETELMÄT	39
4.1. Aineistot.....	39
4.1.1. Asiantuntijahaastattelut	39
4.1.2. Postikysely.....	41
4.1.3. Paikkatietoaineistot.....	42
4.2. Menetelmät	43
4.2.1. Haastattelujen sisällönanalyysi	43
4.2.2. Postikyselyn tilastollinen analyysi.....	43
4.2.3. Paikkatietoanalyysit.....	43
5. TULOKSET.....	45
5.1. Kuntien tarjoamat liikennepalvelut ikääntyvälle väestölle.....	45
5.1.1. Palveluliikenne	45
5.1.2. Muut ikääntyvälle väestölle suunnatut liikennepalvelut	47
5.2. Ikääntyvän väestön liikkumistottumukset.....	48
5.2.1. Henkilöauton käyttö	48
5.2.2. Joukkoliikenteen käytön yleisyys ja haastavuus	52
5.2.3. Palveluliikenteen käyttö	58
5.2.4. Muiden liikennepalvelujen käyttö	60
5.2.5. Liikkumistottumusten muutokset ikääntyessä.....	60
5.3. Palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta	63
5.3.1. Päivittäistavarakauppojen saavutettavuus ja niissä asiointi.....	63
5.3.2. Terveystuoltopalvelujen saavutettavuus ja niissä asiointi	72
5.3.3 Tutkimuskuntien suunnitelmat koskien palvelujen saavutettavuutta	78
5.4 Liikennepalvelujen kehittäminen	80
5.4.1 Kuntien suunnitelmat.....	80
5.4.2 Ikääntyvien vastaajien näkökulma.....	80
6. TULOSTEN TARKASTELU	82
7. JOHTOPÄÄTÖKSET	88

KIITOKSET	92
LÄHTEET	93
Primääriaineistot.....	93
Haastattelut	93
Postikysely.....	93
Kirjallisuus.....	93

1. JOHDANTO

Suomessa, kuten valtaosassa muistakin maailman valtioista, väestön ikääntyminen on ajankohtainen ilmiö. Väestön ikääntymisen taustalla Suomessa on erityisesti keskimääräisen eliniän piteneminen, alentunut syntyvyys sekä suuret, 1940-luvun lopulla syntyneet, ikäluokat (Luoma ym. 2003: 7; Lassila & Valkonen 2002: 10). Ikääntyvien suhteellinen määrä kasvaa erityisesti haja-asutusseuduilla, joilla väestömäärä yleisesti vähenee, ja tämän seurauksena lähipalveluiden saatavuus heikkenee (Ruonakoski 2004: 44). Jotta myös kaukana palveluista asuvilla ikääntyvillä on mahdollisuus asioida palveluissa ja elää muutenkin mahdollisimman normaalia elämää, tulee kuntien järjestää erilaisia palveluja ikääntyvien jokapäiväisen elämän tukemiseen. Liikennepalvelut, kuten iäkkäille suunnattu palveluliikenne sekä toimiva joukkoliikenne ovat avainasemassa siinä, että ikääntyvä väestö pystyy saavuttamaan tarvitsemansa palvelut sekä pysymään mukana yhteiskunnassa. Vaikka useiden tutkimusten mukaan autoilu on ikääntyvälle väestölle selvästi tärkein kulkumuoto (esim. Kalenoja ym. 2008: 4; Holley-Moore & Creighton 2015: 13), tulee toimivilla liikennepalveluilla turvata autottoman väestönosan kulkumahdollisuudet palvelujen ja sosiaalisten verkostojen ääreen. Kenyonin ym. (2002: 10–12) mukaan iäkkäät, liikkumisrajoitteiset ja pienituloiset henkilöt kärsivät todennäköisimmin kulkumahdollisuuksien puutteesta johtuvasta syrjäytymisestä. Kulkumahdollisuuksien puutteesta johtuvalla syrjäytymisellä tarkoitetaan tilannetta, jossa henkilö on riittämättömien kulkumahdollisuuksien johdosta kykenemätön saavuttamaan palveluja, mahdollisuuksia ja sosiaalisia verkostoja, ja on täten estynyt osallistumaan jokapäiväiseen sosiaaliseen, taloudelliseen ja poliittiseen elämään.

Suomessa useimmat kunnat järjestävätkin nykyään erilaisia ikääntyvälle väestölle suunnattuja kuljetuspalveluja. Tässä tutkimuksessa keskitytään kahden Uudenmaan kunnan, Askolan ja Hyvinkään, tarjoamiin palveluihin. Tutkittavista kunnista Hyvinkää on noin 50 000 asukkaan kaupunki, jossa väestö on pääosin keskittynyt kaupungin keskustajamaan, kun taas Askola on noin 5 000 asukkaan haja-asutuskunta; täten tutkimuksessa on voitu tehdä vertailua kahden kuntarakenteeltaan hyvin erilaisen kunnan välillä. Tutkimuksessa on selvitetty, että millaisia liikennepalveluja näissä kunnissa on tarjolla ikääntyvälle väestölle, ja pohdittu miten liikennepalvelujen tarve tulee muuttumaan tulevaisuudessa väestön ikääntymisen myötä. Kuntien tarjoamista liikennepalveluista on pääasiassa keskitytty palveluliikenteeseen sekä joukkoliikenteeseen. Tutkimuksessa käsiteltävä palveluliikenne on joukkoliikenteen muoto,

jolla pyritään parantamaan ikääntyvien ja liikkumisrajoitteisten ihmisten mahdollisuuksia omatoimiseen elämään (Lehtola 2008: 50). Palveluliikenteestä on aiemmin selvitetty, että sen merkittävin käyttäjäkunta on ikääntyvä väestö, joka käyttää sitä erilaisiin asiointimatkoihin (Karlsson & Sandt 2012). Palveluliikenteen kaltaisten kutsujoukkoliikennemuotojen käytön on tutkittu olevan myös tärkeitä sosiaalisia tapahtumia ikääntyvälle väestölle (Tedre & Pulkkinen 2011: 306).

Kuntien tarjoamien liikennepalvelujen lisäksi tutkimuksessa on selvitetty postikyselyllä, että millaisia liikkumistottumuksia ikääntyvällä väestöllä on, ja millaiseksi ikääntyvä väestö kokee päivittäistavarakauppojen ja terveydenhuoltopalvelujen saavutettavuuden. Tutkimusryhmänä ovat Askolan ja Hyvinkään 65–80-vuotiaat asukkaat. Tässä ikäryhmässä olevat asukkaat ovat vielä pääosin kykeneviä itsenäiseen elämään ja liikkumiseen, mutta tulevana vuosikymmeninä suuri osa heistä on niin sanotussa neljännessä iässä, jossa avuntarve kasvaa rajoittuneen toimintakyvyn johdosta. Liikkumistottumuksiin liittyen postikyselyllä on selvitetty, että millaisia kulkumuotoja ikääntyvä väestö käyttää liikkumiseen erityisesti päivittäistavarakaupoissa ja terveydenhuoltopalveluissa asioidessa. Tutkimuksessa on myös selvitetty miten asuinalue vaikuttaa päivittäistavarakauppojen ja terveydenhuoltopalvelujen saavutettavuuden kokemiseen sekä siihen, mitä kulkumuotoa näissä palveluissa asioidessa käytetään. Syy miksi palveluista tutkimukseen on valittu juuri päivittäistavarakaupat ja terveydenhuoltopalvelut, on se, että nämä ovat aiempien tutkimusten perusteella tärkeitä ja paljon matkustamista aiheuttavia palveluja ikääntyvälle väestölle (Davey 2007: 57; Engels & Liu 2011: 990). Ruokakaupat ovat myös palveluja, joita suomalaiset toivovat kaikista palveluista eniten omille asuinalueelleen (Strandell 2011: 35).

Tämän tutkielman tutkimuskysymykset ovat:

1. Millaisia liikennepalveluja ikääntyvälle väestölle on tarjolla Askolassa ja Hyvinkäällä?
2. Miten ikääntyneen väestön määrä tulee muuttumaan Askolassa sekä Hyvinkäällä, ja miten kunnissa on vastattu väestön ikääntymisestä mahdollisesti aiheutuvaan liikennepalvelutarpeiden muutokseen?
3. Millaisia liikkumistottumuksia ikääntyvällä väestöllä on Askolassa sekä Hyvinkäällä, ja miten he kyseisissä kunnissa liikkuvat kuntien eri osista päivittäistavarakauppoihin sekä terveydenhuoltopalveluihin?
4. Millainen on päivittäistavarakauppojen sekä terveydenhuoltopalvelujen saavutettavuus Askolassa ja Hyvinkäällä ikääntyvän väestön näkökulmasta?

2. IKÄÄNTYVÄ VÄESTÖ JA LIIKKUMINEN

2.1. Väestön ikääntyminen

Väestön ikääntyminen on demografinen prosessi, jossa pääasiassa syntyvyyden alenemisen ja eliniän odotteen kasvamisen myötä ikääntyvien henkilöiden osuus koko väestöstä kasvaa (United Nations 2001: 6; United Nations 2015: 1). Väestörakenteen ikääntymisen taustalla on maailmanlaajuinen taloudellinen sekä sosiaalinen kehitys; se on seurausta elintason noususta. Muun muassa lapsikuolleisuuden väheneminen, sukupuolten tasa-arvoistuminen, paremmat koulutus- ja työmahdollisuudet, parantunut perhesuunnittelu, parantuneet elinolot sekä terveydenhuollon kehittyminen ovat edesauttaneet väestön ikääntymistä (Lassila ym. 2007: 13; United Nations 2015: 3). Edellä mainittujen tekijöiden lisäksi myös toisen maailmansodan jälkeinen useissa valtioissa esiintynyt ”vauvabuumi” vaikuttaa osaltaan väestön ikääntymiseen; nämä niin kutsutut suuret ikäluokat ovat nykyään saavuttaneet eläkeiän. Yli 80-vuotiaiden osuus väestöstä tulee olemaan huipussaan vuosina 2030–2035, jolloin suuret ikäluokat saavuttavat kyseisen iän (United Nations 2015: 4).

Väestön ikääntyminen on globaali ilmiö: 2000-luvun vaihteessa maailmassa oli noin 605 miljoonaa vähintään 60-vuotiasta ihmistä, mikä oli noin 10 prosenttia maapallon väestöstä. Vuoteen 2050 mennessä vähintään 60-vuotiaita ihmisiä maapallolla on arvioiden mukaan noin kaksi miljardia – tämä olisi noin 22 prosenttia maapallon väestöstä. Väestön ikääntymisen globaaliudesta huolimatta se on voimakkainta kehittyneissä valtioissa: vuonna 2000 vähintään 60-vuotiaiden ihmisten osuus koko väestöstä kehittyneissä valtioissa oli 20 prosenttia, ja vuonna 2050 sen odotetaan olevan peräti 33 prosenttia. Vanhimpaan, 80 vuotta täyttäneiden väestönryhmään kuului vuonna 2000 ainoastaan yksi prosentti maailman väestöstä – kehittyneissä valtioissa vastaava osuus oli kolme prosenttia. Vuonna 2050 vähintään 80-vuotiaiden osuus ennustetaan olevan globaalisti noin neljä prosenttia, ja kehittyneissä valtioissa 11 prosenttia (Mirkin & Weinberger 2000: 1–2). Eroja kehittyneimpien ja vähiten kehittyneiden maiden välillä selittävät kehittyneiden maiden korkeampi eliniän odote sekä matalampi syntyvyys (United Nations 2001: 5–6). Vähiten kehittyneissä maissa elintason nousu näkyy lähinnä lapsikuolleisuuden vähenemisenä. Suurin osa maapallon väestöstä asuu nykyään kuitenkin jo valtioissa, joissa syntyvyys alenee jatkuvasti ja eliniän odote vastaavasti kasvaa (Lassila ym. 2007: 13).

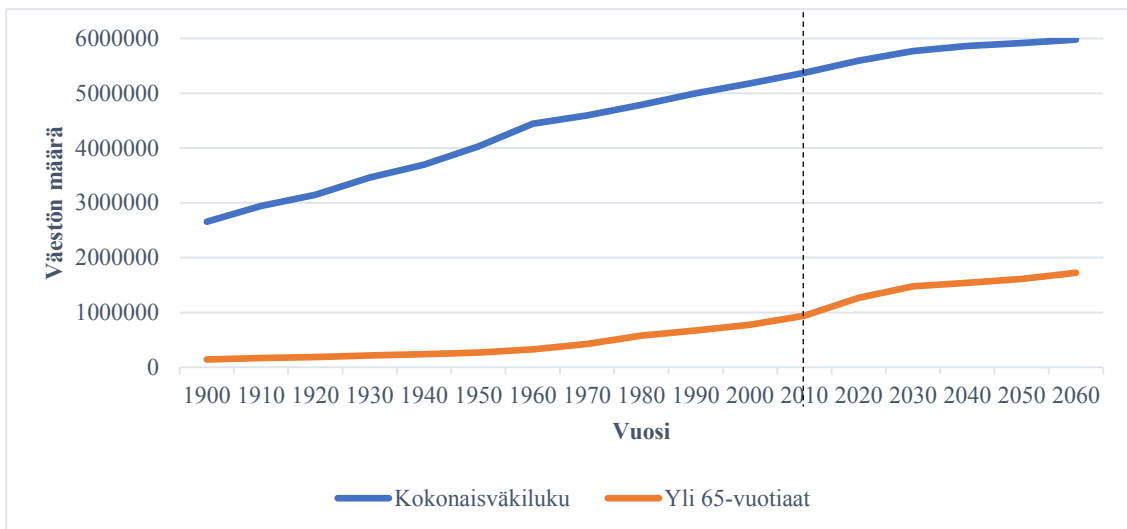
Ikääntyvää väestöä tutkittaessa on syytä muistaa, että eläkeikäinen väestö ei ole homogeeninen ryhmä, vaan väestö eroaa esimerkiksi fyysiseltä kunnoltaan toisistaan. Väestön ikääntymisen yhteydessä voidaan puhua kolmannelta ja neljännestä iästä. Kolmas ikä viittaa varhaiseen vanhuuteen, jossa ihmiset ovat hyväkuntoisia ja aktiivisia kansalaisia. Neljännellä iällä tarkoitetaan varsinaista vanhuutta, jolloin ihmiset ovat huonokuntoisia, passiivisia ja tarvitsevat apua muilta ihmisiltä jokapäiväiseen elämään (Gilleard & Higgs 2000; cit. Petrová - Kafková 2016: 622).

Suurin osa ikääntyvästä väestöstä ikääntyy paikallaan, eli asuvat samassa ympäristössä, jossa he ovat asuneet suurimman osan aikuisiästään. Paikallaan ikääntyminen mahdollistaa iäkkäiden ihmisten mukanaolon tutussa yhteisössä, ja asioimisen tutuissa palveluissa (Giuliano ym. 2003: 68). Mikäli ikääntyvä väestö muuttaa, muuttaminen voidaan usein jakaa kolmeen eri vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa ikääntyvä väestö muuttaa alueille, jossa on paljon palveluita; tämä vaihe sijoittuu usein aikaan ennen eläköitymistä. Toisessa vaiheessa, kun ikääntyvien fyysinen kunto heikkenee, he muuttavat lähemmäs sosiaalisia tukiverkostoja, eli ystäviä ja perhettä. Kolmas vaihe on institutionaalinen, eli esimerkiksi muutto palvelukeskukseen. Näiden kolmen vaiheen toteutuminen kunkin ikääntyvän henkilön kohdalla riippuu esimerkiksi ikääntyvän alkuperäisestä elinympäristöstä, tulotasosta, parisuhdestatuksesta sekä läheisten asuinpaikoista (Duncombe ym. 2001; cit. Alsnih & Hensher 2003: 909).

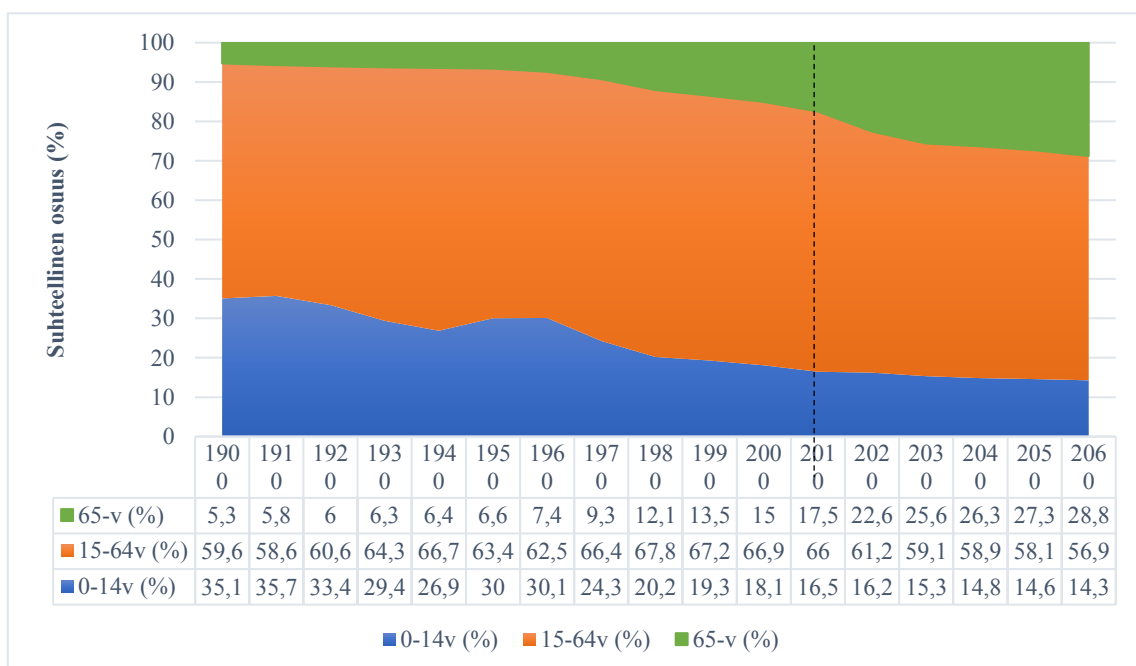
2.1.1. Väestön ikääntyminen Suomessa

Suomessa väkiluku on kasvanut melko tasaisesti 1900-luvun alusta vuoteen 2010 (kuva 1). 2000-luvulla nettomaahanmuuton osuus väestönkasvusta on kasvanut jatkuvasti, ja vuodesta 2007 lähtien nettomaahanmuutto on vaikuttanut enemmän Suomen väkiluvun kasvuun kuin syntyneiden suurempi määrä kuolleisiin nähden. Tulevaisuudessa väestönkasvu tulee jatkumaan ainoastaan nettomaahanmuuton johdosta. Yleisesti Suomen väestönkasvu tulee hidastumaan tulevana vuosikymmeninä (Väestönkehitys vuosina 1749–2050 s.a).

Yli 65-vuotiaan väestön suhteellinen osuus koko väestöstä on kasvanut Suomessa viime vuosikymmeninä, ja kasvu tulee oletettavasti voimistumaan tulevaisuudessa, erityisesti seuraavan vuosikymmenen aikana (kuva 2). Suomessa, kuten muissakin kehittyneissä valtioissa, ikärakenteen muutoksen taustalla on ollut pääasiassa keskimääräisen eliniän piteneminen, syntyvyyden aleneminen sekä suurten ikäluokkien vanheneminen (Luoma ym. 2003: 7)



Kuva 1: Suomen väkiluvun ja 65 vuotta täyttäneen väestön määrän kehitys vuosikymmenittäin 1900-luvun alusta alkaen. Vuodesta 2020 alkaen olevat luvut ovat Tilastokeskuksen ennusteita (Lähde: Liitetaulukko 1. Väestö ikäryhmittäin koko maa... 2015).



Kuva 2: Eri ikäryhmien (0-14v, 15-64v ja yli 65v) suhteelliset osuudet Suomen väestöstä vuosikymmenittäin 1900-luvun alusta alkaen. Vuodesta 2020 olevat luvut ovat Tilastokeskuksen ennusteita (Lähde: Liitetaulukko 1. Väestö ikäryhmittäin koko maa... 2015).

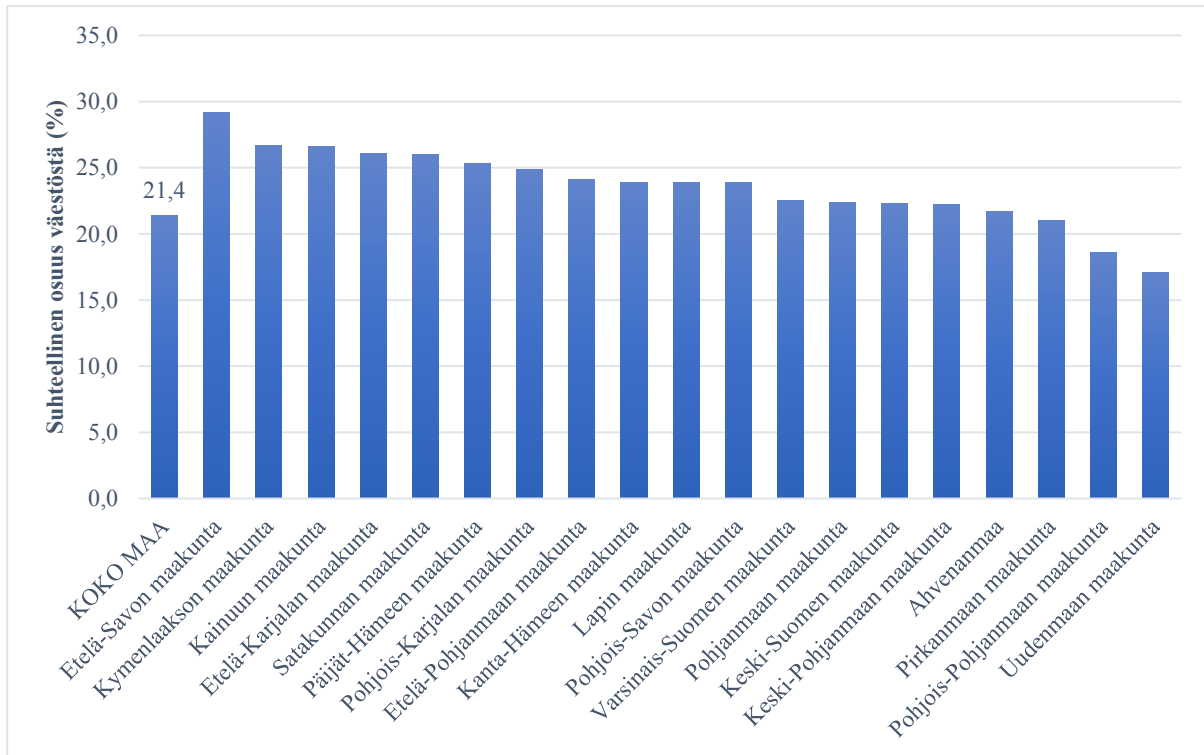
Keskimääräinen elinikä on kasvanut Suomessa jatkuvasti 1800-luvulta lähtien. Keskimääräisen eliniän piteneminen oli kuitenkin pitkään seurausta nuorten ja keski-ikäisten alenevasta kuolleisuudesta. Viime vuosisadan jälkipuoliskolta lähtien myös ikääntyvien odotettavissa oleva elinikä alkoi kohota, ja 65-vuotiaiden odotettavissa oleva elinikä on 1960-luvulta lähtien kasvanut noin yhdellä vuodella joka vuosikymmen. 2000-luvun alkupuolella 65-vuotiaiden odotettavissa oleva elinikä oli naisilla noin 19 vuotta ja miehillä noin 15 vuotta. Arvioiden mukaan odotettavissa olevan eliniän piteneminen jatkuu tulevaisuudessa samaa tahtia, ellei jopa kiihdy (Luoma ym. 2003: 7; Parjanne 2004: 15).

Suomessa syntyvyys on laskenut huomattavasti viimeisen 50 vuoden aikana. 2000-luvulla lähes joka vuosi syntyneiden lasten lukumäärä on jäänyt alle 60 000:een (Elävänä syntyneet sukupuolen mukaan... 2018). Yksittäisen ikäluokan kokoon vaikuttavat kokonaishedelmällisyysluku, eli se kuinka monta lasta nainen keskimäärin synnyttää elämänsä aikana, sekä synnytysissä olevien naisten määrä. Pieni syntyvyys tietystä ikäluokassa vaikuttaa myös tulevaisuuden syntyvyyteen, sillä pienten ikäluokkien ollessa synnytysissä on odotettavaa, että myös tällöin syntyvä ikäluokka jää pieneksi (Lassila & Valkonen 2002: 8). Suomen kokonaishedelmällisyysluku on jo pitkään ollut alle väestön luonnollisen uudistumisen edellyttämän tason, eli 2,1:n (Parjanne 2004: 17). Vuonna 2014 Suomen kokonaishedelmällisyysluku oli 1,71. Tämä on kuitenkin suurempi kuin Euroopan Unionissa keskimäärin, sillä EU27-maiden kokonaishedelmällisyysluku oli vuonna 2011 keskimäärin 1,6 (Syntyneiden määrä 2018).

Suuret, yli 100 000:n syntyneen lapsen ikäluokat syntyivät 1940-luvun lopulla (Elävänä syntyneet sukupuolen mukaan... 2018). Nykyään nämä suuret ikäluokat ovat siis jo saavuttaneet eläkeiän, ja ovat merkittävä tekijä väestön ikääntymiselle. Lähivuosikymmeninä suuret ikäluokat tulevat vaikuttamaan Suomen ikärakenteeseen siten, että iäkkäiden suhteellinen määrä kasvaa entisestään. Suurten ikäluokkien kuoleamisen jälkeen on oletettavaa, että ikärakenteen nousu pysähtyy, mutta jää uudelle, aiempaa korkeammalle tasolle. Syynä tähän on se, että alhaiseksi vakiintunut syntyvyys ja pidentynyt elinikä ovat jo ehtineet vaikuttaa täydellä painollaan väestön ikärakenteeseen (Lassila & Valkonen 2002: 10).

65 vuotta täyttäneiden osuus koko väestöstä vaihtelee maakunnittain (Kuva 3). Koko maassa 65 vuotta täyttäneiden osuus on 21,4 prosenttia. Suhteellisesti eniten ikääntyviä on Etelä-Savon maakunnassa (29,2 prosenttia) ja vähiten Uudellamaalla (17,1 prosenttia). Uudellamaalla

iäkkäiden absoluuttinen määrä kasvaa kaikista voimakkaimmin. Voimakas väestönkasvu takaa kuitenkin sen, että vanhusten suhteellinen osuus pysyy tulevaisuudessakin koko maan keskiarvoa pienempänä (Nivalainen & Volk: 41).



Kuva 3: 65 vuotta täyttäneiden suhteellinen osuus koko väestöstä maakunnittain vuonna 2017 (Lähde: Väestöllisiä tunnuslukuja alueittain... 2018).

Maaseutu ikääntyy Suomessa kaupunkeja voimakkaammin johtuen pääasiassa muuttoliikkeestä maalta kaupunkiin (Lassila ym. 2007: 53). Maaseudun muuttotappiokuntien asukasluku pienenee erityisesti nuorten ikäluokkien lähtömuuton seurauksena; maassamuuttajien ikäjakauma painottuu nuoriin ikäryhmiin 20–24-vuotiaiden ollessa aktiivisimpia muuttajia. Tähän ikäryhmään kuuluvat muuttavat usein joko opiskelujen tai työn perässä. Toiseksi muuttoalttein ryhmä, 25–29-vuotiaat muuttavat pääasiassa työelämään astumisen tai uuden työpaikan perässä. Muuttoaktiivisuus vähenee iän myötä vanhimpien ikäryhmien ollessa vähiten aktiivisia muuttajia (Nivalainen & Volk 2002: 12–13). Yhä useammat ihmiset niin sanotusti ikääntyvät paikallaan. Nuorten muuttoaktiivisuuden ja vanhempien ikäryhmien paikallaan ikääntymisen johdosta Euroopan valtioiden sisällä voidaan lähitulevaisuudessa ennustaa havaittavan ikäryhmien voimistuvaa segregoitumista eri aluetasoilla: nuoret keskittyvät kaupunkien keskustoihin, kun taas esikaupunkialueet ja maaseutu ikääntyvät (Davoudi ym. 2010: 799).

2.1.2. Väestöennusteet ja skenaariot

Väestön tulevaa kehitystä kuvataan väestöennusteilla. Suomessa väestöennusteiden tuottamisesta vastaa Tilastokeskus. Tilastokeskuksen tuottamat väestöennusteet perustuvat trendilaskelmiin, jotka selvittävät millainen olisi alueen tuleva väestö, mikäli edellisten vuosien väestönkehitys jatkuisi muuttumattomana. Väestötilastot perustuvat maistraattien ylläpitämään Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmään. Ennusteita tuotetaan koko Suomen, kuntien ja muiden kuntajakoon perustuvien alueiden osalta. Ennusteista on saatavilla tietoja syntyneiden, kuolleiden ja muuttajien määristä sekä laskennassa käytetyt kertoimet hedelmällisyydestä, kuolevuudesta sekä muutoista (Väestöennuste 2016).

Väestöennustetta laskettaessa ei oteta huomioon mahdollisia tulevaisuuden muutoksia väestönkehityksessä ja siinä ei oteta kantaa, miten väestön tulisi kehittyä (Tilastokeskus 2013). Väestöennusteissa on huomioitava, että yhteiskunnan tilanne pysyminen samanlaisena on harvinaista. Esimerkiksi poliittinen päätöksenteko sekä terveydenhuollon kehitys vaikuttavat tulevaisuuden väestökehitykseen. Pienempien alueiden väestöennusteissa on aina huomattavasti enemmän epävarmuutta kuin koko maata koskevissa ennusteissa (Nivalainen & Volk 2002: 27).

2.2. Liikennemaantiede: keskeistä käsitteistöä

Liikennemaantiede tieteenalana keskittyy ihmisten, esineiden ja informaation liikkumisen sekä liikennejärjestelmien ja niiden alueellisten vaikutusten tutkimiseen (Lehtola 2008: 21). Liikkumisella tarkoitetaan toimintaa, jonka tavoitteena on ylittää lähtöpisteen ja määränpään välillä oleva fyysinen tila, jota muokkaavat erilaiset ihmisten toimintaan ja fyysisen ympäristöön liittyvät rajoitteet, kuten etäisyys, aika, hallinnolliset rajat ja topografia (Rodrique ym. 2006: 1). Liikenne puolestaan on liikkumista ja täten ihmisten toimintaa mahdollistava tekijä. Se määrittää tilojen ja paikkojen toimintaa sekä luonnetta mahdollistamalla liikkumisen ja vuorovaikutuksen niiden sisällä ja välillä (Knowles 2009: 441).

Liikenteen ja liikkumisen kasvun sekä mobiili- ja informaatioteknologian kehittymisen myötä mobiilisuuden tutkimus on kasvanut yhä keskeisemmäksi osaksi maantieteellistä keskustelua. Keskeisessä osassa tätä nykyaikaista mobiliteettitutkimusta on mobiilisuuden paradigma. Paradigman mukaan kaikki paikat ovat vähintään ohuesti linkittyneinä toisiinsa erilaisten

liikenneverkkojen kautta, ja missään ei voi olla irrallista ”saarta” (Shelley & Urry 2006: 209). Nykyinen mobiliteettitutkimus käsittää kaikki liikkumisen muodot kävelystä ja liikenteestä globaaleihin työvoiman tai talouden virtauksiin. Siinä ollaan erityisesti kiinnostuneita, kuinka ihmiset tai asiat liikkuvat paikasta toiseen ja kuinka erilaiset yksittäiset tekijät voivat joko mahdollistaa tai estää toisen tekijän liikkumisen (Cresswell 2011).

2.2.1. Saavutettavuus ja liikkuvuus sekä niiden vuorovaikutus

Saavutettavuus tarkoittaa mahdollisuutta saavuttaa haluttu määränpää annetusta sijainnista käyttäen tiettyä kulkumuotoa. Se nähdään yritysten ja ihmisten mahdollisuutena saavuttaa paikat, joissa ne harjoittavat toimintaansa (Gutierrez 2009: 410). Metz (2000: 150) toteaa saavutettavuuden tarkoittavan helppoutta saavuttaa haluttu määränpää. Hansen (1959: 75) on puolestaan määritellyt saavutettavuuden maankäytön suunnittelun näkökulmasta siten, että saavutettavuus on ”potentiaali vuorovaikutukselle”. Matkustamiseen kuluvan ajan, matkan ja hinnan lisäksi saavutettavuutta voidaan mitata myös määränpään, kuten tietyn keskuksen, vetovoiman kautta (Gutierrez 2009: 412). Tietyn alueen tai paikan saavutettavuuteen vaikuttavat liikkumisen aika, helppous sekä hinta. Ihmiset tekevät päätöksensä käyttäen tietyssä paikassa sijaitsevia palveluita näiden kolmen tekijän perusteella. Palveluiden ja alueiden saavutettavuutta voidaan parantaa kehittämällä näitä tekijöitä (Social Exclusion Unit 2003: 1).

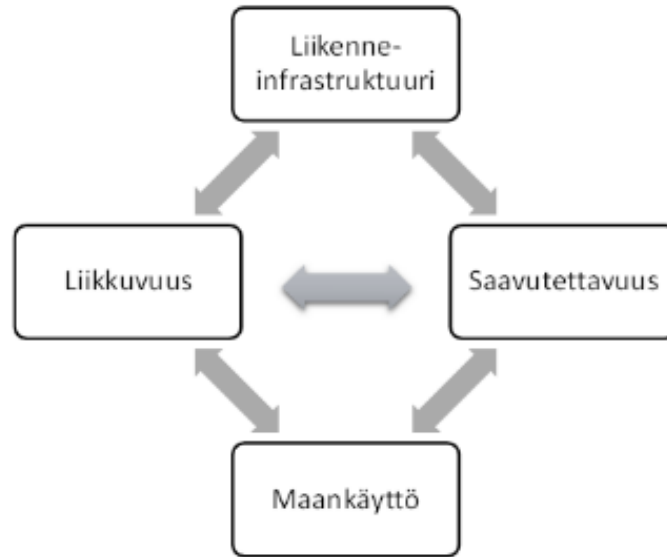
Saavutettavuutta tutkittaessa voidaan ottaa huomioon sekä matkustamiseen tarvittava aika ja/tai hinta että potentiaalisen määränpään houkuttelevuus. Liikennesuunnittelussa tyypillisiä saavutettavuusanalyseja ovat yksinkertaiset kumulatiiviset analyysit, jotka mittaavat tietystä sijainnista katsottuna tietyssä ajassa saavutettavien tai tietyllä etäisyydellä sijaitsevien potentiaalisten määränpäiden lukumäärää (Handy 2002: 4). Gutierrez (2009: 412) toteaa, että yksinkertaisissa sijaintiin perustuvissa saavutettavuusanalyseissa voidaan mitata matkaan kuluvaa aikaa esimerkiksi joko ennalta määrättyyn määränpähän tai lähimpään kiinnostuksen kohteena olevaan kohteeseen (kuten lähimpään terveyskeskukseen). Saavutettavuusanalyysit voidaan tehdä joko yhden kulkumuodon näkökulmasta, esimerkiksi käyttäen tieverkostoa, tai oletuksella, että matkaan käytetään useampaa kulkumuotoa, kuten autoa ja raideliikennettä. Tyypillisesti saavutettavuusanalyysit tehdään paikkatietomenetelmin, ja analyysien tulokset esitetään saavutettavuutta kuvaavin kartoin.

Liikkuvuudella tarkoitetaan mahdollisuutta tai kykyä liikkua paikasta toiseen. Liikkuvuuden käsitteessä otetaan huomioon kaikki eri kulkumuodot. Sitä voidaan mitata yksinkertaisesti

esimerkiksi laskemalla ihmisten kulkemien matkojen pituuksia – tällä tavoin voidaan esimerkiksi selvittää ihmisten keskimääräinen liikkuvuus tietyssä aikayksikössä. Ihmisten keskimääräinen liikkuvuus on viime vuosikymmeninä kasvanut huomattavasti tehokkaampien liikennevälineiden ja -järjestelmien kehittymisen sekä yhdyskuntarakenteen hajaantumisen myötä (O’Sullivan ym. 2000: 86). Ihmisten todellinen liikkuvuus ei usein ole tarkka mittari potentiaaliselle liikkuvuudelle, sillä ihmiset saattavat liikkua vähemmän kuin pystyisivät. Toisaalta todellisen liikkuvuuden kasvu saattaa vähentää potentiaalista liikkuvuutta esimerkiksi ruuhkien lisääntymisen johdosta (Handy 2002: 4).

Saavutettavuus on usein kiinteästi yhteydessä liikkuvuuteen, sillä liikkuvuutta parantavien toimien myötä myös saavutettavuus yleisesti paranee. Korkea liikkuvuus on tyypillisesti yhteydessä saavutettavuuden lisäksi myös vapautteen, mahdollisuuksiin ja vaihtoehtoihin (Alsnih & Hensher 2003: 907). Vaikka liikkuvuus ja saavutettavuus ovat usein läheisessä yhteydessä toisiinsa, ei liikkuvuuden kasvaminen välttämättä tarkoita saavutettavuuden kehittymistä. Myöskään pieni liikkuvuus ei toisaalta tarkoita huonoa saavutettavuutta: esimerkiksi pienissä yhteisöissä, joissa kaikki asukkaat ja palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan, saavutettavuus on hyvä liikkuvuuden ollessa silti pieni. Tällöin saavutettavuus ei ole riippuvainen liikkuvuudesta. Saavutettavuuden parantamiseen tähtävällä suunnittelulla voidaankin vähentää ihmisten liikkumista. Vastaavasti liikkuvuus voi olla korkea saavutettavuuden ollessa huono esimerkiksi tilanteessa, jossa yhteisössä on laajat tieverkostot, mutta huono palvelutarjonta. Tällöin palvelujen saavuttaminen vaatii pitkiä matkoja (Handy 2002: 4–5).

Liikkuvuus ja saavutettavuus ovat vuorovaikutteisessa suhteessa myös liikenneinfrastruktuurin ja maankäytön kanssa. Esimerkiksi liikenneinfrastruktuurin, kuten joukkoliikennejärjestelmän, kehittyminen parantaa alueen saavutettavuutta. Saavutettavuuden paraneminen puolestaan vaikuttaa ihmisten liikkuvuuteen muun muassa siten, että maankäyttö tiivistyy hyvin saavutettavalla alueella, mikä johtaa alueen houkuttavuuden ja täten myös liikkuvuuden kasvuun (kuva 4).



Kuva 4: Liikkuvuuden, saavutettavuuden, liikenneinfrastruktuurin ja maankäytön vuorovaikutus (Lähde: Gutierrez 2009: 411).

2.3. Julkinen liikenne

Julkinen liikenne käsittää eri henkilöliikenteen muodot, jotka hoidetaan kaikkien käytettävissä olevilla liikennevälineillä (Liikennevirasto 2013: 10). Julkiseen liikenteeseen sisältyy kaikki liikenteen muodot, joissa matkustaja ei itse omista liikennevälinettä. Tämän kaltaisia liikennemuotoja ovat esimerkiksi vakiovuoroliikenne, palveluliikenne ja taksipalvelut. Yleensä julkinen liikenne on käytettävissä ainoastaan rahallista korvausta vastaan. Toimiessaan julkisen liikenteen verkosto takaa ihmisille vaivattoman, nopean ja edullisen tavan liikkua (Jalasto 2005: 11, 19–26).

Julkiselle liikenteelle on liikenne- ja viestintäministeriön toimesta määritelty peruspalvelutaso, jonka tulisi toteutua kaikilla alueilla. Peruspalvelutaso merkitsee, että kuntakeskusten sekä muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu- ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävistä taajamista keskuskaupunkiin sekä seutukunnan tärkeisiin palvelukeskittyymiin. Seutukuntien ja kuntien sisäisessä julkisessa liikenteessä pyritään järjestämään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti. Peruspalvelutaso takaa riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille (Jalasto 2005: 54).

2.3.1. Joukkoliikenne

Joukkoliikenne tarkoittaa ihmisten liikuttamista suurille henkilömäärillä tarkoitetuilla liikennevälineillä. Joukkoliikenne on yleensä, joskaan ei aina julkista liikennettä. Yleisimmin joukkoliikenne on linja- ja aikataulusidonnaista julkista linja-auto- tai raideliikennettä. Lisäksi joukkoliikenteeseen luetaan mukaan myös muun muassa koulukuljetukset sekä palveluliikenne (Liikennevirasto 2013: 10).

Joukkoliikenteen tarjonta on yleensä sidonnainen asukastiheyteen. Suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenne on kannattavaa, ja se pyörii yritysveltoisesti ilman yhteiskunnan tukea. Pienemmillä kaupunkiseuduilla melko tiheävuoroista kaupunkimaista paikallisliikennettä pystytään ylläpitämään yhteiskunnan taloudellisella tuella. Kaupunkiseutujen reunoilla ja maaseudulla joukkoliikenteen tarjonta on peruspalvelutasolla. Se muodostuu pääasiassa pitkämatkaisesta runkoliikenteestä (Jalasto 2005: 19). Kaupunkialueilla joukkoliikenteelle ominaista on sen keskustahakuisuus. Joukkoliikenteen reitit palvelevat erityisesti keskusta-alueiden työpaikkakeskittymiä, ja vuoroväli on usein tiheimmillään vuorokauden ruuhkaisimpina aikoina (Giuliano ym. 2003: 47). Joukkoliikennettä käytetäänkin eniten työ- ja muilla kotiperäisillä matkoilla. Tämän taustalla on se, että nämä matkat ovat luonteeltaan välttämättömiä, ja niiden järjestäminen on joukkoliikenteen ensisijainen tehtävä. Eikotiperäisillä matkoilla, eli esimerkiksi vapaaehtoisilla ostos- ja asiointimatkoilla, joukkoliikennettä käytetään suhteessa selvästi kotiperäisiä matkoja vähemmän (Karasmaa 2000: 33).

2.3.2. Palveluliikenne

Palveluliikenne on joukkoliikenteen muoto, joka on suunniteltu erityisesti iäkkäiden ja vammaisten kuljettamiseen. Sen tavoitteena on parantaa toimintarajoitteisten ihmisten mahdollisuuksia liikkumiseen ja omatoimiseen elämään. Palveluliikenteellä tarkoitetaan yleensä palvelulinjoja, joiden reitit, kalusto ja kuljettajat valitaan asiakasryhmän tarpeiden mukaan. Reitit voivat olla kiinteitä tai epäsäännöllisiä: niihin voidaan tehdä muutoksia asiakkaiden tarpeiden mukaan, tai liikennöinti saattaa perustua kokonaan ennakkotilausten perusteella toteutettaviin reitteihin. Palveluliikenne on usein käytännössä asiointiliikennettä ja runkomatkojen syöttöliikennettä. Palveluliikenteellä pyritään usein parantamaan joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa alueilla, joissa se on muuten heikko. Sen kalusto muodostuu tyypillisesti linja-autoista ja takseista (Lehtola 2013: 50; Liikennevirasto 2013: 11).

Palveluliikenteellä saavutetaan kunnan näkökulmasta kahdenlaisia hyötyjä: ensinnäkin palveluliikenteen käynnistämällä säästetään rahaa, sillä sen avulla saadaan yhdisteltyä yhteiskunnan kustantamia kuljetuksia. Toiseksi palveluliikenne parantaa joukkoliikennetarjontaa, sillä vaikka palveluliikenne on suunnattu erityisesti vammaisille ja ikääntyneille, ovat palvelulinjat kaikille avointa joukkoliikennettä. Valtio tukee palveluliikenteiden käynnistämistä kunnissa, ja ne ovat nykyään usein olennainen osa kuntien kuljetusjärjestelmää (Jalasto 2005: 24). Palveluliikenne tarkoittaa käytännössä tyypillisesti palvelulinjoja, joiden reitit ovat erityisesti suunniteltu, ja joiden ajoneuvot on valittu ja kuljettajat koulutettu iäkkäiden tai vammaisten asiakkaiden tarpeet huomioiden. Palvelulinjojen reitteihin voidaan useissa tapauksissa tehdä muutoksia asiakkaiden tarpeiden mukaan (Viitasaari ym. 2004: 9).

2.4. Ikääntyvän väestön liikkuvuus

Ikääntyvät ihmiset liikkuvat keskimäärin muita ikäryhmiä vähemmän. Isossa-Britanniassa 1990-luvun puolivälissä tehdyn tutkimuksen mukaan 18–64-vuotiaat miehet matkustivat 51,3 mailia (n. 83km) ja naiset 37,5 mailia (n. 60km) vuorokaudessa. 65–69-vuotiailla miehillä vuorokauden kokonaisliikkuvuus oli 37,4 mailia (n. 60km) ja naisilla 24,9 mailia (n. 40km); 80–84-vuotiaissa päivittäinen liikkuvuus oli miehillä 19 mailia (n. 31km) ja naisilla 13 mailia (n. 21km). Eläköityminen on merkittävä tekijä liikkuvuuden pienenemiseen, sillä työmatkat vaikuttavat työikäisten liikkuvuuteen huomattavasti. Tutkittaessa ainoastaan vapaa-ajan liikkuvuutta, on huomattu, että 65–74 vuotiaiden miesten liikkuvuus on jopa suurempi kuin 18–64-vuotiaiden miesten. Naisten vapaa-ajan liikkuvuudessa ei ole havaittavissa samanlaista ilmiötä. Naisilla vapaa-ajan liikkuvuus laskee kokonaisliikkuvuuden tavoin melko tasaisesti vanhempiin ikäryhmiin siirryttäessä (Rosenbloom 2001: 385). Väestön liikkuvuus vähenee ikääntyessä paitsi eläköitymisen aiheuttavan liikkumistarpeen vähenemisen, myös fyysisten rajoitteiden vuoksi. Tutkimusten mukaan Isossa-Britanniassa 50–60-vuotiaista vain alle 10 prosentilla oli 1900-luvun lopulla vakava liikkumista rajoittava vamma, mutta yli 80-vuotiaista vastaava osuus oli jo noin 50 prosenttia (Martin ym. 1988; Kreitzman 1996; cit. Metz 2000: 149).

Tulevaisuuden ikääntyneiden ikäryhmän, josta suuren osan muodostavat suuret ikäluokat, odotetaan olevan aiempia sukupolvia liikkuvampia. Syynä tähän on, että iäkkäät ihmiset tulevat

olemaan aiempaa terveempiä, varakkaampia ja pitkäikäisempiä. Lisäksi he ovat tottuneet liikkuvaan elämäntapaan, jossa auto on hallitseva kulkumuoto (Currie 2009: 153–154). Ikääntyvät ihmiset pitäytyvät liikkumistottumuksissaan niin kauan kuin heidän fyysinen toimintakykynsä on tarpeeksi hyvä; täten he esimerkiksi jatkavat autoilua niin pitkään kuin mahdollista (Alshner & Hensher 2003: 904).

Liikkuvuudella on merkittävä yhteys ikääntyvän väestön elämänlaatuun. Liikkuvuuden menettäminen johtaa hyvinvoinnin vähenemiseen. Metz (2000: 150) määrittelee viisi tapaa, jolla liikkuvuus myötävaikuttaa ihmisten hyvinvointiin:

- 1) Matkustaminen saavuttaakseen haluttuja paikkoja ja ihmisiä
- 2) Psykologiset vaikutukset ulosmenemisestä
- 3) Liikunnalliset hyödyt
- 4) Paikallisyhteisössä mukanaolo
- 5) Potentiaalinen matkustaminen – eli tieto siitä, että matka voitaisiin halutessa tehdä, vaikkei se toteutuisikaan

Ikääntyvillä ihmisillä näistä korostuvat erityisesti liikkumisen psykologiset-, liikunnalliset- ja yhteisössä mukana olemisen hyödyt.

2.4.1. Esteetön liikkuminen

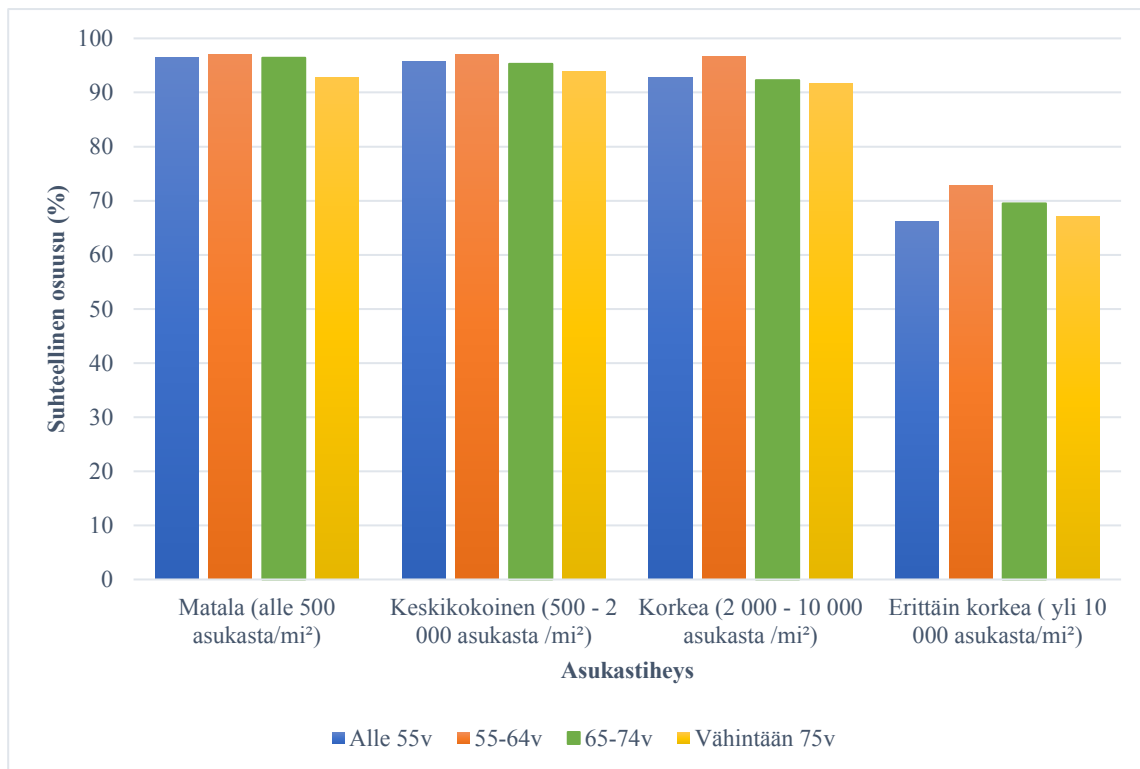
Henkilöt, joiden kyky liikkua ja toimia itsenäisesti on sairauden, vamman tai muun syyn takia heikentynyt väliaikaisesti tai pysyvästi, ovat liikkumis- ja toimimisesteisiä (Eduskunta 2007: 9). Liikkumis- ja toimimisesteiset ihmiset muodostavat merkittävän osan väestöstä. Heille tulee tarjota esteetön kulku paikoissa, joissa he asioivat. Perinteisesti esteettömyys on ymmärretty erilaisten fyysiseen ympäristöön liittyvien esteiden poistamisella, kuten esimerkiksi ovien leventämisellä, mutta esteettömyys pitää sisällään paljon muutakin (Kaufman-Scarborough 1999: 479). Esteettömyys käsittää rakennetun ympäristön toimivuuden, tuotteiden helppokäyttöisyyden ja palvelujen sekä viestinnän saavutettavuuden kaikkien käyttäjäryhmien näkökulmasta. Esteettömyys voi olla niin fyysistä, psyykkistä, sosiaalista kuin taloudellistakin. Täysin esteetömyydessä yhteiskunnassa kaikki ihmiset kykenevät toimimaan yhdenvertaisina (Eduskunta 2007: 8).

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on säädetty vaatimuksia rakennusten esteettömyydelle. Lain mukaan rakennushankkeissa on huomioitava, että rakennus ja sen piha-alueet suunnitellaan ja rakennetaan siten, että esteettömyys ja käytettävyys otetaan huomioon erityisesti lasten,

vanhusten ja vammaisten henkilöiden näkökulmasta (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/117e§). Esteetön toimintaympäristö hyödyttää myös muita tilojen käyttäjiä. Esteettömyys ei rakentamisvaiheessa maksa esteellistä ympäristöä enempää, se vaatii ainoastaan hyvää suunnittelua. Pitkällä aikavälillä esteetön ympäristö tulee jopa esteellistä halvemmaksi, sillä toimivat tilat vähentävät tarvetta muutoksille, lisäävät eri toimintojen sujuvuutta, ja nopeuttavat asiointia sekä siirtymistä paikasta toiseen. Esteettömyys voidaan huomioida myös esimerkiksi joukkoliikenteessä, jossa esteettömyys tarkoittaa kaikkien käytettävissä olevia kulkuneuvoja sekä pysäkki- ja asemarakenteita (Eduskunta 2007: 9).

2.4.2. Ikääntyvät ja autoilu

Henkilöauto on tärkeä kulkuneuvo suurelle osalle ikääntyvästä väestöstä. Autoilu koetaan mukavana liikkumismuotona, sillä se ei ole sidonnaista aikatauluihin, ja se vaatii vähän kävelyä, mikä on erityisen tärkeää fyysisiä rajoitteita omaavalle ikääntyvälle väestölle. Lisäksi autoilu tarjoaa ikääntyville itsenäisyyden tunnetta. Erityisesti maaseudulla, jossa etäisyydet haluttuihin määränpäihin ovat kaupunkeja pidempiä, autoilu voi olla iäkkäille ainoa mielekäs liikkumismuoto (Davey 2007: 51; Holley-Moore & Creighton 2015: 13). Yhdysvalloissa on tutkittu henkilöauton käytön muuttumista kaupungin koon ja asukastiheyden mukaan. Näiden tutkimusten mukaan autoilu on hyvin yleinen kulkumuoto kaikilla aluetasoilla, mutta sen osuus kaikista matkoista on pienimmillään tiheään asutuilla alueilla (kuva 5). Myös Suomessa on tutkittu, että yhdyskuntarakenteellisella sijainnilla on merkitystä autoiluun siten, että henkilöautoja käytetään aktiivisimmin kaupunkien reuna- sekä kehysalueilla (Tuominen 2017:6).



Kuva 5: Yksityisautolla joko kuljettajana tai matkustajana kuljettujen matkojen osuus kaikista matkoista asukastiheyden ja ikäryhmien mukaan Yhdysvalloissa (Lähde: Giuliano ym. 2003: 48).

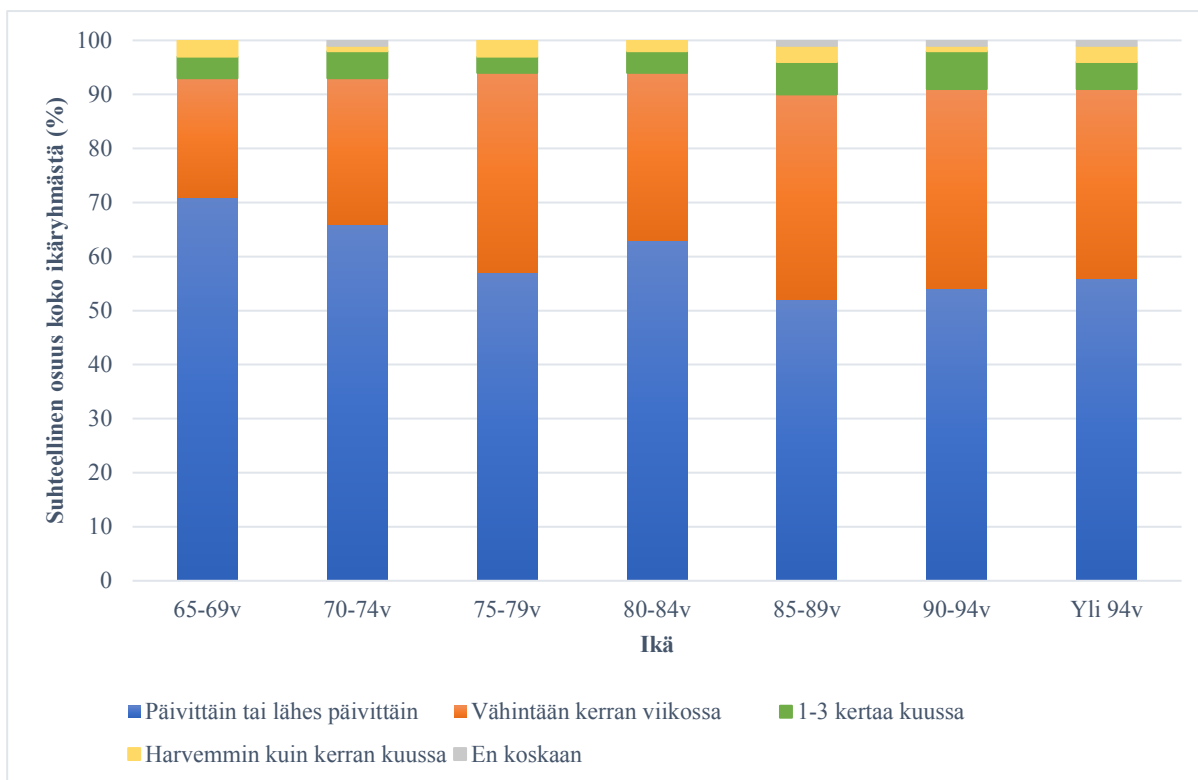
Ikääntyvän väestön autoilun määrää on kansainvälisesti tutkittu paljon. Isossa-Britanniassa 1990-luvun puolivälissä suurin osa vähintään 65-vuotiaiden henkilöiden kaikista matkoista taitettiin autolla. Puolissa autolla tehdyistä matkoista ikääntyvä henkilö oli itse kuljettajana. 80 vuotta täyttäneiden ikäryhmässä 75 prosenttia miesten ja 52 prosenttia naisten matkoista tehtiin autolla joko kuljettajana tai matkustajana (Oxley 2000: 223; cit. Davey 2007: 51). Myös tätä myöhempien Isossa-Britanniassa tehtyjen tutkimusten mukaan autoilu on tärkein kulkumuoto ikääntyvälle väestölle: yli 70-vuotiaat tekevät vuoden aikana keskimäärin 315 matkaa, joissa he itse ajavat autoa, ja 162 matkaa, joissa he ovat matkustajana autossa. Seuraavaksi yleisin kulkumuoto yli 70-vuotiailla on kävely, jolla tehdään 140 matkaa vuoden aikana (Holley-Moore & Creighton 2015: 13). Rosenbloomin (2001: 381) mukaan Australian Melbournessa vähintään 65-vuotiaat ihmiset käyttävät autoa lähes yhtä paljon kuin nuoremmat ikäryhmät. Matkan pituus vaikuttaa auton käyttöön ikääntyvällä, 65 vuotta täyttäneellä, väestöllä: Melbournessa yli kahden kilometrin matkoista lähes 80 prosenttia taitetaan autolla, kun taas alle 0,5 kilometrin matkoista lähes 80 prosenttia taitetaan kävelen.

Tutkimusten mukaan ajokortin menettäminen on yksi merkittävimmistä masennuksen oireita sekä stressiä aiheuttavista tekijöistä ikääntyvälle väestölle (Marotolli ym. 1997; Rothe 1994:

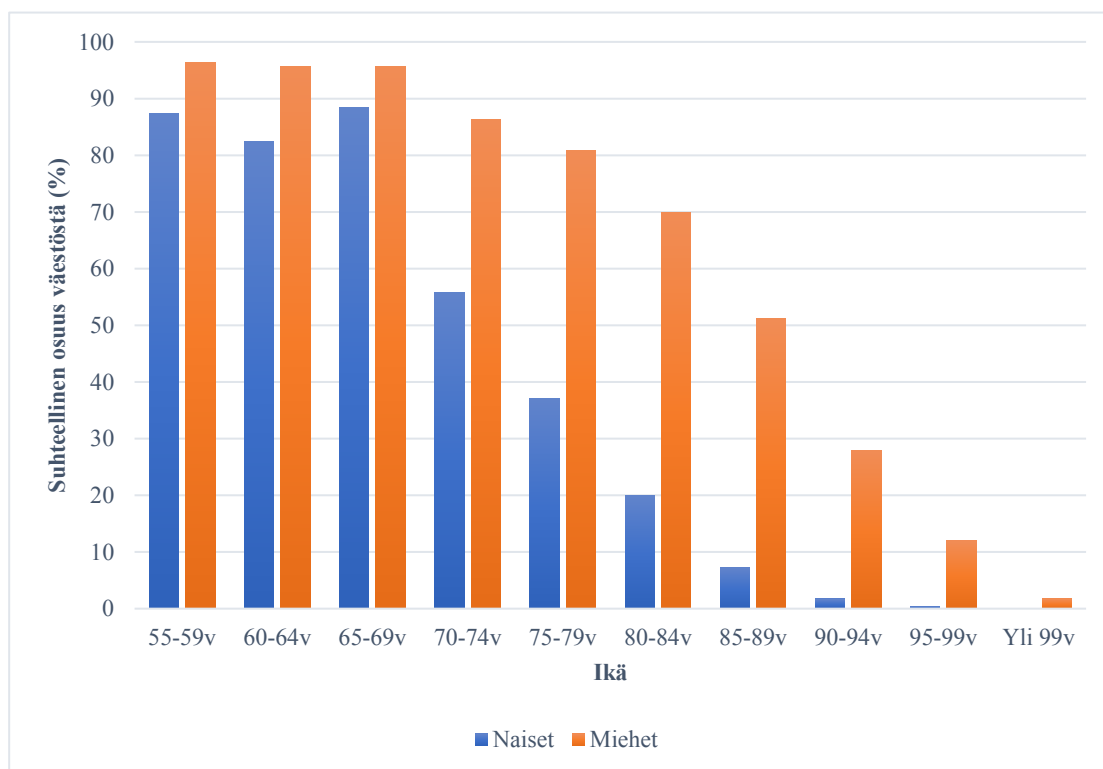
76; cit. Davey 2007: 50). Erityisesti syrjäisellä seudulla asuvat ja autoiluorientoituneeseen elämäntapaan tottuneet iäkkäät ihmiset ovat vaarassa syrjäytyä yhteiskunnasta, mikäli auto ei ole enää käytettävissä (Shergold & Parkhurst 2012: 419). Autoiluun tottuneilla iäkkäillä liikkuvuus vähenee auton käyttömahdollisuuden menettämisen myötä. Sen sijaan iäkkäät, jotka eivät ole koskaan ajaneet, ovat ex-autoilijoita paremmin tietoisia heidän fyysisistä rajoitteistaan, ja täten heidän liikkuvuuteen ikääntymisestä johtuva fyysisen kunnon heikkeneminen ei vaikuta niin voimakkaasti (Alsnih & Hensher 2003: 907).

Iäkkäiden ihmisten autoilun odotetaan määrällisesti lisääntyvän tulevaisuudessa kaikissa länsimaissa. Kehityksen taustalla ovat väestön ikääntyminen sekä kasvava ajokortillisten osuus ikääntyvän väestön keskuudessa. 2000-luvulla eläkkeelle astuneet ikäryhmät ovat tottuneet autoiluorientoituneeseen elämäntapaan aiempia ikäryhmiä enemmän. Seuraavien vuosikymmenien aikana länsimaissa asuvista miehistä lähes 100 prosenttia ja naisista 60–90 prosenttia jäävät eläkkeelle ajokortillisina (Rosenbloom 2001: 376–378). Keskimääräisen eliniän kohoamisen ohella myös terveyden paranemisen johdosta voidaan olettaa ajokortillisten osuuden kasvavan myös yli 70-vuotiaiden ikäryhmässä (Banister & Bowling 2003: 106).

Ikääntyvän väestön autollisuus on Trafín tutkimusten mukaan kasvanut Suomessa viime vuosikymmeninä voimakkaasti: vuonna 1998 55 prosentilla kaikista 65 vuotta täyttäneiden kotitalouksista oli vähintään yksi auto, ja vuonna 2005 vastaava osuus oli kasvanut 63 prosenttiin (Kalenoja ym. 2008: 4). Vuonna 2016 65–69-vuotiaista 91 prosentilla oli kotitaloudessa vähintään yksi auto ja yli 80-vuotiaistakin 89 prosentilla. 65–69-vuotiaista 71 prosenttia kulkee henkilöautolla, joko kuljettajana tai matkustajana lähes päivittäin. Osuus pienenee vanhemmissa ikäluokissa, mutta autoilu on kaikissa ikäryhmissä yleisin kulkumuoto (kuva 6). Ikääntyvien ajokorttien määrästä on puolestaan tutkittu, että 55–69-vuotiaista suomalaisista miehistä yli 90 prosentilla oli vuonna 2016 ajokortti. Ajokortillisten osuus koko ikäryhmästä pienenee jatkuvasti vanhempiin ikäryhmiin siirryttäessä, mutta vielä 80–84-vuotiaista miehistäkin 70 prosentilla on ajokortti. Naisissa ajokortillisten osuus on kaikissa ikäryhmissä miehiä pienempi, joskin vielä 55–69-vuotiaista naisista lähes 90 prosentilla on ajokortti. 80–84-vuotiaista naisista enää 20 prosentilla on ajokortti, eli miehet jatkavat ajamista keskimäärin huomattavasti kauemmin kuin naiset (kuva 7).



Kuva 6: Ikääntyvien yksityisautoilu ikäryhmittäin Suomessa joko kuljettajana tai matkustajana (Lähde: Tuominen 2017:7).

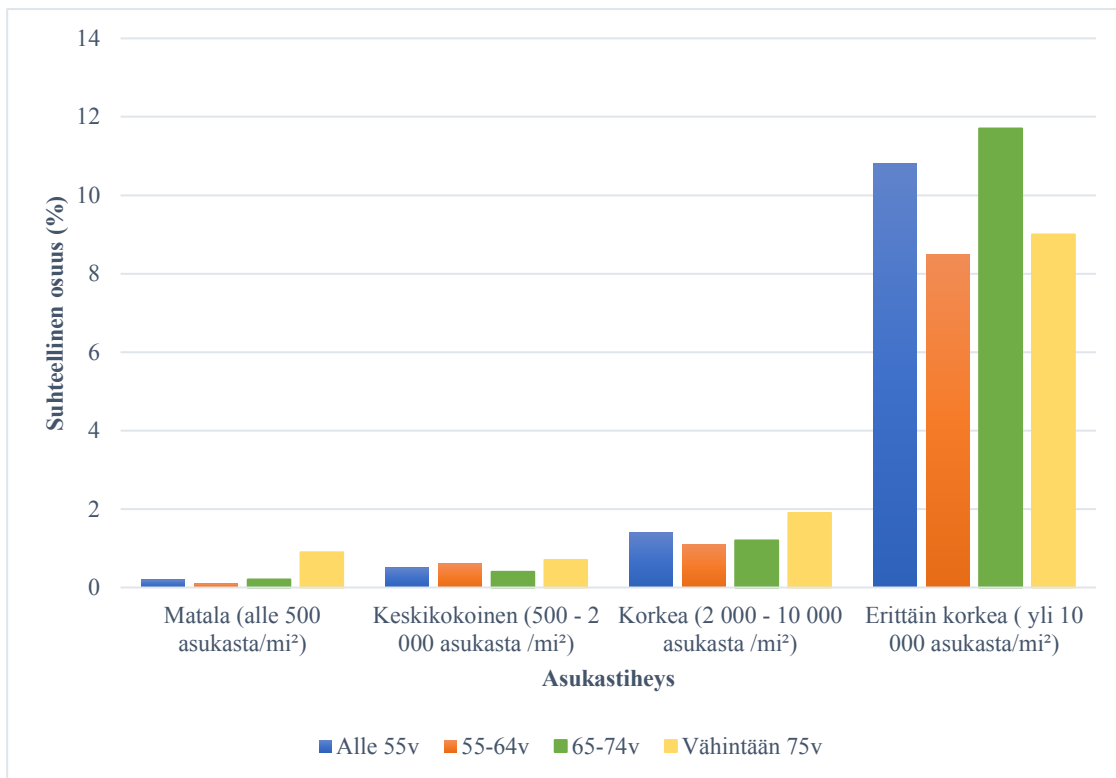


Kuva 7: Naisten ja miesten ajokortillisten suhteelliset osuudet koko väestöstä ikäryhmittäin vuonna 2016 (Lähde: Vehmas & Mikkonen 2017: 53).

2.4.3. Joukkoliikenteen käyttö

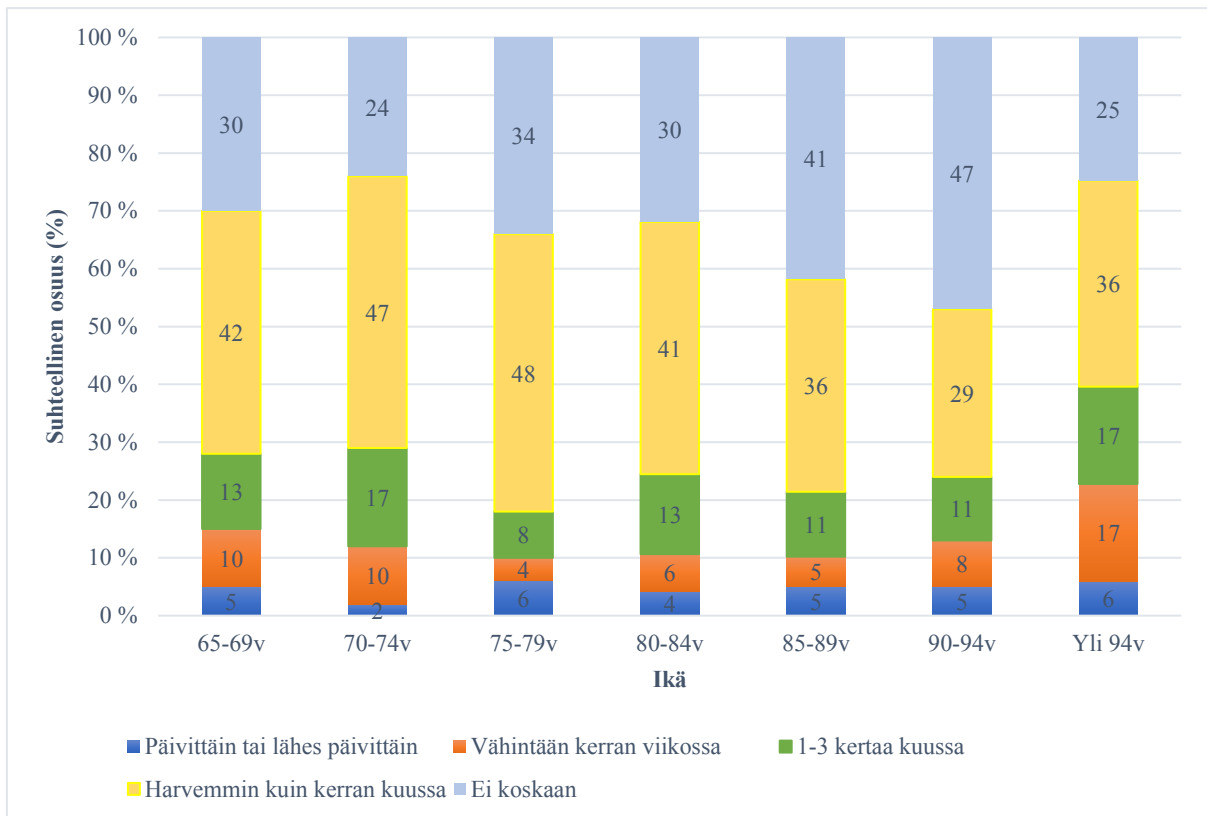
Ikääntyvä väestö käyttää julkista liikennettä silloin, kun se on hyvin saavutettavissa, ja sen palvelutaso on riittävä (Giuliano ym. 2003: 162; Currie & Delbosc 2009: 162). Metzlin (2003: 377) mukaan joukkoliikenteen käyttöön vaikuttaa potentiaalisen matkan miellyttävyys: houkutteleva ja turvallinen joukkoliikennematka sisältää kohtuullisen kävelymatkan pysäkille hyvässä kunnossa olevaa ja hyvin valaistua katua pitkin. Lisäksi linja-auton (tai muun joukkoliikennevälineen) odotusajan tulee olla lyhyt ja aikataulujen luotettavia sekä helposti luettavia. Myös maankäyttö vaikuttaa joukkoliikenteen käyttöön: tiheä maankäyttö ja monipuoliset palvelut lisäävät sekä liikkuvuutta että julkisen liikenteen käyttöä (Currie & Delbosc 2009: 162; Giuliano ym. 2003: 45). Yleisin syy ikääntyville olla käyttämättä joukkoliikennettä on Isossa-Britanniassa teetetyt kyselytutkimuksen mukaan joukkoliikenteen epämukavuus. Seuraavaksi yleisimpiä syitä ovat se, että joukkoliikenne ei kulje sinne, minne he haluavat ja se, että heidän terveytensä estää joukkoliikenteen käytön. Terveys vaikuttaakin merkittävästi joukkoliikenteen käyttöön, sillä ikääntyneistä, joilla on pitkäkestoinen liikkumista rajoittava sairaus, lähes 45 prosenttia sanoo, ettei käytä koskaan julkista liikennettä. Terveillä ikääntyvillä ihmisillä vastaava osuus on 25 prosenttia (Holley-Moore & Creighton 2015: 18).

Joukkoliikenteen käyttö on huomattavasti yleisempää kaupunki- kuin maaseutualueilla. Maaseudulla pieni väestötiheys tekee säännöllisen ja kustannustehokkaan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamisen vaikeaksi, kun taas tiheään asutuissa kaupungeissa joukkoliikenteelle riittää käyttäjiä. Kaupungeissa onkin yleensä kattava joukkoliikenneverkosto (Holley-Moore & Creighton 2015: 24; Social Exclusion Unit 2003: 34). Isossa-Britanniassa on vertailtu ikääntyvien joukkoliikenteen käyttöä maaseudulla ja kaupungeissa: esimerkiksi 70–74-vuotiaiden ikäryhmässä kaupungeissa asuvista henkilöistä 38 prosenttia käyttää joukkoliikennettä vähintään kerran viikossa, ja maaseudulla vastaava osuus on 20 prosenttia. Erot kaupunkien ja maaseudun välillä olivat yhtä merkittäviä myös muissa tutkimuksissa yli 50-vuotiaiden ikäryhmissä (Holley-Moore & Creighton 2015: 24). Giuliano ym. (2003: 48) tutkivat Yhdysvalloissa kaupunkien koon ja väestötiheyden vaikutusta ikääntyvän väestön eri kulkumuotojen käyttöön 1990-luvun puolivälissä kerätyn kyselyaineiston perusteella. Tutkimustulosten mukaan auton käyttö vähentyy ja vastaavasti julkisen liikenteen käyttö kasvaa kaupunkikoon ja asukastiheyden noustessa (kuva 8); tosin auto on selvästi yleisin kulkumuoto myös suurimmissa ja tiheimmin asutetuissa kaupungeissa.



Kuva 8. Linja-autolla tai raideliikenteellä kuljettujen matkojen osuus kaikista matkoista asukastiheyden ja ikäryhmien mukaan Yhdysvalloissa (Lähde: Giuliano 2003: 48).

Suomessa ikääntynyt väestö käyttää Trafín tutkimuksen mukaan melko harvoin joukkoliikennettä. Lähes kaikissa ikääntyneiden ikäryhmissä alle 20 prosenttia ikääntyneistä sanoo käyttävänsä joukkoliikennettä päivittäin tai viikoittain. Eniten joukkoliikenteen käyttäjiä on yli 94-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa 23 prosenttia vastaajista ilmoittivat käyttävänsä joukkoliikennettä vähintään viikoittain (kuva 9). Tämä tosin selittyy osin sillä, että tutkimuksessa joukkoliikenteeseen luettiin mukaan myös erilaiset palveluliikenteen muodot (Tuominen 2017: 6). Kaupunkiseuduilla 65 vuotta täyttäneet suomalaiset käyttivät 1990-luvulla tehdyn tutkimuksen mukaan enemmän joukkoliikennettä kuin 18–64-vuotiaat. Selvästi eniten ikääntyvä väestö käytti joukkoliikennettä pääkaupunkiseudulla, jossa on Suomen mittakaavassa suuri asukastiheys sekä kattava joukkoliikenteen tarjonta. Joukkoliikennetarjonnan heikkenemisen myötä myös joukkoliikennettä käyttävän ikääntyvän väestön suhteellinen osuus putoaa merkittävästi. Pääkaupunkiseudulla 65 vuotta täyttäneestä väestöstä 39,5 prosenttia käytti joukkoliikennettä, kun esimerkiksi Vaasan seudulla vastaava osuus oli ainoastaan 5,4 prosenttia (Karasmaa 2000: 36).



Kuva 9: Ikääntyvän väestön joukkoliikenteen käyttö ikäryhmittäin Suomessa (Lähde: Tuominen 2017: 7).

2.4.4. Lakisääteiset kuljetuspalvelut liikkumisrajoitteiselle väestölle Suomessa

Suomessa kuntien tulee tarjota liikkumista edistäviä kuljetuspalveluja henkilöille, jotka eivät pysty esimerkiksi vamman tai sairauden takia liikkumaan normaalisti paikasta toiseen. Sosiaalihuoltolaissa (30.12.2014/1301: 23§) todetaan, että ”esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne, mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen.” Lisäksi siinä säädetään, että henkilöille, jotka eivät pysty käyttämään julkisia liikennevälineitä esimerkiksi sairaudesta tai vammasta johtuvan alentuneen toimintakyvyn takia, tulee järjestää liikkumista edesauttavia palveluja, jotta he pystyvät asioimaan ja täyttämään muita jokapäiväisen elämän tarpeita. Tätä liikkumisen tukea voidaan järjestää julkisten liikennevälineiden käytön ohjauksella ja ohjatulla harjoittelulla, saattajapalveluna, ryhmäkuljetuksena tai korvaamalla esimerkiksi taksilla tai invataksilla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset. Näitä edellä mainittuja liikkumisen tukemisen toteuttamistapoja voidaan myös yhdistellä tai käyttää muuta soveltuvaa toteuttamistapaa. Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista (3.4.1987/380: 8§) puolestaan säättää vaikeavammaisista henkilöistä, että kuntien tulee järjestää heille kohtuulliset kuljetuspalvelut niihin liittyvine saattajapalveluineen. Tässä laissa

vammaisella henkilöllä tarkoitetaan sellaista henkilöä, jolla on pitkäaikaisesti erityisiä vaikeuksia suoriutua tavanomaisista elämän toiminnoista johtuen vammasta tai sairaudesta.

2.5. Palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta

Saavutettavuus on tärkeää paikkaan sidotuille palveluille, sillä hyvä saavutettavuus lisää palvelun houkuttelevuutta (Wegener & Fuerst 2004: ix). Palveluiden saavutettavuudella tarkoitetaan ihmisten mahdollisuutta saavuttaa olemassa olevia palveluja. Palveluiden saavutettavuus on siis se vaiva, jonka henkilö tai kotitalous kokee hankkiessaan palveluja (Ruonakoski 2004: 43). Palvelujen hyvän saavutettavuuden perustana on monipuolinen ja tiheä palveluverkko; palvelujen saavutettavuudella tarkoitetaan sitä, miten helposti tarjolla olevia palveluja pääsee käyttämään. Yhteiskunnallisena tavoitteena on muodostaa koko väestön tarpeet huomioonottava elinympäristö, ja täten palvelujen tulisi olla kaikkien väestöryhmien saavutettavissa (Kohijoki 2013: 13). Maantieteellisen etäisyyden lisäksi palvelujen saavutettavuuteen liittyy olennaisesti myös infrastruktuuri, kuten julkiset liikenneyhteydet, sekä ihmisten mahdollisuudet liikkua. Liikennejärjestelmän toimivuus vaikuttaa siihen, kuinka hyvin ihmiset voivat toteuttaa tarpeitaan. Liikkumismahdollisuuksien rajallisuus heikentää palvelujen saavutettavuutta; tämä vaikuttaa erityisesti heikommassa asemassa oleviin ihmisiin, kuten pienituloisiin ja ikääntyneisiin (Lehtola 2008: 27). Liikuntarajoitteisten ihmisten näkökulmasta lyhyet ja esteettömät matkat tai räätelöidyt kuljetuspalvelut ovat avainasemassa palveluiden hyvän saavutettavuuden kannalta (Ruonakoski 2004: 44).

Palveluita tarkasteltaessa voidaan saavutettavuuden ohella puhua myös saatavuudesta. Saatavuus eroaa saavutettavuudesta käsitteenä siten, että saatavuus viittaa tarjolla oleviin palveluihin, kun taas saavutettavuus siihen, miten niitä pääsee käyttämään. Saatavuus on siis objektiivinen käsite, kun taas saavutettavuus on usein subjektiivista. Palvelun saatavuus ei vielä takaa sitä, että kaikki asukkaat pystyisivät saavuttamaan sen (Kohijoki 2013: 25–26). Palveluiden saatavuudesta on säädetty maankäyttö- ja rakennuslaissa. Sen mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena tulee olla palvelujen saatavuuden edistäminen. Palvelujen saatavuuden huomioiminen lukeutuu yleis- ja asemakaavojen sisältövaatimukseen (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132).

2.5.1. Päivittäistavarakaupan palvelujen saatavuus ja saavutettavuus

Päivittäistavarakaupan palvelut ovat kuluttajien tarvitsemia peruspalveluja, ja niillä on tärkeä merkitys kuluttajien jokaviikkoisessa elämässä, sillä suomalaiset asioivat päivittäistavarakaupoissa keskimäärin reilu kolme kertaa viikossa (Päivittäistavarakauppa ry 2012: 7). Päivittäistavarakaupat ovat vähittäiskauppaa, jonka tulee maankäyttö- ja rakennuslain (5.2.1999/132: 71§) mukaan olla kaikkien väestöryhmien saavutettavissa. Laissa säädetään, että maakunta- ja yleiskaavassa tulee huomioida alueelle sijoittuvat palvelut siten, että ne ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Lisäksi siinä säädetään, että vähittäiskaupan suuryksiköt, eli yli 4 000 kerrosneliömetrin suuruiset vähittäiskaupan myymälät, tulee sijoittua keskusta-alueille, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu.

Saavutettavuutta kaupallisten palveluiden näkökulmasta tarkasteltiin Suomessa 1970-luvulle asti pääasiassa lähimmän myymälän fyysisen etäisyyden näkökulmasta (Spåre & Pulkkinen 1997: 5–6). Myöhemmin kaupallisten palvelujen saavutettavuuden käsite on laajentunut, ja palvelujen saavutettavuuteen vaikuttavat tekijät voidaan jakaa kolmeen eri ryhmään: fyysisiin-, psyykkisiin- ja taloudellisiin saavutettavuustekijöihin (kuva 10). Kaupan palveluiden saavutettavuuden käsitteen monimuotoisuus tekee saavutettavuudesta hankalasti mitattavan; mittaamista vaikeuttaa myös se, että monet saavutettavuustekijät ovat täysin subjektiivisia. Fyysinen etäisyys onkin kaikista objektiivisin ja mitattavin tekijä, minkä takia se on myös käytetyin mittari saavutettavuuden kuvaamiseen (Spåre 1996; cit. Spåre & Pulkkinen 1997: 7–8).

Fyysiset saavutettavuustekijät	Psyykkiset saavutettavuustekijät	Taloudelliset saavutettavuustekijät
<ul style="list-style-type: none"> •Etäisyys •Tiestö ja maasto •Liikkumismahdollisuudet •Tuoterunsaus •Tavarapaino •Aukioloaika •Vuodenajat •Tekniikka 	<ul style="list-style-type: none"> •Palvelu •Tiedot ja taidot •Kulutustavat •Elämäntilanne •Kielitaito •Kulttuuri 	<ul style="list-style-type: none"> •Hintataso •Ostokustannukset •Tulotaso •Varallisuus •Perheen rakenne •Kulutustarpeet

Kuva 10: Fyysiset, psyykkiset ja taloudelliset saavutettavuustekijät (Lähde: Spåre 1996; cit. Spåre & Pulkkinen 1997: 7).

Päivittäistavarakauppojen saatavuudessa on Suomessa alueellisia eroja. Paras saatavuus päivittäistavarakaupoilla on suurissa keskuksissa, tiiviisti rakennetuilla asuinalueilla sekä kerrostaloalueilla. Kaikista huonoin päivittäistavarakauppojen saatavuus on pientaloasutuksen alueilla. Myös väljästi rakennetuilla asuinalueilla, autovyöhykkeillä ja pienissä taajamissa on usein puutteita päivittäistavarakauppojen saatavuudessa (Strandell 2011: 32). 1990-luvun loppupuolella päivittäistavarakauppojen saavutettavuus koettiin Spåren ja Pulkkinen (1997: 49–50) kyselytutkimuksen mukaan yleisesti hyväksi: kyselyn mukaan noin 84 prosenttia suomalaisista koki päivittäistavaroiden ostamisen vain vähän tai ei lainkaan hankalaksi, ja ainoastaan noin kolme prosenttia hyvin hankalaksi. Toisaalta kyseisessä kyselytutkimuksessa yli 70-vuotiaat henkilöt olivat aliedustettuna, mikä saattaa antaa tuloksista todellisuutta positiivisemmän kuvan. Vuonna 2010 toteutetussa asukasbarometri-kyselytutkimuksessa puolestaan viisi prosenttia vähintään 10 000 asukkaan taajamissa asuvista vastaajista sanoi päivittäistavarakaupan sijaitsevan liian kaukana (Strandell 2011: 10).

Ikääntyvän väestön näkökulmasta päivittäistavarakaupan hyvä saatavuus sekä saavutettavuus ovat tärkeitä, sillä tutkimusten mukaan kaupoissa asiointi on yleisimmin käytetty palvelu ikääntyvän väestön keskuudessa (Davey 2007: 57; Engels & Liu 2011: 990). Suomessa ikääntyvät eivät koe päivittäistavarakauppojen saavuttamista haastavammaksi kuin nuoremmat ikäryhmät, mutta saavutettavuudessa koetut hankaluudet ovat erilaisia. Nuorilla ikäryhmillä hankaluuksia aiheuttavat taloudelliset tekijät ja ostoksiin kuluva aika, kun taas yli 65-vuotiailla hankaluudet liittyvät myymälöiden fyysiseen saavutettavuuteen ja niissä toimimiseen (Kohijoki 2013: 115).

2.5.2. Terveydenhuollon palvelujen saatavuus ja saavutettavuus

Kunnat ovat vastuussa sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä asukkailleen. Ne voivat järjestää nämä palvelut joko itse tai muodostaa keskenään sairaanhoitopiirin kuntayhtymiä. Kunnan on myös mahdollista ostaa sosiaali- ja terveystalvveluja muilta kunnilta, järjestöiltä tai yksityisiltä palveluntuottajilta. Kunnat saavat sosiaali- ja terveydenhuoltopalvelujen järjestämiseen tukea valtiolta, joka maksaa kunnille valtionosuutta. Valtionosuus määräytyy eri tekijöiden, kuten kunnan asukasluvun, asukkaiden ikäjakauman ja sairastavuuden perusteella (Kunnat 2018). Terveydenhuoltolaissa määritellään, että kunnan tai sairaanhoitopiirin kuntayhtymän tulee järjestää terveydenhuollon palvelut siten, että kaikkien asukkaiden hyvinvointi on turvattu. Täten palvelujen saatavuus tulee olla yhdenvertainen koko kunnan tai kuntayhtymän alueella. Terveydenhuoltopalvelut on järjestettävä lähellä asukkaita, ellei palvelujen keskittäminen ole perusteltua palvelujen laadun turvaamiseksi (Terveydenhuoltolaki 30.12.2010/1326). Sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämiseen on tulossa muutoksia soteuudistuksen myötä: uudistuksen tavoitteena on, että vuoden 2019 alusta alkaen sosiaali- ja terveydenhuoltopalvelujen järjestäminen on 18 maakunnan vastuulla (Kunnat 2018).

Suomessa väestön keskittyminen suuriin keskuksiin ja maaseudun pitkät etäisyydet luovat haasteita terveydenhuoltopalvelujen järjestämiselle sekä saavutettavuudelle haja-asutusalueilla. Alueellisessa terveydenhuoltopalvelujen saavutettavuudessa onkin Suomessa suuria eroja. Etelä-Suomessa saavutettavuus on yleisesti hyvä, kun taas erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa on laajoja alueita, joilla terveydenhuoltopalvelujen saavutettavuus on heikko (Huotari ym. 2013: 2). Kytö ym. (2008: 27–37) ovat tutkineet terveyskeskuspalvelujen saavutettavuutta pienissä ja keskisuurissa kunnissa. Heidän tulostensa mukaan asukkaiden kohtuulliseksi kokema matka terveyskeskukseen vaihtelee 2,5 kilometrin ja 7 kilometrin välillä. Tuloksista havaittiin, että isoissa ja harvaan asutuissa maaseutumaisissa kunnissa, joissa etäisyydet ovat lähtökohtaisesti pidempiä, asukkaat ovat valmiimpia matkustamaan pidemmän matkan terveydenhuoltopalvelujen äärelle kuin tiiviimmissä kaupunkimaisissa kunnissa. Kunnissa, joissa terveyskeskuksen palvelujen saavutettavuus koettiin parhaimmiksi, yli 80 prosenttia vastaajista sanoi terveyskeskuksen sijaitsevan kohtuullisen matkan päässä. Kunnissa, joissa saavutettavuus koettiin huonoimmaksi, terveyskeskuksen palvelut kokivat saavuttavansa kohtuullisen matkan päässä ainoastaan 44 prosenttia vastaajista.

3. ASKOLA JA HYVINKÄÄ TUTKIMUSALUEENA

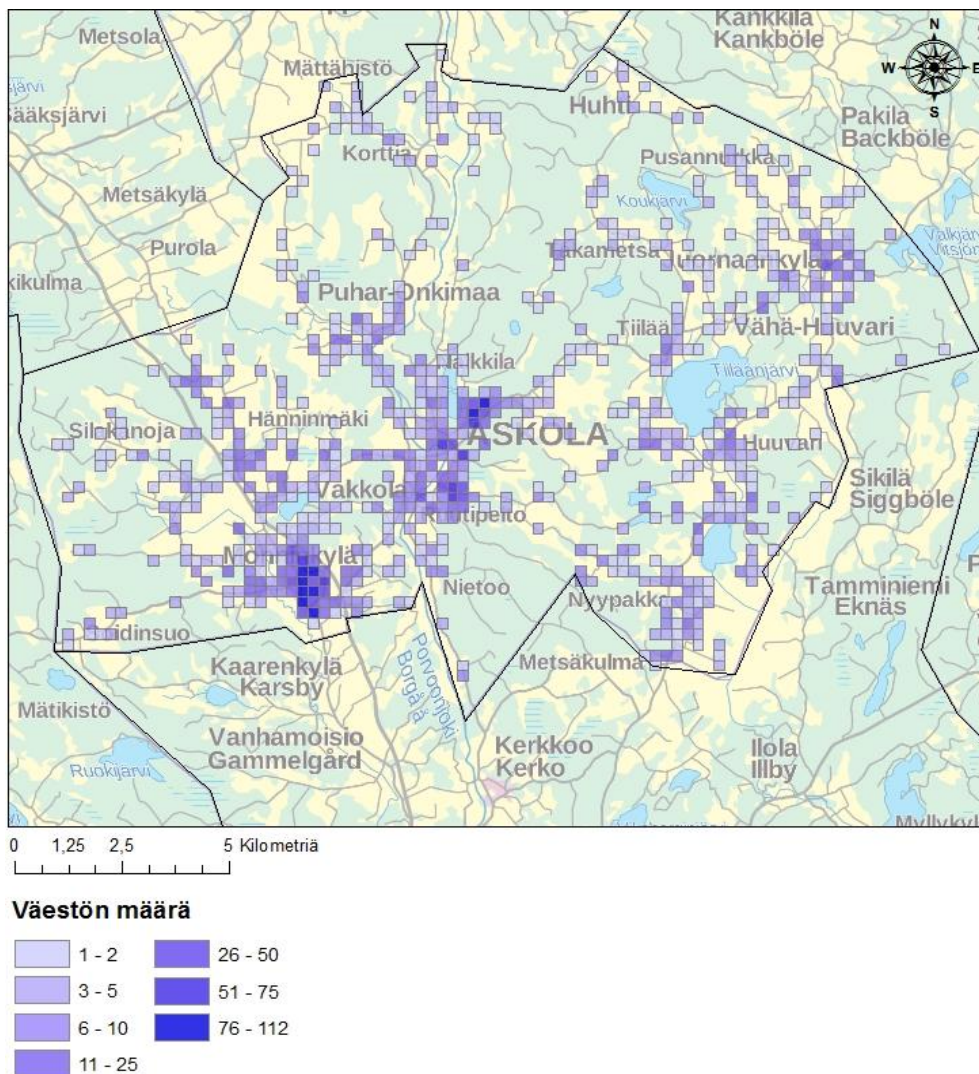
Tässä tutkimuksessa keskitytään kahteen Uudenmaan maakunnassa sijaitsevaan kuntaan, Askolaan ja Hyvinkähän (kuva 11). Askola ja Hyvinkää ovat yhdyskuntarakenteeltaan hyvin erilaisia. Askola on asukasluvultaan pieni haja-asutuskunta, ja Hyvinkää on puolestaan Helsinkiin johtavan rautatien varteen kasvanut lähes 50 000 asukkaan kaupunkimainen kunta, jossa asutus on hyvin keskittynyttä keskusta-alueelle.

3.1 Väestöllisiä tunnuslukuja sekä väestön keskittyminen

Askolassa on noin 5 000 asukasta, ja sen väestötiheys sekä taajama-aste (osuus väestöstä joka asuu taajamissa, eli sellaisissa vähintään 200 asukkaan asukaskeskittymissä, jossa rakennukset sijaitsevat enintään 200 metrin päässä toisistaan) ovat huomattavasti pienempiä kuin Uudellamaalla keskimäärin (taulukko 1). Askolassa suurimmat väestönkeskittymät ovat kantatien 55 ja seututien 151 risteyksen vieressä oleva Monninkylän- sekä kunnan keskiosassa oleva Askolan kirkonkylän taajama. Näiden lisäksi Askolassa on muutamia muita kyliä, joissa asutustiheys on kunnan keskiarvoa suurempi, mutta yleisesti kunnan asutus on harvaa (kuva 12).

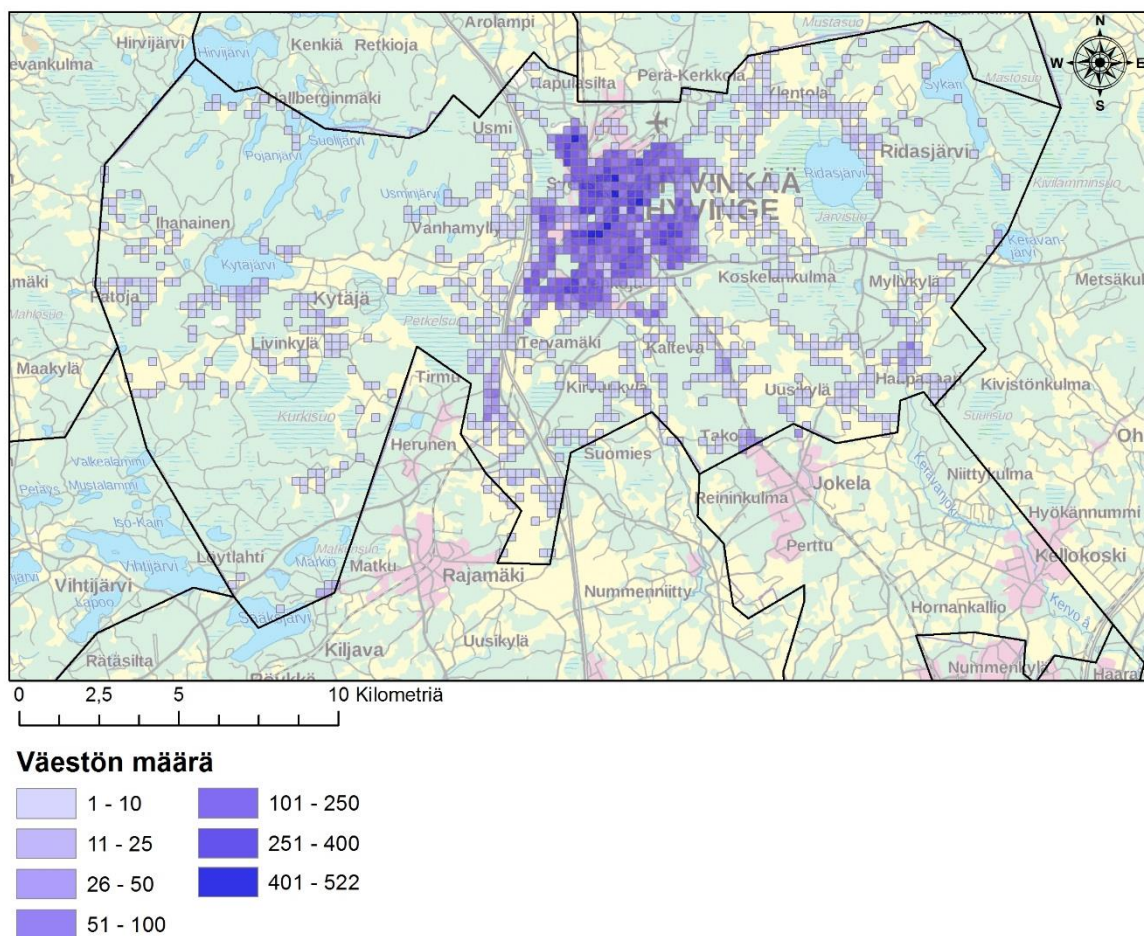
Taulukko 1: Taajama-asteet vuonna 2016, koko Suomessa, Uudenmaan maakunnassa sekä Askolan ja Hyvinkään kunnissa (Lähde: Taajama-aste alueittain... 2017; Väestötiheys... 2018).

Alue	Väkiluku, 2018	Maapinta-ala, 2018 (km ²)	Väestötiheys/km ² , 2018	Taajama-aste, 2016 (%)
Koko Suomi	5 513 130	303 918,6	18,1	85,6
Uudenmaan maakunta	1 655 624	9 097,6	182,0	95,3
Askola	4 990	212,4	23,5	53,5
Hyvinkää	46 739	322,7	144,9	93,9



Kuva 12: Askolan väestö 250x250m tilastoruudittain (Lähde: Tilastokeskus 2017),

Hyvinkää on Pohjois-Uudellamaalla sijaitseva, Helsingin seutuun kuuluva kaupunki. Sen naapurikuntia ovat Tuusula ja Nurmijärvi etelässä, Vihti ja Loppi lännessä, Riihimäki ja Hausjärvi pohjoisessa sekä Mäntsälä idässä. Hyvinkäällä asuu lähes 50 0000 asukasta, ja sen asukkaista noin 94 prosenttia asuu taajamissa. Suurin osa väestö Hyvinkäällä on keskittynyt ydinkeskustan lähiympäristöön, kaupungin keskustaajamaan (kuva 13). Tätä ydinaluetta ympäröi laaja maaseutumainen alue, jossa asutus on hyvin harvaa. Tämän laajan maaseutumaisen alueen takia koko Hyvinkään asukastiheys on melko selvästi pienempi kuin Uudellamaalla keskimäärin. Askolaan ja koko Suomen keskimääräiseen väestötiheyteen verrattuna Hyvinkään väestötiheys on kuitenkin suuri, 144,9 asukasta/ km² (taulukko 1).

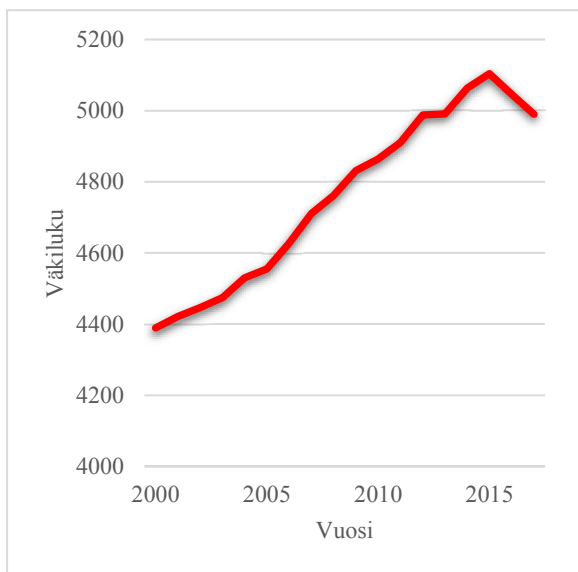


Kuva 13: Hyvinkään väestö 250x250m tilastoruuduittain (Lähde: Tilastokeskus 2017).

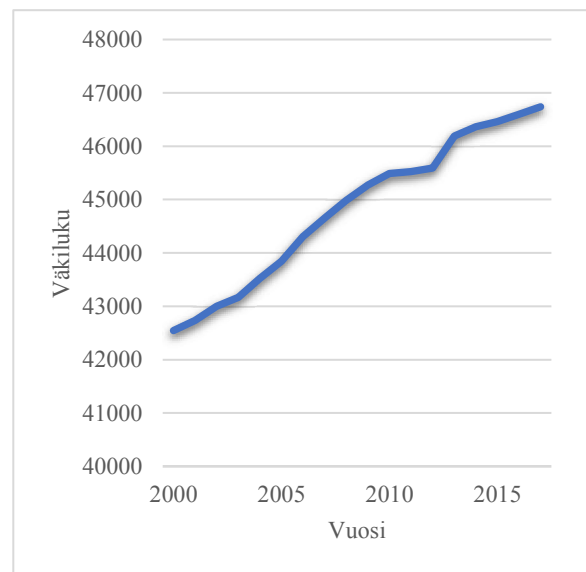
3.2. Väestönkehitys Askolassa ja Hyvinkäällä 2000-luvulla

3.2.1. Toteutunut väestönkehitys

Uusimaa on Suomen nopeimmin kasvava maakunta: vuosien 2000 ja 2017 välillä maakunnan väkiluku kasvoi 1,39 miljoonasta 1,66 miljoonaan (Väestö iän (1-v.) ja sukupuolen mukaan... 2018). Voimakkainta väestönkasvu on kuitenkin pääkaupunkiseudulla, ja pienemmissä ympäryskunnissa, kuten Askolassa sekä Hyvinkäällä, väestönkasvu on ollut sekä absoluuttisesti että suhteellisesti pienempää. Askolassa väkiluku on jopa laskenut kahden viime vuoden aikana (kuvat 14 ja 15).

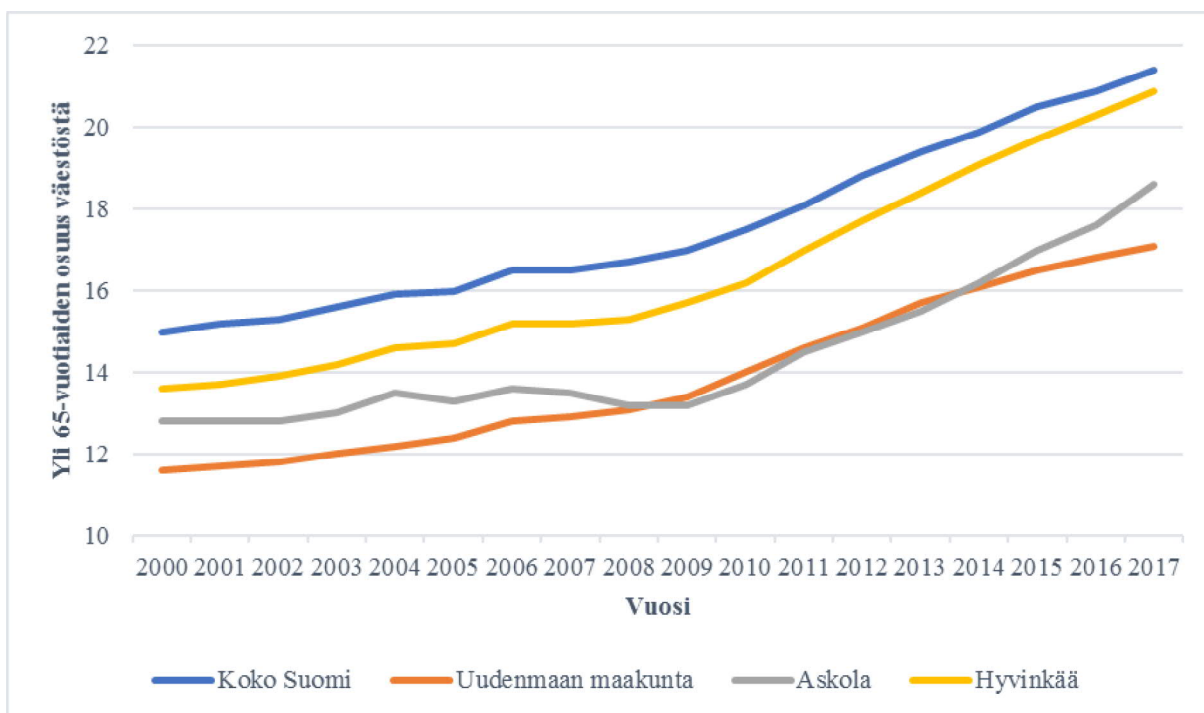


Kuva 14: Askolan väestönkehitys vuosina 2000–2017 (Lähde: Väestö iän (1-v.) ja sukupuolen mukaan... 2018).



Kuva 15: Hyvinkään väestönkehitys vuosina 2000–2017 (Lähde: Väestö iän (1-v.) ja sukupuolen mukaan... 2018).

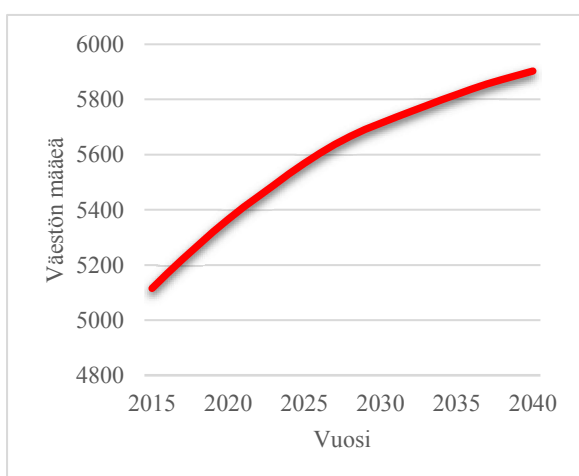
Sekä Askolassa että Hyvinkäällä on 65 vuotta täyttäneitä ihmisiä suhteellisesti enemmän kuin Uudellamaalla keskimäärin, mutta toisaalta vähemmän kuin koko maassa keskimäärin. Hyvinkäällä on tutkittavista kunnista suhteellisesti hieman enemmän ikääntyvää väestöä: vuonna 2017 Askolassa oli 18,6 prosenttia koko väestöstä 65 vuotta täyttäneitä, ja Hyvinkäällä vastaava osuus oli 20,9 prosenttia. Kuten Suomessa yleisesti, Askolassa ja Hyvinkäällä ikääntyvän väestön osuus koko väestöstä kasvaa jatkuvasti (kuva 16).



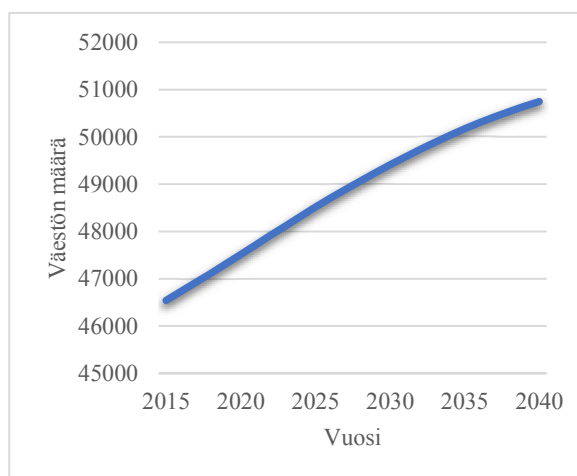
Kuva 16: Yli 65-vuotiaiden suhteelliset osuudet väestöstä koko Suomessa, Uudenmaan maakunnassa sekä Askolan ja Hyvinkään kunnissa (Lähde: Väestöllisiä tunnuslukuja... 2018).

3.2.2. Väestöennusteet

Tilastokeskuksen vuonna 2015 laatiman ennusteen mukaan sekä Askolassa että Hyvinkäällä tapahtuu pientä väestönkasvua tulevina vuosikymmeninä. Esimerkiksi vuonna 2030 Askolassa odotetaan olevan 5 713 ja Hyvinkäällä 49 406 asukasta. Askolassa väestönkasvu hieman hidastuu 2020-luvun jälkimmäisellä puoliskolla, Hyvinkäällä kasvu sen sijaan on hyvin tasaista koko vuoteen 2040 ulottuvan tarkastelujakson ajan (kuvat 17 ja 18).

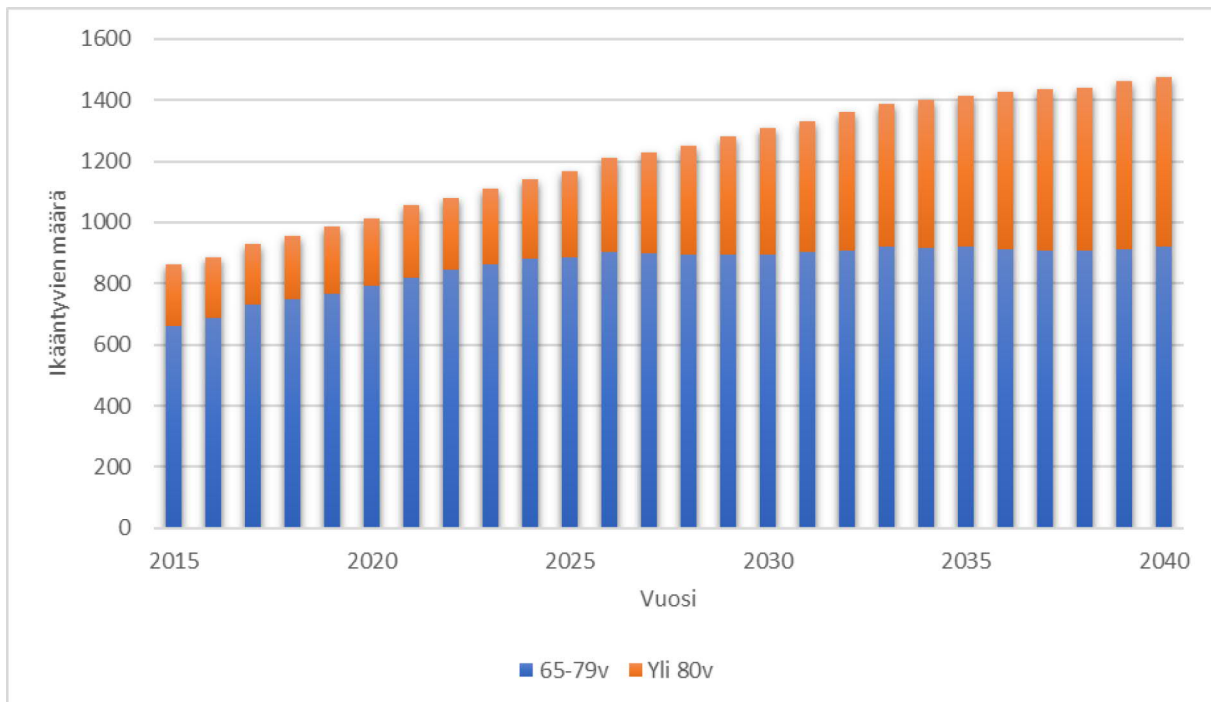


Kuva 17: Askolan väestöennuste: Väkiluvun kehitys vuosina 2015-2040 (Lähde: Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan... 2015).

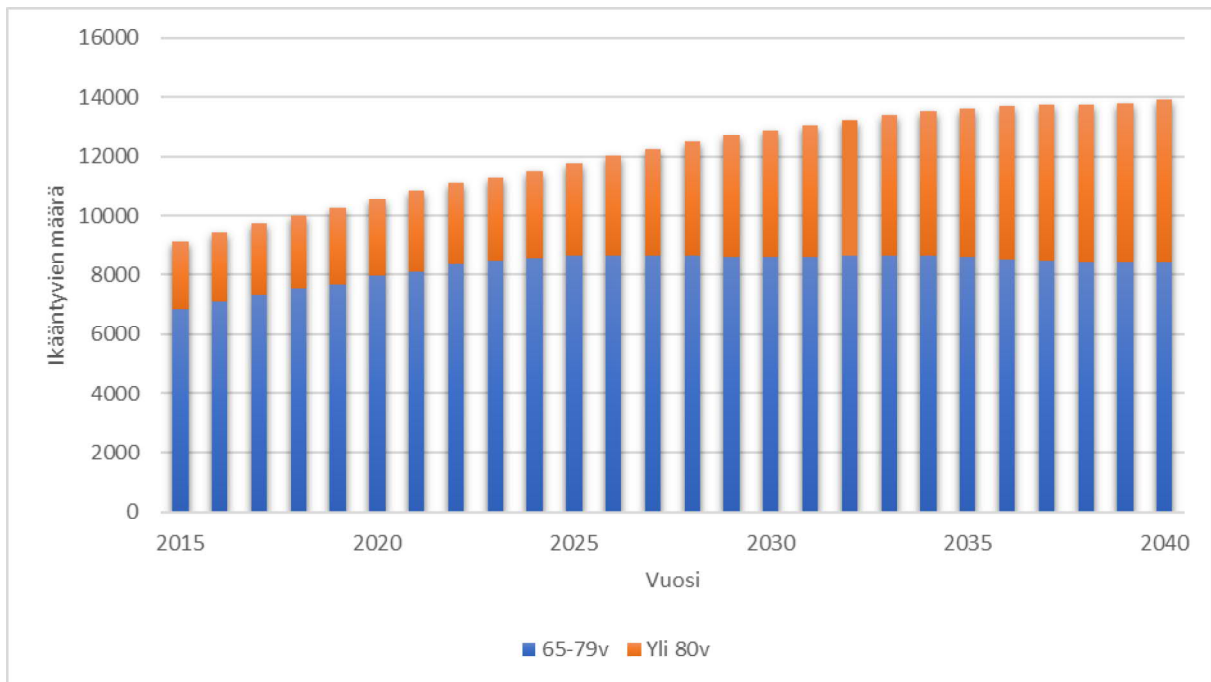


Kuva 18: Hyvinkään väestöennuste: Väkiluvun kehitys vuosina 2015-2040 (Lähde: Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan... 2015).

Ikääntyvän väestön määrä tulee Tilastokeskuksen laatiman väestöennusteen mukaan kasvamaan molemmissa tutkittavissa kunnissa vuosittain seuraavien vuosikymmenten aikana. Huomionarvoista on se, että vuosien 2025 ja 2040 välillä 65–79-vuotiaiden määrä kasvaa vain hieman Askolassa, ja Hyvinkäällä se jopa vähän laskee. Sen sijaan 80 vuotta täyttäneiden määrät kasvavat jatkuvasti molemmissa kunnissa (kuvat 19 ja 20). 80 vuotta täyttäneiden osuudet siis kasvavat voimakkaasti sekä Askolassa että Hyvinkäällä.



Kuva 19: Askolan väestöennuste: ikääntyvän väestön määrä vuosina 2015–2040. (Lähde: Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan... 2015).



Kuva 20: Hyvinkään väestöennuste: ikääntyvän väestön määrä vuosina 2015–2040. (Lähde: Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan... 2015).

Vuonna 2025 Askolassa on Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan 1 166 vähintään 65-vuotiasta henkilöä, joista 278 on 80 vuotta täyttäneitä. Askolassa on ennusteen mukaan kyseisenä vuonna 5568 asukasta, joten vähintään 65-vuotiaita henkilöitä on 20,9 prosenttia väestöstä ja 80 vuotta täyttäneitä henkilöitä on 5,0 prosenttia väestöstä. Vuonna 2040 Askolan kokonaisväestön ennustetaan olevan 5 903, joista 65 vuotta täyttäneitä henkilöitä on 1 475 ja 80 vuotta täyttäneitä 552. Täten 65 vuotta täyttäneiden osuus koko väestöstä on väestöennusteen mukaan kasvanut tällöin 25,0 prosenttiin ja 80 vuotta täyttäneiden osuus 9,4 prosenttiin (Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan... 2015).

Hyvinkäällä on vuonna 2025 Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan 11 768 vähintään 65-vuotiasta henkilöä, joista 3 125 on 80 vuotta täyttäneitä. Hyvinkään koko väestömäärän ennustetaan olevan kyseisenä vuonna 48 510. Täten vuonna 2025 Hyvinkäällä 24,3 prosenttia väestöstä on väestöennusteen mukaan 65 vuotta täyttäneitä ja 6,4 prosenttia 80 vuotta täyttäneitä. Vuonna 2040 Hyvinkäällä on väestöennusteen mukaan 50 746 asukasta, joista 13 907 on 65 vuotta täyttäneitä ja 5 467 vähintään 80-vuotiaita. Täten 65 vuotta täyttäneiden osuus koko väestöstä on tällöin kasvanut 27,4 prosenttiin ja vähintään 80-vuotiaiden määrä 10,8 prosenttiin (Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan... 2015).

3.3. Liikenneyhteydet

3.3.1. Askola

Askolassa joukkoliikenne perustuu Porvoo–Askola–Pukkila välillä linja-autoin toteutettavaan vakiovuoroliikenteeseen. Kyseessä on arkisin kulkeva, kunnan taloudellisesti tukema linja, jonka Askolassa sijaitsevat pysäkit ovat Korttialla, Onkimaassa, Kirkonkylässä, Vakkolassa ja Monninkylässä. Suurin osa kunnasta on siis aluetta, jossa lähimmälle käytössä olevalle linja-autopysäkillä on pitkä kävelymatka. Suurin ongelma joukkoliikenteen järjestämisessä Askolassa on sen kannattavuus. Kun ihmisiä asuu vähän ja asukastiheys on pieni, jäävät joukkoliikenteen matkustajamäärät pieniksi, ja joukkoliikenteen järjestäminen ei ole taloudellisesti kannattavaa. Askola ei tee muiden Porvoon seudun kuntien kanssa yhteistyötä joukkoliikenteen järjestämiseksi (I. Lehtinen 2018; Leino 2018).

Koululaiset on erityisesti otettu käytössä olevan linja-autolinjan aikatauluissa huomioon, ja linja-autojen vuoroväli Askola–Porvoo -välillä on tiheintä koulujen lukuvuoden ollessa käynnissä. Linja-autovuorot myös painottuvat koululaisten huomioimisen takia aamuun ja iltapäivään. Iltaisin ja viikonloppuisin Askolasta ei kulje Porvoon suuntaan ainuttakaan linja-autoa; toiseen suuntaan kulkee arki-iltaisin yksi linja-autovuoro, eli Porvoosta pääsee silloin Askolaan (I. Lehtinen 2018). Muuta joukkoliikennettä Askolassa ei ole, eli esimerkiksi itä–länsisuuntainen poikittaisliikenne kunnasta puuttuu. Vielä vuoden 2018 alussa Askolasta pääsi suoralla linja-autoyhteydellä Helsinkiin, mutta kyseistä yhteyttä ajanut Pukkilan liikenne lopetti yhteyden kannattamattomana. Nykyään Askolasta Helsinkiin joukkoliikenteellä matkustaessa tulee vaihtaa linja-autoa Porvoossa (Leino 2018).

Askolan läpi kulkee kantatie 55, joka kulkee Porvoosta Mäntsälään. Porvoossa tie yhdistyy Helsingistä Kotkan ja Haminan kautta Vaalimaalle johtavaan valtatie 7:ään ja Mäntsälässä se yhdistyy Helsingistä muun muassa Lahden, Kuopion ja Oulun kautta Utsjoelle menevään valtatie 4:ään. Lisäksi Askolassa on Monninkylästä Pornaisiin kulkeva seututie 151 sekä pienempiä yhdysteitä (Tienumerointi ja tienumerokartat 2018).

3.3.2. Hyvinkää

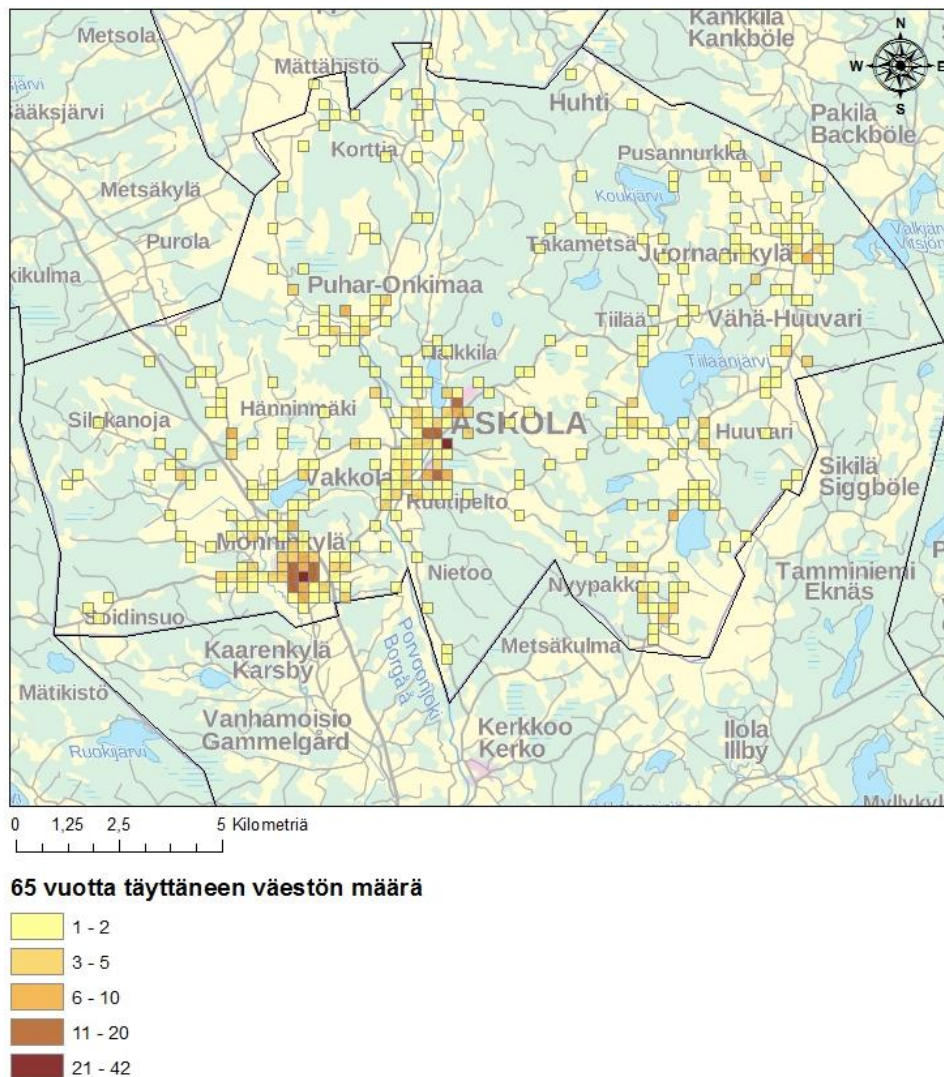
Hyvinkää on syntynyt keskeisten liikenneyhteyksien varrelle. Nykyisen Hyvinkään kaupungin kehittämiseen on vaikuttanut merkittävästi Helsingin ja Hämeenlinnan välinen rautatie, joka valmistui vuonna 1862. Rautatie toi valmistuessaan aseman lähistöön uutta asutusta, ja nykyäänkin asutus on tiheintä rautatieaseman läheisyydessä kaupungin keskustassa (Hyvinkään seudun historia... 2015). Hyvinkäältä pääsee tiheillä junavuoroilla Helsingin ja Tampereen suuntiin. Rautatien lisäksi Hyvinkäällä on linja-autoliikennettä, joka perustuu kaupungin sisäisiin linjoihin sekä kuntien väliseen vakio- ja pikavuoroliikenteeseen. Hyvinkäältä menee bussivuoroja muun muassa ympäröiviin Uudenmaan kuntiin sekä pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle (Joukkoliikenne Hyvinkäällä 2016; Joukkoliikenne 2017). Tieyhteydet ovat Hyvinkäälle hyvät, sillä kaupunki sijaitsee kahden valtatievarressa: Hyvinkään keskustan länsipuolelta menee Helsingistä Vaasaan kulkeva valtatie 3. Hyvinkään keskustan eteläpuolella on puolestaan valtatie 25, joka menee Hangosta Mäntsälään. Mäntsälässä valtatie 25 yhdistyy valtatie 4:ään (Tienumerointi ja tienumerokartat 2018).

Hyvinkään paikallisliikenne perustuu linja-autoliikenteeseen, jossa Hyvinkään kaupunki on tilaajana ja Hyvinkään Liikenne Oy palveluntuottajana. Kaupungin keskustaajaman alueella liikennöi seitsemän paikallisliikenteen linjaa, joista jokainen lähtee rautatieasemalla sijaitsevalta paikallisliikenteen terminaalilta varttia vaille ja varttia yli tasatunnein. Asemalla on ilmainen vaihtoyhteys linjalta toiselle. Hyvinkään paikallisliikenne kattaa yleisesti hyvin kaupungin keskustaajaman alueen, mutta keskustaajaman ulkopuolisilla alueilla ei ole paikallisliikenteen linjoja (Kiuru 2018). Tiettyihin keskustaajaman ulkopuolisiin kunnansiin menee arkipäivisin koululaiskuljetuksia, jotka ovat vapaasti kaikkien asukkaiden käytettävissä. Myös keskustaajaman sisällä paikallisliikenteen saavutettavuus vaihtelee, sillä erityisesti omakotitalovaltaisilla alueilla saavutettavuus on usein huomattavasti muita keskustaajaman osia heikompi (Lindqvist 2018).

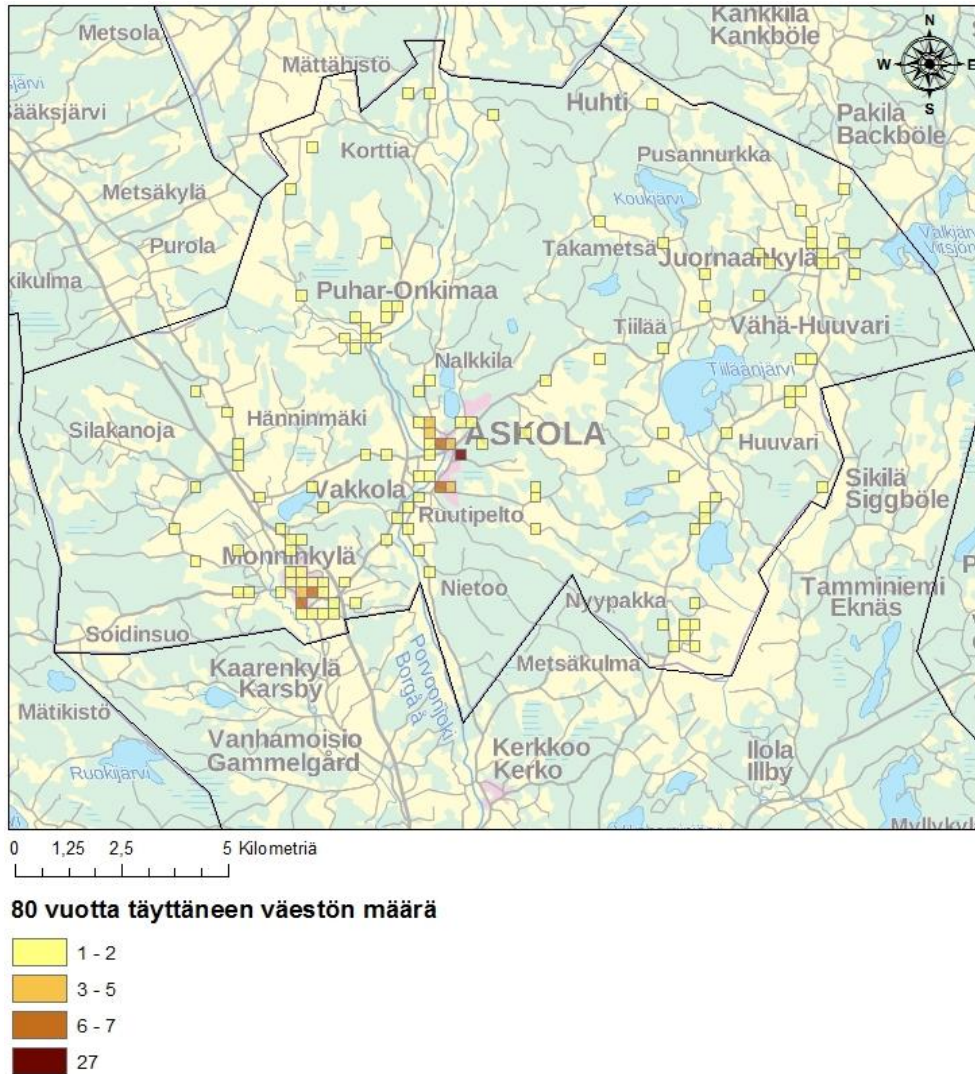
3.4. Ikääntyvän väestön maantieteellinen jakautuminen

3.4.1. Askola

Askolassa yli 65-vuotiasta väestöä on jakautunut eri puolille kuntaa, mutta merkittävimmät ikääntyvän väestön keskittymät ovat luonnollisesti tiheimmin asutuissa taajamissa, Monnikylässä sekä Askolan kirkonkylässä (kuva 21). Yli 80-vuotiaiden asuinpaikkoja kuvaavasta kartasta (kuva 22) havaitaan, että iäkästä väestöä asuu melko harvakseltaan kaikissa kunnan osissa. Selvästi merkittävin ikääntyneiden keskittymä on Askolan kirkonkylässä, jossa yhdellä 250x250m -tilastoruudulla asuu 27 yli 80-vuotiasta. Tämän selittää pääasiassa alueella sijaitseva palvelukeskus Mäntyrinne, jossa on ikääntyneille suunnattuja palveluasuntoja (Tehostettu palveluasuminen 2018).



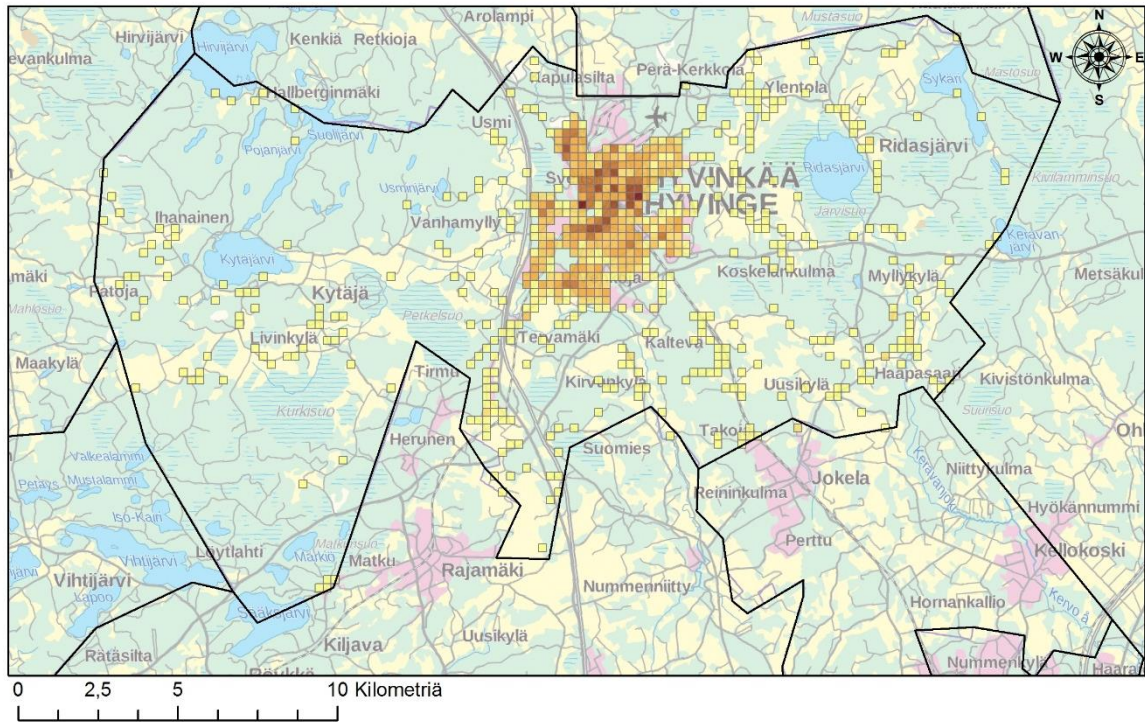
Kuva 21: 65 vuotta täyttäneiden henkilöiden määrät 250x250m -tilastoruuduittain Askolassa (Lähde: Tilastokeskus 2017).



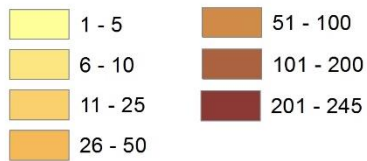
Kuva 22: 80 vuotta täyttäneiden henkilöiden määrät 250x250m -tilastoruuduittain Hyvinkäällä (Lähde: Tilastokeskus 2017).

3.4.2. Hyvinkää

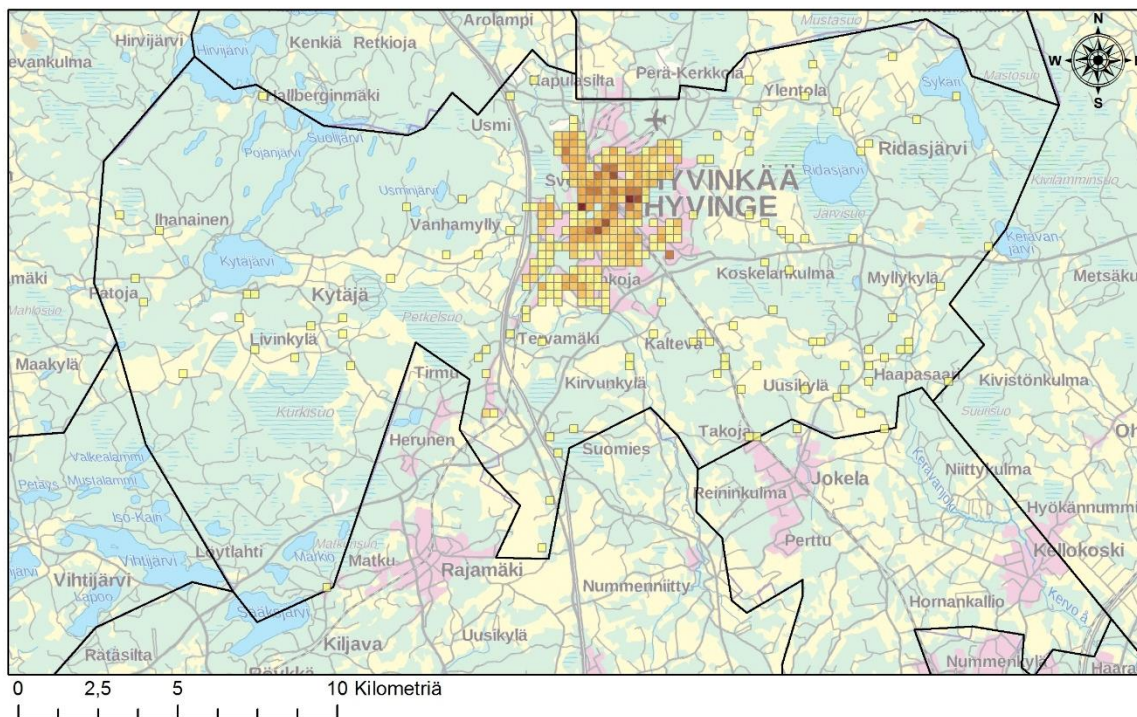
Hyvinkäällä ikääntyvä väestö, kuten väestö yleisestikin, on painottunut kaupungin keskustaajaman alueelle. Kaupungin keskustaajaman ulkopuolella ei ole havaittavissa mitään keskittymää, missä ikääntyviä olisi paljon. Yli 65-vuotiasta väestöä asuu kuitenkin myös Hyvinkään maaseutumaisilla alueilla eri puolilla kuntaa (kuva 23). Vielä selvempi ikääntyneen väestön keskustaajamaan painottuminen on havaittavissa yli 80-vuotiaan väestön asuinpaikkoja kuvaavassa kartassa: 80 vuotta täyttäneitä henkilöitä asuu Hyvinkäällä hyvin vähän keskustaajaman ulkopuolella (kuva 24).



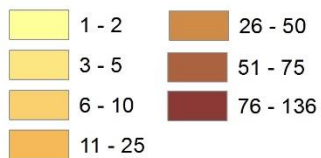
65 vuotta täyttäneen väestön määrä



Kuva 23: 65 vuotta täyttäneiden henkilöiden määrät 250x250m -tilastoruuduittain Hyvinkäällä (Lähde: Tilastokeskus 2017).



80 vuotta täyttäneen väestön määrä

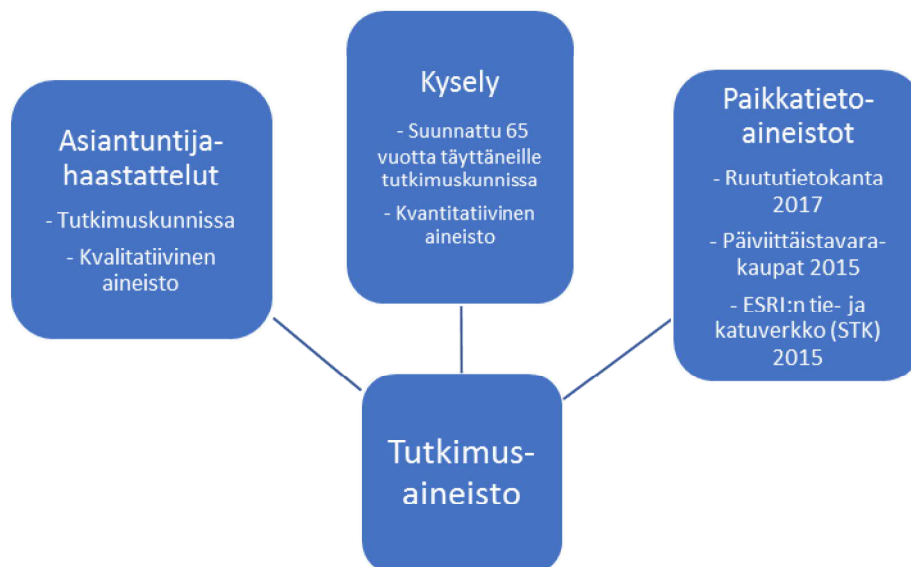


Kuva 24: 80 vuotta täyttäneiden henkilöiden määrät 250x250m -tilastoruuduittain Hyvinkäällä (Lähde: Tilastokeskus 2017).

4. AINEISTOT JA MENETELMÄT

4.1. Aineistot

Tutkimuksessa käytetty aineisto koostui asiantuntijahaastatteluiden ja postikyselyn avulla kerätystä primääriaineistosta sekä paikkatietoaineistoista. Asiantuntijahaastatteluaineisto on luonteeltaan kvalitatiivista ja se kerättiin tutkimuskunnissa tehdyin ryhmähaastatteluin. Toinen primääriaineisto, postikysely, on puolestaan kvantitatiivista. Kyseinen aineisto kerättiin Askolassa ja Hyvinkäällä asuvalle yli 65-vuotiaalle väestölle suunnatulla postikyselyllä, jolla selvitettiin ikääntyvän väestön liikkumistottumuksia sekä palvelujen saavutettavuutta heidän näkökulmastaan. Tutkimuksessa käytetty paikkatietoaineisto koostui Tilastokeskuksen vuoden 2017 Ruututietokannasta, päivittäistavarakauppojen sijaintia kuvaavasta vuoden 2015 aineistosta sekä ESRI:n tie- ja katuverkosta (STK) vuodelta 2015 (kuva 25).



Kuva 25: Tutkimusaineisto

4.1.1. Asiantuntijahaastattelut

Tutkimuksen tärkeää primääriaineistoa olivat kunnissa tehtyjen asiantuntijahaastattelujen perusteella tuotetut kvalitatiiviset aineistot. Meuserin ja Nagelin (2009) mukaan tieteellisessä tutkimuksessa asiantuntijaksi luetaan henkilö, jolla tutkija olettaa olevan sellaista tietoa tutkimusalalta, joka ei ole kaikkien saatavilla. Täten asiantuntijahaastatteluilla saadaan arvokasta tietoa tutkimuksen kohteesta. Tässä tutkimuksessa asiantuntijahaastatteluilla kerättiin

tietoa koskien Askolan ja Hyvinkään joukko- ja palveluliikennetarjontaa sekä sitä kuinka kyseisissä kunnissa varaudutaan väestön ikääntymiseen. Haastatteluja toteutettiin yksi molemmissa tutkittavissa kunnissa.

Haastattelu on yleinen tutkimusmenetelmä, jonka vahvuutena on erityisesti sen joustavuus, sillä siinä haastattelijalla on mahdollisuus käydä keskustelua haastateltavan kanssa ja oikaista väärinkäsityksiä. Haastateltavalla on puolestaan mahdollisuus valmistautua kysymyksiin, mikäli haastatteli on antanut ne hänelle etukäteen tutustuttaviksi. Kysymysten antaminen haastateltavalle etukäteen onkin perusteltua haastattelun onnistumisen kannalta (Tuomi & Sarajärvi 2002). Tässä tutkimuksessa kunnissa tehdyt haastattelut olivat puolistrukturoituja haastatteluja, tai toiselta nimeltään teemahaastatteluja. Puolistrukturoitu haastattelu on yleinen kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä, jossa haastatteli esittää valmiiksi laadittuja kysymyksiä. Valmiiksi laadituista kysymyksistä huolimatta puolistrukturoidut haastattelut ovat luonteeltaan keskustelunomaisia ja ne antavat osallistujille mahdollisuuden syventyä asioihin, jotka he kokevat tärkeiksi (Longhurst 2009: 580). Puolistrukturoitua haastattelua voidaan pitää lomakehaastattelun ja strukturoimattoman haastattelun välimuotona – siinä on siis etukäteen mietittyjä kysymyksiä ja teemoja, mutta keskustelu on lomakehaastattelua vapaamuotoisempaa (Hirsjärvi & Hurme 2001: 47).

Tässä tutkimuksessa puolistrukturoitujen haastattelujen teemoja olivat tutkimuskuntien joukkoliikenne, palveluliikenne sekä väestön ikääntymiseen varautuminen. Kuhunkin teemaan liittyi alakysymyksiä, jotka käytiin läpi haastattelutilanteissa (liite 1). Lopullisena haastatteluaineistona tutkimuksessa olivat haastattelutilanteissa nauhoitetut äänitteet, jotka sisälsivät haastattelut kokonaisuudessaan. Haastattelujen äänittämisen hyötynä on se, että tällöin haastatteli pystyy keskittymään täysin haastatteluun sen sijaan, että hän joutuisi jatkuvasti kirjoittamaan muistiinpanoja (Longhurst 2009: 581).

Kunnissa asiantuntijahaastattelut toteutettiin ryhmähaastatteluina. Askolassa haastateltavia oli kaksi, ja Hyvinkäällä viisi. Ryhmähaastatteluiden ominainen piirre on niiden keskustelunomainen luonne. Niissä haastateltavat kommentoivat asioita spontaanisti ja tuottavat monipuolista tietoa tutkittavasta asiasta. Ryhmähaastatteluissa haastatteli puhuu kaikille haastateltaville yhtä aikaa ja esittää välissä kysymyksiä myös yksittäisille haastateltaville (Hirsjärvi & Hurme 2001: 61).

Puolistrukturoiduissa haastatteluissa tyypillistä on myös se, että haastateltavat valitaan perustuen heidän aiempaan kokemukseensa tai tietoonsa tutkittavaa asiaa koskien (Longhurst 2009: 581). Tässä tutkimuksessa haastateltavien valinta perustui heidän asemaansa kunnissa; haastattelulomake teemoineen ja alakysymyksineen lähetettiin etukäteen tutkimuskuntiin, ja haastateltaviksi tulivat ne henkilöt, keillä kunnat kokivat olevan parhaat tiedot haastattelun teemoja koskien. Haastateltavina Askolassa oli kunnan perusturvajohtaja sekä vanhustyön johtaja. Hyvinkäällä haastateltavia henkilöitä puolestaan olivat kaavoituspäällikkö, kaava-arkkitehti, yleiskaavasuunnittelija, liikenneinsinööri sekä terveyttä ja toimintakykyä edistävien palveluiden johtaja.

4.1.2. Postikysely

Toinen tärkeä primääriaineisto tässä tutkimuksessa oli postikyselyaineisto. Tutkittavien kuntien 65 vuotta täyttäneelle väestölle lähetetyllä postikyselyllä kerättiin kvantitatiivista aineistoa koskien ikääntyvien ihmisten liikkumistottumuksia, palveluliikenteen käyttöä sekä palvelujen saavutettavuutta ikääntyvän väestön näkökulmasta. Lisäksi sillä selvitettiin sitä, miten ikääntyvät ihmiset kokevat liikkumis- ja palvelutarpeidensa muuttuvan tulevaisuudessa.

Kysely on aineistonkeruumenetelmä, jossa tutkimukseen valitut henkilöt täyttävät heille osoitetun vastauslomakkeen. Kyselyllä voidaan kerätä aineistoa vastaajajoukon ominaisuuksista, toiminnasta sekä mielipiteistä (Pinsonneault & Kraemer 1993: 77). Kyselyn etuna on se, että se voidaan lähettää suurelle joukolle tutkimusryhmään kuuluvia henkilöitä, ja näin kerätä laaja tutkimusaineisto (Hirsjärvi ym. 1997).

Tässä tutkimuksessa tutkimukseen valituille henkilöille lähetettiin kotiin ikääntyvien liikkumistottumuksia ja palvelujen saavutettavuutta käsittelevä postikysely, jonka he palauttivat vastauslähetyksessä vastattuaan siihen. Vastaajiksi kyselyyn valittiin satunnaisotannalla 250 vähintään 65-vuotiaasta henkilöä sekä Hyvinkäältä että Askolasta. Yhteensä kysely lähetettiin siis 500 henkilölle. Näistä 500 henkilöstä yhteensä 229 vastasi postikyselyyn, joten kyselyn vastausprosentti oli 45,8. Tutkimuskuntien välillä postikyselyn vastaajat jakautuivat hyvin tasaisesti, sillä askolalaisia vastaajia oli 115 ja hyvinkääläisiä 114 (liite 4). Ikäryhmistä 65–70-vuotiaita oli eniten, mutta erot ikäryhmien (65–70-vuotiaat, 71–75-vuotiaat ja 76–80-vuotiaat) välillä eivät olleet kovin suuria. Jokaisessa ikäryhmässä miehiä oli vastaajina enemmän kuin naisia (liite 5).

Henkilöiden, joille postikyselyt lähetettiin, osoitetiedot kerättiin Väestörekisterikeskukselta Posti Oy:n toimesta. Posti Oy poimi osoitteet satunnaisesti, jotta vastaanottajien valikoinnissa tapahtui haluttu satunnaisotanta. Kyselyssä oli 30 kysymystä, joista suurin osa oli strukturoituja monivalintakysymyksiä. Kyselyn kysymykset jaettiin kolmeen teemaan:

- A. Taustatietoja vastaajasta
- B. Liikkumistottumukset
- C. Päivittäistavarakaupoissa ja terveydenhuoltopalveluissa asiointi.

Näitä teemoja koskevien kysymysten lisäksi kyselyssä oli vapaamuotoinen kysymys, jossa vastaajat saivat kommentoida, miten he kehittäisivät oman kuntansa joukko ja/tai palveluliikennetarjontaa (liite 2).

4.1.3. Paikkatietoaineistot

Tutkimuksessa käytettyjä paikkatietoaineistoja olivat Tilastokeskuksen tuottama vuoden 2017 Ruututietokanta, Ramboll Finland Oy:n päivittäistavarakauppojen sijainteja kuvaava aineisto vuodelta 2015, Esri Finland Oy:n tie- ja katuverkko (STK) vuodelta 2015 sekä itse geokoodaamalla tuotetut pistemäiset paikkatietoaineistot postikyselyn vastaajista sekä Hyvinkään ja Askolan terveyskeskusten sekä sairaaloiden sijainneista. Tilastokeskuksen Ruututietokanta-aineistoissa esitetään karttaruutuihin sidottua tilastotietoa. Aineistossa on tietoa kunkin alueen asukasrakenteesta, koulutuksesta, asumisesta, tuloista ja työpaikoista. Karttaruutuja on saatavilla 250x250m-, 1kmx1km- tai 5kmx5km- kokoisina (Ruututietokanta 2018). Tässä tutkimuksessa Ruututietokantaa käytetään kaikkien asukkaiden sekä yli 65- ja yli 80-vuotiaiden asukkaiden määrän kuvaamiseen Askolassa ja Hyvinkäällä 250x250m - karttaruuduittain. Asukkaita koskevat tiedot vuoden 2017 Ruututietokannassa ovat ajankohdalta 31.12.2016 (Ruututietokanta 2017 – tietosisältö). Ramboll Finland Oy:n päivittäistavarakaupat 2015 -aineisto on pistemäinen paikkatietoaineisto, joka käsittää Suomen päivittäistavarakaupat. Esri Finland Oy:n STK 2015 -aineisto puolestaan käsittää Suomen tie- ja katuverkon.

4.2. Menetelmät

4.2.1. Haastattelujen sisällönanalyysi

Tutkimuksessa toteutetut asiantuntijahaastattelut litteroitiin, ja tätä laadullista aineistoa analysoitiin sisällönanalyysillä. Sisällönanalyysi on menetelmä, jossa tutkittavasta aineistosta luodaan tiivistetty kuvaus yleisessä muodossa (Tuomi & Sarajärvi 2009). Tässä tutkimuksessa sisällönanalyysillä pyrittiin kuvaamaan haastatteluissa kerättyä aineistoa koskien kuntien palvelu- ja joukkoliikennetarjontaa. Haastattelujen pohjalta pyrittiin luomaan kokonaiskuva siitä, millaisia liikennepalveluja tutkimuskunnissa on tarjolla, ja miten ikääntyvän väestön palvelutarpeisiin varaudutaan. Lisäksi tutkimuskunnista pyrittiin löytämään haastattelujen avulla eroja ja yhteneväisyyksiä tutkimusalueeseen liittyen sekä tekemään muita tutkimuksen kannalta tärkeitä havaintoja. Kaikkia haastatteluissa esiin tulleita asioita ei tutkimuksessa käsitelty, sillä ne eivät olleet tutkimuksen kannalta merkityksellisiä.

4.2.2. Postikyselyn tilastollinen analyysi

Kyselyn sisältämien strukturoitujen kysymysten kautta saatiin kvantitatiivista aineistoa, jota käsiteltiin tilastojen hallintaan ja analysointiin tarkoitetulla SPSS-ohjelmistolla. Kaikki postikyselyn vastaukset koodattiin SPSS-ohjelmiston työtilaan siten, että kunkin vastaajan tiedot olivat omilla riveillään ja vastaukset omilla sarakkeillaan. SPSS-ohjelmistolla tehtiin aineistosta havainnollistavia ristiintaulukoiteja, joissa yhden tutkittavan muuttujan (yleensä kunta tai ikä) arvot ovat taulukon riveillä ja toisen tutkittavan muuttujan (vastaus tiettyyn kysymykseen) arvot taulukon sarakkeilla. Ristiintaulukoinneissa vertailtiin keskenään tyypillisesti joko tutkimuskuntia tai ikäryhmiä. Ikäryhmien välillä tehtäviä vertailuja varten vastaajat jaettiin kolmeen ryhmään: 1) 65–69-vuotiaat 2) 70–74-vuotiaat 3) 75–80-vuotiaat. Ristiintaulukoinneissa kyselyn tuloksia esitettiin vastausten absoluuttisina määrinä sekä suhteellisina osuuksina. Tämän lisäksi postikyselyn vastauksista koottuja tilastoja siirrettiin SPSS-ohjelmistosta myös Excel-tilastokalkulaattoriin, jota käytettiin kyselyn tuloksia kuvaavien diagrammien tekemiseen.

4.2.3. Paikkatietoanalyysit

Ruututietokanta-aineiston pohjalta tehtiin havainnollistavia karttaesityksiä ikääntyvien maantieteellisestä jakautumisesta alueittain tutkittavissa kunnissa. Karttaesityksissä esitetään 65- ja 80 vuotta täyttäneiden ihmisten lukumääriä 250x250-metrin ruuduissa. Näihin

ikärajauksiin päädyttiin siksi, että hieman yli 65-vuotiaat ovat juuri eläköityneitä, mutta pääasiassa vielä aktiivisia kansalaisia, joista suuri osa kuitenkin saavuttaa lähivuosisikymmeninä neljännen iän. Yli 80-vuotiaat puolestaan ovat jo usein saavuttaneet neljännen iän, ja täten tarvitsevat iäkkäille suunnattuja erityispalveluja. Karttaesitysten pohjalta voitiin täten myös ”vanhentaa” väestöä, eli tutkia missä ikääntyneitä, neljännessä iässä olevia ihmisiä oletettavasti asuu tulevaisuudessa.

Postikyselyn perusteella saatiin myös vastaajien osoitetiedot. Nämä osoitetiedot geokoodaamalla saatiin luotua aineisto kyselyn vastaajien asuinpaikoista. Samalla postinumeroalueella asuvien vastaajien tiedot yhdistettiin Tilastokeskuksen Paavo postinumeroalueet 2018 -aineistoon, ja täten saatiin postinumeroalueittaista tietoa sisältävä aineisto kyselyn vastauksista. Tämän postinumeroaineiston pohjalta tehtiin paikkatietoanalyysija siitä, miten asuinpaikka vaikuttaa vastaajan näkemyksiin koskien palvelujen saavutettavuutta, palveluliikenteen käyttöä sekä muita liikkumistottumuksia. Paikkatietoanalyysija havainnollistettiin kartoin, joissa vastausten jakautuminen esitetään postinumeroalueittain. Postinumeroalueita kuvaavissa kartoissa Askolan kunta esitetään kokonaisuudessaan, kun taas Hyvinkään kartoista on leikattu kunnan läntisimmät ja itäisimmät alueet pois, jotta keskustajamassa sijaitsevat postinumeroalueet, joissa lähes kaikki hyvinkääläiset postikyselyn vastaajat asuvat, näkyvät tarkemmin. Yksi hyvinkääläinen vastaaja ei ilmoittanut postinumeroaluettaan; tämän takia Hyvinkäätä kuvaavista postinumeroalueittaisista kartoista puuttuu tämä vastaaja.

Tutkimuksessa tehtiin myös Esri Finland Oy:n STK2015 -tieverkkoaineistoa, Ramboll Finland Oy:n päivittäistavarakaupat 2015 -aineistoa ja geokoodattuja vastaajien osoitetietoja hyödyntäen etäisyysvyöhykkeet päivittäistavarakaupoille. Päivittäistavarakauppojen ympärille tehtiin 500- ja 1000 metrin etäisyysvyöhykkeet autotieverkostoa pitkin. Näiden vyöhykkeiden avulla voitiin tutkia, miten asuminen tietyllä etäisyydellä päivittäistavarakaupasta vaikuttaa päivittäistavarakaupan saavutettavuuden kokemiseen sekä kulkumuotoon päivittäistavarakaupassa asioidessa. Näiden analyysien tulokset esitetään ristiintaulukointeina.

5. TULOKSET

5.1. Kuntien tarjoamat liikennepalvelut ikääntyvälle väestölle

5.1.1. Palveluliikenne

5.1.1.1. Askolan palveluliikenne

Askolassa palveluliikenteenä toimiva palvelulinja aloitti kulkemaan vuoden 2018 elokuun alussa. Kyseessä on vuoden 2018 loppuun kestävä viiden kuukauden mittainen, kunnan rahoittama kokeilujakso, jonka ajan paikallinen yrittäjä ajaa kerran viikossa iäkkäille suunnattua palvelulinjaa tilataksilla (I. Lehtinen 2018). Aiemmin palvelulinjaa on ajettu Askolassa noin kolmen vuoden ajan 2000-luvun vaihteessa. Tällöin palvelulinjan liikennöinti lopetettiin kannattamattomana (Leino 2018).

Palvelulinja kulkee keskiviikkoamupäivisin eri kunnanosista Askolan kirkonkylään. Se kulkee kolmella, eri puolilla kuntaa sijaitsevilla, reitillä siten, että linja hakee ensin yhdeltä reitiltä kyytiin tulevat asiakkaat ja jättää heidät Kirkonkylään. Tämän jälkeen palvelulinja hakee samalla tavoin kahden muun lenkin asiakkaat. Myös asiakkaiden vieminen Kirkonkylältä kotiin tapahtuu samalla tavoin porrastetusti siten, että ensimmäisenä kotiin viedään sen reitin asiakkaat, jotka haettiin Kirkonkylälle ensimmäisenä (I. Lehtinen 2018, Leino 2018). Reitit on aikataulutettu siten, että jokaiselta reitiltä tulevilla asiakkailla on noin kolme tuntia aikaa olla Kirkonkylässä ennen kuin palvelulinja vie heidät takaisin kotiin (Asiointi- ja palvelukuljetusliikenne-kokeilu... 2018). Askolan palvelulinja perustuu asiakkaiden tekemiin ennakkotilauksiin. Asiakkaat ilmoittavat edellisenä iltapäivänä klo 16 mennessä puhelimitse palvelulinjaa ajavalle yrittäjälle tulemisestaan palvelulinjan kyytiin. Näiden ennakkotilausten pohjalta yrittäjä laatii palvelulinjan reitit (Leino 2018).

Askolassa palveluliikenteen tarkoituksena on helpottaa ikääntyvän väestön asiointia tärkeissä palveluissa sekä mahdollistaa tapaamisia ikääntyvien henkilöiden välillä. Palvelulinja jättää asiakkaat Kirkonkylän liikekeskukselle, jossa on muun muassa päivittäistavarakauppa, kirjasto sekä apteekki. Lisäksi Askolan kirkonkylään pyritään järjestämään palveluliikenteen kokeilujakson ajan aina keskiviikkoisin myös muita palveluja ja oheistoimintaa iäkkäille. Asiakkailla on myös mahdollisuus käydä läheisessä Mäntyrinteen palvelukeskuksessa, missä on muun muassa ruokala sekä kuntosali (I. Lehtinen 2018, Leino 2018).

Palveluliikenteen kokeilujakson päättyessä vuoden 2018 lopussa, Askolassa päätetään, että kannattaako palveluliikennetoimintaa jatkaa kokeilujakson jälkeenkin. Päätös tehdään sen perusteella, löytyykö kunnasta palveluliikenteelle käyttäjiä. Toistaiseksi palveluliikennettä ei ole kunnassa kilpailutettu, mutta mikäli kokeilujakson jälkeen palveluliikenteelle nähdään kunnassa tarvetta, se aiotaan kilpailuttaa (I. Lehtinen 2018).

5.1.1.2. Hyvinkään palveluliikenne

Hyvinkäällä on Suomen vanhin, vuonna 1992 käyttöön otettu, palveluliikenne (Kiuru 2018). Palveluliikenne koostuu yhdeksästä eri palvelulinjasta, joita ajetaan kahdella eri matalalattiabussilla (Palvelulinjat 2018, Kiuru 2018). Palveluliikenteen järjestää Hyvinkään Liikenne Oy. Hyvinkään kaupunki on kilpailuttanut palveluliikenteen, kuten myös muun paikallisliikenteen: paikallisliikenteen ja palveluliikenteen käyttöoikeussopimukset ovat 10 vuoden pituisia, ja nykyiset sopimukset päättyvät vuoden 2020 lopussa (Kiuru 2018).

Hyvinkään palvelulinjat kattavat hyvin keskustaajaman alueen, mutta sitä ympäröivillä maaseutumaisilla alueilla ei varsinaisia palvelulinjoja ole tarjolla. Hyvinkään länsiosassa sijaitsevassa Kytäjän kylästä kulkee kuitenkin kaupunkiin arkipäivisin (kesällä vain kerran viikossa) matalalattiainen linja-auto, joka toimii sekä koululaiskuljetuksena että palvelubussina ikääntyvälle väestölle. Hyvinkään palvelulinjojen reitit ovat pääosin kiinteitä, eri kaupunginosista Hyvinkään keskustaan kulkevia reittejä. Reitteihin voi kuitenkin soittamalla tehdä muutoksia. Mikäli asiakas soittaa palvelulinja-autoon ennen kuin se on ohittanut sen paikan mistä asiakas haluaa hänet noudettavan, palvelulinja tekee poikkeaman reittiin. Soiton palvelulinjaan voi tehdä siis reaaliaikaisesti juuri ennen matkan tekoa tai vaihtoehtoisesti jo vaikka päiviä ennen matkaa (Kiuru 2018). Hyvinkään palvelulinjat kulkevat ainoastaan arkisin; neljä linjaa kulkee joka päivä maanantaista perjantaihin ja loput linjoista kulkee kahtena tai kolmena päivänä viikossa (Palvelulinjat 2018). Vuodenajalla ei ole vaikutusta palvelulinjojen kulkemiseen, eli samat linjat kulkevat vuodenajasta riippumatta. Palvelulinjat kulkevat kerran päivässä siten, että aamupäivällä palvelulinjat hakevat asiakkaat kyytiin kultakin reitiltä, ja heillä on puolitoista tuntia aikaa olla keskustassa ennen kuin palvelulinja vie heidät takaisin kotiin. Tosin palvelulinjan liput ovat yhteneväisiä muun paikallisliikenteen kanssa, joten riittävän hyvässä kunnossa olevilla asiakkailta on mahdollisuus matkustaa toiseen suuntaan normaalilla paikallisliikenteellä. Palvelulinjoissa on vakiokuljettajat, jotka auttavat autoon nousemisessa ja autosta poistumisessa sekä tarvittaessa muissakin asioissa, kuten ostokassien kantamisessa (Kiuru 2018).

5.1.2. Muut ikääntyvälle väestölle suunnatut liikennepalvelut

5.1.2.1. Askola

Askolassa vaikeavammaisille on tarjolla vammaispalvelulain mukaisia kuljetuksia, jotka ajetaan takseilla. Muita liikennepalveluja ei ole ikääntyville tarjolla. Aiemmin Askolassa oli sosiaalihuoltolain mukaisia taksikuljetuksia, mutta niiden toiminta lopetettiin vuoden 2015 päätteeksi. Yleisesti ongelmana iäkkäälle väestölle suunnatuissa liikennepalveluissa, kuten muissakin liikennepalveluissa, on Askolassa se, että asukkaat ovat niin hajautuneita ympäri kuntaa, ettei palvelujen järjestäminen ole kannattavaa taloudellisesti (I. Lehtinen 2018; Leino 2018).

5.1.2.2. Hyvinkää

Hyvinkäällä ikääntyneille on tarjolla sosiaalihuoltolain mukaisia tilataksikuljetuksia kotihoidon tukipalveluna. Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetuspalvelut eivät kuitenkaan ole kaikkien käytettävissä, vaan palvelu voidaan hakemuksen perusteella myöntää 70 vuotta täyttäneelle henkilölle, joka alentuneen toimintakyvyn, sairauden tai vamman vuoksi ei pysty omatoimisesti tai julkista liikennettä käyttäen selviytymään liikkumisesta. Mikäli hakija asuu palvelulinjareitin läheisyydessä, arvioidaan hakijakohtaisesti, onko hakijalla mahdollisuus käyttää palvelulinjaa ensisijaisena kulkumuotona. Jos hakija asuu haja-asutusalueella ja/tai hänen asuinalueellaan ei ole julkisia liikenneyhteyksiä, sitä voidaan pitää erityisperusteena kuljetuspalvelun saamiselle. Sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetuspalveluja myönnetään yleensä kahdeksan yhdensuuntaista taksimatkaa kuukaudessa (Kuljetuspalvelut 2018; M. Lehtinen 2018).

Vaikeavammaisten on mahdollista saada Hyvinkäällä vammaispalvelulain mukaisia taksikuljetuksia. Kuljetuspalvelut on tarkoitettu asiointi- ja virkistymismatkoihin Hyvinkään ja lähikuntien alueella. Vammaispalvelulain mukaisia matkoja voi tehdä tietyn, ennalta määrätyn, määrän kuukaudessa (Vammaispalvelulain mukaisen kuljetuspalvelun ohje 2016). Lisäksi Hyvinkäällä on mahdollisuus sote-taksiin, jolla pääsee sairaanhoitopalveluihin, mikäli siihen ei ole muuten mahdollisuutta (M. Lehtinen 2018).

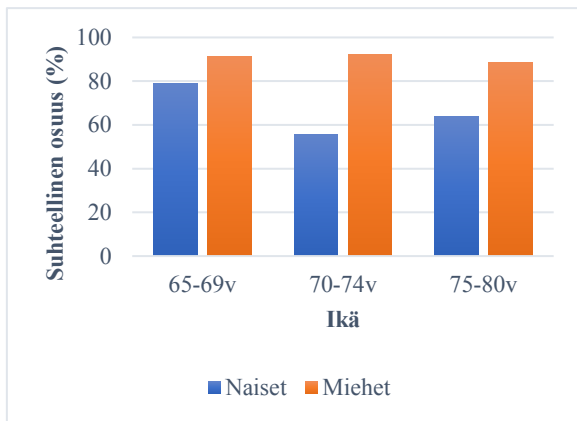
5.2. Ikääntyvän väestön liikkumistottumukset

5.2.1. Henkilöauton käyttö

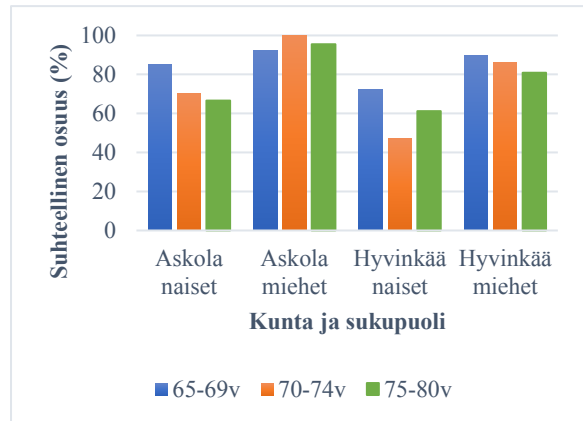
Tutkittaessa ajokortillisten määrää tutkimuskunnissa, havaittiin että Askolassa ja Hyvinkäällä miehillä on kaikissa tutkituissa ikäryhmissä suhteellisesti enemmän ajokortteja kuin naisilla. Miehillä ajokortillisten osuus pysyy lähes samana kaikissa ikäluokissa: 65–69-vuotiaista miehistä 91,1 prosentilla on ajokortti, 70–74-vuotiailla miehillä osuus on 92,3 prosenttia ja 75–80-vuotiailla 88,4 prosenttia. Naisilla puolestaan 65–69-vuotiailla on suhteessa melko selvästi enemmän ajokortteja kuin vanhemmilla ikäluokilla. 65–69-vuotiaista naisista 78,9 prosentilla on ajokortti, kun taas 70–74 vuotiailla osuus on vain 55,6 prosenttia. 75–80-vuotiaisiin naisiin ajokortillisten osuus tutkimuskunnissa jälleen hieman kasvaa: ikäryhmään kuuluvista naisista 63,9 prosenttia vastasivat omaavansa ajokortin (kuva 26).

Verrattaessa tutkimuskuntia keskenään havaittiin, että askolalaisilla vastaajilla on kaikissa ikäryhmissä sekä miehillä että naisilla suhteessa enemmän ajokortteja kuin hyvinkääläisillä vastaajilla. Askolalaisista miehistä kaikissa ikäryhmissä yli 92 prosentilla vastaajista on ajokortti. Askolalaisten naisten kohdalla ajokortillisten osuus laskee vanhempiin ikäryhmiin siirryttäessä siten, että 65–69-vuotiaista 85 prosentilla on ajokortti ja vanhimmassa, 75–80-vuotiaiden ikäryhmässä, 66,7 prosentilla vastaajista on ajokortti.

Hyvinkäällä miehissä on havaittavissa, että ajokortillisten suhteelliset osuudet kaikista vastaajista laskevat vanhempiin ikäryhmiin siirryttäessä siten, että 65–69 vuotiaista miehistä 89,5 prosentilla on ajokortti, kun taas 75–80-vuotiaiden ikäryhmässä 80,6 prosentilla on ajokortti. Hyvinkääläiset 70–74-vuotiaat naiset omistavat kaikista tutkimusryhmistä vähiten ajokortteja: heistä vain 47,1 prosentilla on ajokortti. Myös muissa ikäryhmissä juuri hyvinkääläiset naiset omistavat kaikista vähiten ajokortteja (kuva 27).



Kuva 26: Ajokortillisten suhteelliset osuudet kaikista kyselyn vastaajista luokiteltuna iän ja sukupuolen mukaan (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 229)).



Kuva 27: Ajokortillisten suhteelliset osuudet kyselyn vastaajista kunnittain luokiteltuna iän ja sukupuolen mukaan (N=229) (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 229).

Tutkimustulosten perusteella henkilöauto on yleisin kulkumuoto ikääntyville ihmisille. Askolassa noin 90 prosenttia vastaajista sanoivat matkustavansa henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana vähintään viikoittain, ja Hyvinkäälläkin lähes 80 prosenttia vastaajista matkustaa henkilöautolla vähintään viikoittain. Askolalaiset vastaajat matkustavat henkilöautolla hyvinkääläisiä vastaajia useammin, mutta myös Hyvinkäällä autoilu on selvästi yleisin kulkumuoto 65–80-vuotiaalle väestölle. Kaikki vastaajat, jotka eivät koskaan matkusta autolla, asuvat Hyvinkäällä (taulukko 2).

Taulukko 2: Autolla matkustaminen joko kuljettajana tai matkustajana kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 225).

Kunta		Päivittäin tai lähes päivittäin	Viikoittain	1–3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	Ei koskaan	Vastaajat yhteensä
Askola	Määrä	70	30	5	6	0	111
	Suhteellinen osuus	63,1 %	27,0 %	4,5 %	5,4 %	0,0 %	
Hyvinkää	Määrä	65	25	9	11	4	114
	Suhteellinen osuus	57,0 %	21,9 %	7,9 %	9,6 %	3,5 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	135	55	14	17	4	225
	Suhteellinen osuus	60,0 %	24,4 %	6,2 %	7,6 %	1,8 %	

Päivittäinen autolla matkustaminen on yleisintä 65–69-vuotiaiden ikäryhmässä, ja vähentyy vanhempiin ikäryhmiin siirryttäessä. Iän kasvaessa autolla matkustaminen siis hieman harvenee, mutta myös vanhimmassa, 75–80-vuotiaiden ikäryhmässä suurin osa, 78 prosenttia, vastaajista matkustaa autolla vähintään viikoittain. 65–69-vuotiaiden ryhmässä vastaava osuus on 90,4 prosenttia ja 70–74-vuotiaiden ryhmässä 84,4 prosenttia (taulukko 3). Päivittäisen autoilun väheneminen vanhempiin ikäryhmiin siirryttäessä oli havaittavissa molemmissa tutkimuskunnissa. Askolassa huomionarvoista on se, että peräti 72,7 prosenttia vastaajista, jotka matkustavat henkilöautolla harvemmin kuin kerran viikossa, ovat 75–80-vuotiaita. Hyvinkäällä ei ollut havaittavissa samanlaista painottumista, vaan harvemmin kuin kerran viikossa henkilöautolla matkustavia oli melko tasaisesti kaikissa ikäryhmissä (liitteet 9 ja 10).

Taulukko 3: Autolla matkustaminen joko kuljettajana tai matkustajana ikäryhmittäin Askolassa ja Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 224).

Ikä		Päivittäin tai lähes päivittäin	Viikoittain	1–3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	Ei koskaan	Vastaajat yhteensä
65–69v	Määrä	60	15	2	5	1	83
	Suhteellinen osuus	72,3 %	18,1 %	2,4 %	6,0 %	1,2 %	
70–74v	Määrä	41	13	3	5	2	64
	Suhteellinen osuus	64,1 %	20,3 %	4,7 %	7,8 %	3,1 %	
75–80v	Määrä	33	27	9	7	1	77
	Suhteellinen osuus	42,9 %	35,1 %	11,7 %	9,1 %	1,3 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	134	55	14	17	4	224
	Suhteellinen osuus	59,8 %	24,6 %	6,3 %	7,6 %	1,8 %	

Ajokortittomat henkilöt matkustavat luonnollisesti hieman harvemmin autolla kuin kaikki kyselyn vastaajat keskimäärin. Päivittäin tai lähes päivittäin ajokortittomista vastaajista matkustaa autolla vain 18,2 prosenttia. Ajokortittomissa vastaajissa on suhteessa enemmän henkilöitä, jotka vastasivat matkustavansa henkilöautolla joko viikoittain tai harvemmin, kuin kaikissa vastaajissa. 27,3 prosenttia ajokortittomista vastaajista matkustaa henkilöautolla viikoittain ja 18,2 prosenttia heistä matkustaa 1–3 kertaa kuussa. Loput 36,3 prosenttia ajokortittomista vastaajista matkustavat autolla joko harvemmin kuin kerran kuussa tai eivät koskaan. Kuntia vertailtaessa huomattiin, että askolalaiset ajokortittomat vastaajat matkustavat henkilöautolla hieman useammin kuin hyvinkääläiset ajokortittomat. Askolalaisista ajokortittomista 33,3 prosenttia matkustaa henkilöautolla päivittäin tai lähes päivittäin, ja 26,7 prosenttia viikoittain. Hyvinkääläisistä ajokortittomista puolestaan 10,3 prosenttia matkustaa henkilöautolla päivittäin tai lähes päivittäin ja 27,6 prosenttia viikoittain.

5.2.2. Joukkoliikenteen käytön yleisyys ja haastavuus

Tämän tutkimuksen mukaan ikääntyvä väestö käyttää melko vähän joukkoliikennettä. Postikyselyssä kysyttiin erikseen vastaajien linja-auton ja junan käytön yleisyydestä, ja tulosten mukaan linja-autoa käytetään molemmissa kunnissa enemmän, mutta sitäkin käyttää kaikista vastaajista viikoittain tai useammin vain 3,1 prosenttia vastaajista. Kuntia vertailtaessa havaittiin, että askolalaiset käyttävät linja-autoa hyvinkääläisiä harvemmin. Askolassa alle kaksi prosenttia vastaajista matkustaa linja-autolla viikoittain ja sitä useammin linja-autoa käyttäviä vastaajia ei ole lainkaan. Hyvinkäällä puolestaan linja-autoa viikoittain tai useammin käyttää 4,5 prosenttia vastaajista. Askolassa 43,8 prosenttia ei käytä koskaan linja-autoa ja Hyvinkäälläkin vastaava osuus on 26,8 prosenttia vastaajista (taulukko 4).

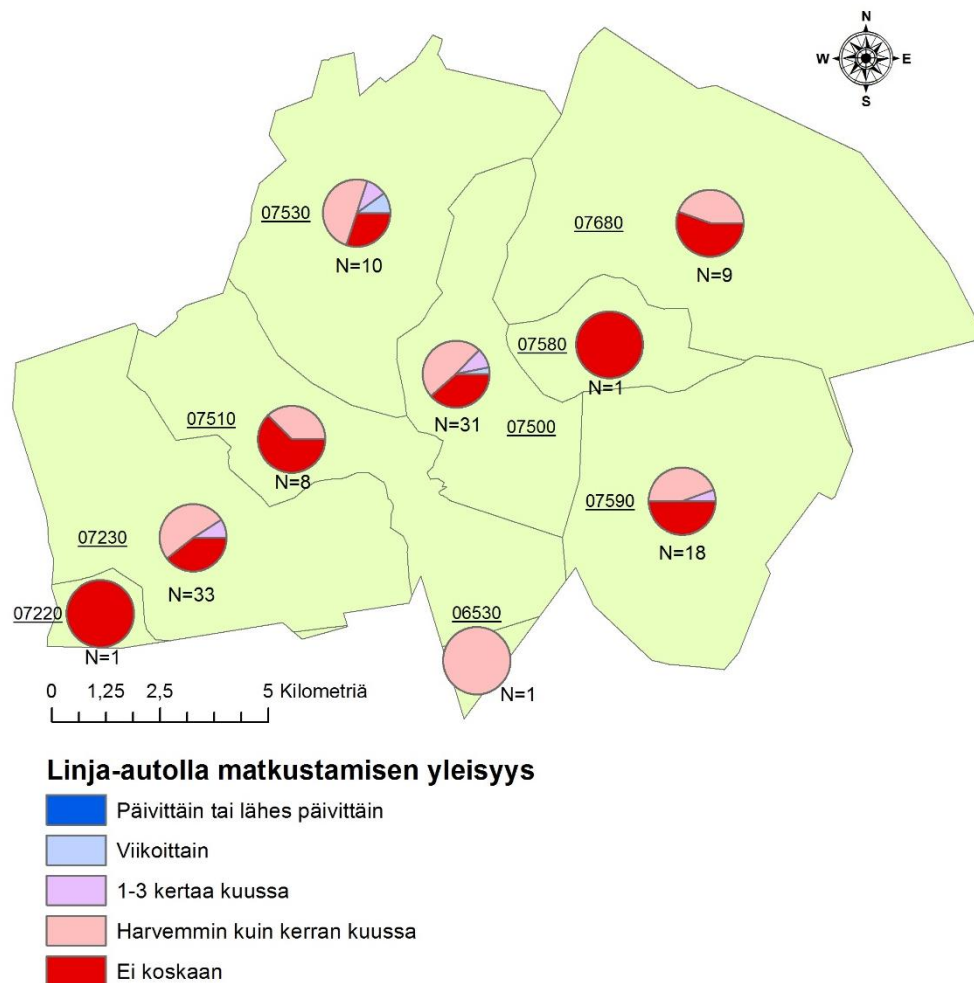
Taulukko 4: Linja-autolla matkustaminen kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 224).

Kunta		Päivit- tään tai lähes päivit- tään	Viikoit- tain	1–3 kertaa kuussa	Harvem- min kuin kerran kuussa	Ei koskaan	Vastaajat yhteensä
Askola	Määrä	0	2	8	53	49	112
	Suhteellinen osuus	0,0 %	1,8 %	7,1 %	47,3 %	43,8 %	
Hyvinkää	Määrä	1	4	5	72	30	112
	Suhteellinen osuus	0,9 %	3,6 %	4,5 %	64,3 %	26,8 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	1	6	13	125	79	224
	Suhteellinen osuus	0,4 %	2,7 %	5,8 %	55,8 %	35,3 %	

Junan käyttö on Askolassa vielä linja-autoa selvästi vähäisempää; yksikään vastaajista ei matkusta junalla edes kuukausittain ja 66,4 prosenttia heistä ei matkusta junalla koskaan. Hyvinkäällä linja-auton tavoin myös junaa käytetään hieman enemmän kuin Askolassa, mutta sielläkin junan käyttö on linja-auton käyttöä vähäisempää tutkittavan ikäryhmän keskuudessa. Suurin osa hyvinkääläisistä vastaajista, 76,8 prosenttia, käyttää junaa harvemmin kuin kerran kuussa; 14,3 prosenttia vastaajista ei puolestaan matkusta koskaan junalla. Viikoittain tai useammin junalla matkustavia vastaajia ei Hyvinkäälläkään juuri ollut (liite 11).

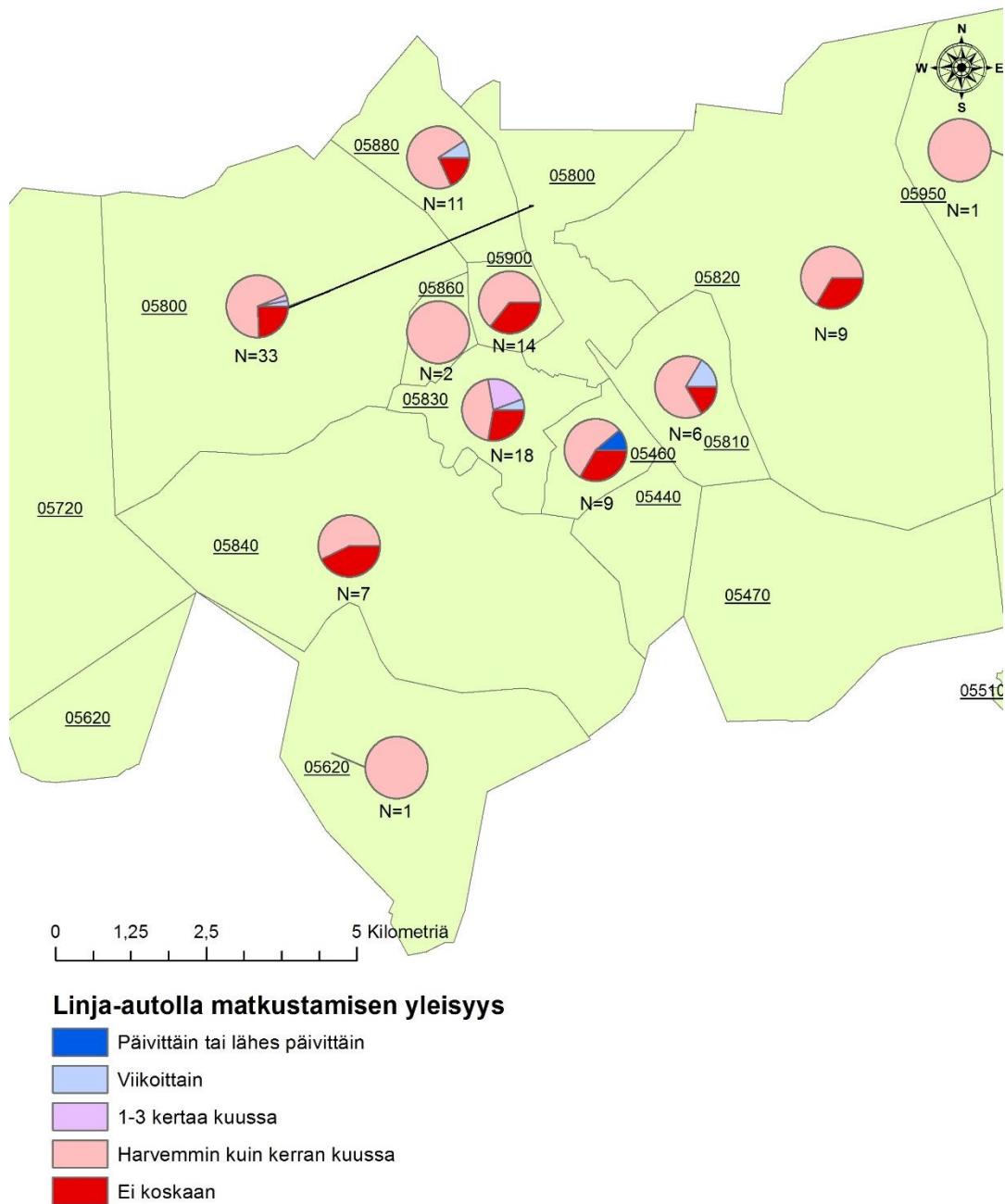
Ajokortittomuus lisää kyselytulosten mukaan hieman joukkoliikenteen käyttöä molemmissa tutkimuskunnissa. Kaikista kyselyn ajokortittomista vastaajista 13,7 prosenttia matkustaa linja-autolla vähintään kerran viikossa (kaikista vastaajista vastaava osuus on 3,1 prosenttia), ja heistä 6,8 prosenttia matkustaa junalla vähintään kerran viikossa (kaikista vastaajista vastaava osuus on 4,4 prosenttia). Vastaavasti sellaisia vastaajia, jotka eivät käytä joukkoliikennettä koskaan, on ajokortittomissa vastaajissa suhteessa vähemmän kuin kaikissa vastaajissa.

Tarkasteltaessa linja-autolla matkustamista alueittain Askolassa, havaittiin, että linja-auton käyttö on kunnassa yleisesti hyvin vähäistä riippumatta siitä millä postinumeroalueella vastaaja asuu. Tosin 07500- ja 07530-postinumeroalueilla linja-autolla matkustaminen on hieman yleisempää kuin kunnassa keskimäärin. Näilläkin alueilla kuitenkin valtaosa vastaajista matkustaa linja-autolla harvemmin kuin kerran kuussa (kuva 28).



Kuva 28: Linja-autolla matkustamisen yleisyys Askolassa postinumeroalueittain (Lähde: Ikäntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikäntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 112).

Hyvinkäälläkään postinumeroalue ei kyselyn perusteella juuri vaikuta linja-autolla matkustamisen yleisyyteen, vaan kaikilla alueilla suurin osa vastaajista matkustaa linja-autolla harvemmin kuin kerran kuussa tai ei koskaan. Ydinkeskustan läheisyydessä sijaitseva 05830-postinumeroalue on ainoa, jossa yli neljäsosa vastaajista matkustaa linja-autolla kuukausittain tai useammin. Muutenkin ne vastaajat, jotka matkustavat linja-autolla kuukausittain tai useammin, asuvat joko keskustassa tai sen välittömässä läheisyydessä (kuva 29).



Kuva 29: Linja-autolla matkustamisen yleisyys Hyvinkäällä postinumeroalueittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 112).

Kysyttäessä joukkoliikenteen käytön haastavuutta, vastaukset jakautuivat hyvin voimakkaasti vastaajien kesken. Kaikista kyselyn vastaajista 46 prosenttia kokee joukkoliikenteen käytön joko melko vähän haastavaksi tai ei lainkaan haastavaksi. Vastaajista 33 prosenttia puolestaan kokee joukkoliikenteen käytön melko- tai hyvin haastavaksi. Loput 21 prosenttia vastaajista eivät osanneet vastata kysymykseen (taulukko 5).

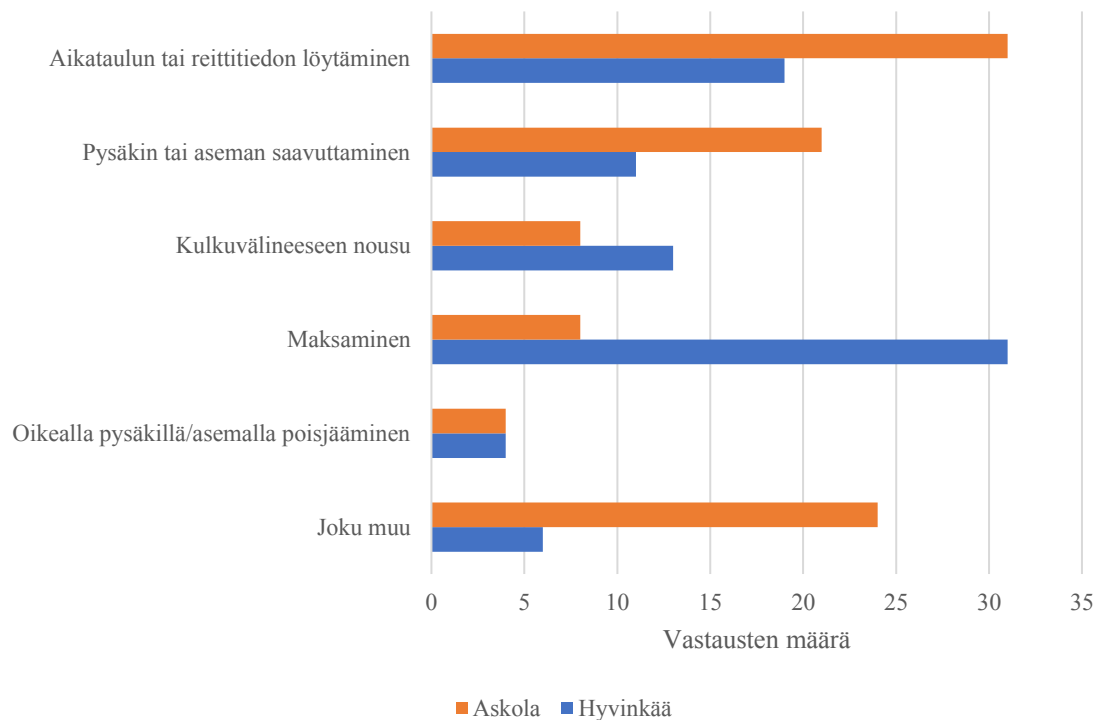
Kuntia vertailtaessa havaittiin, että askolalaiset vastaajat kokevat joukkoliikenteen käytön haastavammaksi kuin hyvinkääläiset vastaajat. Askolalaisista vastaajista 43,8 prosenttia kokee joukkoliikenteen käytön joko hyvin- tai melko haastavaksi. Vastaavasti askolalaisista vastaajista 22,3 prosenttia kokee joukkoliikenteen käytön joko melko vähän- tai ei lainkaan haastavaksi. Hyvinkäällä puolestaan joukkoliikenteen käytön kokee hyvin- tai melko haastavaksi vain 22,3 prosenttia vastaajista, ja 60,7 prosenttia vastaajista kokee Hyvinkäällä joukkoliikenteen käytön joko melko vähän haastavaksi tai ei lainkaan haastavaksi.

Taulukko 5: Joukkoliikenteen käytön haastavuus kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 224).

Kunta		Ei lainkaan haas- tavaa	Melko vähän haas- tavaa	Ei osaa sanoa	Melko haas- tavaa	Hyvin haas- tavaa	Vastaa- jat yhteensä
Askola	Määrä	24	11	28	21	28	112
	Suhteellinen osuus	21,4 %	9,8 %	25,0 %	18,8 %	25,0 %	
Hyvinkää	Määrä	39	29	19	13	12	112
	Suhteellinen osuus	34,8 %	25,9 %	17,0 %	11,6 %	10,7 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	63	40	47	34	40	224
	Suhteellinen osuus	28,1 %	17,9 %	21,0 %	15,2 %	17,9 %	

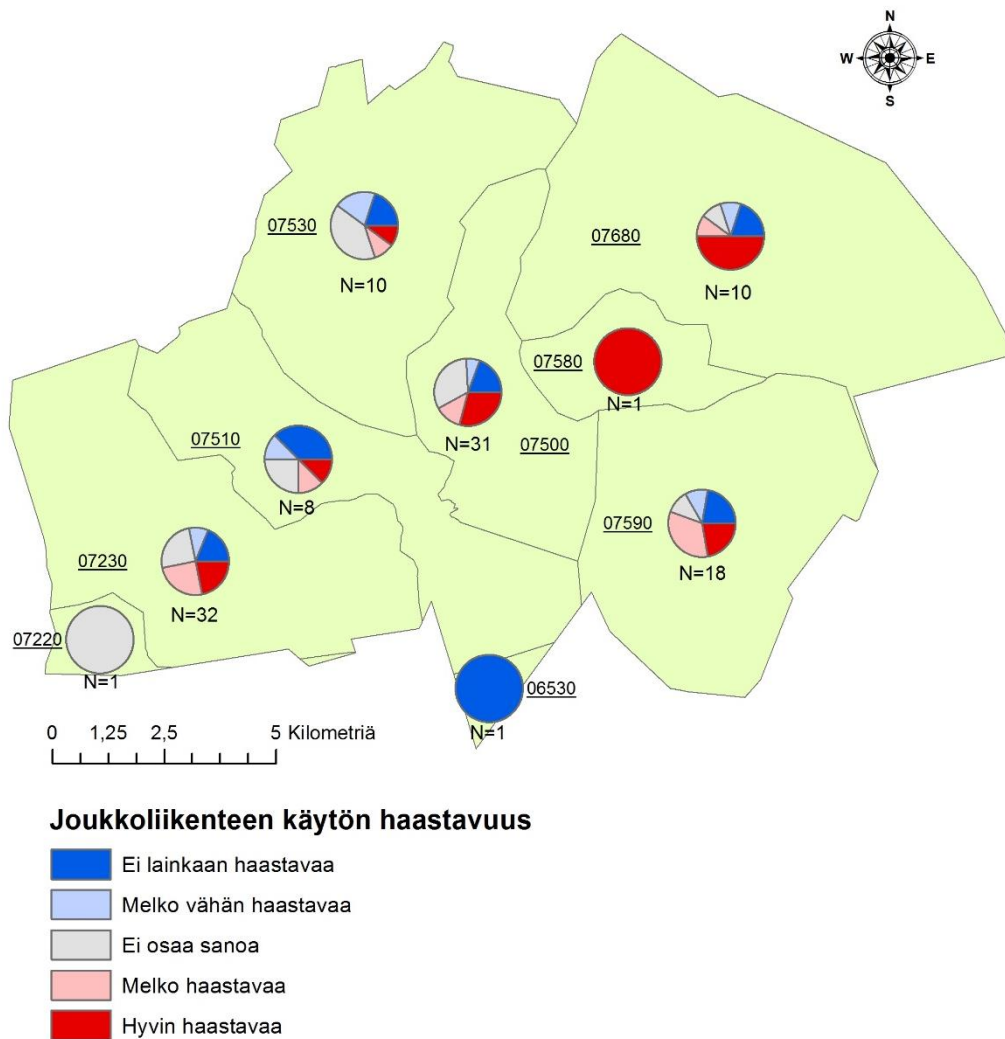
Syyt sille, miksi joukkoliikenteen käyttö koetaan haastavaksi ovat tutkimuskunnissa melko erilaisia. Askolassa yleisimpiä syitä ovat aikataulun tai reittitiedon löytäminen, pysäkin tai aseman saavuttaminen sekä jokin muu syy. Muuksi syyksi Askolassa lähes poikkeuksetta ilmoitettiin joukkoliikenteen vähyys tai puute kodin lähistöllä. Hyvinkääläisten vastauksissa

esiin nousi erityisesti maksaminen joukkoliikenteen käyttöä vaikeuttavana tekijänä. Syyksi tälle monet vastaajat ilmoittivat nimenomaan junamatkan maksamisen vaikeuden. Aikataulun ja reittitiedon löytäminen koettiin myös Hyvinkäällä usean vastaajan toimesta haastavaksi, ja se olikin kaikki kyselyn vastaajat yhteenlaskettuna kaikista yleisin syy sille, että vastaaja koki joukkoliikenteen käytön haastavaksi (kuva 30).



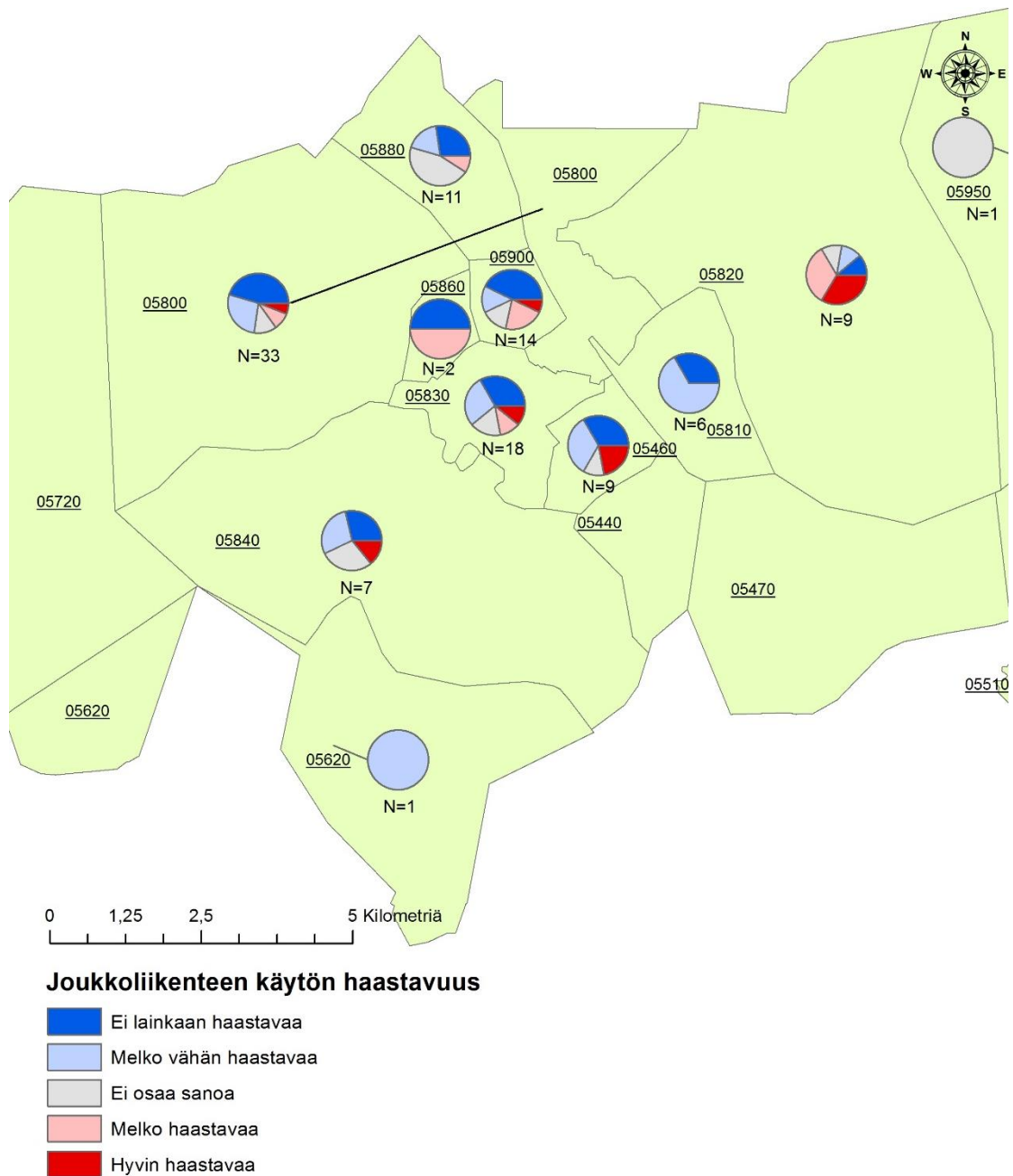
Kuva 30: Joukkoliikenteen käyttöä vaikeuttavat tekijät kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikemistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 229).

Tutkittaessa alueellisesti joukkoliikenteen käytön haastavuutta Askolassa, havaittiin, että kunnan itäosissa, postinumeroalueilla 07580, 07590 sekä 07680, asuvat vastaajat kokevat joukkoliikenteen käytön keskimäärin hieman haastavammaksi kuin kunnan muilla postinumeroalueilla asuvat vastaajat. Paras tilanne Askolassa on kyselytulosten mukaan 07510-postinumeroalueella, jossa vain neljäsosa vastaajista kokee joukkoliikenteen käytön hyvin- tai melko haastavaksi. Kyseisellä postinumeroalueella puolet vastaajista kokee, että joukkoliikenteen käyttö ei ole lainkaan haastavaa tai vain melko vähän haastavaa; muilla Askolan postinumeroalueilla näin vastasi alle puolet vastaajista (kuva 31).



Kuva 31: Joukkoliikenteen käytön haastavuus postinumeroalueittain Askolassa (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 112).

Hyvinkäällä joukkoliikenteen käyttö koetaan siis melko selvästi vähemmän haastavaksi kuin Askolassa, ja erityisesti kaupungin keskustan alueella sijaitsevilla postinumeroalueilla asuvista vastaajista selvästi alle puolet kokee joukkoliikenteen käytön haastavaksi. Sen sijaan keskustasta muutaman kilometrin itään sijaitsevalla 05820-postinumeroalueella kaksi kolmasosaa vastaajista kokee joukkoliikenteen käytön hyvin- tai melko haastavaksi. Eli Hyvinkäällä joukkoliikenteen käyttö koetaan vähiten haastavaksi keskustassa, jossa paikallisliikenteen linja-autotarjonta on parasta (kuva 32).



Kuva 32: Joukkoliikenteen käytön haastavuus postinnumeroalueittain Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 112).

5.2.3. Palveluliikenteen käyttö

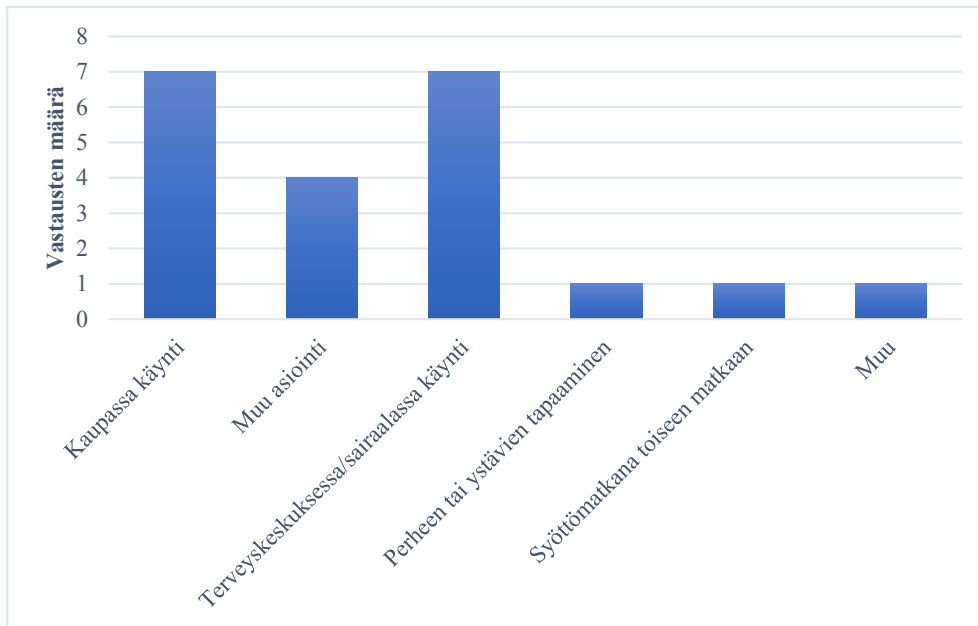
Tutkimuksessa toteutetun postikyselyn mukaan palveluliikenteen käyttö on vähäistä 65–80-vuotiaiden keskuudessa Hyvinkäällä. Palveluliikenteen käyttöä koskeneeseen kysymykseen vastasi 112 hyvinkääläistä, joista 101, eli 90,2 prosenttia, ilmoitti ettei käytä koskaan palveluliikennettä. Ainoastaan neljä vastaajaa käyttää palveluliikennettä viikoittain tai useammin (kuva 33). Kaikki hyvinkääläiset kyselyn vastaajat, jotka käyttävät palveluliikennettä, asuvat keskustaaajamassa noin kahden kilometrin säteellä ydinkeskustasta.



Kuva 33: Palveluliikenteen käyttö Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 112).

Vaikka palveluliikenteen käyttäjämäärät ovat kyselytutkimuksen mukaan hyvin pieniä Hyvinkäällä, on niistä henkilöistä, jotka käyttävät palveluliikennettä suurin osa sitä mieltä, että palveluliikenne helpottaa liikkumista. Palveluliikenteen 11 käyttäjästä seitsemän vastasi, että palveluliikenne on helpottanut huomattavasti liikkumista ja kolme vastasi sen helpottaneet liikkumista hieman. Palveluliikenne on kahden palveluliikenteen käyttäjän kohdalla lisännyt huomattavasti liikkumista ja neljän kohdalla hieman. Palveluliikennettä käytetään Hyvinkäällä pääasiassa nimenomaan asiointimatkoihin, kuten kaupassa tai terveydenhuoltopalveluissa käyntiin. Muihin tarkoituksiin sitä ei kyselytulosten perusteella juurikaan käytetä (kuva 34).

Askolalaisista puolestaan ei saatu kyselyaineistoa palveluliikenteen käyttöä koskien, sillä kyselyn postittamisen ja vastaamisajan ajankohtana palveluliikenne ei ollut vielä käynnistynyt kunnassa. Kuitenkin kunnan vanhustyönjohtaja Leinolta (2018) saadun tiedon mukaan palveluliikenne käynnistyi Askolassa hyvin hiljaisesti, ja ensimmäisinä viikkoina palveluliikenteellä oli ainoastaan kaksi käyttäjää. Edellisellä kerralla kun palveluliikenne toimi Askolassa 2000-luvun vaihteessa, se lopetettiin kannattamattomana vähäisten käyttäjämäärien takia.



Kuva 34: Palveluliikenteen käyttötarkoitukset Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 112).

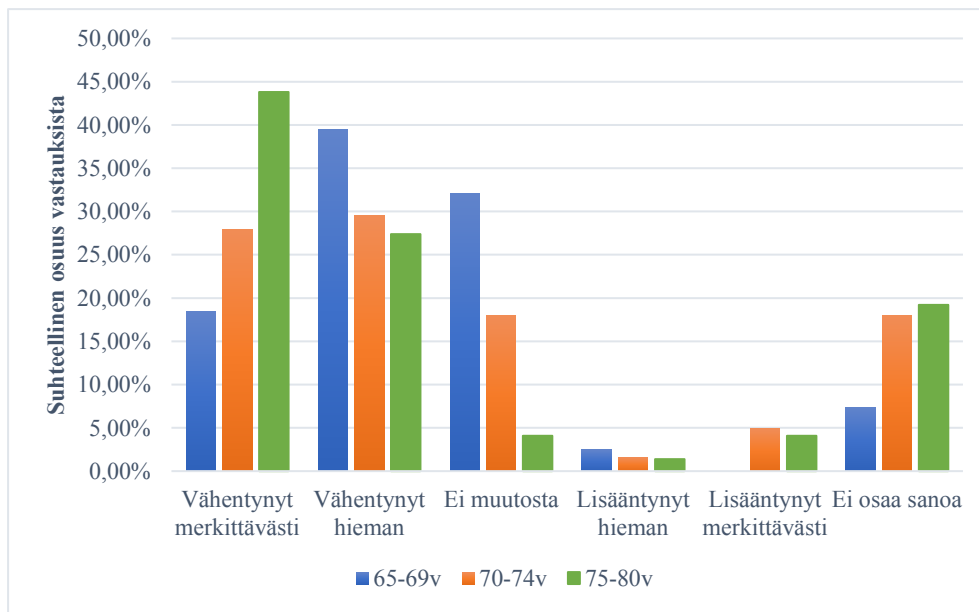
5.2.4. Muiden liikennepalvelujen käyttö

Suurimmalla osalla kyselyyn vastanneista ikääntyvistä ei ole oikeutta mihinkään erityisryhmille tarkoitettuun kuljetuspalveluun, kuten sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin, vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin tai Kelan maksamiin kuljetuksiin. Askolalaisista vastaajista 92,9 prosentilla ja Hyvinkääläisistä vastaajista 96,3 prosentilla ei ole mihinkään kuljetuspalveluun oikeutta. Molemmissa kunnissa on yksittäisiä vastaajia, joilla on oikeus johonkin edellä mainituista kuljetuseduista (liite 8). Taksilla matkustamisen puolestaan havaittiin olevan melko harvinaista molemmissa tutkimuskunnissa. Suurin osa kyselyn vastaajista matkustaa taksilla harvemmin kuin kerran kuussa, ja molemmissa kunnissa alle 2 prosenttia vastaajista matkustaa taksilla viikoittain (liite 12).

5.2.5. Liikkumistottumusten muutokset ikääntyessä

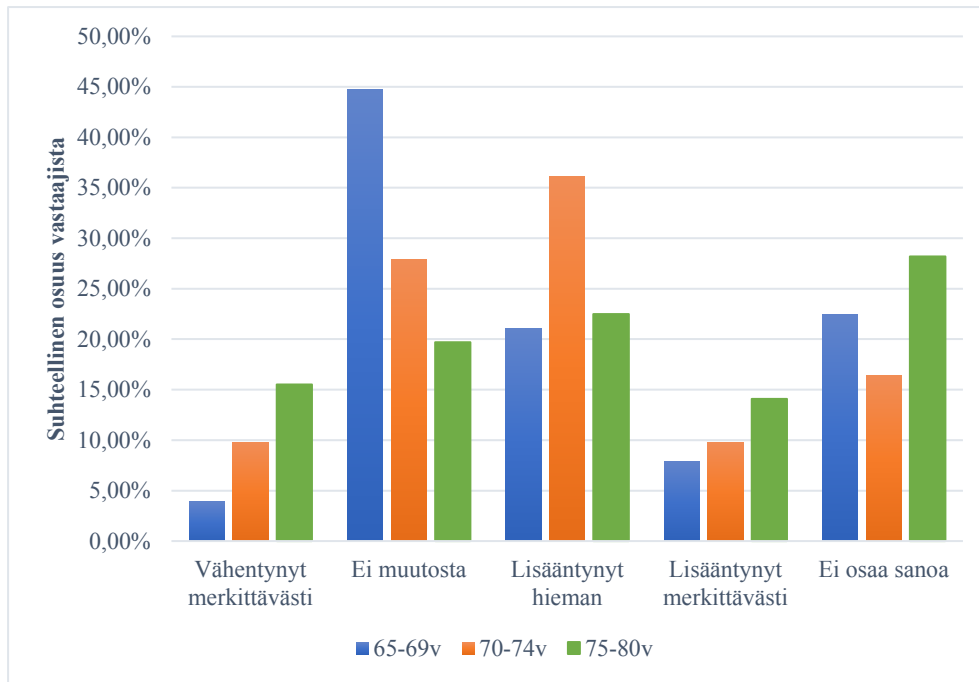
Postikyselyssä kysyttiin ikääntyvältä väestöltä, että kuinka he uskovat omien liikkumistottumustensa muuttuvan ikääntymisen myötä seuraavan 10 vuoden aikana. Vastauksia tutkittiin kolmessa noin viiden vuoden ikäryhmässä ja havaittiin iän vaikuttavan melko voimakkaasti vastauksiin. Tutkittaessa autoilun muutosta ikäryhmittäin havaittiin, että mitä vanhempi vastaaja on, sitä todennäköisemmin hän uskoo, että oman autoilun määrä tulee vähentymään merkittävästi seuraavan 10 vuoden aikana. Kyselyn nuorimmat, 65–69-vuotiaat vastaajat vastasivat vanhempia ikäryhmiä useammin, että oman autoilun määrä ei muutu tai

vähenee vain hieman seuraavan 10 vuoden aikana. Kaiken kaikkiaan 75–80-vuotiaista vastaajista 71,2 prosenttia uskoo, että oman autoilun määrä vähenee jossain määrin seuraavan 10 vuoden aikana. 70–74-vuotiailla vastaava osuus on 57,4 prosenttia- ja 65–69-vuotiailla 58 prosenttia vastaajista. Vain muutama yksittäinen vastaaja kussakin ikäryhmässä uskoi autoilevansa nykyistä enemmän 10 vuoden kuluttua (kuva 35).



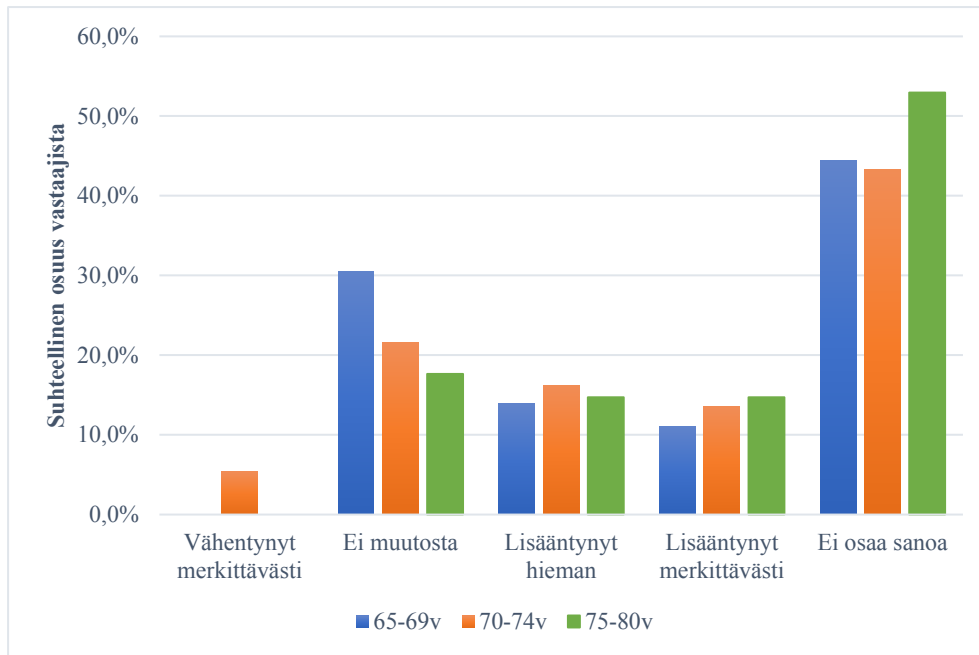
Kuva 35: Autoilun muutos ikäryhmittäin seuraavan 10 vuoden aikana (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 216).

Joukkoliikenteen käyttö on siis nykyään melko alhaisella tasolla kyselyn vastaajien keskuudessa. Moni erityisesti nuorimpaan, 65–69-vuotiaiden, ikäryhmään kuuluvista kyselyn vastaajista kokee, ettei joukkoliikenteen käyttö tule itsellä muuttumaan seuraavan 10 vuoden aikana. Kaikissa ikäryhmissä on selvästi enemmän vastaajia, jotka uskovat joukkoliikenteen käytön kasvavan kuin vastaajia, jotka uskovat sen vähenevän omalla kohdalla seuraavan 10 vuoden aikana. Eniten joukkoliikenteen käytön vähenemiseen omalla kohdalla uskovat vanhimmat, 75–80-vuotiaat vastaajat, joista 15,5 prosenttia uskoo sen vähenevän merkittävästi seuraavan 10 vuoden aikana. Huomionarvoista on, ettei yksikään kyselyn vastaajista uskonut joukkoliikenteen käytön vähenevän itsellä vain hieman 10 vuodessa; jos joukkoliikenteen käytön uskotaan siis vähenevän, sen uskotaan vähenevän merkittävästi (kuva 36).



Kuva 36: Joukkoliikenteen käytön muutos ikäryhmittäin seuraavan 10 vuoden aikana (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 209).

Hyvinkäällä, jossa, toisin kuin Askolassa, kyselyn toteuttamisen aikaan liikkui palveluliikenne, palveluliikenteen käyttö on siis hyvin vähäistä kyselyn vastaajien keskuudessa nykyään. Kaikista hyvinkääläisistä vastaajista huomattavan suuri osa, 46,7 prosenttia, ei osaa sanoa miten palveluliikenteen käyttö tulee itsellä muuttumaan tulevaisuudessa. Niistä vähintään 70-vuotiaista vastaajista, jotka osasivat arvioida palveluliikenteen käytön muutoksen omalla kohdalla, vastasi yli puolet sen lisääntyvän joko hieman tai merkittävästi omalla kohdalla. 65–69-vuotiailla puolestaan korostui vanhempia ikäryhmiä voimakkaammin se, ettei palveluliikenteen käyttöön odoteta muutosta omalla kohdalla. Ikäryhmien erot eivät kuitenkaan palveluliikenteen käytön muutosta koskevassa postikyselyn kysymyksessä olleet kovinkaan merkittäviä. Tulosten perusteella palveluliikenteen käyttö ei yleisesti ainakaan vähene ikääntymisen myötä (kuva 37).



Kuva 37: Palveluliikenteen käytön muutos ikäryhmittäin Hyvinkäällä seuraavan 10 vuoden aikana (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N =108).

5.3. Palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta

5.3.1. Päivittäistavarakauppojen saavutettavuus ja niissä asiointi

Askolassa on kaksi päivittäistavarakauppaa, toinen Kirkonkylässä ja toinen Monninkylässä. Niistä askolalaisista vastaajista, jotka ilmoittivat missä kahdessa päivittäistavarakaupoissa asioivat useimmin (osa vastaajista ilmoitti vain yhden kaupan), 77,3 prosenttia ilmoitti asioivansa vähintään toisessa askolalaisessa päivittäistavarakaupassa. Askolasta asioidaan melko usein myös naapurikunnissa, erityisesti Porvoossa. Selvästi yleisin syy askolalaisille vastaajille käydä tietyssä päivittäistavarakaupassa on sen sijainti mahdollisimman lähellä kotia, mutta myös päivittäistavarakaupan valikoima ja edullisuus nousivat esille melko yleisinä syinä.

Askolalaisista vastaajista suurin osa ei koe omaa kotia lähimpänä sijaitsevan päivittäistavarakaupan saavuttamista haastavaksi. Vastaajista 55,3 prosenttia vastasi, että päivittäistavarakaupan saavuttaminen ei ole lainkaan haastavaa. Toisaalta 16,7 prosenttia vastaajista kokee päivittäistavarakaupan saavuttamisen joko melko- tai hyvin haastavaksi (taulukko 6).

Taulukko 6: Asuntoa lähimpänä sijaitsevan päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavuus kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 227).

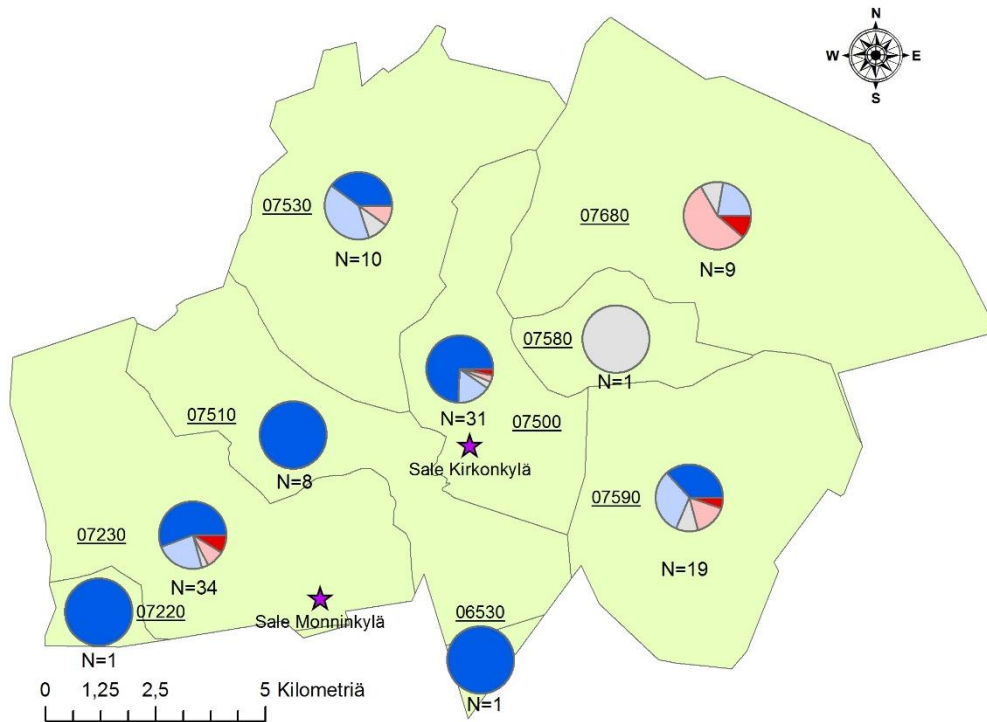
Kunta		Ei lainkaan haastavaa	Melko vähän haastavaa	Ei osaa sanoa	Melko haastavaa	Hyvin haastavaa	Vastaajat yhteensä
Askola	Määrä	63	25	7	13	6	114
	Suhteellinen osuus	55,3 %	21,9 %	6,1 %	11,4 %	5,3 %	
Hyvinkää	Määrä	91	14	1	5	2	113
	Suhteellinen osuus	80,5 %	12,4 %	0,9 %	4,4 %	1,8 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	154	39	8	18	8	227
	Suhteellinen osuus	67,8 %	17,2 %	3,5 %	7,9 %	3,5 %	

Kun tutkittiin iän vaikutusta siihen, kuinka haastavaksi asuntoa lähimmän päivittäistavarakaupan saavuttaminen koetaan Askolassa, havaittiin että vanhin, 75–80-vuotiaiden ryhmä, kokee useimmin päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavaksi. Ikäryhmään kuuluvista henkilöistä 24,4 prosenttia kokee päivittäistavarakaupoissa asioimisen joko melko- tai hyvin haastavaksi. 70–74-vuotiaiden ryhmässä vastaava osuus on 14,8 prosenttia ja 65–69-vuotiaiden ryhmässä 10,9 prosenttia. Ei lainkaan haastavaksi päivittäistavarakaupoissa asioimisen kokee 75–80-vuotiaista askolalaisista 43,9 prosenttia, kun 70–74-vuotiailla vastaava osuus on 63 prosenttia ja 65–69-vuotiailla 60,9 prosenttia (taulukko 7).

Taulukko 7: Asuntoa lähimpänä sijaitsevan päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavuus ikäryhmittäin Askolassa (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta - postikysely 2018. N = 114).

Ikä		Ei lainkaan haas- tavaa	Melko vähän haas- tavaa	Ei osaa sanoa	Melko haas- tavaa	Hyvin haas- tavaa	Vastaajat yhteensä
65–69v	Määrä	28	11	2	3	2	46
	Suhteellinen osuus	60,9 %	23,9 %	4,3 %	6,5 %	4,3 %	
70–74v	Määrä	17	3	3	4	0	27
	Suhteellinen osuus	63,0 %	11,1 %	11,1 %	14,8 %	0,0 %	
75–80v	Määrä	18	11	2	6	4	41
	Suhteellinen osuus	43,9 %	26,8 %	4,9 %	14,6 %	9,8 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	63	25	7	13	6	114
	Suhteellinen osuus	55,3 %	21,9 %	6,1 %	11,4 %	5,3 %	

Alueittain Askolan päivittäistavarakauppojen saavutettavuutta tarkasteltaessa havaittiin, että vastaajia, jotka kokevat päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavaksi, asuu suhteessa selvästi eniten Askolan itäosassa sijaitsevalla 07680- postinumeroalueella. Myös 07590- sekä 07230-postinumeroalueilla on suhteessa muita postinumeroalueita hieman enemmän vastaajia, jotka kokevat päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavaksi. Muilla Askolan postinumeroalueilla on hyvin vähän vastaajia, jotka kokevat asuntoa lähimmän päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavaksi. (kuva 38)



Lähimmän pt-kaupan saavuttamisen haastavuus



Kuva 38: Asuntoa lähimmän päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavuus postinumeroalueittain Askolassa (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta - postikysely 2018. N = 114).

Hyvinkäällä on 19 päivittäistavarakauppaa, jotka ovat keskittyneet kaupungin keskustaajamaan lähelle asutusta (liite 19). Lähes kaikki hyvinkääläiset vastaajat asioivat pääasiassa Hyvinkäällä sijaitsevilla päivittäistavarakaupoilla, eli päivittäistavarakaupan palveluja haetaan Hyvinkäällä vähemmän naapurikunnista kuin Askolassa. Hyvinkäällä päivittäistavarakaupan valinnassa pätee hyvin samat syyt kuin Askolassa, eli kaupan läheisyys on yleisin valintakriteeri. Toiseksi yleisin syy on valikoima, ja edullisuus kolmanneksi yleisin.

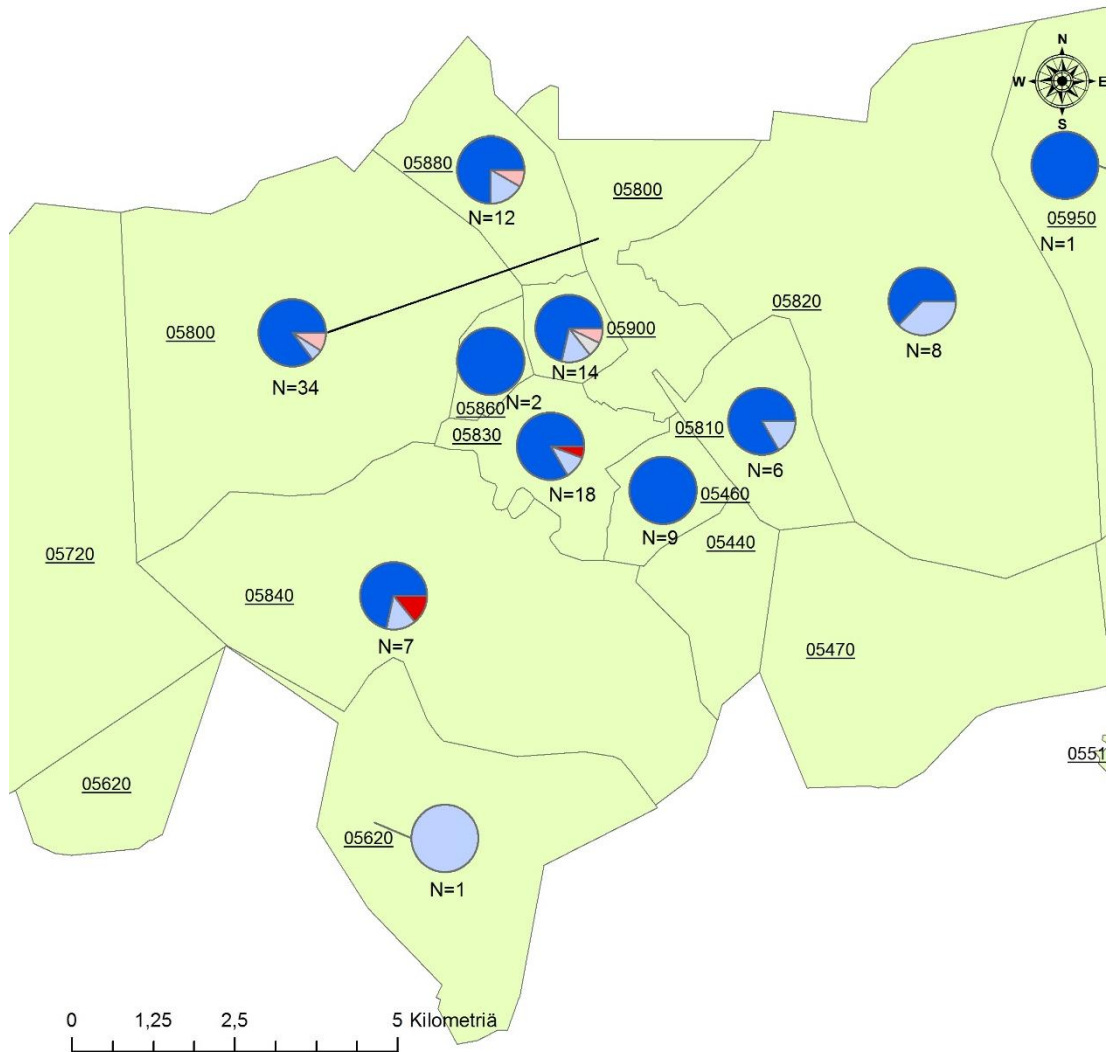
Hyvinkääläisistä vastaajista vielä askolalaisia vastaajia suurempi osa kokee kotia lähimmän päivittäistavarakaupan saavuttamisen helpoksi. 80,4 prosenttia hyvinkääläisistä vastaajista vastasi, että asuntoa lähimmän päivittäistavarakaupan saavuttaminen ei ole lainkaan haastavaa. Ainoastaan 6,3 prosenttia vastaajista koki päivittäistavarakauppojen saavuttamisen joko melko-

tai hyvin haastavaksi (taulukko 8). Alueittain tarkasteltaessa havaittiin, että päivittäistavarakauppojen saavutettavuudessa ei kyselyn perusteella ole juurikaan alueellisia eroja, vaan kaikilla postinumeroalueilla saavutettavuus koetaan pääosin hyväksi (kuva 39).

Ikäryhmiä vertailtaessa Hyvinkäällä havaittiin, että missään ikäryhmässä ei ole montaa vastaajaa, jotka kokisivat päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavaksi. Eniten niitä on kuitenkin vanhimmassa, 75–80-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa 10,8 prosenttia vastaajista kokee päivittäistavarakaupan saavuttamisen joko melko- tai hyvin haastavaksi. 70–74-vuotiaista niin kokee 5,3 prosenttia ja 65–69 vuotiaista ainoastaan 2,7 prosenttia. Jokaisessa ikäryhmässä Hyvinkäällä yli kolme neljännestä vastaajista on sitä mieltä, että asuntoa lähimpänä sijaitsevan päivittäistavarakaupan saavuttaminen ei ole lainkaan haastavaa (taulukko 8).

Taulukko 8: Asuntoa lähimpänä sijaitsevan päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavuus ikäryhmittäin Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta - postikysely 2018. N = 112).

Ikä		Ei lainkaan haas- tavaa	Melko vähän haas- tavaa	Ei osaa sanoa	Melko haas- tavaa	Hyvin haas- tavaa	Vastaajat yhteensä
65–69v	Määrä	28	8	0	0	1	37
	Suhteellinen osuus	75,7 %	21,6 %	0,0 %	0,0 %	2,7 %	
70–74v	Määrä	32	4	0	2	0	38
	Suhteellinen osuus	84,2 %	10,5 %	0,0 %	5,3 %	0,0 %	
75–80v	Määrä	30	2	1	3	1	37
	Suhteellinen osuus	81,1 %	5,4 %	2,7 %	8,1 %	2,7 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	90	14	1	5	2	112
	Suhteellinen osuus	80,4 %	12,5 %	0,9 %	4,5 %	1,8 %	



Lähimmän pt-kaupan saavuttamisen haastavuus

- Ei lainkaan haastavaa
- Melko vähän haastavaa
- Ei osaa sanoa
- Melko haastavaa
- Hyvin haastavaa

Kuva 39: Asuntoa lähimmän päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavuus postinumeroalueittain Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 113).

Päivittäistavarakaupat ovat ikääntyville tärkeitä palveluita, ja tämä näkyy myös tarkasteltaessa niissä asioinnin yleisyyttä kyselyn vastaajajoukon keskuudessa: kaikista vastaajista viikoittain tai useammin päivittäistavarakaupoissa asioi 91,6 prosenttia, ja päivittäin tai lähes päivittäinkin 27,9 prosenttia. Kuntien välillä on tässä asiassa eroja, sillä hyvinkääläiset vastaajat asioivat keskimäärin useammin päivittäistavarakaupoissa kuin askolalaiset vastaajat. Hyvinkääläisistä

vastaajista 37,2 prosenttia asioi päivittäistavarakaupoissa päivittäin tai lähes päivittäin, kun askolalaisilla vastaajilla vastaava osuus on 18,6 prosenttia vastaajista. Hyvinkäällä on myös suhteessa enemmän vastaajia, jotka asioivat päivittäistavarakaupoissa 3–4 kertaa viikossa, kun taas Askolassa on suhteessa enemmän vastaajia, jotka asioivat niissä viikoittain tai kuukausittain. Ne muutamat kyselyn vastaajat, jotka eivät ikinä asioi päivittäistavarakaupoissa, asuvat Askolassa (taulukko 9).

Taulukko 9: Päivittäistavarakaupassa asioinnin yleisyys kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 226).

Kunta		Päivittäin tai lähes päivittäin	3–4 kertaa viikossa	Viikoittain	1–3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	Ei koskaan	Vastaajat yhteensä
Askola	Määrä	21	38	42	7	1	4	113
	Suhteellinen osuus	18,6 %	33,6 %	37,2 %	6,2 %	0,9 %	3,5 %	
Hyvinkää	Määrä	42	41	23	6	1	0	113
	Suhteellinen osuus	37,2 %	36,3 %	20,4 %	5,3 %	0,9 %	0,0 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	63	79	65	13	2	4	226
	Suhteellinen osuus	27,9 %	35,0 %	28,8 %	5,8 %	0,9 %	1,8 %	

Tutkittaessa millä kulkumuodolla ikääntyvä väestö pääasiassa asioi päivittäistavarakaupoissa, auto nousi selvästi yleisimmäksi kulkumuodoksi molemmissa tutkimuskunnissa. Molemmissa tutkimuskunnissa yli puolet vastaajista matkustaa päivittäistavarakauppaan useimmin autolla. Auton käyttö korostuu kuitenkin vielä voimakkaammin Askolassa, jossa 86,8 prosenttia vastaajista ilmoitti auton yleisimmäksi kulkumuodoksi päivittäistavarakaupassa asioidessa. Hyvinkääläisistä vastaajista puolestaan 58,8 prosenttia matkustaa päivittäistavarakauppaan yleisimmin autolla. Hyvinkäällä vastauksissa korostuu Askolaa enemmän kevyen liikenteen muodot, eli kävely ja polkupyöräily. Hyvinkääläisistä vastaajista 34,2 prosenttia ilmoitti yleisimmäksi kulkumuodokseen päivittäistavarakaupassa asioidessa joko polkupyöräilyn tai kävelyn. Askolalaisista vastaajista kevyellä liikenteellä päivittäistavarakauppaan kulkee 9,6 prosenttia vastaajista. Hyvinkäällä on myös joitakin vastaajia, jotka käyttävät pääasiassa palveluliikennettä päivittäistavarakaupoissa asioidessa (taulukko 10).

Taulukko 10: Yleisin kulkumuoto päivittäistavarakaupassa asioidessa kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 228).

Kunta		Auto	Linja-auto tai raide- liikenne	Palvelu- liikenne	Polku- pyörä	Kävely	Ei asioi	Yhteensä
Askola	Määrä	99	1	0	3	8	3	114
	Suhteellinen osuus	86,8 %	0,9 %	0,0 %	2,6 %	7,0 %	2,6 %	
Hyvinkää	Määrä	67	1	6	9	30	1	114
	Suhteellinen osuus	58,8 %	0,9 %	5,3 %	7,9 %	26,3 %	0,9 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	166	2	6	12	38	4	228
	Suhteellinen osuus	72,8 %	0,9 %	2,6 %	5,3 %	16,7 %	1,8 %	

Niistä askolalaisista vastaajista, jotka ilmoittivat kyselyn yhteydessä osoitteensa, peräti 82,6 prosenttia asuu yli kilometrin päässä lähimmästä päivittäistavarakaupasta. Alle 500 metrin päässä päivittäistavarakaupasta asuu 8,3 prosenttia askolalaisista vastaajista. Tutkittaessa miten etäisyys kodista lähimpään päivittäistavarakauppaan vaikuttaa yleisimpään kulkumuotoon päivittäistavarakaupassa asioidessa, havaittiin että niistä askolalaisista vastaajista, jotka asuvat yli 500 metrin etäisyydelle lähimmästä päivittäistavarakaupasta, yli 90 prosenttia kulkee kauppaan pääasiassa autolla. Alle 500 metrin etäisyydellä asuvien kesken kulkumuodot jakautuivat tasaisesti autoilijoiden ja kevyen liikenteen käyttäjien kesken (taulukko 11). Postinumeroalueittain kulkumuotoja tarkastellessa havaittiin, että kaikki askolalaiset vastaajat, jotka asioivat pääasiassa kevyellä liikenteellä päivittäistavarakaupassa, asuvat joko 07230-, 07500- tai 07510-postinumeroalueella (liite 17).

Taulukko 11: Etäisyys päivittäistavarakauppaan ja sen vaikutus kulkumuotoon päivittäistavarakaupassa asioidessa Askolassa (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta - postikysely 2018. N = 109).

Etäisyys		Auto	Linja-auto tai raideliikenne	Polku- pyörä	Kävely	Ei asioi	Yhteensä
		<500m	Määrä	3	0	1	3
	Suhteellinen osuus	33,3 %	0 %	11,1 %	33,3 %	22,2 %	
500– 1000m	Määrä	9	0	0	1	0	10
	Suhteellinen osuus	90 %	0 %	0 %	10 %	0 %	
>1000m	Määrä	82	1	2	4	1	90
	Suhteellinen osuus	91,1 %	1,1 %	2,2 %	4,4 %	1,1 %	
Yhteensä	Määrä	94	1	3	8	3	109
	Suhteellinen osuus	86,2 %	0,9 %	2,8 %	7,3 %	2,8 %	

Hyvinkäällä suurin osa, 63,6 prosenttia, kyselyn vastaajista asuu alle 500 metrin etäisyydellä lähimmästä päivittäistavarakaupasta. Lopuistakin vastaajista suurin osa asuu alle kilometrin päässä lähimmästä päivittäistavarakaupasta, ja vain 4,5 prosentilla vastaajista on yli kilometrin matka lähimpään päivittäistavarakauppaan. Auto on Hyvinkäällä selvästi yleisin kulkumuoto päivittäistavarakaupassa asioidessa niiden vastaajien keskuudessa, joilla on kodista yli 500 metrin matka lähimpään päivittäistavarakauppaan. Myös alle 500 metrin päässä päivittäistavarakaupasta asuvien keskuudessa auto on yksittäisistä kulkumuodoista niukasti yleisin, mutta mikäli yhdistetään kevyen liikenteen muodot, kävely ja polkupyöräily, kulkee suurempi osa, 50 prosenttia, kaikista vastaajista päivittäistavarakauppaan kevyellä liikenteellä. Palveluliikenteellä päivittäistavarakaupoissa asioivat vastaajat asuvat alle kilometrin päässä lähimmästä päivittäistavarakaupasta (taulukko 12). Postinumeroalueittain tarkasteltaessa havaittiin, että keskustassa sijaitseva 05800-postinumeroalue erottuu alueena, jossa yli puolet vastaajista asioivat päivittäistavarakaupassa pääasiassa kävellen. Kevyen liikenteen muodot ovat muutenkin nimenomaan keskustan läheisyydessä olevilla postinumeroalueilla yleisempiä kuin muilla postinumeroalueilla (liite 18).

Taulukko 12: Etäisyys päivittäistavarakauppaan ja sen vaikutus kulkumuotoon päivittäistavarakaupassa asioidessa Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 110).

Etäisyys		Auto	Linja-auto	Palvelu- liikenne	Polkupyörä	Kävely	Ei asioi	Yhteensä
			tai raideliikenne					
<500m	Määrä	30	1	3	7	28	1	70
	Suhteellinen osuus	42,9 %	1,4 %	4,3 %	10 %	40 %	1,4 %	
500– 1000m	Määrä	28	0	3	2	2	0	35
	Suhteellinen osuus	80 %	0 %	8,6 %	5,7 %	5,7 %	0 %	
>1000m	Määrä	5	0	0	0	0	0	5
	Suhteellinen osuus	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	
Yhteensä	Määrä	63	1	6	9	30	1	110
	Suhteellinen osuus	57,3 %	0,9 %	5,4 %	8,2 %	27,2 %	0,9 %	

5.3.2. Terveysthuoltopalvelujen saavutettavuus ja niissä asiointi

Askolassa on yksi terveyskeskus, joka sijaitsee Kirkonkylässä muiden palveluiden vieressä. Askolalaiset kokevat yleisesti terveyskeskuksen saavutettavuuden hyväksi, sillä kyselyn vastaajista hieman yli puolet, 51,4 prosenttia, ei koe terveyskeskuksen saavuttamista lainkaan haastavaksi. Melko haastavaksi tai hyvin haastavaksi terveyskeskuksen saavuttamisen kokee 10,1 prosenttia askolalaisista vastaajista (taulukko 13).

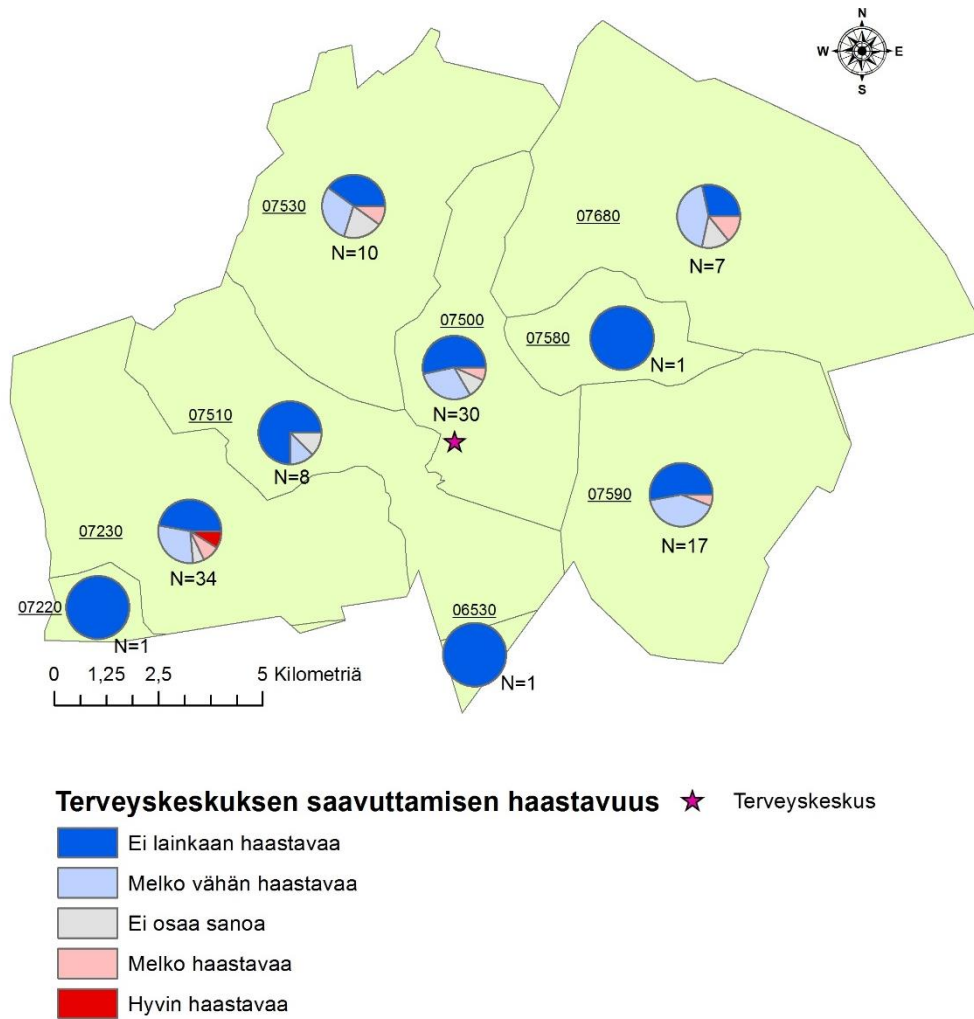
Hyvinkäällä on puolestaan kaksi terveyskeskusta. Pääterveyskeskus sijaitsee keskustassa ja toinen terveyskeskus Paavolassa (M. Lehtinen 2018). Hyvinkääläiset kyselyn vastaajat kokevat yleisesti terveyskeskuksen saavuttamisen hieman haastavammaksi kuin askolalaiset vastaajat. Kaikista hyvinkääläisistä vastaajista 16,2 prosenttia kokee terveyskeskuksen saavuttamisen joko melko- tai hyvin haastavaksi. Toisaalta myös Hyvinkäällä lähes puolet, 42,3 prosenttia, vastaajista ei koe terveyskeskuksen saavutettavuutta lainkaan haastavaksi ja 29,7 prosenttia ainoastaan melko vähän haastavaksi (taulukko 13). Molemmissa kunnissa nuorimpien, 65–69-vuotiaiden, vastaajien joukossa oli suhteessa vähiten henkilöitä, jotka kokevat

terveyskeskuksen saavuttamisen haastavaksi, mutta iän merkitys ei osoittautunut kovin merkittävä tulosten kannalta (liitteet 13 ja 15).

Taulukko 13: Terveyskeskuksen saavuttamisen haastavuus kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 220).

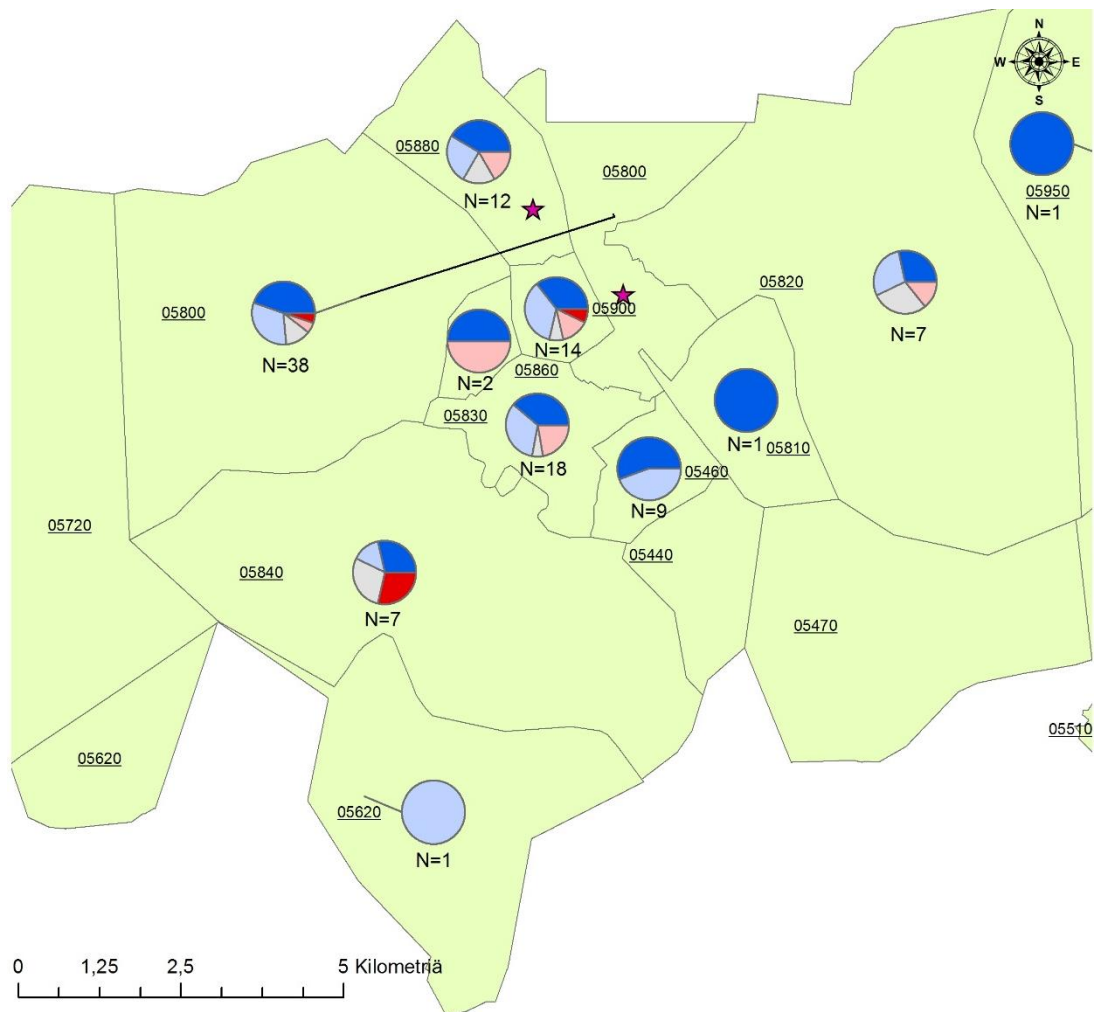
Kunta		Ei lainkaan haas- tavaa	Melko vähän haas- tavaa	Ei osaa sanoa	Melko haas- tavaa	Hyvin haas- tavaa	Vastaajat yhteensä
Askola	Määrä	56	33	9	8	3	109
	Suhteellinen osuus	51,4 %	30,3 %	8,3 %	7,3 %	2,8 %	
Hyvinkää	Määrä	47	33	13	13	5	111
	Suhteellinen osuus	42,3 %	29,7 %	11,7 %	11,7 %	4,5 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	103	66	22	21	8	220
	Suhteellinen osuus	46,8 %	30,0 %	10,0 %	9,5 %	3,6 %	

Alueellisesti terveyskeskuksen saavutettavuuden kokeminen on Askolassa jakautunut melko tasaisesti eli kaikilla postinumeroalueilla terveyskeskuksen saavutettavuus koetaan pääosin hyväksi tai melko hyväksi. Luonnollisesti postinumeroalueilla, jotka sijaitsevat terveyskeskusta lähimpänä, sen saavutettavuus koetaan parhaimmaksi. Ainoat postinumeroalueet, joissa alle puolet vastaajista vastasivat, että terveyskeskuksen saavuttaminen ei ole lainkaan haastavaa, ovat idässä sijaitseva idässä sijaitseva 07680- sekä lännessä sijaitseva 07230-postinumeroalue (kuva 40).



Kuva 40: Terveyskeskuksen saavuttamisen haastavuus postinumeroalueittain Askolassa (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 109).

Hyvinkäällä erityisesti keskusta erottuu alueena, jossa suurin osa vastaajista kokee terveyskeskuksen saavutettavuuden vähintään melko hyväksi. Tosin sielläkin on suhteessa vähemmän sellaisia vastaajia, jotka kokevat terveyskeskuksen saavutettavuuden hyväksi tai melko hyväksi kuin Askolassa. Huonoimmaksi terveyskeskuksen saavutettavuus Hyvinkäällä koetaan 05840-postinumeroalueella, joka sijaitsee keskustasta muutaman kilometrin etelään (kuva 41).



Terveyskeskuksen saavuttamisen haastavuus



★ Terveyskeskus

Kuva 41: Terveyskeskuksen saavuttamisen haastavuus postinumeroalueittain Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 111).

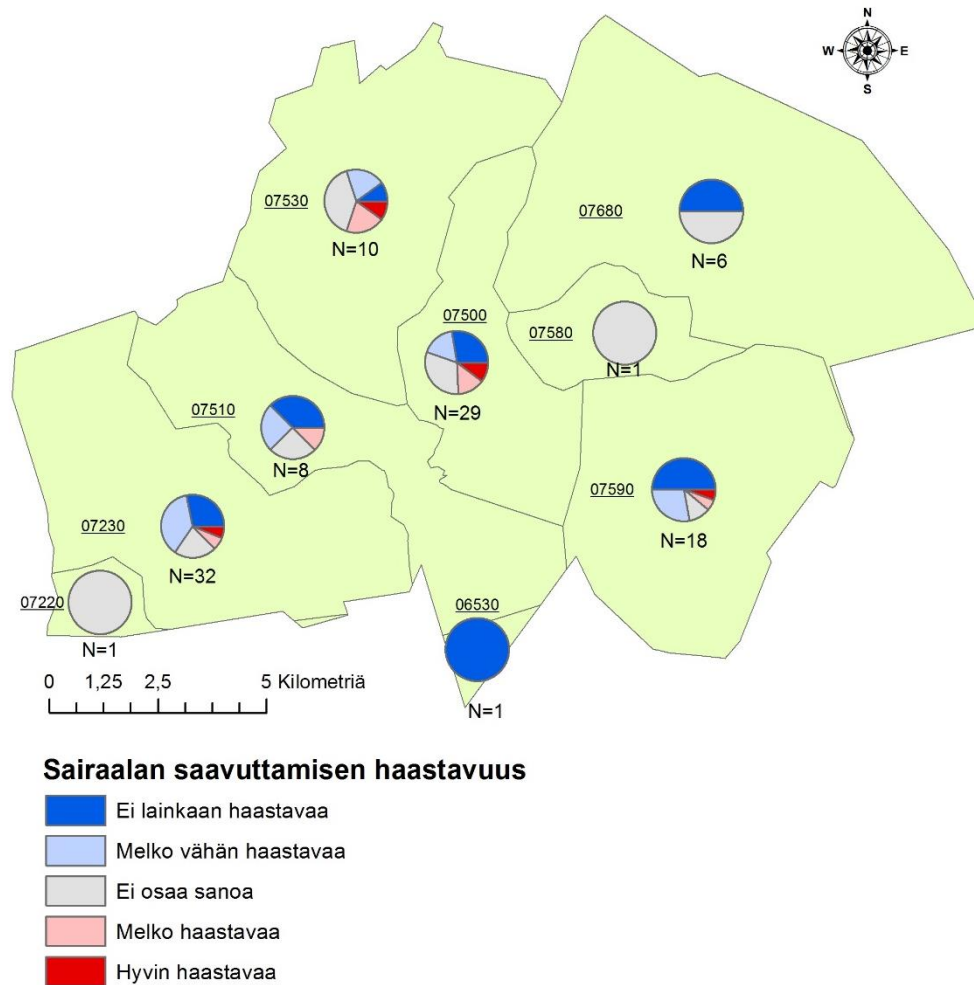
Askolassa ei ole omaa sairaalaa, vaan kuntalaiset käyttävät pääasiassa Porvoon sairaalaa; tiettyä erikoissairaanhoidoa kuntalaiset hakevat myös Helsingistä (I. Lehtinen 2018). Askolalaisista vastaajista kuitenkin yli puolet, 56,6 prosenttia, kokee sairaalan saavuttamisen joko ei lainkaan haastavaksi tai melko vähän haastavaksi. Huomattavan moni, yli joka neljäs, askolalainen vastaaja ei osaa sanoa kuinka haastavaa sairaalan saavuttaminen on. Melko- tai hyvin haastavaksi sairaalan saavuttamisen kokee 16 prosenttia askolalaisista vastaajista (taulukko 14).

Hyvinkäällä on sairaala, joka sijaitsee keskustan lounaispuolella, muutaman kilometrin päässä ydinkeskustasta. Hyvinkääläisistä vastaajista 62,7 prosenttia kokee sairaalan saavuttamisen joko ei lainkaan haastavaksi tai melko vähän haastavaksi. Hyvin haastavaksi sairaalan saavuttamisen kokee vain alle kaksi prosenttia vastaajista Hyvinkäällä ja joko hyvin tai melko haastavaksi 16,3 prosenttia vastaajista. Myös Hyvinkäällä oli melko paljon vastaajia, jotka eivät osanneet sanoa kuinka haastavaksi he sairaalan saavuttamisen kokevat (taulukko 14). Molemmissa kunnissa vanhin, 75–80-vuotiaiden, vastaajaryhmä kokee sairaalan saavuttamisen haastavammaksi kuin nuoremmat ikäryhmät. Kahden nuoremmat ikäryhmän välillä puolestaan ei ole juuri eroja, vaan 65–69-vuotiaissa on jopa suhteessa hieman enemmän vastaajia, jotka kokevat sairaalan saavuttamisen joko melko tai hyvin haastavaksi kuin 70–74-vuotiaissa (liitteet 14 ja 16).

Taulukko 14: Sairaalan saavuttamisen haastavuus kunnittain (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 216).

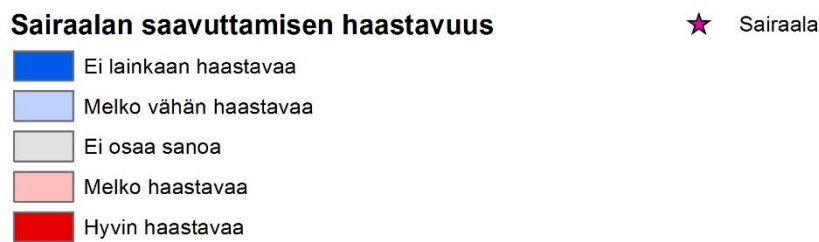
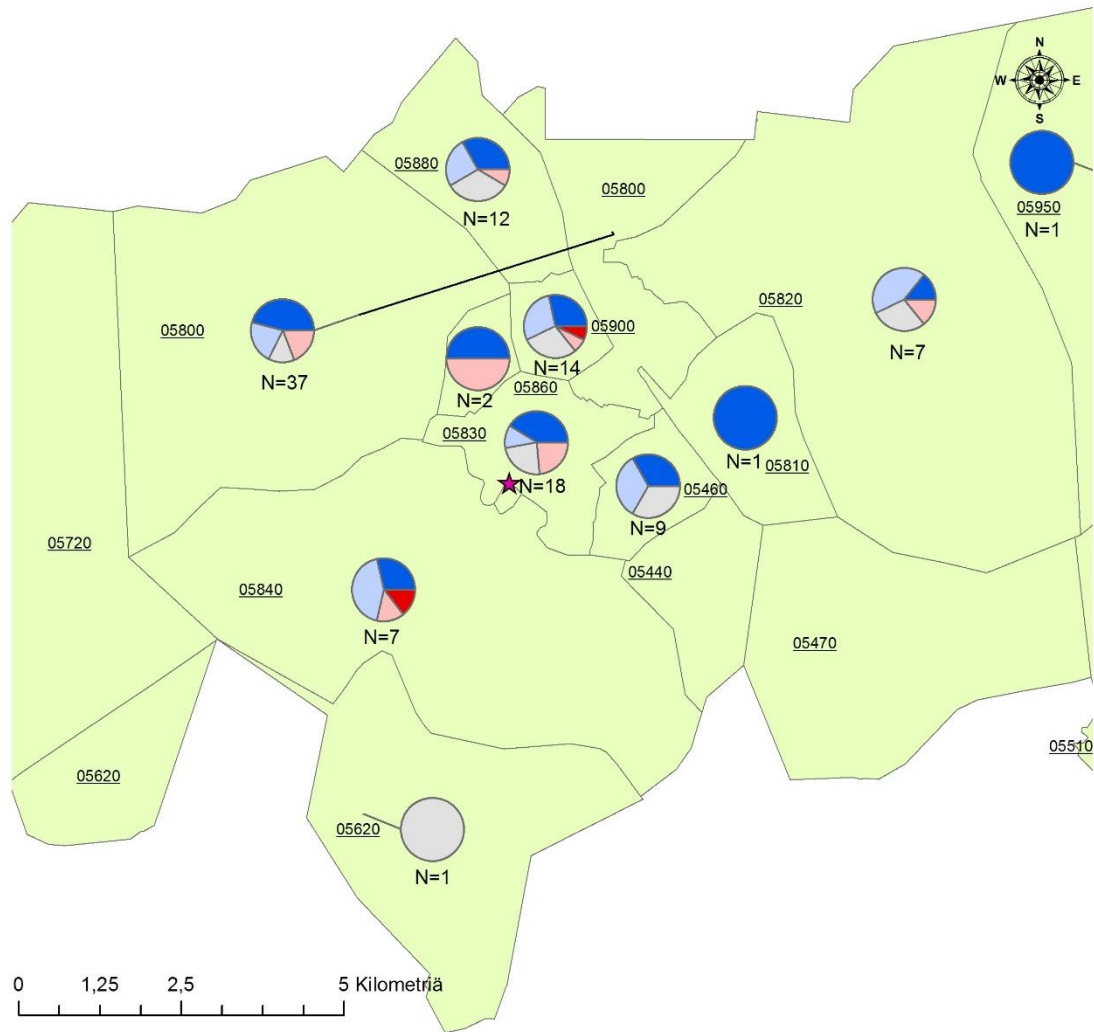
Kunta		Ei lainkaan haas- tavaa	Melko vähän haas- tavaa	Ei osaa sanoa	Melko haas- tavaa	Hyvin haas- tavaa	Vastaajat yhteensä
Askola	Määrä	34	26	29	10	7	106
	Suhteellinen osuus	32,1 %	24,5 %	27,4 %	9,4 %	6,6 %	
Hyvinkää	Määrä	41	28	23	16	2	110
	Suhteellinen osuus	37,3 %	25,5 %	20,9 %	14,5 %	1,8 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	75	54	52	26	9	216
	Suhteellinen osuus	34,7 %	25,0 %	24,1 %	12,0 %	4,2 %	

Sairaalan saavutettavuus koetaan Askolassa parhaaksi kunnan eteläosissa, josta on lyhin matka Porvooseen. Tosin kunnan eteläosissakin sairaalan saavutettavuus koetaan kaikilla postinumeroalueilla terveyskeskuksen saavutettavuutta huonommaksi. Kunnan eteläosissa asuvista vastaajista kuitenkin yli puolet kokee sairaalan saavutettavuuden vähintään melko hyväksi. Huonoimmaksi saavutettavuus koetaan kunnan pohjoisosassa sijaitsevalla 07530-postinumeroalueella. Myös Askolan kirkonkylän (07500) alueella sairaalan saavutettavuus koetaan useimpia muita alueita heikommaksi (kuva 42).



Kuva 42: Sairaalan saavuttamisen haastavuus postinumeroalueittain Askolassa (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 106).

Hyvinkäällä ei postinumeroalueiden välillä ole juuri eroja sairaalan saavutettavuuden kokemisen kannalta. Kaikilla postinumeroalueilla, joilla on enemmän kuin kaksi vastaajaa, on yli puolet vastaajista sitä mieltä, että sairaala on joko melko helposti saavutettavissa tai sen saavuttaminen ei ole lainkaan haastavaa. Keskustassa on kuitenkin suhteessa hieman enemmän vastaajia, jotka kokevat, että sairaalan saavuttaminen ei ole lainkaan haastavaa, kuin esimerkiksi keskustan ulkopuolisella 05820-postinumeroalueella (kuva 43).



Kuva 43: Sairaalan saavuttamisen haastavuus postinumeroalueittain Hyvinkäällä (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 110).

5.3.3 Tutkimuskuntien suunnitelmat koskien palvelujen saavutettavuutta

Askolassa on siis nykyisellään kaksi päivittäistavarakauppaa, jotka sijoittuvat kunnan kahteen merkittävimpään väestökeskittymään, Monninkylään ja Kirkonkylään. Aiempina vuosikymmeninä kunnan pienemmissä kylissä on ollut pieniä päivittäistavarakauppoja, mutta ne ovat lopettaneet kannattamattomina. Leinon (2018) mukaan päivittäistavarakauppojen määrä ja sijainti tulevat mitä todennäköisimmin pysymään samanlaisena tulevaisuudessakin.

Nykyiset Askolan päivittäistavarakaupat kuuluvat Sale-vähittäiskauppaketjuun. Kuntaan on myös pyritty saamaan nykyistä suurempia marketteja, mutta kauppaketjut eivät ole olleet kiinnostuneita tulemaan alueelle liian vähäisen väestöpohjan takia. Terveysthuolto- ja palvelu- ja terveyspalveluihin ei ole odotettavissa muutoksia Askolassa. Nykyään kunnassa on siis terveyskeskus, jossa on saatavilla laboratoriopalveluita kerran viikossa. Sairaala- ja terveyspalveluita puolestaan haetaan Porvoosta tai Helsingistä. Lisäksi kunnassa on Kirkonkylän palvelukeskityksessä sijaitseva apteekki ja huonokuntoisten ikääntyneiden henkilöiden on mahdollista saada kotihoitoa. Askolassa ei ole suunnitteilla merkittäviä muutoksia näiden terveydenhuolto- ja palvelu- ja terveyspalvelujen järjestämiseen. Palvelulinja kulkee Askolassa samana viikonpäivänä, keskiviikkoisin, kuin laboratoriopalvelut ovat asiakkaiden käytettävissä. Kunnassa on suunniteltu, että palvelulinjan käyttäjät pääsisivät tällöin joustavasti käyttämään terveyskeskuksen palveluita, kuten käymään laboratorioissa tai uusimaan reseptin (I. Lehtinen 2018).

Hyvinkäällä päivittäistavarakaupat ovat nykyisin keskittyneet keskustajamaan siten, että suurimmat päivittäistavarakaupan yksiköt ovat ydinkeskustassa ja myös alakeskuksissa on kaupan palvelut hyvin saatavissa. Kaupunkisuunnittelussa onkin olennaisena prioriteettina ollut se, että myös alakeskuksissa on palvelut hyvin saatavilla. Lisäksi Hyvinkäällä on pyritty estämään isojen päivittäistavarakauppayksiköiden muodostuminen sellaisiin paikkoihin, jotka ovat selvästi kaupungin alakeskusten ulkopuolella (Ahonen 2018). Päivittäistavarakaupan suuryksiköt ovat keskustassa, jonne pääsee joukkoliikenteellä. Kaupungissa ei ole haluttu perustaa asutuksen ulkopuolella sijaitsevia päivittäistavarakaupan suuryksiköitä, jonne ei välttämättä saisi luotua niin hyviä joukkoliikenneyhteyksiä (Lindqvist 2018). Päivittäistavarakaupan ohjaamista alakeskuksiin pidetään Hyvinkäällä tärkeänä siitäkin syystä, että alakeskusten väestöpohjasta halutaan pitää kiinni, ja toimivat lähipalvelut ovat avainasemassa tämän kannalta (Ojanen 2018). Päivittäistavarakauppojen voidaan siis olettaa Hyvinkäällä kattavan hyvin koko keskustajaman alueen jatkossakin, mutta sen ulkopuolisilla alueilla ei tulevaisuudessakaan ole näillä näkymin tarjolla päivittäistavarakaupan palveluita.

Terveysthuolto- ja palvelu- ja terveyspalveluita Hyvinkäällä on siis nykyään tarjolla siten, että kaupungissa on sairaala ja kaksi terveyskeskusta. Myös Hyvinkäällä toimii kotihoito ja kaupungissa on kolme apteekkia. Sairaala ja pääterveyskeskus keskustassa tulee pysymään paikallaan jatkossakin, mutta keskustan pohjoispuolella sijaitsevassa Paavolan alakeskuksessa sijaitseva terveyskeskus saattaa poistua tulevaisuudessa. Yleisesti Hyvinkäällä painotetaan, että alakeskuksissa tulee

säilyttää palvelut, sillä toimivat lähipalvelut helpottavat niin iäkkäiden kuin muunkin väestön arkea (Lindqvist 2018).

5.4 Liikennepalvelujen kehittäminen

5.4.1 Kuntien suunnitelmat

Askolassa palveluliikenne aloitti kulkemisen elokuussa 2018, ja sitä jatketaan vuoden vaihteen jälkeen, mikäli sille nähdään tarvetta. Askolassa kulkee myös vammaispalvelulain mukaiset taksikuljetuspalvelut, mutta muita ikääntyvälle väestölle suunnattuja palveluja ei ole kunnassa tarjolla tai suunnitteilla. Palveluliikenne onkin ainoa vireillä oleva hanke kunnan liikennepalvelujen kehittämiseksi. Kunnassa joukkoliikennetarjonta on nykyisellään vähäistä, eikä se tule lisääntymään tulevaisuudessa alhaisten käyttäjämäärien ja siitä johtuvan heikon kannattavuuden takia (I. Lehtinen 2018).

Hyvinkäällä on nykyään keskustaajaman hyvin kattava joukko- ja palveluliikenneverkko sekä sosiaalihuolto- ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset, eikä niihin ole tiedossa mitään varmoja, merkittäviä muutoksia ainakaan toistaiseksi. Muutokset, joita joukkoliikenteeseen mahdollisesti lähivuosina tulee, liittyvät pääasiassa joukkoliikenteen reitteihin. Nykyinen joukko- ja palveluliikenteen käyttöoikeussopimus Hyvinkään Liikenne Oy:n kanssa päättyy vuonna 2020, ja tällöin on ajankohtaista solmia uusi käyttöoikeussopimus (Kiuru 2018).

5.4.2 Ikääntyvien vastaajien näkökulma

Kun postikyselyssä kysyttiin ikääntyviltä vastaajilta sitä, miten he kehittäisivät oman kuntansa joukkoliikennetarjontaa, Askolassa esiin selvästi yleisimpänä vastauksena nousi linja-autovuorojen lisääminen. Useat askolalaiset eivät ole tyytyväisiä nykyiseen joukkoliikennetarjontaan, ja vastauksissa tuli esiin, että aiemmin tarjonta on ollut Askolassa parempaa. Erityisesti linja-autovuorojen lisäämistä toivottiin välille Askola–Porvoo. Kyseisellä välillä kulkee nykyäänkin linja-auto, mutta askolalaiset vastaajat kokevat, että vuoroja tulisi olla nykyistä enemmän. Muutamissa vastauksissa nousi esille linja-autovuoron aloittaminen Askolasta Mäntsälään, jossa on rautatieasema. Myös Askolan sisäisiä pikkubusseja ehdotettiin helpottamaan kuntakeskuksissa asiointia. Yleisesti nykyistä joukkoliikennetarjontaa pidetään melko heikkona, sillä vastauksissa toistui nimenomaan tarve lisätä linja-autovuoroja, ja vastaavasti yhdessäkään vastauksessa ei sanottu nykyisten vuorojen olevan riittäviä.

Palvelulinjat eivät olleet Askolassa vielä aloittaneet kulkemaan kyselyn vastausajankohtana, ja kyselyn perusteella niille on jonkin verran kysyntää, sillä osa vastaajista haluaisi kuntaan palveluliikennettä (taulukko 15).

Hyvinkääläiset vastaajat ovat yleisesti tyytyväisiä kaupungin joukko- ja palveluliikennetarjontaan, ja yleisimmin kaupungin joukko- ja palveluliikenteen kehittämistä koskevan kysymyksen vastauksissa toistui tyytyväisyys nykyisiin palveluihin. Vain yksittäiset vastaajat toivoivat joukko- tai palveluliikennereittien lisäämistä. Vastauksissa ei noussut esille mitään sellaista yksittäistä kehittämiskohdetta, jonka olisi vastannut huomattavan moni vastaaja. Eniten vastauksissa toivottiin parempaa ja selkeämpää tiedottamista joukko- ja/tai palveluliikenteestä sekä niiden aikatauluista. Myös linja-autolippujen halventamista toivottiin, ja muutama vastaaja haluaisi siirtää nykyisen linja-autoterminaalin helpommin saavutettavaan paikkaan (taulukko 15).

Taulukko 15: Kysymyksen ”Miten kehittäisit kuntasi joukko- ja/tai palveluliikennetarjontaa?” vastauksissa useimmin toistuneet teemat kunnittain. Taulukkoon otettu mukaan teemat, jotka nousivat esille vähintään kolmen eri vastaajan vastauksissa kunnan sisällä (N=64 Askolassa ja N=53 Hyvinkäällä). (Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018).

Kunta	Teema	Vastausten määrä
Askola	Lisää linja-autovuoroja	18
	Palveluliikenteen aloittaminen	7
	Joukkoliikenne oli ennen kattavampaa	5
	Ei ole tarjolla joukkoliikennettä	3
Hyvinkää	Nykyinen tarjonta hyvä	10
	Tiedottaminen ja aikataulutiedot selvemmiksi	4
	Linja-autolippu liian kallis	3
	Uuden terminaalin rakentaminen	3

6. TULOSTEN TARKASTELU

Väestöennusteet osoittavat, että kolmannessa ja neljännessä iässä olevan väestön määrä tulee kasvamaan Askolassa ja Hyvinkäällä, kuten Suomessa yleisestikin (Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan... 2015). Nykyään ikääntynyt väestö on Hyvinkäällä melko vahvasti keskittynyt kaupungin keskustajamaan, kun taas Askolassa se on hajallaan eri puolilla kuntaa (Tilastokeskus 2017). Kun oletetaan, että suurin osa ikääntyvästä väestöstä ikääntyy jatkossakin paikallaan, on ennustettavissa, että tämä samankaltainen ikääntyvän väestön maantieteellinen jakautuminen tulee pysymään näissä kunnissa jatkossakin. Ikääntyvän väestön määrän kasvamisesta huolimatta tutkimukseen osallistuneilla kunnilla ei ole toistaiseksi merkittäviä suunnitelmia liikennepalveluiden kehittämiseksi. Kunnat eivät siis toistaiseksi ole nähneet tarvetta reagoida väestön ikääntymiseen tästä näkökulmasta.

Tämä tutkimus on antanut vahvistusta aiemmillä tutkimuksille siitä, että yksityisautoilun merkitys liikkumismuotona on ikääntyvälle väestölle Suomessa hyvin suuri. Henkilöautoa käytetään liikkumiseen 65–80-vuotiaan väestön keskuudessa kaikista kulkumuodoista eniten molemmissa tutkimuskunnissa. Yksityisautoilun määrä on muihin tutkittuihin kulkumuotoihin verrattuna todella suurta sekä Hyvinkäällä että Askolassa, mutta se korostuu vielä enemmän Askolassa, mikä oli oletettavaa johtuen Askolan harvemmasta asutuksesta ja pidemmistä välimatkoista.

Henkilöautolla matkustamisen määrän havaittiin iän myötä vähenevän tutkimuskunnissa. Erityisesti tutkimuksen vanhimmassa ikäryhmässä, 75–80-vuotiaissa, suurin osa postikyselyn vastaajista on sitä mieltä, että oman autoilun määrä tulee seuraavan 10 vuoden aikana ainakin jonkin verran vähenemään. Tämä on oletettavaa myös Vehmaksen ja Mikkosen (2017: 53) tutkimuksen perusteella, sillä siinä osoitettiin, että ajokortillisten määrä laskee Suomessa voimakkaasti eläkeiässä erityisesti naisilla. Toisaalta Tuomisen (2017: 7) ikäkuljettajien liikkumistottumuksia koskevan tutkimuksen perusteella tutkimusryhmää iäkkäämmällä, yli 80-vuotiaalla, väestöllä autolla matkustamisen määrä joko kuljettajana tai matkustajana laskee vain hieman 75–80-vuotiasta väestöä pienemmälle tasolle. Eli vaikka ajokortista joudutaan usein ikääntyessä luopumaan, autolla matkustaminen ei välttämättä kovin merkittävästi vähene ikääntyvällä väestöllä. Näitä taustoja vasten voidaan arvioida, että tuleva ikääntyminen vähentää hieman tutkimusryhmän autolla matkustamisen määrään, mutta tämä väheneminen ei

todennäköisesti ole kovin merkittävää. Lisäksi on huomioitava, että ajokortillisten osuuden odotetaan iäkkäässä väestössä kasvavan tulevaisuudessa, ja nykyään eläkeiässä olevasta ikääntyvästä väestöstä suuri osa on tottunut koko elämänsä ajan autoiluorientoituneeseen elämäntapaan (Rosenbloom 2001: 376). Täten on oletettavaa, että myös tulevana vuosikymmeninä yksityisautoilu on selvästi tärkein kulkumuoto eläkeikäiselle (sekä kolmannessa että neljännessä olevalle) väestölle niin tutkimuskunnissa kuin myös koko maassa yleisesti.

Kuitenkin merkittävä osa iäkkästä väestöstä, erityisesti yli 75-vuotiaista naisista, on sekä nyt että tulevana vuosikymmeninä ajokortittomia, ja yksityisautolla matkustaminen tarkoittaakin näiden ihmisten kohdalla matkustamista nimenomaan matkustajana. Tällöin iäkkäät ihmiset ovat riippuvaisia muilta ihmisiltä saatavista kyydeistä. Mikäli ajokortittomalla, kaukana palveluista asuvalla iäkkäällä ei ole läheistä henkilöä kenen kyydissä matkustaa, ja julkinen liikenne on riittämätöntä hänen asuinalueella, on kyseinen henkilö vaarassa jäädä yhteiskunnan ulkopuolelle. Tämän takia kunnissa ei voida nojata pelkkään yksityisautoiluun, vaan iäkkäälle väestölle tulee olla tarjolla vaihtoehtoisia liikkumismuotoja.

Askola ja Hyvinkää eroavat toisistaan kuntina melko selvästi siinä, millaisia liikennepalveluja on tarjolla niin ikääntyneelle väestölle kuin väestölle ylipäätään. Tämän taustalla on ensisijaisesti kuntien hyvin erilaiset kuntarakenteet. Askolassa pieni väestömäärä sekä -asukastiheys ovat esteenä kannattavalle joukkoliikenteelle. Tästä syystä kunnan joukkoliikennetarjonta on vuosien kuluessa heikentynyt, eikä tule näillä näkymin paranemaan jatkossakaan. Hyvinkäällä asukkaiden keskittyminen kaupungin keskustajamaan mahdollistaa kattavan joukkoliikenneverkon kannattavan ylläpitämisen kyseisellä alueella. Tämän lisäksi toimiva pitkäkestoinen yhteistyö Hyvinkään kaupungin ja Hyvinkää Liikenne Oy:n kesken sekä kaupungin maankäytännöllinen strategia pitää kaikki tärkeät palvelut, mukaan lukien vähittäiskaupan suuryksiköt, keskustassa tai alakeskuksissa ovat helpottaneet toimivan joukkoliikennejärjestelmän perustamista ja ylläpitämistä (Ahonen 2018; Kiuru 2018; Lindqvist 2018). Hyvinkääläiset ikääntyvät ovatkin selvästi askolalaisia ikääntyviä tyytyväisempiä oman kuntansa joukkoliikennetarjontaan, ja he pitävät joukkoliikenteen käyttöä vähemmän haastavana kuin askolalaiset vastaajat. Tämä tutkimus antaa myös vahvistusta aiemmille tutkimustuloksille siitä, että joukkoliikenteen käytön määrä kasvaa ja vastaavasti autoilun määrä vähenee siirryttäessä harvaan asutulta alueelta tiheään asutulle kaupunkialueelle (esim. Giuliano 2003: 48; Holley-Moore & Creighton 2015: 24). Kuitenkin huolimatta siitä, että

Hyvinkäällä käytetään joukkoliikennettä enemmän kuin Askolassa, myös Hyvinkäällä sitä käyttää säännöllisesti vain pieni osa ikääntyvästä väestöstä.

Myös joukkoliikenteen käyttöä koskevia tuloksia tarkasteltaessa tulee ottaa huomioon, että postikyselyn vastaajat olivat 65–80-vuotiaita, eli yli 80-vuotiaat asukkaat, joista suuri osa on saavuttanut neljännen iän, eivät osallistuneet kyselyyn. Toisaalta niiden postikyselyn vastausten, jotka koskivat joukkoliikenteen käytön muutosta tulevan 10 vuoden aikana, perusteella voidaan olettaa, että henkilöt, jotka ovat nykyään 65–80-vuotiaita, käyttävät 10 vuoden kuluttua keskimäärin joko saman verran tai vain hieman enemmän joukkoliikennettä kuin nykyään. Myös Tuomisen (2017: 7) tutkimuksessa käsiteltiin eri kulkumuotojen käyttöä ikääntyvien ajokortinhaltijoiden keskuudessa, ja kyseisen tutkimus tukee sitä, että eläkeikäisen väestön joukkoliikenteen käytön määrä ei merkittävästi muutu ikääntymisen myötä. Tuomisen tutkimus myös antaa tukea tämän tutkimuksen postikyselyn tuloksille siitä, että joukkoliikenteen käyttö on yleisesti vähäistä ikääntyvän väestön keskuudessa. Joukkoliikenteen vähäinen käyttö ikääntyvän väestön keskuudessa koskee siis muitakin kuin tässä tutkimuksessa käsiteltyjä kuntia. Joukkoliikenne kuitenkin tarjoaa kaikille väestöryhmille tärkeän vaihtoehtoisen kulkumuodon liikkumiselle. Tämän takia vähintään peruspalvelutasolla olevan julkisen liikenteen säilyttäminen myös Askolan kaltaisissa haja-asutuskunnissa on ensiarvoisen tärkeää. Postikyselyn tulosten perusteella yksi tärkeä tekijä, jolla joukkoliikenteen käytöstä voidaan tehdä ikääntyvälle väestölle helpompaa, on selkeiden aikataulu- ja reittitietojen esittäminen myös muualla kuin internetissä.

Merkittävä tulos tässä tutkimuksessa oli se, että palveluliikenteen käyttö vaikuttaa olevan hyvin vähäistä molemmissa tutkimuskunnissa. Askolan kohdalla tosin palveluliikenteen käytöstä ei voida tehdä vielä kovin merkittäviä johtopäätöksiä, sillä tutkimukseen saatiin ainoastaan suullista tietoa ensimmäisten viikkojen käyttäjämääristä, jotka olivat siis hyvin alhaiset. Kuitenkin myös edellisellä kerralla, kun palveluliikennettä ajettiin Askolassa 2000-luvun vaihteessa, se lopetettiin kannattamattomana, ja nytkään sen käyttö ei ensimmäisten viikkojen perusteella tule todennäköisesti olemaan kovin suurta. Tosin on mahdollista, että käyttö jossain määrin lisääntyy, kun ikääntyvät tulevat paremmin tietoisiksi kunnassa ajettavasta palveluliikenteestä.

Hyvinkäällä palveluliikennettä on siis ajettu jo pitkään, ja palveluliikennelinjat kulkevat huomattavasti useammin kuin Askolassa, mutta tästä huolimatta käyttäjämäärät ovat pieniä

tutkimusryhmän eli 65–80-vuotiaiden keskuudessa. Toisaalta ne henkilöt, jotka palveluliikennettä käyttävät, ovat yleisesti tyytyväisiä siihen. Erityisesti juuri palveluliikennettä koskevissa tutkimustuloksissa tulee huomioida se, että yli 80-vuotiaita henkilöitä ei ollut mukana tutkimuksessa. Aiemmin Suomessa on tutkittu, että palveluliikenteen käyttö korostuu kaikista vanhimmissa ikäryhmissä (Karlsson & Sandt 2012: 14; Tuominen 2017: 33). Viitasaari ym. (2002: 32–33) ovat puolestaan useissa Suomen kunnissa tehdyn tutkimuksen perusteella selvittäneet, että 31 prosenttia palveluliikenteen käyttäjistä on alle 65-vuotiaita, ja 75–85-vuotiaat ovat palveluliikenteen aktiivisin käyttäjäryhmä. Näiden aiempien tutkimusten perusteella voidaan olettaa, että yli 80-vuotiaiden henkilöiden mukanaolo tässä tutkimuksessa olisi oletettavasti vähän kasvattanut palveluliikenteen käyttäjien suhteellista osuutta kaikista vastaajista. Alle 65-vuotiaiden mukanaolo tutkimuksessa olisi puolestaan vähentänyt palveluliikenteen käyttäjien suhteellista osuutta.

Palveluliikenteen käyttötarkoituksia tutkittaessa havaittiin, että palveluissa asiointi on yleisin käyttötarkoitus palveluliikenteelle Hyvinkäällä. Vaikka tulokset tämän suhteen ei välttämättä ole kovin luotettavia johtuen palveluliikenteen käyttäjien hyvin pienestä määrästä postikyselyn vastaajien joukossa, on erilaiset asiointimatkat selvästi yleisin käyttötarkoitus palveluliikenteelle myös aiempien Suomessa tehtyjen, palveluliikenteen käyttöä koskevien tutkimusten mukaan (Viitasaari ym. 2002: 42–43; Karlsson & Sandt 2012: 18). Monet käyttäjät kokevatkin palveluliikenteen helpottavan palveluissa asiointia, mutta palveluliikenne ei kuitenkaan useimpien ikäänntyvien mielestä ole tarpeeksi houkutteleva kulkumuoto, jotta he käyttäisivät sitä. Tässä tutkimuksessa ei postikyselyn vastaajilta kysytty syitä sille, miksi he eivät käytä palveluliikennettä. Yksityisautoilun suuri määrä vastaajien keskuudessa on kuitenkin varmasti merkittävä syy sille, että palveluliikennettä ei nähdä tarpeellisena tai houkuttelevana kulkumuotona. Karlssonin ja Sandtin (2012: 40) tutkimus Salon palveluliikenteen käytöstä antaa tukea tälle oletukselle, sillä kyseisen tutkimuksen mukaan selvästi yleisin syy olla käyttämättä palveluliikennettä on se, että henkilö käyttää mieluummin omaa autoa. Seuraavaksi tärkeimpiä syitä palveluliikenteen käyttämättömyydelle yli 65-vuotiaan väestön keskuudessa ovat kyseisen tutkimuksen mukaan: 1) saadaan kuljetusapua sukulaisilta tai tuttavilta, 2) palveluliikenteen aikataulu ei ole itselle sopiva sekä 3) matka on niin lyhyt, että kuljetuspalvelua ei tarvita.

Palvelujen saatavuuden havaittiin olevan huomattavasti parempi Hyvinkäällä kuin Askolassa. Askolassa on nykyisellään vain kaksi päivittäistavarakauppaa ja kuntaan on haastavaa saada

uusia liikkeitä jatkossakaan, sillä päivittäistavarakauppaketjut eivät näe Askolaa houkuttelevana sijaintina liikkeille johtuen kunnan pienestä väestömäärästä. Suurten päivittäistavarakauppojen puutteen vuoksi Askolasta usein lähdetään hakemaan päivittäistavarakaupan palveluja naapurikunnista, yleisimmin Porvoosta. Näiden suurten päivittäistavarakauppojen parempi valikoima ja edullisuus ovat yleisimpiä syitä miksi ikääntyvä väestö lähtee asioimaan päivittäistavarakaupoissa kotikuntansa ulkopuolella. Kuitenkin ikääntyvä väestö asioi Askolassakin kaikista useimmin nimenomaan oman kuntansa päivittäistavarakaupoissa, ja tämä tutkimus on antanut tukea Kohjoen (2013: 114) havainnolle siitä, että sijainti lähellä kotia on tärkein syy ikääntyvälle väestölle asioida tietyssä päivittäistavarakaupassa. Tämän takia päivittäistavarakauppojen tulisi olla hyvin saatavilla alueilla, joissa ikääntyviä asuu. Tutkimuksessa havaittiin, että Askolan itäosa erottuu alueena, jossa niin päivittäistavarakauppojen kuin myös joukkoliikennepalvelujen saavuttaminen koetaan haastavammaksi kuin kunnan muilla alueilla. Tämä alue on siis sellainen, jonka palveluja tulisi jollain tavalla pystyä kehittämään. Toisaalta alueen väestömäärä on niin pieni, että se tekee palvelujen järjestämisen vaikeaksi.

Hyvinkäällä päivittäistavarakauppoja on paljon kaupungin keskustajamassa, ja koska lähes kaikki hyvinkääläiset vastaajat asuvat kyseisellä alueella, koetaan päivittäistavarakauppojen saavutettavuus yleisesti hyväksi Hyvinkäällä. Täten myöskään postinumeroalueittain päivittäistavarakauppojen saavutettavuutta tarkasteltaessa ei ollut havaittavissa mitään merkittäviä eroja alueiden välillä. Hyvinkään maaseutumaisilla alueilla päivittäistavarakauppojen saatavuus on luonnollisesti heikompi, mutta tältä alueelta ei kyselyyn saatu riittävästi vastauksia, jotta päivittäistavarakauppojen saavutettavuutta Hyvinkään maaseudulla asuvan väestön näkökulmasta voisi tarkemmin analysoida. Koska Hyvinkäällä on keskustajaman hyvin kattava päivittäistavarakauppaverkosto, hyvinkääläiset ikääntyvät kuluttajat eivät lähde hakemaan päivittäistavarakaupan palveluja naapurikunnista juuri lainkaan. Ihmisten liikkuvuuteen päivittäistavarakauppojen sijainnilla on tulosten perusteella sellainen vaikutus, että Hyvinkäällä, jossa päivittäistavarakauppojen fyysinen saavutettavuus on keskimäärin parempi, vastaajat myös käyvät niissä useammin. Askolassa vastaavasti asiakkaat liikkuvat keskimäärin pidemmän matkan päivittäistavarakaupassa asioidessa.

Palveluissa asioitaessa henkilöauton käytön merkityksen havaittiin korostuvan sitä enemmän mitä kauempana palveluista ikääntyvä henkilö asuu, ja esimerkiksi yli puolen kilometrin päässä lähimmästä päivittäistavarakaupasta asuvan ikääntyvän väestön keskuudessa muita

kulkumuotoja kuin henkilöautoa ei käytetä juuri lainkaan. Aiemmin myös Kohijoki (2013: 114) on tutkinut, että Turun seudulla yli 65-vuotias väestö käyttää autoa yleisimmin kulkumuotona päivittäistavarakaupassa asioidessa. Täten voidaan päätellä, että kunnan koosta riippumatta ikääntyvä väestö kulkee Suomessa päivittäistavarakauppoihin pääasiassa autolla. Tosin, kuten tämä tutkimus osoitti, alle puolen kilometrin päässä lähimmästä päivittäistavarakaupasta asuvan ikääntyvän väestön keskuudessa autoilun osuus ei ole enää niin merkittävä, vaan noin puolet väestöstä kulkee kauppaan joko kävellen tai polkupyörällä.

Terveydenhuoltopalveluja tutkittaessa havaittiin, että terveyskeskukset koetaan molemmissa tutkimuskunnissa paremmin saavutettaviksi kuin sairaalat. Askolassa tähän syynä lienee se, että Askolan kirkonkylässä sijaitsee terveyskeskus, mutta sairaalaan täytyy matkata Porvooseen tai tietyissä erikoissairaanhoidossa vaativissa tapauksissa Helsinkiin asti. Myös Hyvinkäällä vastaukset selittyvät sillä, että kaupungin keskustassa sijaitsee pääterveyskeskus ja myös keskustan pohjoispuolella sijaitsevassa Paavolan kaupunginosassa on oma terveyskeskus, kun taas sairaala sijaitsee muutaman kilometrin päässä ydinkeskustasta. Huomattavan moni postikyselyn vastaaja ei asuinkunnasta riippumatta osannut sanoa, kuinka helposti saavutettavaksi he sairaalat kokevat. Todennäköisenä syynä tähän on se, että monet näistä vastaajista eivät asioi sairaalassa juurikaan, ja täten heillä ei ole kokemusperäistä käsitystä siitä kuinka helposti saavutettavissa sairaala heidän näkökulmastaan on. Tutkimustuloksista havaittiin myös se, että vaikka askolalaiset vastaajat asuvat keskimäärin kauempana terveyskeskuksesta kuin hyvinkääläiset vastaajat, on terveyskeskuksen saavutettavuus askolalaisten vastaajien mielestä jopa hieman parempi kuin hyvinkääläisten vastaajien.

7. JOHTOPÄÄTÖKSET

Palveluliikenne on ainoa ikääntyvälle väestölle suunnattu, kaikkien ikääntyvien käytettävissä oleva liikennepalvelu, jota ajetaan molemmissa tässä tutkimuksessa tarkastelluissa kunnissa. Hyvinkäällä suurempi väestömäärä on mahdollistanut sen, että palveluliikennettä on tarjolla lähes päivittäin. Askolassa puolestaan palveluliikenne kulkee vain kerran viikossa, ja sen jatkamisen kannattavuutta joudutaan pohtimaan viiden kuukauden kokeilujakson jälkeen. Hyvinkään suurempi väestömäärä on myös mahdollistanut muiden liikennepalvelujen, kuten joukkoliikenteen kattavan tarjonnan. Hyvinkäällä erityisesti kaupungin keskustaajamassa liikennepalvelut ovat kattavia, kun taas Askolasta kulkee ainoastaan yksi linja-autolinja Porvooseen. Myös Hyvinkäällä liikennepalveluiden palvelutaso heikkenee siirryttäessä keskustaajamasta maaseutumaisille alueille; tämä tulos olikin oletettavaa, sillä julkisen liikenteen tavoitteellinen palvelutaso on maaseutumaisilla alueilla alhaisempi kuin kaupunkiseuduilla. Väestön ikääntyminen ei ole toistaiseksi vaikuttanut tässä tutkimuksessa käsiteltyjen kuntien suunnitelmiin ikääntyvälle väestölle suunnattuja liikennepalveluita koskien.

Tämä tutkimus on osoittanut, että palveluliikennettä käyttää vain pieni osa ikääntyvästä väestöstä. Vaikka on oletettavaa, että yli 80-vuotiaissa palveluliikenteen käyttäjiä on myös tutkimuskunnissa suhteellisesti hieman enemmän kuin 65–80-vuotiaissa, ei palveluliikenne tämän tutkimuksen valossa ole houkutteleva kulkumuoto ikääntyvien valtaosan näkökulmasta. Palveluliikenteen vähäisen käytön taustalla tutkimuskunnissa on ennen kaikkea yksityisautoilun suuri määrä. On oletettavaa, että myös palveluliikenteen aikataulut koetaan useiden ikääntyvien näkökulmasta ongelmallisena; palveluliikenne on sidottu ennalta määriteltyihin aikatauluihin, joten se ei tarjoa käyttäjille samanlaista vapautta kuin yksityisautoilu. Palveluliikenteen käyttäjien määrä vaikuttaa olevan niin pieni, että sen ylläpitämisestä on vaikea saada taloudellisesti kannattavaa toimintaa. Hyvinkään liikennearkkitehti Kiuru (2018) totesikin, että rahoitus on ikääntyvälle väestölle suunnattujen liikennepalvelujen järjestämisessä ongelmana, sillä nämä palvelut eivät itsessään ole kannattavaa toimintaa. Valtionapu onkin tärkeää palveluliikenteen järjestämisessä, ja tämän lisäksi Hyvinkäällä kaupunki tukee palveluliikennettä taloudellisesti. Askolassa puolestaan kunta maksaa ainakin toistaiseksi palveluliikenteen kulkemisen (I. Lehtinen 2018). Nämä esimerkit osoittavat, että palveluliikenne vaatii Suomessa toimiakseen taloudellista tukea.

Kuntien tulisikin harkita, että olisiko olemassa keinoja, joilla palveluliikenteen järjestämisestä saataisiin kannattavampaa ja/tai asiakasnäkökulmasta houkuttelevampaa? Yksi tapa houkuttelevuuden parantamiseksi olisi tehdä palvelulinjojen palvelusta nykyistä kokonaisvaltaisempaa; toisaalta jo nyt esimerkiksi Hyvinkäällä palveluliikenteellä on koulutetut kuljettajat, jotka auttavat ikäihmisiä esimerkiksi palvelulinjasta nousemisessa ja ostoskassien kotiovelle viemisessä. Tämänkaltaisen palvelun lisäksi kunnissa voitaisiin pohtia mitä muita palveluja palveluliikenteeseen voitaisiin yhdistää. Askolassa esimerkiksi on ollut suunnitteilla palvelulinjan ajopäiville Kirkonkylään oheistoimintaa, kuten esimerkiksi kahvilatoimintaa, joka olisi suunnattu erityisesti palveluliikenteen asiakkaille (I. Lehtinen 2018). Ainakaan ensimmäisen kuukauden aikana nämä suunnitelmat eivät toteutuneet, mutta esimerkiksi tämän kaltainen oheistoiminta voisi olla tekijä, jolla erityisesti Askolan kaltaiset pienet kunnat voisivat saada palveluliikenteelle enemmän käyttäjiä.

Vaikka palveluliikennettä näyttää käyttävän vain pieni osa ikääntyvästä väestöstä, on tärkeää, että kunnissa on tarjolla kuljetuspalveluja ikääntyville riippumatta siitä, onko heillä erityisoikeus esimerkiksi sosiaalihuoltolain tai vammaispalvelulain mukaisesti kuljetuksiin; tämä on tärkeää varsinkin siitä syystä, että vain pienellä osalla ikääntyvistä on edellä mainittuja oikeuksia. Tämän tutkimuksen perusteella ei voida sanoa olisiko joku muu tapa nykyistä palveluliikennettä kannattavampi ikääntyvien kuljetusten järjestämiseen tutkimuskunnissa, vaan tämän asian selvittäminen vaatisi lisätutkimusta. Tärkeää on kuitenkin, että autoton ikääntyvä väestö pääsee asuinkunnasta tai -alueesta riippumatta jatkossakin itse palveluiden ääreen ja liikkeelle kotoa, sillä tämä edistää ikääntyvien hyvinvointia ja he pysyvät täten paremmin mukana yhteiskunnassa.

Ikääntyvälle väestölle suunnattujen liikennepalveluiden näkökulmasta Askolan lisääntyvä iäkkäiden määrä hajautuneena ympäri kuntaa tuo lisähaasteita. Jatkossakin ikääntyvä väestö kulkee pääasiassa autolla, mutta tästä huolimatta on oletettavaa, että ajokortittomien vanhusten absoluuttinen lukumäärä tulee väestön ikääntyessä nousemaan Askolassa. Samaan aikaan joukkoliikennepalvelut kunnassa mahdollisesti jopa heikkenevät entisestään; jo nyt joukkoliikennepalvelujen tarjonta on Askolassa niin heikolla tasolla, etteivät asukkaat pysty kunnan perusturvajohtaja I. Lehtisen (2018) mukaan juurikaan käyttämään joukkoliikennettä. Täten Askolaan olisi tärkeää saada jatkuva, vähintään viikoittain kulkeva palveluliikenne tai muu toimiva kuljetuspalveluratkaisu ikääntyvälle väestölle. Askolan tulee tähän liittyvässä päätöksenteossaan ottaa huomioon erityisesti kunnan itäosan asukkaat, jotka nykyään kokevat

palveluiden saavuttamisen haastavammaksi kuin muualla kunnassa asuvat asukkaat. Hyvinkäällä nykyisen kaltaiset keskustajaman hyvin kattavat liikennepalvelut vaikuttavat tulevaisuutta ajatellen riittävältä senkin perusteella, että asukkaat, jotka ovat nykyään 65–80-vuotiaita ovat pääosin tyytyväisiä nykyiseen tarjontaan. Tämän tuloksen perusteella Hyvinkäällä ei väestön ikääntymisestä huolimatta olisi tarvetta kovin merkittävästi kasvattaa nykyisten palvelu- ja joukkoliikennepalveluiden määrää.

Erilaisia kuntia vertailtaessa täytyy kuitenkin muistaa myös niiden taloudelliset realiteetit. Pienissä haja-asutuskunnissa on käytännössä mahdotonta saada tehtyä yhtä toimiva palvelu- ja joukkoliikennejärjestelmä kuin Hyvinkään kaltaisissa tiheään asutuissa kaupungeissa. Tässä tutkimuksessa mukana olevat kunnat, Askola ja Hyvinkää, voidaankin nähdä esimerkkeinä suomalaisesta haja-asutuskunnasta ja kaupungista; Suomessa on lukuisia muitakin Askolan kaltaisia haja-asutuskuntia missä pieni väestötiheys aiheuttaa ongelmia erilaisten palvelujen, kuten tässä tapauksessa liikennepalvelujen, järjestämisessä, kun taas kaupungeissa niiden taloudellisesti kannattava järjestäminen on helpompaa.

Kun mietitään autottomien iäkkäiden mahdollisuuksia omatoimiseen asumiseen ja palveluiden saavuttamiseen kunnissa, joissa asutus on hajanaista ja etäisyydet palveluihin pitkiä, toimivien kuljetuspalveluiden lisäksi toinen keino olisi tuoda ikääntyvät asumaan lähemmäs tärkeitä palveluja. Useissa Suomen kunnissa onkin rakennettu niin sanottuja senioritaloja, jotka käytännössä ovat erityisesti iäkkäälle väestölle suunnattuja, omatoimista asumista edistäviä kerrostaloja, jotka sijaitsevat palvelujen lähellä, ja joissa esteettömyys on otettu erityisesti huomioon. Pitkällä aikavälillä yksi toimiva ratkaisu yleisesti Suomen kunnissa voisikin olla kaikille väestöryhmille avoimet esteettömät senioritalot, joihin ikääntyvät voisivat muuttaa jo ennen varsinaista kotihoidon tarvetta.

Tämän tutkimuksen perusteella ikääntyvä väestö kulkee pääosin yksityisautoilla ja käyttää melko vähän joukkoliikennettä riippumatta siitä, millainen joukkoliikenteen palvelutaso kunnassa on. Tästä osoituksena on se, että Hyvinkäällä, jossa ikääntyvä väestö kokee joukkoliikenteen saavutettavuuden hyväksi, he käyttävät sitä hyvin vähän. Toki on selvää, että yhdyskuntarakenteen tiheys ja joukkoliikenteen hyvä palvelutaso kasvattavat hieman joukkoliikenteen käyttöä ja vastaavasti pienentävät yksityisautoilun määrää. Tämä tutkimus onkin vain esimerkkitapaus, jossa on ollut tapaustutkimuksena tyypillinen suomalainen haja-asutuskunta sekä -keskisuuri kaupunki. Mikäli tutkimus olisi toteutettu jossakin suuremmassa

suomalaisissa kaupungeissa, olisi oletettavaa, että joukkoliikenteen käytön osuus kaikista matkoista olisi suurempi, sillä aiemmin on tutkittu, että kaikista yleisintä joukkoliikenteen käyttö Suomessa on pääkaupunkiseudulla, jossa väestötiheys on Suomen mittakaavassa hyvin suuri.

Joka tapauksessa autoilu tulee tulevinakin vuosikymmeninä olemaan tärkein kulkumuoto ikääntyvälle väestölle, varsinkin kun ottaa huomioon sen, että nykyään eläkkeelle jäävä sukupolvi on tottunut autoiluorientoituneeseen elämäntapaan. Kun tarkastellaan palveluissa asiointia, henkilöauton käyttö vaikuttaa ikääntyvällä väestöllä korostuvan erityisesti yli puolen kilometrin pituisilla asiointimatkoilla. Autoilu on myös tätä lyhyemmillä asiointimatkoilla hyvin tärkeä kulkumuoto, mutta alle puolen kilometrin matkoilla kevyt liikenne osoittautui tämän tutkimuksen perusteella yhtä yleiseksi kulkumuodoksi kuin autoilu.

Tässä tutkielmassa tarkastelluista päivittäistavarakaupan palveluiden saavutettavuustekijöistä fyysiset saavutettavuustekijät vaikuttavat olevan ikääntyvälle väestölle kaikista tärkeimpiä, ainakin tässä tutkimuksessa tarkastelluissa kunnissa. Fyysisistä saavutettavuustekijöistä juuri fyysinen etäisyys kauppaan on tärkein syy asioida tietyssä päivittäistavarakaupassa. Myös taloudelliset saavutettavuustekijät vaikuttavat olevan useille ikääntyville henkilöille merkittäviä, sillä monet postikyselyn vastaajat sanoivat hintatason tai tuotevalikoiman olevan tärkein syy päivittäistavarakauppaa valittaessa. Sen sijaan psyykkiset saavutettavuustekijät eivät tämän tutkimuksen perusteella vaikuta olevan ikääntyville ihmisille niin tärkeitä kuin edellä mainitut fyysiset- ja taloudelliset saavutettavuustekijät.

Huomionarvoista tämän tutkimuksen palvelujen saavutettavuutta koskevissa tutkimustuloksissa on se, että vaikka palvelujen saatavuus on Hyvinkäällä parempi kuin Askolassa, on Askolassa näiden palvelujen koettu saavutettavuus lähes yhtä hyvä kuin Hyvinkäällä. Terveyskeskuksen saavutettavuus koetaan Askolassa jopa hieman paremmaksi kuin Hyvinkäällä, kun taas päivittäistavarakauppojen saavutettavuus koetaan Hyvinkäällä hieman paremmaksi. Tästä voidaan tehdä johtopäätös, että henkilöt, jotka asuvat haja-asutusalueella, ovat myös valmiimpia matkustamaan pidemmän matkan palvelujen ääreen. Tämä toisaalta pätee vain hyväkuntoisiin iäkkäisiin, ja Askolassa havaittiinkin, että päivittäistavarakauppojen koettu saavutettavuus heikkenee vanhimmassa tutkimusryhmässä nuorempiin verrattuna. Tutkimustuloksissa on myös huomioitavaa, että terveydenhuoltopalveluja, joita tarvitaan harvemmin kuin päivittäistavarakaupan palveluja,

ollaan valmiita hakemaan kauempaa. Tämän perusteella voidaan tehdä päätelmä, että jos palvelu on sellainen mitä käytetään harvoin, ollaan sen saavuttamiseksi valmiimpia matkustamaan pidempi matka kuin sellaisen palvelun mitä käytetään säännöllisesti viikoittain.

KIITOKSET

Haluan kiittää tämän tutkimuksen toteutumisesta kaikkia Askolan ja Hyvinkään kunnassa haastateltuja henkilöitä. Lisäksi haluan kiittää ohjaajaani Jani Vuolteenahoa sekä Ramboll Finland Oy:n Sustainable Urban Development -yksikön henkilöstöä gradutyöni tukemisesta.

LÄHTEET

Primääriaineistot

Haastattelut

- Ahonen, M. (2018). Hyvinkään kaupungin kaava-arkkitehti. Haastattelu Hyvinkäällä 20.6.2018.
- Kiuru K. (2018). Hyvinkään kaupungin liikenneinsinööri. Haastattelu Hyvinkäällä 20.6.2018.
- Lehtinen, I. (2018). Askolan kunnan perusturvajohtaja. Haastattelu Askolassa 19.6.2018.
- Lehtinen M. (2018). Hyvinkään kaupungin vs. terveyttä ja toimintakykyä edistävien palveluiden johtaja. Haastattelu Hyvinkäällä 20.6.2018.
- Leino, H. (2018). Askolan kunnan vanhustyönjohtaja. Haastattelu Askolassa 19.6.2018.
- Lindqvist H. (2018). Hyvinkään kaupungin yleiskaavasunnittelija. Haastattelu Hyvinkäällä 20.6.2018.
- Ojanen A. (2018). Hyvinkään kaupungin kaavoituspäällikkö. Haastattelu Hyvinkäällä 20.6.2018.

Postikysely

- Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely (2018).

Kirjallisuus

- Alsnih, R. & D. A. Hensher (2003). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A* 37: 903–916.
- Asiointi- ja palvelukuljetusliikenne-kokeilu ajalla 8.8.–31.12.2018. Anttilainen M., Askolan kunta. 12.9.2018. <<https://www.askola.fi/asiointi-ja-palvelukuljetusliikenne-kokeilu-ajalla-8-8-31-12-2018/>>.
- Banister, D. & A. Bowling (2004). Quality of life for the elderly: the transport dimension. *Transport Policy* 11: 105–115.
- Cresswell, T. (2011). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography* 35: 4, 550–558.
- Currie, G. & A. Delbosc (2009). Exploring public transport usage trends in an ageing population. *Transportation* 37: 151–164.
- Davey, J. A. (2007). Older people and transport: coping without a car. *Ageing & Society* 27: 49–65.
- Davoudi, S., M. Wishardt & I. Strange (2010). The ageing of Europe: Demographic scenarios of Europe's futures. *Futures* 42: 794–803.
- Duncombe, W., M. Robbins & D. A. Wolf (2001). Retire to where? A discrete choice model of residential location. *International Journal of Population Geography*, 7: 4, 281–293.
- Eduskunta (2007). Eduskunnan esteettömyys- ja saavutettavuusselvitys. Demokratia kaikille – Demokrati för alla. *Eduskunnan kanslian julkaisu* 5/2006. 49 s. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Elävänä syntyneet sukupuolen mukaan 1751 – 2017. Tilastokeskus, Helsinki. Luettu 4.5.2018. <http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__synt/statfin_synt_pxt_001.px/?rxid=bc8f4239-537f-4901-960e-efa8309e3071>.
- Engels, B. & G. J. Liu (2011). Social exclusion, location and transport disadvantage amongst non-driving seniors in a Melbourne municipality, Australia. *Journal of Transport Geography* 19: 984–996.
- Gilleard, C. & P. Higgs (2000). *Cultures of Ageing: Self, Citizen and the Body*. 232 s. Routledge, London.

- Giuliano, G., H. Hsi-Hwa & K. Lee (2003). *Travel patterns of the elderly: The role of land use*. 81 s. School of Policy, Planning, and Development, University of Southern California.
- Gutierrez, J. (2009). Transport and accessibility. *Teoksessa* Kitchin R. (toim.): *International Encyclopedia of Human Geography*, 410–417. Elsevier, Amsterdam.
- Handy, S. (2002). *Accessibility vs mobility – enhancing strategies for addressing automobile dependence in the U.S.* 32 s. Department of Environmental Science and Policy, University of California at Davis.
- Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners* 25: 2, 73–76.
- Hirsjärvi, S., P. Remes & P. Sajavaara (1997). *Tutki ja kirjoita*. 436s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.
- Hirsjärvi, S. & H. Hurme (2001). *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. 213 s. Yliopistopaino, Helsinki.
- Holley-Moore, G. & H. Creighton (2015). *The Future of Transport in an Ageing Society*. 31s. International Longevity Centre – UK.
- Huotari, T., H. Antikainen & J. Rusanen (2013). Perusterveydenhuollon ympärivuorokautisten päivystyspisteiden saavutettavuus - Päivystysyksiköiden sijainnin suhde väestörakenteeseen paikkatietomenetelmillä tarkasteltuna. *Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimusraportteja ja muistioita* 27/2013. 42 s. Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus, Helsinki.
- Hyvinkään seudun historia lyhyesti (2015). Hyvinkään kaupunki, Hyvinkää. 28.5.2018. <<https://www.hyvinkaa.fi/kaupunki-ja-hallinto/hyvinkaatietao/historia/>>.
- Jalasto, P. (2005). Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja* 7/2005. 85s. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.
- Joukkoliikenne (2017). Hyvinkään kaupunki, Hyvinkää. 28.5.2018. <<https://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/liikenne/joukkoliikenne/>>.
- Joukkoliikenne Askolassa (2016). Uudenmaan joukkoliikenneinfo. 31.5.2018. <<https://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi/fi/askola>>.
- Joukkoliikenne Hyvinkäällä (2016). Uudenmaan joukkoliikenneinfo. 29.5.2018. <<https://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi/fi/hyvinkaa>>.
- Kalenoja, H., H. Tiikkaja & H. Kallberg (2008). Henkilöauton ajo-oikeuden haltijat. Ennuste henkilöauton ajo-oikeuden haltijoiden jakaumasta vuosille 2010–2040. *Ajoneuvohallintakeskus: Tutkimuksia ja selvityksiä*. 13/2008. 87 s. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Karasmaa, N. (2000). Joukkoliikenteen kysyntä ja siihen vaikuttavat tekijät. *Teoksessa* Teknillistieteelliset akatemioiden tutkimusraportit 2000: 1 (toim.): *Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana*, 29–48. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Karlsson, M. & M. Sandt (2012). *Palveluliikenteen käyttö ja tasa-arvovaikutukset Salossa: Selvitys naisten ja miesten palveluliikenteen käytöstä ja tyytyväisyydestä palveluun*. 60 s. Suomen Kuntaliitto, Helsinki.
- Kaufman-Scarborough, C. (1999). Reasonable Access for Mobility-Disabled Persons is More Than Widening the Door. *Journal of Retailing* 75: 4, 479–508.
- Knowles, R. (2009). Transport Geography. *Teoksessa* Kitchin R. (toim.): *International Encyclopedia of Human Geography*, 410–417. Elsevier, Amsterdam.

- Kohijoki, A. M. (2013). Onko kauppa kaukana? Päivittäistavarakaupan palvelujen saavutettavuus Turun seudulla - ikääntyvien kuluttajien näkökulma. *Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja A 15*: 2013. 173 s.
- Kreitzman, L. (1996). *Licensed to drive at 85? A Report on the Mobility Needs of Older People in the Next 25 Years*. Help the aged, London.
- Kunnat (2018). Sosiaali- ja terveysministeriö, Helsinki. Luettu 22.5.2018. <<http://stm.fi/kunnat>>.
- Kytö, H., H. Tuomila & J. Väliniemi (2008). Terveyskeskuspalvelujen laatu ja saavutettavuus. *Kuluttajatutkimuskeskuksen julkaisuja 8/2008*. 41 s. Kuluttajatutkimuskeskus, Helsinki.
- Laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista (3.4.1987/380). 22.10.2018. <www.finlex.fi>.
- Lassila, J. & T. Valkonen (2002). *Sosiaalimenot ja väestön ikääntyminen*. 99 s. Taloustieto Oy, Helsinki.
- Lassila, J., N. Määttänen & T. Valkonen (2007). Ikääntymisen taloudelliset vaikutukset ja niihin varautuminen. *Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 10/2007*. 136 s. Valtioneuvoston kanslia, Helsinki.
- Lehtola, I. (2008). Matka maalta markettiin. Liikkuminen ja palvelujen muutos itäsuomalaisella maaseudulla. *Tiehallinnon selvityksiä 25/2008*. 165 s. Edita Prima Oy, Helsinki
- Liikennevirasto (2013). Julkisen liikenteen sanasto. *Liikenneviraston oppaita 4/2013*. 59 s. Liikennevirasto, Helsinki.
- Liitetaulukko 1. Väestö ikäryhmittäin koko maa 1900–2060 (vuodet 2020–2060: ennuste) (2015). Tilastokeskus, Helsinki. Luettu 5.4.2018. <https://www.stat.fi/til/vaenn/2015/vaenn_2015_2015-10-30_tau_001_fi.html>.
- Longhurst, R. (2009). Interviews: In-Depth, Semi-Structured. *Teoksessa* Kitchin R. (toim.): *International Encyclopedia of Human Geography*, 580–584. Elsevier, Amsterdam.
- Luoma, K., T. Rätty, A. Moisio, P. Parkkinen, M. Vaaramaa & E. Mäkinen (2003). *Seniори-Suomi: Ikääntyvän väestön taloudelliset vaikutukset*. 94 s. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Maankäyttö ja rakennuslaki (5.2.1999/132). 15.3.2016. <www.finlex.fi>.
- Marotolli, R. A., C. F. Mendes de Leon, T. A. Glass, C. S. Williams, L. M. Cooney, L. F. Berkman & M. E. Tinetti (1997). Driving Cessation and Increased Depressive Symptoms: Prospective Evidence from the New Haven EPESE. *Journal of the American Geriatrics Society* 45: 2, 202–206.
- Martin, J., H. Meltzer & D. Elliot (1988). *The Prevalence of Disability Among Adults, Office of Population Censuses and Surveys*. 87 s. HMSO, London.
- Metz, D. H. (2000). Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy* 7:2, 149–152.
- Metz, D. H. (2003). Transport policy for an ageing population. *Transport reviews* 23: 4, 375–386.
- Meuser, M. & U. Nagel (2009). The Expert Interview and Changes in Knowledge Production. *Teoksessa* Bogner A. Littig B & W. Menz (toim.): *Interviewing Experts*, 17–42. Palgrave Macmillan, London.
- Mirkin, B. & M. B. Weinberger (2000). The Demography of Population Ageing. *Population Bulletin of the United Nations, Special Issue* 42: 41–58.
- Nivalainen, S. & R. Volk (2002). Väestön ikääntyminen ja hyvinvointipalvelut: Alueellinen tarkastelu. *Pellervon taloudellisen tutkimuslaitoksen raportteja* 181. 199 s. Pellervon taloudellinen tutkimuslaitos, Helsinki.
- O’Sullivan, D., A. Morrison & J. Shearer (2000). Using desktop GIS for the investigation of accessibility by public transport: an isochrone approach. *International Journal of Geographical Information Science* 14: 1, 85–104.

- Oxley, P. (2000). Transport Needs of the Elderly over the Next 25 Years. *Teoksessa* European Conference of Ministers of Transport (toim.): *Transport and Ageing of the Population* 211–254. Economic Research Centre, Paris.
- Parjanne, M. L. (2004). Väestön ikärakenteen muutoksen vaikutukset ja niihin varautuminen eri hallinnonaloilla. *Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimus* 18/2004: 75. Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus, Helsinki.
- Petrová – Kafková, M. (2016). The “Real” Old Age and the Transition between the Third and Fourth Age. *Sociologia* 48: 6, 622–640.
- Pinsonneault, A. & K. Kraemer (1993). Survey Research Methodology in Management Information Systems: An Assessment. *Journal of Management Information Systems* 10: 2, 75–105.
- Päivittäistavarakauppa ry (2012). *Päivittäistavarakauppa 2012–2013*. 39 s. MIKTOR / Vammalan Kirjapaino Oy, Sastamala.
- Ramboll Finland Oy (2015). *Päivittäistavarakaupat-paikkatietoaineisto*.
- Rodrique, J. P., C. Comtois & B. Slack (2006). *The Geography of Transport Systems*. 284 s. Routledge, London.
- Rothe, J. P. (1994). *Beyond Traffic Safety*. 251 s. Transaction Publishers, New Brunswick.
- Rosenbloom, S. (2001). Sustainability and automobility among the elderly: An international assessment. *Transportation* 28: 375–408.
- Ruututietokanta 2017 – tietosisältö. Tilastokeskus, Helsinki. 20.7.2018. <https://www.stat.fi/static/media/uploads/rtk2017_tluettelo_fi.pdf>.
- Ruututietokanta (2018). Tilastokeskus, Helsinki. 20.7.2018. <<https://www.stat.fi/tup/ruututietokanta/index.html>>.
- Shelley, M & J. Urry (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Shergold, I. & G. Parkhurst (2012). Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies* 28: 412–421.
- Social Exclusion Unit (2003). *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. 147 s. Social Exclusion Unit, London.
- Sosiaalihuoltolaki (30.12.2014/1301). 22.10.2018. <www.finlex.fi>.
- Spåre, H. (1996). *Kaupallisten palvelusten saavutettavuuden käsite ja sen täsmentäminen*. 23 s. Spåre Consulting, Helsinki.
- Spåre, H. & M. Pulkkinen (1997). *Päivittäistavaroiden kauppalvelujen koettu saavutettavuus*. 92 s. Helsingin kauppa- ja kauppakorkeakoulun HeSE Print 1997, Helsinki.
- Strandell, A. (2011). Asukasbarometri 2010: Asukaskysely suomalaisista asuin ympäristöistä. *Suomen ympäristö* 31/2011. 112 s. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.
- Syntyneiden määrä (2018). Väestöliitto, Helsinki. Luettu 5.4.2018. <http://www.vaestoliitto.fi/tieto_ja_tutkimus/vaestontutkimuslaitos/tilastoja/syntyvyys/syntyneiden-maara/>.
- Taajama-aste alueittain 31.12.2016 (2017). Tilastokeskus, Helsinki. 30.5.2018. <<http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/>>.
- Tedre, S. & A. Pulkkinen (2011). Kulkeminen avaimena ikääntyvien maalla asumisen mahdollisuuksiin. *Yhteiskuntapolitiikka* 76: 3, 300-308.
- Tehostettu palveluasuminen (2018). Askolan kunta, Askola. 12.9.2018. <<https://www.askola.fi/etusivu/sosiaali-ja-terveys/senioripalvelut/tehostettu-palveluasuminen/>>.

- Tienumerointi ja tienumerokartat (2018). Liikennevirasto, Helsinki. 30.5.2016.
<<https://www.liikennevirasto.fi/kartat/tiekartat#.WxEo2YpRVaT>>.
- Tilastokeskus (2013). *Väestöennuste kunnittain 2012–2040*. 133 s. Tilastokeskus, Helsinki.
- Tilastokeskus (2017). *Ruututietokanta 2017*.
- Tuomi, J. & A. Sarajärvi (2002). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 159 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.
- Tuomi, J. & A. Sarajärvi (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 182 s. Hansaprint Oy, Vantaa.
- Tuominen, J. (2017). Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä: Vuoden 2016 aineisto. *Trafin tutkimuksia* 18/2017. 36 s. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Helsinki.
- United Nations (2001). *World Population Ageing, 1950–2050*. 37 s. United Nations, New York.
- United Nations (2015). *World Population Ageing 2015*. 149 s. United Nations, New York.
- Vehmas, A. & V. Mikkonen (2017). Ikääntyvien kuljettajien ajo-oikeus: Mahdolliset rajoittamisen mallit, niiden edellytykset ja vaikutukset. *Trafin julkaisuja* 12/2017. 71 s. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Helsinki.
- Viitasaari, H., A. Eloranta & K. Ylipiessa (2004). Palveluliikenteen laatu-, vaikuttavuus- ja käyttäjätutkimus. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja* 42/2004. 84 s. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.
- Väestöennuste 2015 iän ja sukupuolen mukaan alueittain 2015 – 2040 (2015). Tilastokeskus, Helsinki. 4.6.2018.
<<http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/>>.
- Väestö iän (1-v.) ja sukupuolen mukaan alueittain 1972 – 2017 (2018). Tilastokeskus, Helsinki. Luettu 6.4.2018.
<http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vaerak/statfin_vaerak_pxt_004.px/?rxid=a68b1e55-c7ae-4552-9b2f-29b02e89f08d>.
- Väestöennuste (2016). Tilastokeskus, Helsinki. Luettu 5.4.2018. <<http://www.stat.fi/meta/til/vaenn.html>>.
- Väestöllisiä tunnuslukuja alueittain 1990 – 2017 (2018). Tilastokeskus, Helsinki. 29.5.2018.
<<http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/>>.
- Väestönkehitys vuosina 1749–2050 (s. a.). Tilastokeskus, Helsinki. Luettu 6.4.2018.
<<https://www.stat.fi/org/tilastokeskus/vaestonkehitys.html>>.
- Wegener, M & F. Fuerst (2004). *Land-Use Transport Interaction: State of the Art*. 99s. Institut für Raumplanung, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund.

LIITTEET

Liite 1: Haastattelurunko

1. Teema: Joukkoliikenne

- Millä tavoin joukkoliikenne on järjestetty kunnassanne?
- Onko joukkoliikenne mielestänne tarpeeksi kattavaa kaikissa kunnan osissa?
- Onko tärkeimmät palvelut hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä?
- Pääsevätkö asukkaat joukkoliikenteellä vaivattomasti ympäröiviin kuntiin, ja tehdäänkö seudun kuntien välillä yhteistyötä joukkoliikenteen järjestämisessä?
- Mitä ongelmia joukkoliikenteessä tai sen järjestämisessä on kunnassanne?
- Onko ikääntyvän väestön tarpeet huomioitu joukkoliikennetarjonnassanne?
- Onko joukkoliikennetarjontaanne tulossa muutoksia tulevaisuudessa?

2. Teema: Ikääntyneelle väestölle suunnatut kuljetuspalvelut ja palveluliikenne

- Millaisia kuljetuspalveluja kunnassanne on tarjolla ikääntyneelle väestölle ja muille liikkumisesteisille henkilöille?
- Onko kunnassanne liikkumisrajoitteisille henkilöille suunnattuja palvelulinjoja tai muuta palveluliikennettä? Jos ei, niin onko sellaisia suunnitteilla? Milloin ja miksi palveluliikenne käynnistyy/käynnistyi kunnassanne?
- Mikä toimija järjestää palveluliikenteen kunnassanne ja onko palveluliikenne kilpailutettu?
- Kenelle palveluliikenne on erityisesti suunnattu?
- Kuinka palveluliikenteen (tai muiden liikkumisrajoitteisille suunnattujen kuljetusmuotojen) matkat tilataan?
- Miten palveluliikenteen reitit määräytyvät? Ovatko ne kiinteitä vai perustuvatko ne asiakkaiden tekemiin ennakkotilauksiin?
- Vaihteleeko kuljetuspalvelujen tarjonta viikonpäivien tai vuodenaikojen mukaan?
- Onko ikääntyneelle väestölle suunnattujen liikennepalvelujen tarjonta mielestänne tarpeeksi kattavaa?
- Mitä ongelmia ikääntyneelle väestölle suunnatuissa kuljetuspalveluissa tai niiden järjestämisessä on kunnassanne?

- Onko ikääntyvälle väestölle suunnattuun (palvelu)liikennetarjontaanne tulossa muutoksia tulevaisuudessa?

3. Teema: Väestön ikääntymiseen varautuminen

- Miten kunnassanne varaudutaan väestön ikääntymiseen:
 - a) Joukko- ja palveluliikenteen sekä muiden liikennepalveluiden tarjonnan näkökulmasta?
 - b) Muiden palveluiden, kuten terveydenhuoltoon liittyvien palveluiden, näkökulmasta?

Liite 2: Kyselylomake

A) Taustatietoja vastaajasta:

1. Ikä: _____ vuotta

2. Sukupuoli:

Nainen Mies Muu/en halua vastata

3. Talouden koko:

_____ henkilöä

4. Asuinalueesi postinumero:

5. Osoite:

6. Käytätkö ulkona liikkumiseen jotain apuvälinettä (kuten esimerkiksi kävelykeppiä, kyynärsauvaa, rollaattoria tai pyörätuolia)?

Kyllä, mitä apuvälinettä: _____

En

7. Onko sinulla ajokortti?

Kyllä

Ei

8. Onko sinulla oikeus johonkin seuraavista kuljetuseduista?

Sosiaalihuoltolain (SHL) mukainen kuljetus

Vammaispalvelulain (VPL) mukainen kuljetus

Kelan maksama kuljetus

Veteraanien ilmaiset linja-auto- tai palvelumatkat

Joku muu, mikä: _____

Ei oikeutta

B) Liikkumistottumukset

9. Kuinka usein matkustat henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- Viikoittain
- 1–3 kertaa kuussa
- Harvemmin kuin kerran kuussa
- En koskaan

10. Kuinka usein matkustat linja-autolla?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- Viikoittain
- 1–3 kertaa kuussa
- Harvemmin kuin kerran kuussa
- En koskaan

11. Kuinka usein matkustat junalla?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- Viikoittain
- 1–3 kertaa kuussa
- Harvemmin kuin kerran kuussa
- En koskaan

12. Kuinka haastavaksi koet joukkoliikenteen (linja-auton ja junan) käytön?

- En lainkaan haastavaksi
- Melko vähän haastavaksi
- En osaa sanoa
- Melko haastavaksi
- Hyvin haastavaksi

13. Jos koet joukkoliikenteen käytön haastavaksi, mikä tekee siitä haastavan? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- Aikataulun tai reittitiedon löytäminen
- Pysäkin tai aseman saavuttaminen
- Kulkuvälineeseen nousu
- Maksaminen
- Oikealla pysäkillä/asemalla pois jääminen
- Jokin muu, mikä: _____

14. Mistä olet saanut tietoa kuntasi palveluliikennetarjonnasta? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- Perheeltä tai ystävältä
- Kunnan työntekijältä
- Internetistä
- Sanomalehdestä
- Kotiin jaetusta esitteestä
- Muualta, mistä: _____
- En mistään tai kunnassani ei ole palveluliikennettä

15. Kuinka usein käytät palveluliikennettä, kuten esimerkiksi palvelubussia?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- Viikoittain
- 1–3 kertaa kuussa
- Harvemmin kuin kerran kuussa
- En koskaan (Voit siirtyä kysymykseen 19)

16. Jos käytät palveluliikennettä, mihin matkoihin käytät sitä? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- Kaupassa käynti
- Muu asiointi (esim. pankki, apteekki, virasto)
- Terveyskeskuksessa/sairaalassa käynti
- Palvelukeskuksessa käynti
- Perheen tai ystävien tapaaminen
- Syöttömatkana toiseen matkaan (esim. kiinteän reitin linja-autoon tai raideliikenteeseen)
- Muu, mikä: _____

17. Jos käytät palveluliikennettä, onko se helpottanut liikkumistasi?

- On huomattavasti
- On hieman
- Ei ole

18. Jos käytät palveluliikennettä, onko se lisännyt liikkumistasi/asiointiasi?

- On huomattavasti
- On hieman
- Ei ole

19. Kuinka usein matkustat taksilla?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- Viikoittain
- 1–3 kertaa kuussa
- Harvemmin kuin kerran kuussa
- En koskaan

20. Miten uskot, että seuraavien kulkumuotojen käyttö on itselläsi muuttunut 10 vuoden päästä nykytilanteeseen verrattuna?

	Vähentynyt merkittävästi	Vähentynyt hieman	Ei muutosta	Lisäntynyt hieman	Lisäntynyt merkittävästi	En osaa sanoa
Autoilu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Joukkoliikenteen käyttö	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Palveluliikenteen käyttö	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taksin käyttö	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C) Päivittäistavarakaupoissa ja terveydenhuoltopalveluissa asiointi

21. Kuinka usein asioit päivittäistavarakaupoissa?

- Päivittäin tai lähes päivittäin
- 3-4 kertaa viikossa
- Viikoittain
- 1-3 kertaa kuussa
- Harvemmin kuin kerran kuussa
- En koskaan

22. Mikä on yleisin kulkumuotosi asioidessasi päivittäistavarakaupoissa?

- Auto
- Linja-auto- tai raideliikenne
- Palveluliikenne
- Polkupyörä
- Kävely
- Joku muu
- En asioi

23. Koetko asuntoanne lähimpänä sijaitsevan päivittäistavarakaupan saavuttamisen haastavaksi?

- En lainkaan haastavaksi
- Melko vähän haastavaksi
- En osaa sanoa
- Melko haastavaksi
- Hyvin haastavaksi

24. Missä päivittäistavarakaupoissa asioitte useimmin, ja minkä takia asioitte kyseisissä kaupoissa (ilmoittakaa kaupasta sen nimi ja sijainti (esim. kaupunginosan tai kadunnimen tarkkuudella)? Entä miten pääasiassa kuljette (esim. auto, pyörä, joukkoliikenne, palveluliikenne tai kävely) kyseisiin päivittäistavarakauppoihin?

Kauppa 1: _____

Kauppa 2: _____

Syy: _____

Syy: _____

Kulkumuoto: _____

Kulkumuoto: _____

25. Kuinka usein asioit seuraavissa terveydenhuoltoon liittyvissä palveluissa?

	Vii- koit- tain	1-3 kerta kuussa	Noin joka toinen kuukausi	Muuta- man kerran vuo- dessa	Vuosit- tain	Har- vemmin tai en asioi lainkaan
Terveyskeskus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apteekki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sairaala	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Joku muu, mikä (_____)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26. Koetko seuraavien terveydenhuoltoon liittyvien palveluiden saavuttamisen haastavaksi?

	En lain- kaan haasta- vaksi	Melko vähän haasta- vaksi	En osaa sanoa	Melko haasta- vaksi	Hyvin haasta- vaksi
Terveyskeskus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apteekki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sairaala	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Joku muu, mikä (_____)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27. Mikä on pääasiallinen kulkumuotosi asioidessasi seuraavissa terveydenhuoltoon liittyvissä palveluissa?

	Auto	Linja- auto tai raide- liikenne	Palvelu- liikenne	Polku - pyörä	Kävely	Joku muu	En asioi
Terveyskeskus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apteekki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sairaala	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Joku muu, mikä (_____)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

28. Miten kehittäisit kuntasi joukko- ja/tai palveluliikennetarjontaa?

29. Muita kommentteja tai palautetta kyselystä?

30. Mikäli haluat osallistua lahjakortin arvontaan, kirjaa tähän nimesi ja osoitteesi.

Nimi: _____

Osoite ja postinumero: _____

Liite 3: Postikyselyn saatekirje

Arvoisa kyselyn vastaanottaja,

Teidät on valittu osallistumaan tutkimukseen koskien eläkeikäisen väestön liikennepalveluiden käyttöä ja palvelujen saavutettavuutta Askolan ja Hyvinkään kunnissa. Kyseessä on Turun yliopiston maantieteen laitoksen pro gradu -tutkielma, joka tehdään yhteistyössä Ramboll Finland Oy:n sekä Askolan ja Hyvinkään kuntien kanssa. Vastaajiksi kyselyyn on valittu yhteensä 500 vähintään 65-vuotiasta asukasta Askolan ja Hyvinkään kunnista.

Kyselyllä kerätään arvokasta tietoa kuntien palvelu- ja joukkoliikennetarjonnasta sekä päivittäistavarakauppojen ja terveydenhoitoon liittyvien palvelujen saavutettavuudesta eläkeikäisen väestön näkökulmasta. Tutkimuksen tulokset tulevat syksyllä tutkimuskuntien käyttöön, ja niistä on hyötyä mm. liikenne- ja kuntasuunnittelun näkökulmasta.

Kyselyssä kerätään vastaajien osoite-, ikä- ja sukupuolitiedot sekä vastaajan liikkumistapoja ja -tottumuksia koskevia taustatietoja ja mielipiteitä. Kaikki tutkimuksessa kerättävät tiedot käsitellään luottamuksellisesti pro gradun tekijän toimesta, ja kaikki vastaajan tunnistamisen mahdollistavat tiedot poistetaan ennen tutkimuksen luovuttamista Turun yliopiston, kuntien, tai minkään muun tahon käyttöön. Ainoastaan pro gradun tekijällä on pääsy kyselyssä kerättäviin henkilötietoihin, ja aineiston käsittelyn jälkeen tiedot hävitetään. Tietoja säilytetään pro gradun tekijän toimesta korkeintaan syyskuun 2018 loppuun asti.

Pyydämme teitä vastaamaan tähän kyselylomakkeeseen, ja palauttamaan sen oheisessa valmiiksi maksetussa vastauslähetyskuoressa **15.7.2018 mennessä** Ramboll Finland Oy:lle. Vastaamalla tähän kyselyyn annatte samalla suostumuksenne edellä mainittujen henkilötietojen keräämiseen ja käsittelyyn tutkimuksen suorittamisen ajaksi, jonka jälkeen kerätyt henkilötiedot ja tunnistamisen mahdollistavat tiedot poistetaan

Lisätietoja tästä postikyselystä saat tarvittaessa Tero Iikkaselta (yhteystiedot alla). Mikäli teillä on kysymyksiä, pyyntöjä tai tarve saada lisätietoja Ramboll Finland Oy:n tietosuojakäytännöistä yleisesti voit ottaa yhteyttä info@ramboll.fi -osoitteeseen tai tutustua Ramboll Finland Oy:n internetsivuilla olevaan tietosuojaselosteeseen.

Kyselyyn vastaajien kesken arvotaan 50 euron suuruinen S-ryhmän lahjakortti.

Yhteistyöstä etukäteen kiittäen,

Tero Iikkanen

Tero Iikkanen

tero.iikkanen@ramboll.fi

045 2193844

Ramboll Finland Oy

Säterinkatu 6, 02601 Espoo

Osoitelähde: Väestötietojärjestelmä, Väestörekisterikeskus, PL 123, 00531 HELSINKI

Liite 4: Postikyselyn vastaajat kunnittain ja sukupuolittain

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018.

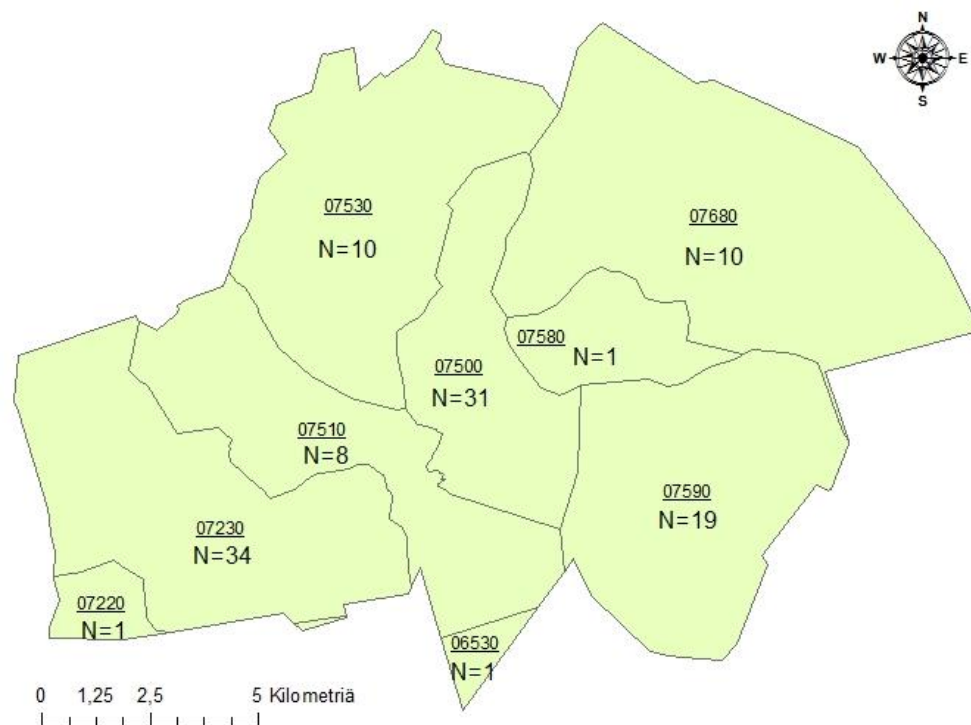
	Naiset	Miehet	Yhteensä
Kunnat yhteensä	101	128	229
Askola	48	67	115
Hyvinkää	53	61	114

Liite 5: Postikyselyn vastaajat kunnittain ja ikäryhmittäin

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018.

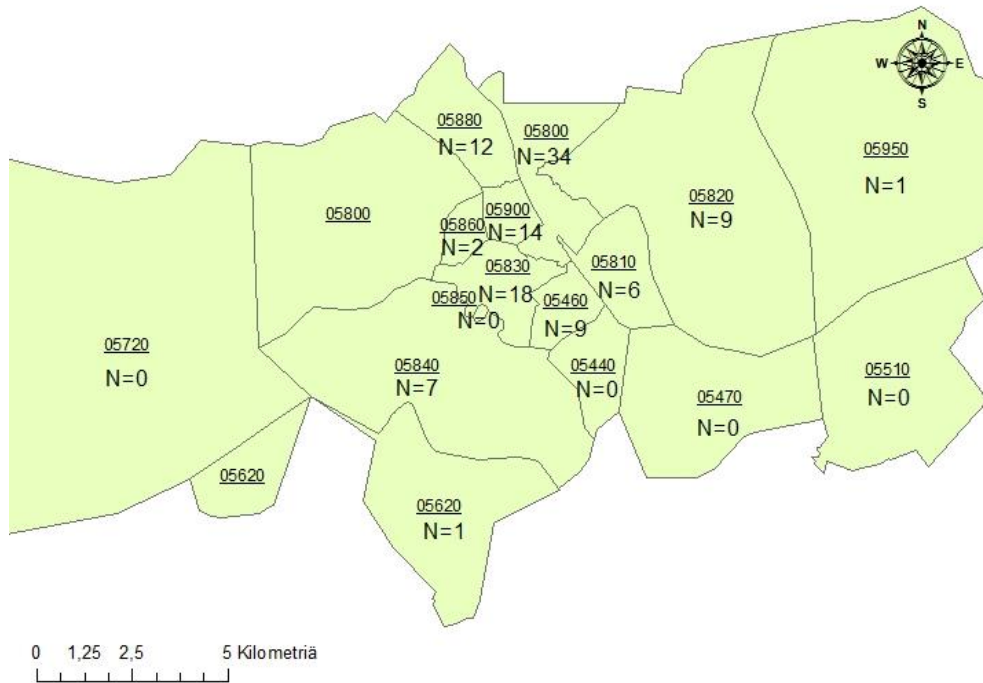
	65–69v	70–75v	76–80v
Kunnat yhteensä	83	66	79
- Naiset	38	27	36
- Miehet	45	39	43
Askola			
- Naiset	20	10	18
- Miehet	26	17	24
Hyvinkää			
- Naiset	18	17	18
- Miehet	19	22	19

Liite 6: Postikyselyn vastaajien määrä Askolassa postinumeroalueittain



Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely. 2018.

Liite 7: Postikyselyn vastaajien määrä Hyvinkäällä postinumeroalueittain



Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018.

Liite 8: Oikeus henkilökohtaisiin kuljetusuihin kunnittain

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N= 225.

Kunta	Sosiaalihuolto- lain (SHL) mukainen kuljetus	Vammaispalvelulain (VPL) mukainen kuljetus	Kelan maksama kuljetus	Veteraanien ilmaiset linja- auto- tai palvelumatkat	Joku muu	Ei oikeutta
Askola	1	3	3	0	1	104
Hyvinkää	1	1	1	0	1	109
Kunnat yhteensä	2	4	4	0	2	213

Liite 9: Autolla matkustaminen joko kuljettajana tai matkustajana ikäryhmittäin Askolassa

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 113.

Ikä		Päivittäin tai lähes päivittäin	Viikoittain	1–3 kerta kuussa	Harvem- min kuin kerran kuussa	Vastaajat yhteensä
65–69v	Määrä	35	9	0	2	46
	Suhteellinen osuus	76,1 %	19,6 %	0,0 %	4,3 %	
70–74v	Määrä	19	7	1	0	27
	Suhteellinen osuus	70,4 %	25,9 %	3,7 %	0,0 %	
75–80v	Määrä	17	14	4	5	40
	Suhteellinen osuus	42,5 %	35,0 %	10,0 %	12,5 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	71	30	5	7	113
	Suhteellinen osuus	62,8 %	26,5 %	4,4 %	6,2 %	

Liite 10: Autolla matkustaminen joko kuljettajana tai matkustajana ikäryhmittäin Hyvinkäällä

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 111.

Ikä		Päivittäin tai lähes päivittäin	Viikoittain	1–3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	Ei koskaan	Vastajat yhteensä
65–69v	Määrä	25	6	2	3	1	37
	Suhteellinen osuus	67,6 %	16,2 %	5,4 %	8,1 %	2,7 %	
70–74v	Määrä	22	6	2	5	2	37
	Suhteellinen osuus	59,5 %	16,2 %	5,4 %	13,5 %	5,4 %	
75–80v	Määrä	16	13	5	2	1	37
	Suhteellinen osuus	43,2 %	35,1 %	13,5 %	5,4 %	2,7 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	63	25	9	10	4	111
	Suhteellinen osuus	56,8 %	22,5 %	8,1 %	9,0 %	3,6 %	

Liite 11: Junalla matkustaminen kunnittain

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 225.

Kunta		Viikoittain	1–3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	Ei koskaan	Vastaajat yhteensä
Askola	Määrä	0	0	38	75	113
	Suhteellinen osuus	0,0 %	0,0 %	33,6 %	66,4 %	
Hyvinkää	Määrä	1	9	86	16	114
	Suhteellinen osuus	0,9 %	8,0 %	76,8 %	14,3 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	1	9	124	91	225
	Suhteellinen osuus	0,4 %	4,0 %	55,1 %	40,4 %	

Liite 12: Taksilla matkustaminen kunnittain

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 225.

Kunta		Viikoittain	1–3 kertaa kuussa	Harvemmin kuin kerran kuussa	Ei koskaan	Vastajat yhteensä
Askola	Määrä	2	4	62	45	113
	Suhteellinen osuus	1,8 %	3,5 %	54,9 %	39,8 %	
Hyvinkää	Määrä	2	10	73	27	112
	Suhteellinen osuus	1,8 %	8,9 %	65,2 %	24,1 %	
Kunnat yhteensä	Määrä	4	14	135	72	225
	Suhteellinen osuus	1,8 %	6,2 %	60,0 %	32,0 %	

Liite 13: Terveyskeskuksen saavuttamisen haastavuus ikäryhmittäin Askolassa

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 109.

Ikä		Ei lainkaan haastavaa	Melko vähän haastavaa	Ei osaa sanoa	Melko haastavaa	Hyvin haastavaa	Vastaajat yhteensä
65–69v	Määrä	23	15	6	1	1	46
	Suhteellinen osuus	50,0 %	32,6 %	13,0 %	2,2 %	2,2 %	
70–74v	Määrä	12	9	0	4	0	25
	Suhteellinen osuus	48,0 %	36,0 %	0,0 %	16,0 %	0,0 %	
75–80v	Määrä	21	9	3	3	2	38
	Suhteellinen osuus	55,3 %	23,7 %	7,9 %	7,9 %	5,3 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	56	33	9	8	3	109
	Suhteellinen osuus	51,4 %	30,3 %	8,3 %	7,3 %	2,8 %	

Liite 14: Sairaalan saavuttamisen haastavuus ikäryhmittäin Askolassa

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 106.

Ikä		Ei lainkaan haas- tavaa	Melko vähän haas- tavaa	Ei osaa sanoa	Melko haas- tavaa	Hyvin haas- tavaa	Vastaaajat yhteensä
65–69v	Määrä	15	9	16	6	0	46
	Suhteellinen osuus	32,6 %	19,6 %	34,8 %	13,0 %	0,0 %	
70–74v	Määrä	10	6	7	1	1	25
	Suhteellinen osuus	40,0 %	24,0 %	28,0 %	4,0 %	4,0 %	
75–80v	Määrä	9	11	6	3	6	35
	Suhteellinen osuus	25,7 %	31,4 %	17,1 %	8,6 %	17,1 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	34	26	29	10	7	106
	Suhteellinen osuus	32,1 %	24,5 %	27,4 %	9,4 %	6,6 %	

Liite 15: Terveyskeskuksen saavuttamisen haastavuus ikäryhmittäin Hyvinkäällä

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 110.

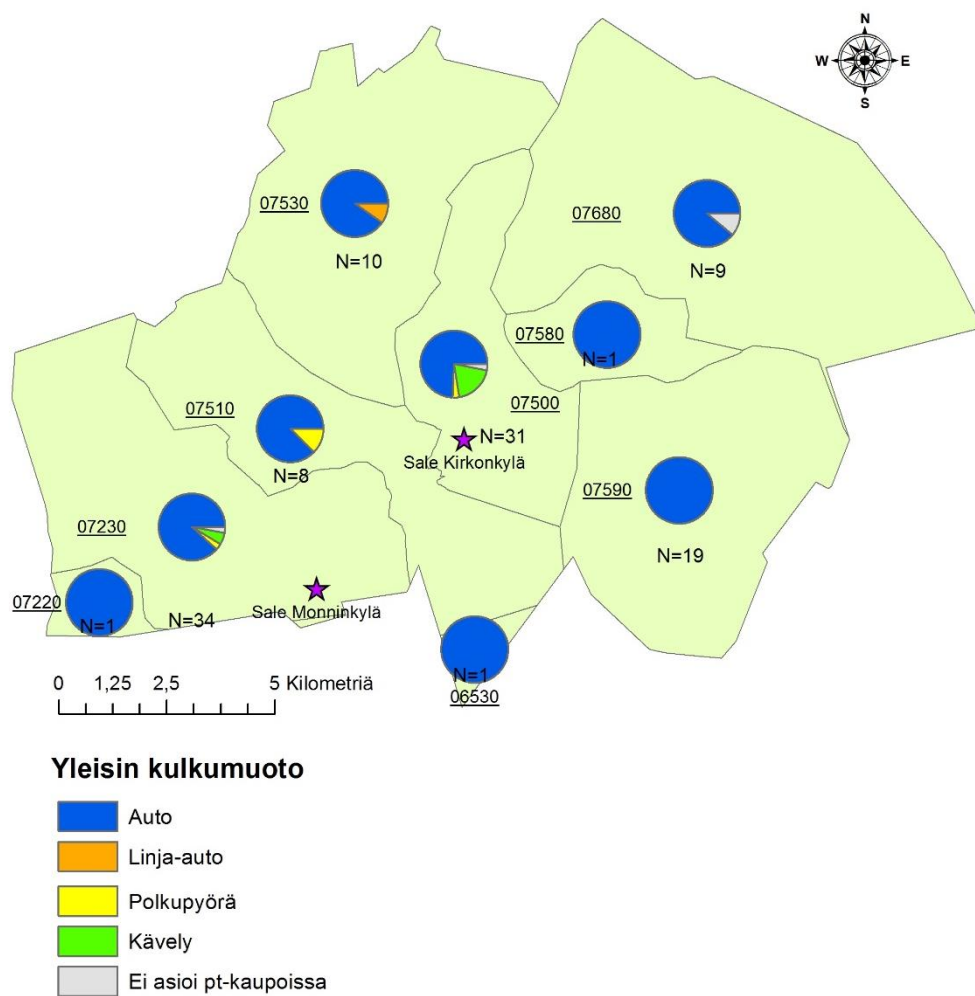
Ikä		Ei lainkaan haas- tavaa	Melko vähän haas- tavaa	Ei osaa sanoa	Melko haas- tavaa	Hyvin haas- tavaa	Vastaajat yhteensä
65–69v	Määrä	17	7	8	3	2	37
	Suhteellinen osuus	45,9 %	18,9 %	21,6 %	8,1 %	5,4 %	
70–74v	Määrä	18	12	2	4	2	38
	Suhteellinen osuus	47,4 %	31,6 %	5,3 %	10,5 %	5,3 %	
75–80v	Määrä	11	14	3	6	1	35
	Suhteellinen osuus	31,4 %	40,0 %	8,6 %	17,1 %	2,9 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	46	33	13	13	5	110
	Suhteellinen osuus	41,8 %	30,0 %	11,8 %	11,8 %	4,5 %	

Liite 16: Sairaalan saavuttamisen haastavuus ikäryhmittäin Hyvinkäällä

Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018. N = 109.

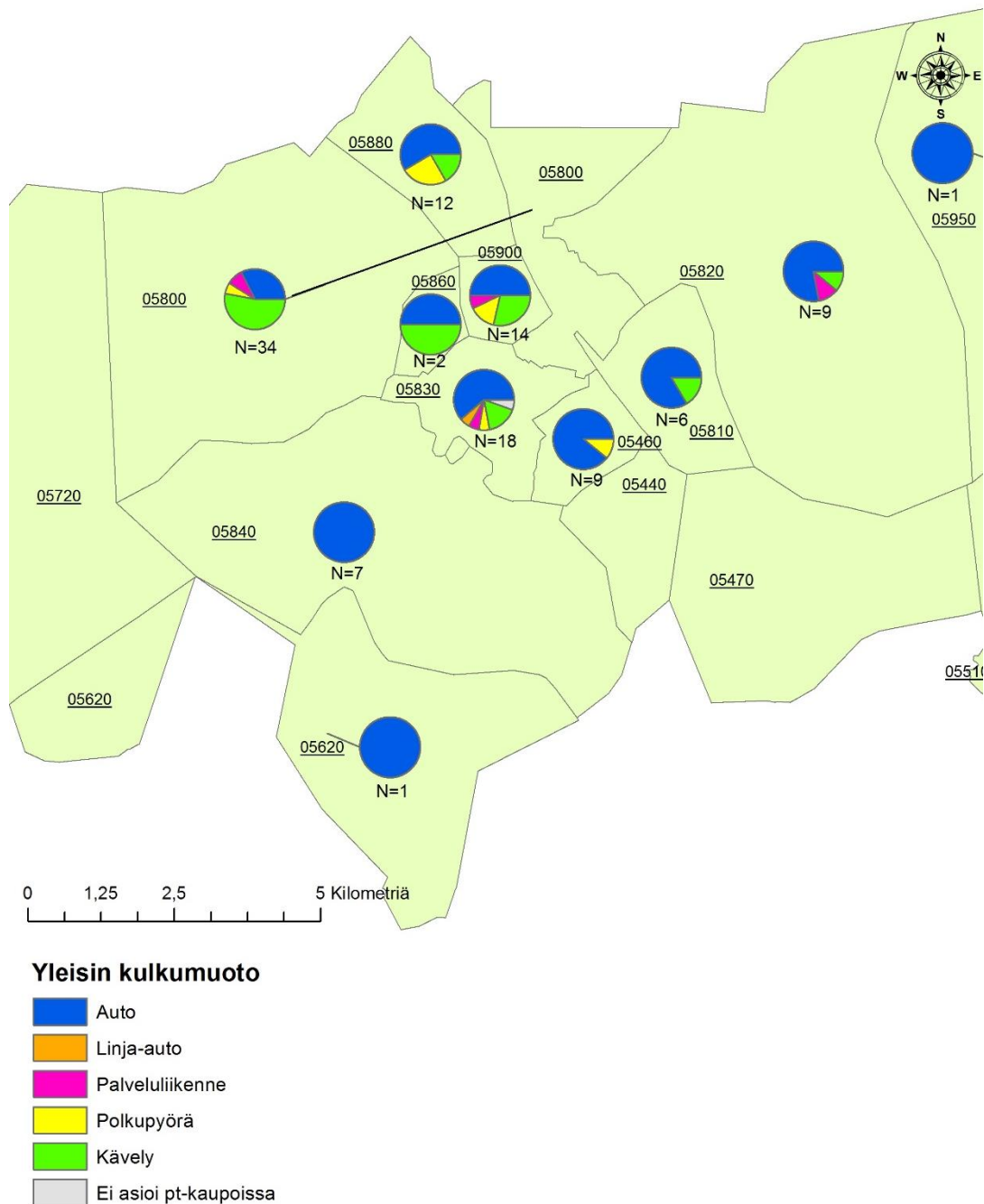
Ikä		Ei lainkaan haastavaa	Melko vähän haastavaa	Ei osaa sanoa	Melko haastavaa	Hyvin haastavaa	Vastaajat yhteensä
65–69v	Määrä	18	6	8	4	1	37
	Suhteellinen osuus	48,6 %	16,2 %	21,6 %	10,8 %	2,7 %	
70–74v	Määrä	12	12	10	3	0	37
	Suhteellinen osuus	32,4 %	32,4 %	27,0 %	8,1 %	0,0 %	
75–80v	Määrä	11	9	5	9	1	35
	Suhteellinen osuus	31,4 %	25,7 %	14,3 %	25,7 %	2,9 %	
Ikäryhmät yhteensä	Määrä	41	27	23	16	2	109
	Suhteellinen osuus	37,6 %	24,8 %	21,1 %	14,7 %	1,8 %	

Liite 17: Yleisin kulkumuoto päivittäistavarakaupoissa asioidessa Askolassa



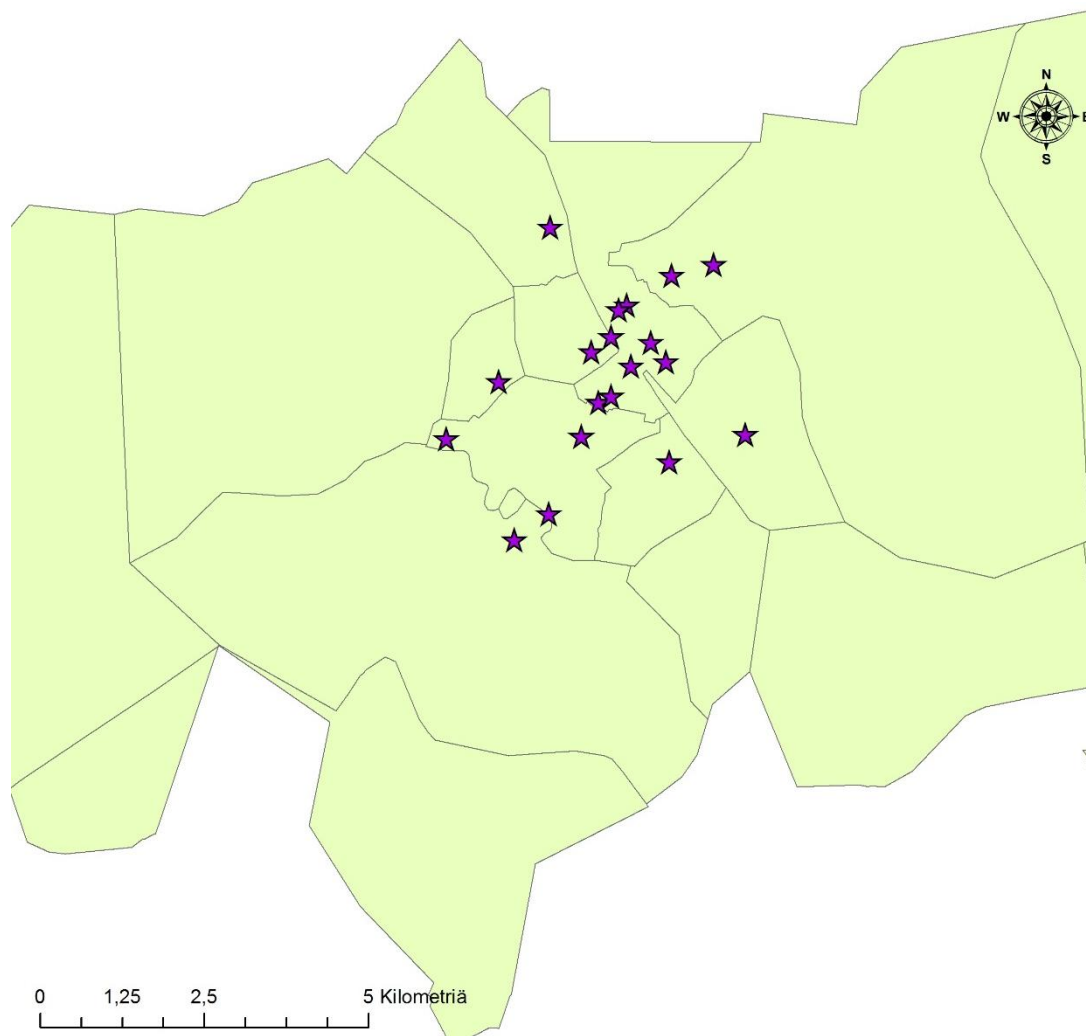
Lähde: Ikäntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikäntyvien näkökulmasta -postikysely 2018 (N = 114).

Liite 18: Yleisin kulkumuoto päivittäistavarakaupoissa asioidessa Hyvinkäällä



Lähde: Ikääntyvien liikkumistottumukset ja palvelujen saavutettavuus ikääntyvien näkökulmasta -postikysely 2018 (N = 114).

Liite 19: Päivittäistavarakauppojen sijainti Hyvinkäällä



★ Päivittäistavarakauppa

Lähde: Ramboll Finland Oy 2015.