

N O



Marjukka Parkkinen, Ira Ahokas, Katariina Kiviluoto,  
Riikka Saarimaa ja Petri Tapio

## LIIKUNNALLISEN ELÄMÄNTAVAN HAASTEITA JA RATKAISUJA

STYLE-hankkeen sidosryhmätyöpajojen tulokset



**Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana (STYLE)**  
-hanke tutkii kestävän kasvun edellytyksiä arkiliikunnan edistämisen  
keinoin. Hanke tukee liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn  
edistämishjelman tavoitetta nostaa kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulku-  
tapaosuutta 38 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. [www.styletutkimus.fi](http://www.styletutkimus.fi)



Copyright © 2019 kirjoittajat & Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto

Kansikuva Xavi Cabrera, Unsplash

ISBN 978-952-249-539-6

ISSN 1797-1322

TULEVAISUUDEN TUTKIMUSKESKUS

Turun kauppakorkeakoulu

20014 TURUN YLIOPISTO

Turku: Rehtorinpellonkatu 3, 20500 TURKU

Helsinki: Korkeavuorenkatu 25 A 2, 00130 HELSINKI

Tampere: Åkerlundinkatu 2, 33100 TAMPERE

[www.utu.fi/tutu](http://www.utu.fi/tutu)

[tutu-info@utu.fi](mailto:tutu-info@utu.fi)

# SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	4
ABSTRACT.....	4
1 JOHDANTO.....	5
1.1 Liikkumattomuus huolenaiheena.....	5
1.2 Työpajojen kulku, aineistot ja menetelmät.....	7
2 LIIKUNNALLISEN ELÄMÄNTAVAN HIDASTEET JA ESTEET.....	9
2.1 Tietoa liikkumisen hyödyistä puuttuu tai se ohitetaan .....	12
2.1.1 Tiedon ja osaamisen puute.....	12
2.1.2 Vinoutunut julkinen ohjaus ja rahoitus .....	13
2.1.3 Turvallisuushakuisuus .....	13
2.2 Liiketoiminta ja suunnittelu jättävät liikkumisen huomiotta.....	14
2.2.1 Palvelut ja tuotteet eivät tue arkiliikuntaa.....	14
2.2.2 Infrastruktuuri ja toimintojen sijoittelu eivät tue liikkumista.....	15
2.2.3 Passivoiva teknologia.....	15
2.3 Liikunta on erillinen sektori.....	16
2.3.1 Arjesta eristetty liikunta .....	16
2.3.2 Liikkumaton työkuulttuuri.....	17
2.3.3 Kapea ajattelutapa liikkumisesta .....	17
2.4 Prioriteetit, tunteet ja sosioekonominen asema pitävät paikallaan.....	18
2.4.1 Kiire ja mukavuudenhalu prioriteetteina.....	18
2.4.2 Epämiellyttävä liikunta .....	19
2.4.3 Osattomuus .....	20
3 LIIKKUVAMPI SUOMI 2030.....	21
3.1 Tietoa arkiliikunnan hyödyistä on saatavilla ja se ohjaa päätöksentekoa.....	25
3.2 Suunnittelu ja liiketoiminta edistävät arkiliikuntaa ja liikkumista .....	26
3.3 Liikkuminen on sujuva ja luonnollinen osa arkea.....	29
3.4 Liikkuminen on elämäntapa, joka kuuluu kaikille .....	31
4 YHTEENVETO.....	34
LIITE 1. Osallistujat.....	36
LIITE 2. Havainnekuva NVivon teemarakenteesta .....	39

# TIIVISTELMÄ

Terveyden edistämisen ja ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta suomalaiset liikkuvat liian vähän lihasvoimalla ja liian paljon moottoroituja liikennevälineitä käyttäen. Tässä tutkimuksessa on selvitetty, mitkä ovat liian vähäisen liikkumisen juurisyyt, ja millaisten ratkaisujen avulla liikunnallista elämäntapaa voidaan Suomessa edistää. Raportti tiivistää kahden *Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana (STYLE)* -hankkeessa toteutetun sidosryhmätyöpajojen tulokset. Toukokuussa 2019 järjestetyssä ensimmäisessä työpajassa 60 osallistujaa tunnisti arkiliikuntaa ja aktiivisten kulkutapojen käyttöä hidastavia tai estäviä tekijöitä. Työpajan jälkeen toteutetun analyysin tuloksena syntyi 12 estekokonaisuutta, jotka ryhmiteltiin neljän laajemman teeman, eli liikkumattomuuden juurisyyn alle. Ensimmäinen näistä teemoista on liikkumista riittämättömästi tukeva päätöksenteko sekä sitä tukevan tiedon puute. Toiseksi tuotteet ja palvelut, suunnittelu ja liiketoiminta eivät tue aktiivisuutta. Kolmas juurisyy on se, että liikkuminen muusta elämästä erillisenä alueena – liikuntana – kasvattaa kynnystä lähteä liikkeelle. Neljännen teeman alta löytyy henkilökohtaisia, prioriteeteista, tunteista sekä sosioekonomisesta asemasta johtuvia liikunnallisen elämäntavan haasteita ja esteitä. Ensimmäisen työpajan tulokset toimivat lähtökohtana syyskuussa 2019 järjestetyille jatkotyöpajalle, jossa mukana oli 52 osallistujaa. Tässä tilaisuudessa osallistujat hahmottivat toivottua tulevaisuutta ja muutosta, sekä näitä edistäviä ratkaisuja ja toimijoita. Toivottu tulevaisuuskuva liikkuvammasta Suomesta vuonna 2030 tiivistyy neljään teemaan. Ensiksi tietoa arkiliikunnan hyödyistä on kaikkien saatavilla, ja sitä hyödynnetään laajasti liikkumisen lisäämiseen tähtäävässä päätöksenteossa. Toiseksi yritysten, julkisen sektorin sekä erilaisten järjestöjen palvelut ja tuotteet tukevat liikunnan lisäämistä. Kolmanneksi liikkuminen on sujuva osa arjen kaikkia eri osa-alueita. Neljänneksi liikkuminen on kaikille kuuluva elämäntapa, ja mahdollisuudet aktiiviseen elämäntapaan ovat tasavertaiset.

## ABSTRACT

This report provides the results from two stakeholder workshops, which were arranged in *Healthy Lifestyles to Boost Sustainable Growth (STYLE)* project. In the first workshop, 60 participants identified different obstacles that hinder or prevent the increase of physical activity and active transport. After the event, qualitative content analysis of the material was carried out. As a result, twelve obstacles that impede the increase in physical activity were identified. These obstacles were categorised under four large themes of root causes behind the challenges. The first set of challenges stems from the lack of knowledge on the advantages of physical activity and daily active transport. According to the second set of obstacles, service and product design, infrastructure and technology as well as business activities do not support physical activity and healthy active lifestyles. The third root cause, called siloed physical activity, reinforces considerations of moving as a separated form of activity instead of as an innate part of daily life. The fourth category includes obstacles, which stem from personal prioritisation, emotions and socio-economic status. These results provided a starting point for the second workshop. In the event, 52 participants focused on the solutions for the obstacles and imagined a future, where these challenges would be solved. The first characteristic of the preferred futures image is that relevant knowledge on the benefits of everyday physical activity are available for everyone, and it is acknowledged in decision making processes. Secondly, products, services, design processes and business in general supports the increase of physical activity. Thirdly, physical activity is a natural part of the everyday life. According to the fourth characteristic, the chances to be physically active are equal for all. Physical activity is considered as a pleasurable lifestyle that belongs to everyone.

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Liikkumattomuus huolenaiheena

Nykyisiin elämäntapoihimme sisältyy suuri huolenaihe. Liikkumisen vähenemisen myötä nykyiset sukupolvet ovat aiempia huonommassa fyysisessä kunnossa, ja kansalliset suositukset liikkumisen vähimmäismäärästä täyttyvät vain vähemmistöllä kaikissa ikäryhmissä. Objektivisten mittausten mukaan vain noin kolmannes nuorista ja viidennes aikuisväestöstä liikkuu riittävästi pysyäkseen terveenä<sup>1</sup>. Osasyynä tähän on henkilöautoilun varaan rakennettu elämäntapa. Terveystieteissä ja liikennetutkimuksessa onkin alettu keskustella aktiivisesta liikkumisesta, eli kävelystä ja pyöräilystä, pääasiallisena tai täydentävänä kulkutapana. Tämä olisi yksi keskeinen keino saavuttaa riittävä liikkumisen määrä eri väestöryhmissä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjelman vision mukaan aktiivisten kulkutapojen osuus (kävely, pyöräily ja muut lihasvoimaiset kulkutavat) nousee 38 prosenttiin arkiliikunnan lisääntymisen myötä vuoteen 2030 mennessä Suomessa<sup>2</sup>. Aktiivisten kulkutapojen osuuden kasvu vähentäisi terveydenhuollon menoja ja liikenteestä aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä sekä lisääisi kestävä, fyysisen aktiivisuuden liiketoiminnan kysyntää. Liikunnallisempi elämäntapa lisääisi suomalaisten hyvinvointia. Terveydenhuollon kustannukset laskisivat huomattavasti, jos ihmiset liikkuisivat enemmän ja pysyisivät terveempinä. Edellä mainitussa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa arvioidaan, että aktiivisten kulkutapojen lisääntyminen 20 prosentilla loisi noin 4 miljardin euron terveyshyödyt. Samalla myös hiilidioksidipäästöt vähenisivät 300 000 tonnilla vuoteen 2030 mennessä. Arkiliikunnan lisääntyminen edistäisi myös kestävä kasvua. Siirtyminen aktiivisempiin elämäntapoihin luo uutta kysyntää markkinoilla, mikä kasvat-  
taa liikuntaliiketoiminnan ja sen ympärille rakentuvan ekosysteemin kokoa.

Liikkumisen väheneminen, tarve yksityisautoilun vähentämiselle sekä liikuntaklusterin murros synnyttävät yhteiskunnallisen tarpeen tutkia, mitkä ovat parhaita terveyden edistämisen, kulkutapojen ohjauksen, kaupunkisuunnittelun ja elämäntapamuutoksen keinoja, joiden avulla on mahdollista lisätä aktiivisten kulkutapojen osuutta. Terveyttä sekä aktiivisia ja kestäviä kulkutapoja käsittelevää keskustelua on harvoin törmäytetty yhteen. Suomessa yhteys on näkynyt erityisen niukasti, vaikka tällaisessa lähestymistavassa olisi merkittäviä oppimismahdollisuuksia. Kyetäksemme lisäämään eri sukupolvien liikkumista, tarvitsemme parempaa ymmärrystä elämäntavoista ja motiiveista, jotka vaikuttavat eri sukupolvien elämäntapamuutokseen. Tarvitsemme myös enemmän tietoa siitä, mihin suuntaan liikkuminen ja aktiiviset kulkutavat ovat kehittymässä, jotta voimme tarjota sopivia palveluja, tuotteita ja infrastruktuuria liikunnallisen elämäntavan tukemiseksi.

---

<sup>1</sup> Husu, P. – Suni, J. – Vähä-Ypyä, H. – Sievänen, H. – Tokola, K. – Valkeinen, H. – Mäki-Opas, T. & Vasankari, T. 2016. Objectively measured sedentary behavior and physical activity in a sample of Finnish adults: A cross-sectional study. *BMC Public Health* 1(16):920.

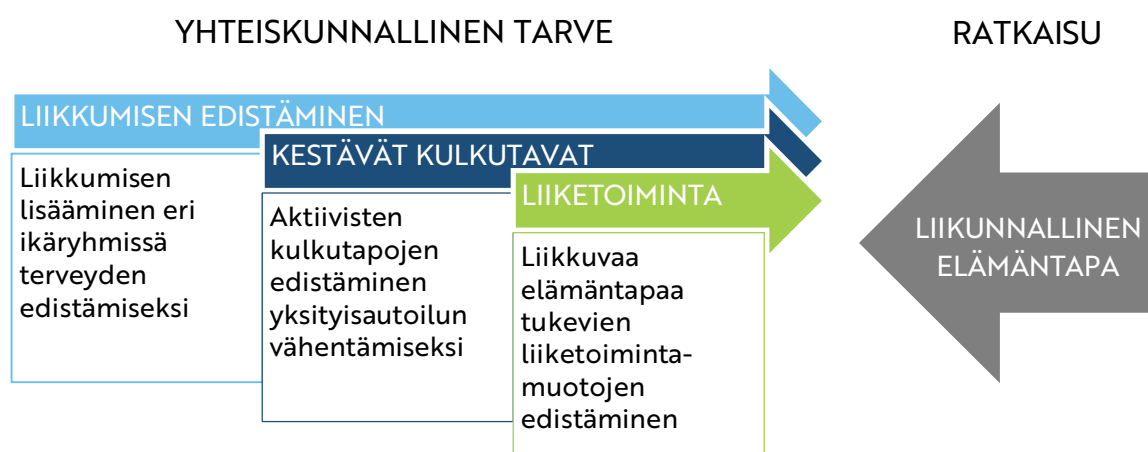
Kokko, S. & Mehtälä, A. (eds) 2016. *The Physical Activity Behaviours of Children and Adolescents in Finland*. National Sports Council 2016:4.

Vähä-Ypyä, H. – Vasankari, T. – Husu, P. – Mänttari, A. – Vuorimaa, T. – Suni, J. & Sievänen, H. 2015. Validation of Cut-Points for Evaluating the Intensity of Physical Activity with Accelerometry-Based Mean Amplitude Deviation (MAD). *PLoS One* 10:e013481

<sup>2</sup> LVM 2018. *Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-549-1>



Tämä raportti on osa *Liikunnallinen elämäntapa kestävä kasvun aikaansaajana (STYLE)* -tutkimushanketta, joka kuuluu strategisen tutkimuksen neuvoston (STN) tutkimusohjelmaan ”Kestävä kasvun avaimet”. Hanke hakee ratkaisuja liikkumattomuuden haasteeseen edistämällä arkiliikuntaa ja liikunnallista elämäntapaa (kuva 1). Tieteidenvälisen hankkeen tutkimusteemat käsittelevät liikennejärjestelmien hallintaa ja liikkumisen edistämistä, eri-ikäisten kansalaisten liikuntatottumuksia, käyttäytymisen muutoksen perimmäisiä motiiveja ja tunteita sekä liikkumista edistävän infrastruktuurin ja liiketoimintamahdollisuuksien kehittämistä. Hankkeessa selvitetään, millaiset tekijät estävät liikunnalliseen elämäntapaan ja kestäviin kulkutapoihin siirtymistä, ja miten näitä haasteita voidaan lieventää tai ratkaista. Arkiliikunnan ja aktiivisten kulkutapojen edistäminen vaatii monialaista ymmärrystä sekä yhteistyötä yli sidosryhmä- ja sektorirajojen. STYLE pyrkii edistämään liikunnallista elämäntapaa ja kestävä kasvua tuomalla yhteen ja törmäyttämällä erilaisten sidosryhmien toimijoita. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi hankkeessa hyödynnetään erilaisia yhteiskehittämisen muotoja, kuten tulevaisuudentutkimuksen osallistavaa työpajatyöskentelyä.



Kuva 1. STYLE-hankkeen tavoitteet.

Tässä raportissa esitellään STYLE-hankkeen kahden ensimmäisen kansallisen työpajan tulokset. Tilauslausekseen tavoitteena oli kartoittaa monialaisen asiantuntijajoukon voimin arkiliikuntaa ja aktiivisia kulkutapoja estäviä tai hidastavia tekijöitä sekä tunnistaa näihin ratkaisuja. Tarkastelun kohteena oli laajasti kaikki liikkuminen, eli tunnistetut tulokset eivät rajoitu ainoastaan hankkeen tärkeimpiin kohteisiin, eli arkiliikuntaan ja aktiivisiin kulkutapoihin, vaikka nämä nousivatkin työpajassa tarkastelun keskiöön. Aineisto sivuaa myös niin sanottua organisoitua liikuntaa sekä julkista liikennettä ja liikkumisen palveluita (Mobility as a Service, MaaS) siltä osin, kun niiden muutokset luovat mahdollisuuksia vähentää yksityisautoilua ja lisätä liikkumista lihasvoimin.

## 1.2 Työpajojen kulku, aineistot ja menetelmät

Ensimmäisessä työpajassa toukokuussa 2019 60 osallistujaa tunnisti arkiliikuntaa tai aktiivisten kulkutapojen käyttöä hidastavia tai estäviä tekijöitä. Työpajan jälkeisen analyysin tuloksena syntyi 12 estekokonaaisuutta, jotka ryhmiteltiin neljän laajemman teeman alle. Nämä tulokset esitellään luvussa kaksi. Ensimmäisen työpajan tulokset toimivat lähtökohtana syyskuussa 2019 järjestetyille jatkotyöpajalle, jossa määritettiin valitulle esteelle toivottu tulevaisuus sekä etsittiin esteelle ratkaisuja ja näitä edistäviä toimijoita. Luvussa kolme esitetään analyysi toisen työpajan tuloksista. Tutkimusprosessin kulku eri vaiheineen esitetään kuvassa 2.



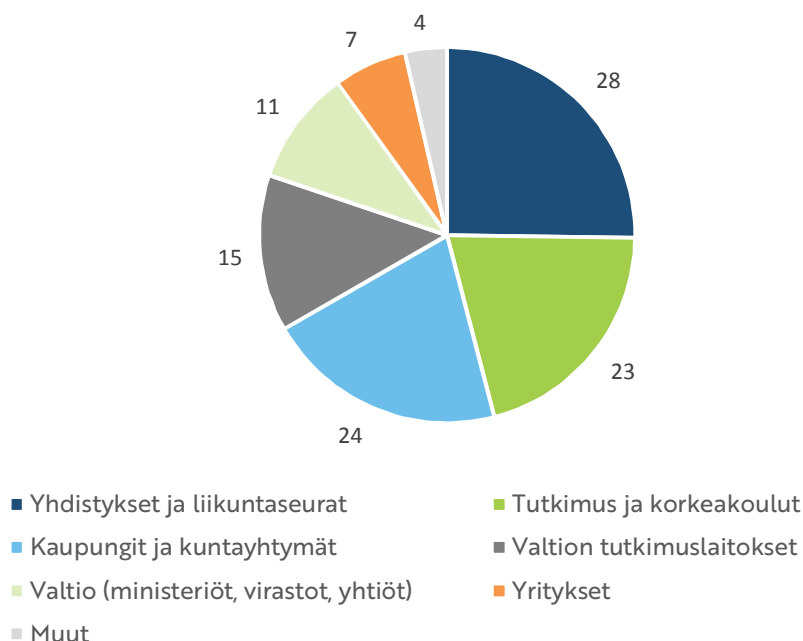
Kuva 2. STYLE-hankkeen kahden kansallisen työpajan kulku sekä tulosten analyysi, raportointi ja hyödyntäminen.

Työpajoihin kutsuttiin monialainen joukko liikkumisen, liikenteen, kaupunkisuunnittelun, kestävyuden, liiketoiminnan ja hyvinvoinnin asiantuntijoita. Avointa kutsua jaettiin sosiaalisessa mediassa ja sähköpostilistoilla sekä hankkeen verkkosivuilla. Lisäksi sähköpostikutsuja lähetettiin noin 300 asiantuntijalle. Ensimmäiseen työpajaan osallistui 60 henkilöä. Toiseen työpajaan osallistui 52 henkilöä, joista suurin osa oli samoja sidosryhmien edustajia, kuin ensimmäisessä pajassa (ks. liite 1). Kuva 3 havainnollistaa työpajoihin osallistuneiden sidosryhmät. Kiitämme lämpimästi kaikkia työpajoihin osallistuneita heidän arvokkaasta panoksestaan.

Työpajoissa osallistujat keskustelivat ja kirjasivat ajatuksiaan fasilitaattoreiden ohjeistuksella. Nämä post-it-lapuille kirjoitetut ideat sekä molempien tilaisuuksien päätteeksi pidetyt lyhyet puheenvuorot, joissa ryhmät esittelivät tuloksiaan, muodostavat raportin aineiston. Kummankin työpajan jälkeen ryhmien kirjat laput kirjoitettiin puhtaaksi ja nauhoitetut purkuesitykset litteroitiin tekstitiedostoon. Aineistot analysoitiin laadullisen sisällönanalyysin keinoin NVivo-ohjelmassa (ks. liite 2). Tulokset analysoitiin yhtenä kokonaisuutena laadullisesti luokittelemalla ja teemoittelemalla, eli tekstistä etsittiin aineistolähtöisesti esiin nousevia yhteisiä teemoja sekä luokkia, joiden alle aineistoa jaoteltiin. Analyysi eteni iteratiivisesti, eli samoja vaiheita toistaen niin, että luokat tarkentuivat analyysin edetessä. Koska erilaiset liikkumisen esteet sekä niiden ratkaisut eivät rajaudu työpajatyöskentelyssä lähtökohtana käytettyjen rajausten mukaisesti (esimerkiksi eri ikäryhmien näkökulma ensimmäisessä työpajassa), niitä hahmotettiin aineistosta useisiin tekijöihin kytkeytyvinä systeemisinä estekokonaisuuksina. Tarkkojen rajojen piirtäminen monisyiselle aineistolle on kuitenkin mahdotonta, ja eri teemojen välillä löytyy selkeitä yhteneväisyyksiä.

Koska aineisto koostuu pääasiallisesti sadoista ylös kirjatusta osittain erillisistä huomioista, on analyysivaiheessa niiden yhdistelyssä käytetty tulkintaa. Tulkinnan tukena on käytetty nauhoitettuja purkuesityksiä sekä fasilitaattoreiden tekemiä huomioita työskentelystä. Analyysilukujen tekstilaatikoihin on poimittu lainauksia työpajojen aineistoista.

### Osallistujien taustaorganisaatiot



Kuva 3. Työpajojen osallistujien taustaorganisaatiot (yhteensä 112 osallistumista).



## 2 LIIKUNNALLISEN ELÄMÄNTAVAN HIDASTEET JA ESTEET

STYLE-tutkimushankkeen ensimmäinen kansallinen työpaja järjestettiin 21.5.2019 Helsingissä. Tilaisuudessa 60 osallistujaa tunnisti pienryhmätyöskentelyn voimin liikunnallisen elämäntavan kompastuskiviä, eli esteitä ja hidasteita sekä niiden juurisyitä. Työskentelyä ohjanneena tavoitteena oli tunnistaa tekijöitä, jotka vaikeuttavat arkiliikunnan ja aktiivisten kulkutapojen lisäämistä.

Työpajaan ilmoittautuneet jaettiin kymmeneen pienryhmään. Jokaisella ryhmällä oli tietty annettu ikäryhmä, jonka näkökulmasta he pohtivat liikunnallisen elämäntavan esteitä ja hidasteita. Sekä mieluisinta että toiseksi mieluisinta ikäryhmänäkökulmaa kysyttiin osallistujilta työpajaan ilmoittautumisen yhteydessä. Lisäksi heitä pyydettiin valitsemaan kaksi kiinnostavinta teema-alueetta viidestä, jotka olivat tuotteet ja palvelut, toimintakulttuuri, infrastruktuuri, teknologia ja julkinen ohjaus. Ryhmien jaossa pyrittiin huomioimaan osallistujien toiveet mieluisimmasta ikäryhmästä, mutta kuitenkin tekemään kokoonpanoista mahdollisimman monipuoliset sekä toivottujen teema-alueiden että osallistujien tausta-organisaatiot huomioon ottaen. Ikänäkökulmat ja niitä käsitelleiden ryhmien määrät jakoutuivat seuraavasti:

- Lapset alle 13 vuotta, kaksi ryhmää
- Nuoret 13–20 vuotta, yksi ryhmä
- Aikuiset 20–40 vuotta, kolme ryhmää
- Aikuiset 40–65 vuotta, neljä ryhmää<sup>1</sup>

Työpajassa työskentely tapahtui keskustellen, fasilitaattoreiden ohjaamana. Liikunnallisen elämäntavan esteitä ja hidasteita tunnistettiin seuraavilla viidellä eri liikkumisen toimintaympäristön osa-alueella:

1. Infrastruktuuri
2. Tuotteet ja palvelut
3. Julkinen ohjaus
4. Toimintakulttuuri
5. Teknologia

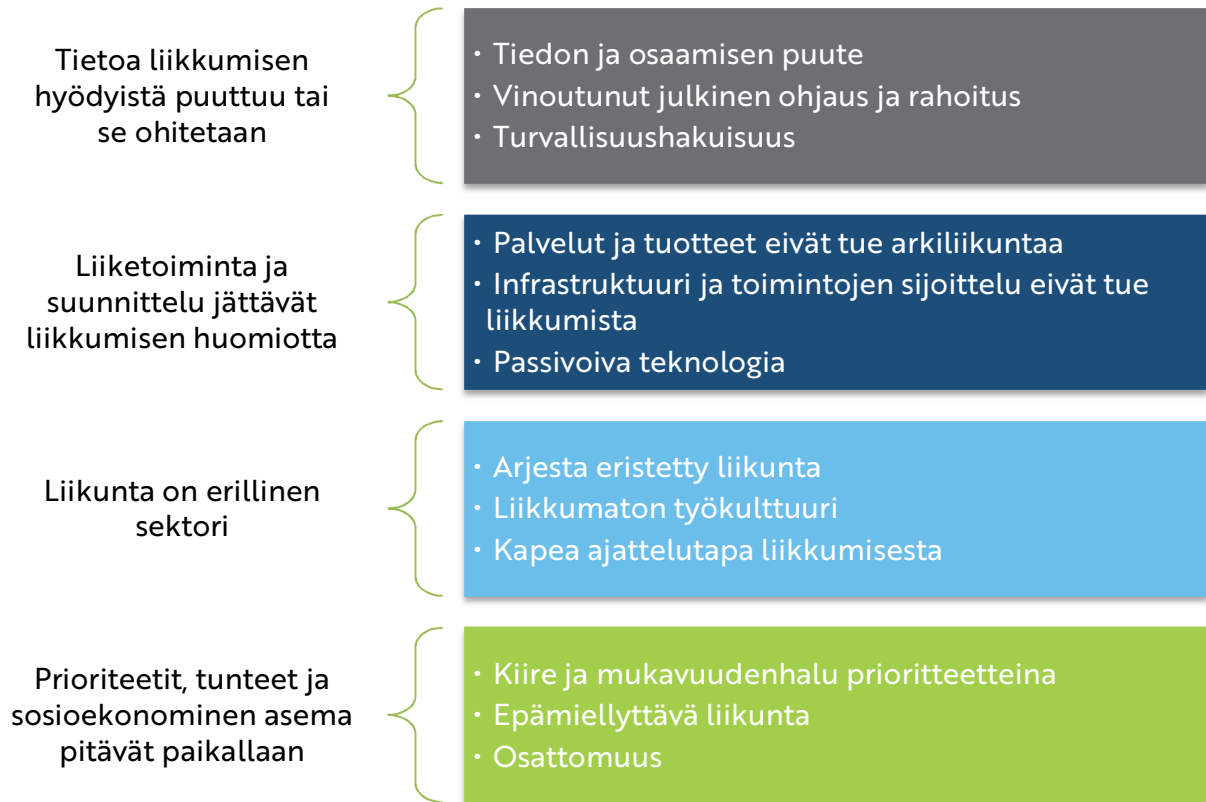
*Kuva 4. Liikunnallisen elämäntavan haasteita ja esteitä hahmoteltiin kausaaliketjuissa, viidessä eri teemassa. (Kuva: Yuan Qi)*



<sup>1</sup> Yli 65-vuotiaiden ryhmä jäi työpajassa käsittelemättä.



Työpajan lopussa jokainen pienryhmä esitteli yhden muodostamistaan kausaaliketjuista. Luvussa 1.2 kuvatun analyysin tuloksena muodostui 12 liikunnallisen elämäntavan estettä. Analyysin aikana huomattiin, että esteiden välillä on yhteneväisyyksiä. Tästä johtuen 12 estettä ryhmiteltiin edelleen liikkumattomuuden juurisyytä kuvaavan teemaotsikon alle (ks. kuva 6). Nämä tulokset esitetään seuraavissa alaluvuissa 2.1–2.4.



Kuva 6. Kaksitoista liikunnallisen elämäntavan hidastetta ryhmiteltynä neljän liikkumattomuuden juurisyyden alle.

## 2.1 Tietoa liikkumisen hyödyistä puuttuu tai se ohitetaan

Ensimmäinen liikkumisen esteitä yhdistävä juurisyy kytkeytyy riittämättömään tietoon tai siihen, ettei ole-massaolevaa tietoa hyödynnetä riittävästi. Kolmesta estekokonaisuudesta ensimmäinen kuvaa tilannetta, jossa liikkumista koskevaa ja sen edistämiseen tarvittavaa tietoa ja osaamista puuttuu tai sitä ei ole hel- posti saatavilla (luku 2.1.1). Osallistujien mukaan myös julkinen ohjaus tukee arkiliikunnan ja liikkumisen lisäämistä huonosti, sillä päätöksentekoa ohjaavat muut prioriteetit. Toiminnanohjaukselta puuttuu yksi yhteinen, liikunnallista elämäntapaa tukeva tavoite. (luku 2.1.2.) Lisäksi toimintaa ohjaa turvallisuushakui- suus, jolloin kiellot, valvonnan kulttuuri ja ylisuunnittelu estävät liikkumista (luku 2.1.3).

### 2.1.1 Tiedon ja osaamisen puute

Useissa eri yhteyksissä ilmenevä tiedon ja osaamisen puute tai niiden huono saatavuus oli merkittävä aineistosta nouseva tema. Liikku- mista koskevaa ja sen edistämiseen tarvittavaa tietoa ja osaamista koettiin puuttuvan niin yksilön, organisaation kuin julkisen ohjauksen kohdalla. Ylipäätään **liikkumattomuuden vakavuutta** sekä sen aiheuttamia kustannuksia ymmärretään kokonaisuudessaan huonosti. **Relevantti tai poikkitieteellinen tutkimus** liikkumattomuuden ongelmista puuttuu, eikä esimerkiksi ennaltaehkäisevää lääketiedettä arvosteta tai huomioida keskusteluissa. Myös- kään subjektiivisia motivointikeinoja ei ymmärretä riittävästi.

*Miksi me toimimme eri tavalla, vastoin parempaa tietoa?*

Osallistujien mukaan syvällinen **ymmärrys erilaisten kohderyhmien tarpeista** on riittämätöntä. Mo- ninaisten liikkujien tarpeita tukemaan kaivataan osallistavaa suunnittelua ja budjetointia. Liikkumista kos- kevan tiedon puuttuessa suunnittelun lähtökohtana toimiikin usein normit ja standardit, mikä näkyy muun muassa kaavoituksessa tai rakennusmääräyksissä. Palvelujen ja toimintojen sijoittamisen vaikutuksia liik- kumiseen ei tutkita tai seurata samaan tapaan kuin suoria taloudellisia tai ympäristövaikutuksia. Palvelun- tuottajataholla eivät myöskään näy kaikki kustannukset. Ylipäätään **suunnittelua määrittelevät eri toimi- joiden väliset reviirit ja raamit**, jolloin yhteistyö ja tiedonjakaminen eri tekijöiden välillä puuttuu.

Kuluttajan näkökulmasta **tietoa palveluista ja reiteistä ei ole saatavilla** kootusti, reaaliajassa tai riit- tävän helposti vaikkapa verkon kautta. Lähiliikuntapaikkoja tai lähiympäristöä tunnetaan heikosti, tai ne jäävät huonon tiedonkulun takia vähäiselle käytölle tarjonnasta huolimatta.

*Arkiliikunnan paikkoja ei osata tunnistaa/hyödyntää*

**Kansalaisilta saattaa puuttua liikuntataito**, tai ainakin he koke- vat liikuntaan vaadittavien tekniikoiden tai liikkumisen hallinnan puut- teelliseksi. Muilla elämänalueilla tapahtuvat valinnat, opitut tavat ja tot- tumukset eivät tue aktiivista elämäntapaa. Esimerkiksi väärät ruokai- lutottumukset johtavat energianpuutteeseen, jolloin liikkuminenkin tun- tuu vaivalloiselta. Tähän ongelmakokonaisuuteen kuuluu myös riittä-

mätön liikennekasvatus – vajaaksi jäänyt ymmärrys liikennesäännöistä aiheuttaa turvallisuuden tunnetta. Niin ikään **perheiden neuvonta ja ohjaus esimerkiksi neuvolassa** liikkumiseen ja liikuntaan on vähäistä. Panostus neuvovien tahojen koulutukseen on riittämätöntä, tai asiantuntijuus keskittyy helposti suuriin yk- siköihin.

Eri organisaatioiden edustajat eivät välttämättä tunnista omaa mahdollista **rooliaan liikkumisen edis- täjänä**. Muun muassa harrastusten vetäjät, seurojen toimijat tai työpaikat eivät hyödynnä asemaansa, jossa olisi mahdollista edistää liikkumista vaikkapa kannustamalla kestäviin kulkutapoihin tai harrastumat- koihin.



## 2.1.2 Vinoutunut julkinen ohjaus ja rahoitus

Vaikka tietoa olisikin tarjolla, sitä ei välttämättä hyödynnetä julkisessa ohjauksessa riittävästi. Osallistujien mukaan julkinen ohjaus tukee arkiliikunnan ja liikkumisen lisäämistä huonosti. **Liikkumattomuuden vakavuus ei välttämättä nouse agendalle** ollenkaan tavanomaisten päätettävien asioiden joukossa. Ymmärrys liikkumattomuuden ongelmasta saattaa olla kapea tai puutteellinen, ja esimerkiksi arkiliikunta on ilmiönä vailla omistajuutta. Tilanteessa, jossa kestävä liikkuminen ei ole kenenkään vastuulla, on myös työnjako hankalaa. Näin ollen eri toimijat ovat **vailla yhtä yhteistä, liikkunnallista elämäntapaa tukeva tavoitetta**, ja sitoutuminen siihen. Käytännössä esimerkiksi ministeriöiden tai eri sektoreiden välinen poikkileikkaavuus puuttuu ja hallinto on siiloutunutta. Erityisesti arkiliikunta on vailla edunvalvojaa.

*Puuttuu yhteinen ohjaava tavoite, eikä siinä ole huomioitu kestävä kehitystä.*

**Päätöksentekoa ohjaavat suorat kustannukset ilman ymmärrystä seurausvaikutuksista.** Suorat ja lyhytnäköiset taloudelliset hyö-

dyt ajavat siis päätöksenteossa pitkäkestoisten ja välillisten hyötyjen ohi. Liikunnallisen elämäntavan tuomat, pitkän aikavälin taloudelliset hyödyt jäävät huomiotta päätöksenteossa. Muutos pelottaa, ja turvalliset vallalla olevat ratkaisut koetaan toimiviksi. Julkinen ohjaus on ristiriitaista, mikä näkyy erityisesti priorisoinnissa. Vaikka aktiivisten liikkumismuotojen lisääminen on helppo hyväksyä tavoitteena, toimenpiteet mielletään liian kalliiksi, tai niiden ajatellaan heikentävän autoliikenteen asemaa.

*Muutoksen pelko, turvallinen koetaan toimivaksi.*

Muun muassa verotuskäytännöt, kilometrikorvaukset, erilaiset työsuhde-etuudet, liikuntavälinevero sekä liian vähäiset porkkanat estävät arkiliikkomista. Autoilua tuetaan selvästi enemmän kuin pyöräilyä. Lisäksi **tuki liikuntaa ja fyysistä aktiivisuutta edistävälle toimijoille ja hankkeille on riittämätöntä**. Resurssit ja rahoitus jakautuvat usealle hallinnon alalle.

## 2.1.3 Turvallisuushakuisuus

Yhdeksi liikunnallisen elämäntavan esteeksi nousi turvallisuushakuiset ylilyönnit. **Kieltoina, valvontana ja ylisuunnitteluna ilmenevä turvallisuushakuisuus** estää arkiliikuntaa erityisesti silloin, kun sen varjolla ohitetaan liikkumisen hyödyt. Organisaatiot eivät kannusta liikkumiseen osana työpäivää, sillä liikuntaan sisältyy loukkaantumisen riski. Aikuiset kokevat koulutien lastensa puolesta turvattomana, minkä vuoksi lapsia kyyditään kouluun aktiivisten kulkutapojen sijaan. Koulussa ei ole pakko mennä ulos välitunneilla, sillä vanhemmat valittavat yhden kommentin mukaan ”ulkovälitunneista ja kaikesta”. He saattavat vaikkapa ajatella, että lasten hienot vaatteet likaantuvat ulkoleikeissä. **Toimintaa siis ohjaa pelko vastuusta.**

Turvattomaksi koettu ympäristö voi estää arkiliikunnan tilanteessa, jossa kaupungin kestäviä liikkumismuotoja tukevia toimintoja ylläpidetään puutteellisesti. Esimerkiksi kevyen liikenteen yhteydet ovat osin huonokuntoisia ja turvattomia, sekä kuvitelmissa että todellisuudessa. Toisaalta kaupunkien ja tilojen suunnittelua ohjaava **helppokulkuisuuden tavoite** ei välttämättä lisää liikkumista, sillä ympäristö ei haasta ihmistä liikkumaan ikäänkuin vahingossa. Taloyhtiöiden säännöt kaventavat

*Meillä on paljon kieltoja. Meillä on valvonnan kulttuuri, ylisuunnitellaan asioita, jotka estävät semmoista vahingossa liikkumista.*

arkiliikunnan mahdollisuuksia erityisesti lasten näkökulmasta: rapuissa juokseminen on kielletty eikä nurmikolla saa kävellä tai pelata pihapelejä. Yksilöiltä voi myös yksinkertaisesti puuttua **rohkeutta kokeilla kestäviä kulkutapoja tai uusia liikuntamuotoja** ensimmäistä kertaa. Lisäksi eri organisaatioiden **säännöt, kontrolli ja byrokratia** hidastavat eri tahojen tehokasta yhteistyötä. Eräs ryhmä kiteytti ongelman sanoen, että ”prosessit maitohapottavat”, mutta arkiliikunta ei lisääny.

## 2.2 Liiketoiminta ja suunnittelu jättävät liikkumisen huomiotta

Toisen identifioidun juurisyyn mukaan suunnittelu sen eri muodoissaan tukee arkiliikuntaa huonosti. Nykyiset tuotteet ja palvelut eivät innosta liikkumaan, eikä niitä suunnitella tukemaan terveyttä, ja erityisesti arkiliikunta on vaikeasti tuotteistettavissa (luku 2.2.1). Kaupunkeja ei suunnitella tai ylläpidetä liikkumisen ehtoilla, ja infrastruktuurin nähtiin kannustavan passiivisuuteen ja autoiluun (luku 2.2.2). Kolmas esteekonaisuus käsittelee teknologiaa, jota kehitetään siksi, että arki olisi helpompaa ja vaivattomampaa. Samalla se poistaa tarpeen liikkua. (Luku 2.2.3.)

### 2.2.1 Palvelut ja tuotteet eivät tue arkiliikuntaa

Useiden työpajan ryhmien mukaan saatavilla olevat tuotteet ja palvelut eivät innosta liikkumaan, tai niitä suunnitellaan täysin muihin tarpeisiin kuin tukemaan terveyttä. **Palveluntarjoajia on liian vähän** tai niitä ei osata hyödyntää. Mainittuja puutteita ovat terveyden innovaatiot, vuokrattavat taakkapyörät, pienet ja yhteisölliset lähiliikuntapaikat, MaaS-palvelut ja yleisesti palveluverkko. Tuotteet kuljetetaan suoraan ovelle tai kerätään valmiiksi kaupasta noudettavaksi, jolloin kaupassa sisälläkään ei enää oteta askelia entiseen tapaan.

**Matalan kynnyksen liikuntapalvelut** ja aikuisten ’höntsämahdollisuudet’ nähtiin vähäisiksi. Höntsäliikunnalla tarkoitetaan hovin vuoksi tehtävää, leikkimielistä, ei välttämättä tavoitteellista liikuntaa. Tästä näkökulmasta seuratoiminta vastaa huonosti nykyistä kysyntää, ja aikuisliikunnalta puuttuu ohjaajia. Liiketoimintamallien nähtiin vastaavan riittämättömästi **yksilöllisten käyttäjien tarpeisiin**. Räätelöidyt palvelut, liikunta- ja kestävyystavoitteet, niiden mittaamiseen tarkoitetut välineet sekä arkiliikunnan personal trainerit ovat osallistujien mukaan vähissä.

Yritysten näkökulmasta **arkiliikunta on epätrendikästä, ja siksi vaikeasti tuotteistettavissa**. Liiketoiminnan kannalta erillinen liikuntasektori ja välineurheilu ovat

arkiliikuntaa kannattavampia, sillä selvärajaisen kokonaisuuden tuotteistaminen on yksinkertaisempaa. Kun arkiliikunta tarjoaa vain vähän yrityksiä kiinnostavaa kaupallista potentiaalia, ei arkiliikuntaa tukevaa liiketoimintaa synny. **Se, mikä hyödyttää liiketoimintaa, ei välttämättä aina hyödytä kansalaisen terveyttä**. Näin ollen, tuotteistettu liikunta voi jopa tahattomasti vähentää arkiliikuntaa.

*Ei tiedetä, tai ei osata käyttää näitä MaaS-palveluita tai yhteiskäyttöautoja. Oikeastaan jokaiselle eri palvelulle on oma sovelluksensa.*

*Kysyttiin, miksi arkiliikunta ei ole trendi. Sitä on hirveän vaikea tuotteistaa. Tunnistetaan tuulipukukansa, mutta ei paljon muuta. Identiteetti arkiliikunnassa ei ole seksikästä.*



## 2.2.2 Infrastrukturi ja toimintojen sijoittelu eivät tue liikkumista

Aineistossa näkyy vahvasti teema, jonka mukaan kaupunkia, infrastuktuuria ja palveluita ei suunnitella fyysisen liikkumisen ehdoilla. **Liikkuminen, liikunta ja virkistyskäyttö eivät ole prioriteetteja kaavoituksessa.** Kaupunkisuunnittelussa suorat taloudelliset hyödyt ajavat välillisten etujen ohi. Suunnittelua määrittelevät tiukat raamit ja reviiirit sekä normit ja standardit. Arkiliikunnan lisääminen vaatisi eri alojen yhteistyötä yli hallinnollisten perusvelvoitteiden. Palveluita myös **keskitetään kustannussyistä.** Esimerkiksi päiväkotien tai koulujen isot yksiköt sekä eri toimintojen hajanainen sijoittelu hankaloittavat niiden saavuttamista jalan tai pyörällä. Vaikka palveluverkon tavoite ja kohde ymmärretään, ei välttämättä ymmärretä palveluketjujen lähtöpistettä. Näin ollen myös saavutettavuus häviää. Lisäksi töitä haetaan yhä kauempaa. **Etäisyydet kodin, työn, koulun ja kaupan välillä ovat pitkät,** ja siirtymisiä on paljon, jolloin päivän sujuva ketjuttaminen ja pitkät etäisyydet lähestulkoon vaativat autoa. Asiakslähtöisessä palvelujen

*Palveluja keskitetään niin, ettei niitä voida saavuttaa jalan tai pyörällä.*

*Keskittäminen on halvempaa, eikä palveluntuottajalle ole tiedossa, miten liikkumattomuus vaikuttaa kustannuksiin.*

suunnittelussa on epäonnistuttu. Erilaisia palveluverkkoja suunniteltaessa käsitys kokonaisuudesta hämärtyy, eikä suunnittelu tue liikkumista. Ylhäältä alas suuntautuva suunnittelu jättää käyttäjän tarpeet huomiotta, eikä budjetointi ole liikkumisen intressiryhmille riittävän osallistavaa.

Kaupunkilaisen näkökulmasta arkiliikunnan haaste on **miellyttävän ja turvallisen liikkumisympäristön puuttuminen.** Pyöräväylät ja yleisemminkin kevyen liikenteen yhteydet ovat monin paikoin huonolaatuisia tai turvattomia. Epätieto siitä, mihin palautetta puutteista voi antaa, turhauttaa. Joustavuutta ja vaihtoehtoja tarvittaisiin lisää, jotta julkinen liikenne

tarjoaisi kilpailukykyisen vaihtoehdon yksityisautoilulle. **Julkinen liikenne toimii isommissa kaupungeissa kiitettävästi,** mutta ei välttämättä vastaa tarpeeksi ketterästi käyttäjien moninaisiin tarpeisiin. Suurimpien kaupunkien ulkopuolella käyttäjien määrät ovat Suomessa liian pieniä kannattavaan liiketoimintaan. Matkaketjuissa (reitit, aikataulut) ja tukipalveluissa kuten liityntäpysäköinnissä nähtiin niin ikään puutteita. Toisaalta todettiin, että nykyinenkin infrastrukturi tarjoaa enemmän käyttömahdollisuuksia, kuin mitä todellisuudessa käytetään.

## 2.2.3 Passivoiva teknologia

Teknologiaa on kautta aikojen kehitetty helpottamaan ihmisen arkea. Työpajassa muistutettiin, että samalla erilaiset teknologiset ratkaisut **vähentävät liikkumisen tarvetta arjessa.** Liukuportaat, kaukosäätimet, autot sekä uudet sähköiset liikkumisvälineet helpottavat elämää, mutta passivoivat ihmistä.

*On kotiinkuljetuspalveluita, on liukuportaita, kaukosäätimiä, autoja, kaikkea, koko aikamenty siihen, että vähennetään liikkumista.*

Laitteet ja mobiiliteknologia herättivät työpajassa keskustelua. Nähtiin, että ne **passivoivat ja vievät aikaa liikunnalta.** Ruutu-aika dominoi vapaa-aikaa, ja laitteet sisältöineen addiktoivat käyttäjiään. Pelaaminen on vaivattomampaa ja monelle miellyttävämpää kuin liikkuminen. Pihapelien sijaan lapset ja nuoret pelaavat muun muassa verkkopelejä istuen paikallaan. Älylaitteiden myötä myös **so-siaalisuus on muuttunut.** Yhteydenpito eri ryhmien kanssa tapahtuu yhä enemmän verkon välityksellä, eikä toisten luo tarvitse siirtyä tai liikkua. Osallistajat näkivät, että vanhempien ruutu-aika on

vähintään yhtä olennaista kuin lasten. Älylaitteiden äärellä vietettävän **vapaa-ajan malli siirtyy vanhemmilta lapsille**.

On myös mahdollista, että olemassa olevaa teknologiaa ei hyödynnetä liikkumista edistävällä tavalla, tai se ei motivoi eri käyttäjäryhmien liikkumista. Mikäli liikunta- ja hyvinvointisovelluksia ei suunnitella houkutteleviksi, **ei niiden käyttäminen välttämättä muodostu rutiiniksi**, eivätkä tällöin niiden avulla tavoiteltavat muutoksetkaan tule pysyviksi. Itsensä mittaamisen kulttuuri ei välttämättä motivoi kaikkia, mikäli yksilöllisyys jätetään huomioimatta. Tällöin hyvistä tarkoituseristä huolimatta myös liikkumista edistämään suunniteltu teknologia voi passivoida.

## 2.3 Liikunta on erillinen sektori

Kolmanneksi juurisyyksi analyysistä nousi liikkumisen mieltäminen muista elämänalueista erillisenä alueena – liikuntana. Ajattelumalli näkyy erityisesti arjessa, jolloin kynnyksellä lähteä liikkeelle tai muuten vain liikkua enemmän kasvaa (luku 2.3.1). Esimerkiksi työpaikoilla nähtiin vallitsevan kirjoittamaton sääntö, ettei liikunta kuulu työelämään. Niin organisaatiot kuin työntekijätkin sivuuttavat liikunnan hyödyt yhteistuumin. (Luku 2.3.2.) Liikkumisen erillisyyttä korostavat edelleen myös vallalla olevat puhutavat liikkumisesta erillisenä urheilun kaltaisena elämänalueena (luku 2.3.3).

### 2.3.1 Arjesta eristetty liikunta

Liikunta näyttäytyy ihmisen arjessa monella tapaa **erillisenä sektorina** sen sijaan, että se läpäisisi elämän osa-alueet. Liikuntasuoritus toimitetaan määrättynä aikana vaikkapa kuntosaleilla eikä osana muuta elämää. Paikka- ja tilannesidonnaista liikkumista on hankalaa sovittaa yhteen kiireisen arjen ja työnteon kanssa. Liikkuminen, liikunta ja liikenne ovat usein toisistaan erillisiä alueita. **Liikkuminen luontevana osana päivää on unohtunut**, eikä ihmisten tule liikkua vahingossa. Vaurastumisen ja keskiluokkaistumisen myötä liikkumisen **omaehtoisuus on vähentynyt**. Kiireen keskellä liikkumisen ajatellaan vievän liikaa aikaa, ja laiskuus voittaa, kun yksilö ei enää koe jaksavansa lähteä liikuntaa harrastamaan.

*Taustalla on sitten tämä, että bisnes hyötyy, joo, mutta hyötyykö ihminen? Silloin kun liikunta on erillinen sektori ihmisen elämässä, se tarkoittaa sitä, että siihen on kynnyks.*

Yhtenä syynä liikkumisen erillisyyteen esitettiin **bisneslogiikkaa**. Yritysten näkökulmasta välineurheilu sekä erillinen organisoidun liikunnan sektori tarjoavat arkiliikuntaa houkuttelevampia liiketoimintamahdollisuuksia. Tämä eriyttää liikkumista arjesta edelleen.

Erytyisesti nähtiin, että **työn ja arkiliikunnan yhteensovittaminen koetaan usein hankalaksi**. Myös **vastuu lasten liikkumisesta ulkoistetaan** kouluille tai ikään kuin ostetaan palveluna seuroilta. Kouluissa liikuntaa ei kaikilla luokka-asteilla integroida opetukseen, ja aineopettajat huolehtivat ensisijaisesti omasta ainesisällöstä. Lisäksi todettiin, että lasten harrastukset **sijaitsevat kaukana kodista ja koulusta** ja ajoittuvat usein iltaan. Mikäli joukkoliikenne ei ole tarpeeksi kattavaa, kuljettaa moni perhe kuljettaa omat lapsensa harrastupaikalle, minkä nähtiin vievän monen vanhemman kallista vapaa-aikaa.

## 2.3.2 Liikkumaton työkuulttuuri

Valtaosa aikuisista viettää suuren osan viikostaan työpaikalla, ja työkuulttuuri nousikin olennaiseksi teemaksi usealla työpajan ryhmällä. Useimmat organisaatiot nähtiin pikemminkin liikunnallisten elämäntapojen jarruttajina kuin kiihdyttäjinä. Työpaikoilla tavoitellaan työn keveyttä ja pientä energiankulutusta. **Fyysistä aktiivisuutta ei arvosteta** tai tunnisteta tavoitteeksi. Liikunnan tuomien hyötyjen sijaan korostetaan riskejä ja vaikutuksia. Eräs ryhmä totesi sarkastisesti, että mitä jos kävelypalaverissa venähtääkin nilkka? Lisäksi jo **kauneus- ja hygieniavaatimukset** lähtevät siitä, että hiki on pahasta. Hikoilu ei kuulu työpaikalle, vaan sillä on yhteiskunnallinen stigma. Esteeksi nähtiin tässä yhteydessä myös työntekijöiden epäröinti aktiivisten kulkutapojen imagosta: mitä työkaverit ajattelevat, jos pyöräilen töihin?

**Organisaatiot eivät kannusta liikkuvampiin työnteon muotoihin.** Työmatkaliikkumisesta tai työpaikkaliikkunnasta ei yleisesti palkita. Sen sijaan autoilua tuetaan vaikkapa edullisilla tai ilmaisilla parkkipaikoilla sekä kilometrikorvauksilla ja jopa työsuhteautolla. Käytännössä myös aktiivisia liikkumismuotoja tukevat **sosiaalililat puuttuvat työpaikoilta tai ovat riittämättömiä.** Pyöräsuoja tai pukuhuoneet suihkuineen hiostavan arkiliikunnan jälkeen puuttuvat tai niitä on liian vähän.

*Organisaation ja henkilökohtaisen puolen yhteinen juttu on se, että ei tunnisteta liikunnan hyötyjä, ja korostetaan riskejä ja vaikutuksia.*

Vaikka työkuulttuuri on muuttunut sallivammaksi etätöiden suhteen, ovat **työajat, -paikat ja -tehtävät edelleen usein joustamattomia.** Työnantajilta sekä työntekijöiltä saattaa puuttua luottamus siihen, että palaveri hoituisi myös kävellen.

Myös työntekijöiden **asenteet saattavat olla liikuntavastaisia.** Itsensä rasittaminen, liikunta tai muutos työympäristössä koetaan vastenmielisenä. Turvallisuuden tunne puuttuu tai käsitys itsestä liikkujana ei ole oikeanlainen. Erään ryhmän mukaan **luterilainen työmoraali sekä tottumus** pitävät ihmiset työpöydän ääressä. Val-

lalla on ajatus, ettei toimistotyötä yksinkertaisesti kuulu tehdä työpaikan ulkopuolella tai liikkuen. Työntekeä on entistä enemmän liikkumatonta paikallaan istumista näytön äärellä tai kokouksissa. Kokoushuoneet ja -käytännöt ovat suunniteltu staattisiksi. Esteenä nähtiin **puutteellinen tekniikka**, joka pitää ihmiset kokouspöytien ja näyttöjen äärellä. Osallistujien mukaan myös isot palaveriporukat ja yhdenvertaisuuden vaatimus saattavat rajoittaa liikkumista.

## 2.3.3 Kapea ajattelutapa liikkumisesta

Tavat, joilla puhumme ja viestimme liikkunnasta ja liikkumisesta saattavat estää kestävästä liikkumisesta ja aktiivisuuden lisääntymisen. **Käsitys ja vallitsevat puhuvat siitä, mitä on oikeanlainen ja hyvä liikkuminen ovat kapeita.** Sen sijaan, että korostettaisiin liikkumisen tuottamaa iloa, hyvää oloa tai mielekästä elämää, liikkuminen näyttyy suoritteena. Liikkumispuheessa korostuvat usein pakko, velvollisuus, suoritus ja yhteiskunnalliset kustannukset. Suppea liikuntadiskurssi ja kielteisesti sävyttynyt puhe liikkunnasta voivat korottaa yksilön kynnyksen lähteä liikkeelle.

Ammattilaisen ohjaama liikunta on normi, ja ajattelu on usein lajikeskeistä. **Arkiliikunnan imago on epäseksikäs.** Statuslajien tai välineurheilun imago taas voi olla valtaväestölle luontaantöntävää. Myös liikunta-ajattelussa vahvana näkyvän urheiluseuraetoksen kulttuurista painolastia on vaikea muuttaa. Liikkuminen ei ole tarpeeksi monipuolista, ja erikoistuminen tapahtuu usein liian varhain.

*Se mikä estää semmoisen 40-65-vuotiaan aikuisen liikkumista, on hiki.*

Aineistosta nousevan näkökulman mukaan myös **kuva oikeanlaisesta liikkujasta on kapea**. Tietynlaisten mielikuvien ja osin kuvitteellistenkin odotusten valossa negatiiviset käsitykset saavat tilaa. Ihminen saattaa alkaa ajatella, että liikkuminen ei ole minua varten, tai että oikeanlainen liikkuminen vaatii tietynlaiset varusteet tai tietynlaisen kehon.

**Media vahvistaa vallalla olevaa diskurssia edelleen**, ja jaettujen mielikuvien muuttaminen on vaikeaa. Visuaalisessa kuvastossa ja mainoksissa liikkuvien ihmisten kirjo on kapea, eikä samaistumispintaa löydy helposti. Laihuus saateetaan esittää haluttavana liikuntaan kytkeytyvänä ominaisuutena. Mediakeskustelu **korostaa helposti ääripäitä**. Esimerkiksi liian innokkaat pyöräilyn kannattajat eivät välttämättä ole parhaita liikkumismuodon puolestapuhujia samaistumisvaikeuksien takia. Samanaikaisesti nähtiin, että markkinavoimat ja sosiaalinen media kannustavat ihmisiä haluamaan helppoutta. Mielikuvia vahvistavat erilaiset suositukset. Liikunta- ja kestävyystavoitteet sekä erilaiset mittarit räätälöityvät huonosti erityyppisten liikkujien muotteihin.

*Miksi sitten kuitenkin liikuntaa tehdään, on sosiaalisen paineen vuoksi. [...] Kunnon kansalainen liikkuu. Kääntykö itseasiassa tämä ajattelu päälaelleen? Miten viestimme liikunnasta?*

## 2.4 Prioriteetit, tunteet ja sosioekonominen asema pitävät paikallaan

Neljättä ryhmää liikkumisen esteitä yhdistää erilaiset yksilötason ilmiöt. Arjen (joskus näennäinen) kiireisyys ja mukavuudenhalu ohjaavat valintoihin, jotka vähentävät liikkumista (luku 2.4.1). Paikallaan saattavat pitää myös erilaiset negatiiviset tunteet. Liikunta saatetaan yksinkertaisesti kokea epämiellyttävänä ja luotaantyöntävänä. (Luku 2.4.2.) Myös erilaiset sosiaalisen tai taloudellisen osattomuuden muodot voivat estää aktiivisemmän elämäntavan (luku 2.4.3).

### 2.4.1 Kiire ja mukavuudenhalu prioriteetteina

Kun arki on hektistä, joutuu moni valitsemaan, miten rajallisen vapaa-aikansa käyttää. Valintoja määrittävistä tekijöistä työpajassa nousi esiin erityisesti kaksi näennäisesti toisistaan erillistä, mutta osiltaan yhteenkuuluvaa ilmiötä: kiire ja mukavuudenhalu.

Jos päällimmäisenä tavoitteena on arjen helppous, on vaivattomampaa olla liikkumatta kuin lähteä liikkeelle. Osallistujien mukaan **mukavuudenhalu ja laiskuus** nostavat kynnystä lähteä liikkeelle, vaikka arkiliikunnan hyödyt sinänsä tunnistettaisiinkin. Syitä olla liikkumatta riittää. Siitä voi tulla hiki, hiukset menevät huonosti ja meikit valuvat. Huono sää, hankala pyöräkellari tai vaivalloinen pyörän ylläpito sekä vaikkapa liian aikaiset aamut painavat vaakakupissa liikkumisen hyviä puolia enemmän. Liikkumisen sijasta **voi aina valita jotain muuta**. Esimerkiksi kauppakäynnin sijaan voi tilata ruokaa kotiin. Helpoin vaihtoehto ei välttämättä kuitenkaan ole terveellisin. Nähtiinkin, että **liikunta ja terveys eivät välttämättä**

**ole keskeisiä arvoja**, eikä niistä muodostu **elämäntapa tai luonteva osa arkea**. Tarvetta liikkumiseen ei

*Pitää pystyä tekemään asioita tehokkaasti ja nopeasti. Se on se suuri yhteiskunnallinen ongelma, että on tällä hetkellä sellainen suoritusyhteiskunta.*

välttämättä koeta ja osallistujien mukaan monet eivät edes halua ottaa vastuuta omista elintavoista. Asuinpaikan valinta ja sijainti vaikuttavat liikkumiseen. Onko tärkeämpää asua sadan metrin päässä kaupasta vai kenties luontopolkujen lähellä? Millaisen matkan jaksan kulkea töihin pyörällä tai kävellen?

**Kiire on statussymboli ja** osa kunniallista kansalaisuutta. Se osoittaa, että henkilö pärjää yhteiskunnassa. Elämä on hektistä, ja asioita tulisi tehdä tehokkaasti ja nopeasti. Suoritusyhteiskunta luo myös monenlaisia paineita. Kun vapaa-aika on rajallista, putoaa liikkuminen prioriteettilistalta. Ruuhkavuodet ja niiden tuomat monet roolit ja eri elämänalueet — perhe, parisuhde, harrastukset, työ — pitävät kiireisenä. **Kiireen keskellä elämästä tulee kuin huomaamatta autokeskeistä.** Kilpailukykyisen vaihtoehdon puuttuessa erityisesti kaupunkikeskustojen ulkopuolella, mielletään auto ainoaksi ratkaisuksi hektisiin aikatauluihin, kyydityskulttuuriin ja moniin siirtymisiin hajallaan olevien paikkojen välillä. Ja kun auto jo kerran omistetaan, ei sen käyttö näennäisesti maksa enää paljoakaan enempiä. Osallistujat alleviivasivat sitä, että **yksityisautoilu mielletään nopeimmaksi, turvallisimmaksi ja mukavimmaksi kulkumuodoksi.** Autolla kuljetetaan lapsia harrastuksiin ja samalla ikäänkuin vietetään laatu-aikaa yhdessä. Myös aikuisten vapaa-ajan matkat tehdään usein yksityisautolla, vaikka työmatka hoidettaisiin joukkoliikenteellä. **Autoilua pidettiin totuttuna tapana sekä osana suomalaista elämää ja identiteettiä.** Osaksi autoilua mielletään esimerkiksi riippumattomuuden illuusio, ajatus arjen joustavuudesta sekä mieluisia kulttuurisia symbolisia merkityksiä, kuten vapaus, voima ja vauraus.

Osallistujat muistuttivat, että **markkinointi sekä media vahvistavat entisestään helppoja ja tehokkaita ratkaisuja arkeen,** jotka eivät välttämättä kuitenkaan tue yksilön liikkumista ja pidemmällä tähtäimellä hyvinvointia.

## 2.4.2 Epämiellyttävä liikunta

*Liikunta ei ole tapa, se ei ole osa elämää, ei oo ehkä saatu kodin mallia tai sitten voi olla ikäviä muistoja koulu-liikunnasta.*

Liikunta, tai jo pelkkä ajatus siitä, voi tuntua merkittävällä osalla ihmisistä vastenmieliseltä. Tällöin liikkuminen on **oman mukavuusalueen ulkopuolella,** tuntuu epämiellyttävältä tai yksitoikkoiselta, ja siinä hiikoilee ja hengästyy ikävästi. Liikunta ei siis motivoi tai oma hyvinvointi ei kiinnosta. Ihminen ei välttämättä **koe itseään liikkujaksi** tai näe itseään aktiivisena. Mikäli ennakoasenne liikkumiseen on negatiivinen, muutos arjen rutiineissa herättää vastarintaa. Suorituskeskeinen liikkuminen myös ahdistaa monia. Eräs ryhmistä pohti tilannetta, jossa kulttuuriin sovellettaisiin vastaavia suosituksia kuin liikuntaan. Kuukausittainen galleriakäyntimäärä sekä vuotuinen baletti- ja oopperakiintiö aiheuttaisivat kieltämättä stressiä. Samoin myös suorituskeskeisen liikunta ja sen suositukset saattavat nimenomaan vähentää liikkumista. Ka-pea liikuntadiskurssi pienentää samaistumispintaa sekä kasvattaa kynnystä lähteä liikkeelle. Liikunta voi tuntua liian vaativalta tai liikkumattomuus saattaa hävettää niin paljon, että tunteet passivoivat.

*Kun ihmisiltä kysytään, mitä kuuluu, on siihen vain yksi kunniallinen vastaus: hyvää kuuluu, ja kiirettä pitää. Koska olen kiireinen, olen kunniallinen kansalainen.*

*Esimerkiksi mielikuva autoilusta. Että autoilu on nopeaa, autoillaan joka paikkaan, vaikka se kahden kilometrin matka.*

Samaan ongelmavyöhyteen kytkeytyy **epäonnistumisen pelko**, joka pitää liikkumattomana. Jännittää, saako liikunnasta ollenkaan ensimmäistä hyvän olon tunnetta, ja rohkeus kokeilla uutta liikkumismuotoa puuttuu. Ikävät muistot, traumat ja kokemukset koululiikunnasta saattavat kummitella taustalla.

Teknologian asettamat askelsuosituksen ja itsensä mittaamisen kulttuuri eivät motivoi kaikkia. Ulko-  
puolisten **terveysholhoaminen** saattaa ärsyttää siinä määrin, että se kääntyykin aktiivisuuden tavoitetta vastaan. Eräs työpajan ryhmä kysyikin, onko vastuu ja päätös yksilön terveydestä kenenkään muun, kuin yksilön itsensä?

### 2.4.3 Osattomuus

Vaikka aktiiviset kulkutavat ovat pääsääntöisesti yksityisautoilua edullisempia, arkiliikunnan välistä jättäminen on silti joillekin edullisempaa kuin liikkuminen. Esimerkiksi uusi tai laadukas polkupyörä on monelle kallis investointi. **Varattomuus** voi myös estää erilaisten liikkumismuotojen kokeilun. Liikuntapalvelut ja lajit ovat hintavia. Eri lajeihin vaaditaan kaikkiin pääsääntöisesti omat varusteet, eikä lainattavia välineitä ole aina tarjolla.

*Miksi valitaan tietty asuinpaikka? Sitten tullaan sosio-ekonomisiin syihin, eli varallisuuteen, missä on varaa ylipäättään asua.*

**Kodin malli, sosioekonomiset tekijät ja esimerkiksi asuinpaikka** vaikuttavat liikkumistottumuksiin. Osallistujien mukaan vanhempien liikkumistavat ja uskomukset periytyvät. Vanhemmat päättävät lasten puolesta näiden liikkumistavat. Myös tavoitteet ja toiveet sosioekonomisesta asemasta tai elämäntyylistä periytyvät, ja aikuisista otetaan mallia kiireen kulttuurin suhteen. Mallia liikkumiseen, aktiivisuuteen (tai sen puutteeseen) sekä kulkutapavalintoihin saadaan myös yhteisöiltä kuten kavereilta, niin hyvässä kuin pahassa. Kaveriporukka voi esimerkiksi päättää, ettei pyöräilykypärän pitäminen ole

*cool*, minkä seurauksena pyörä saattaa vanhempien päätöksestä vaihtua bussiin.

**Erlaisia kohderyhmiä ei aina huomioida liikuntapalveluissa.** Mahdollisuudet liikkua sekä liikuntatarjonta ylipäättään voivat olla kategorisesti erilaisia esimerkiksi eri sukupuolille. Myös eri kulttuureista tulevien tarpeet liikkujina saatetaan ohittaa.

Osallistujat toivat esiin, että **sosiaalisten kontaktien puute pitää liikkumattomana**. Liikuntakulttuuri on yksilökeskeistä, vaikka moni kaipaisikin liikkumista kaverin kanssa. Yhteisöjen sijaan syntyy yksilöliik-kumista, vaikka yhdessä liikkuminen saattaisi tarjota samalla houkuttelevan seurustelumuodon. Aktiviteet-tiryhmän, liikuntakaverin, peliporukan tai vertaisverkoston puute on este, joka koskettaa useita ikäryhmiä. Osana samaa ilmiötä pienet, yhteisölliset liikuntatilat tuntuvat puuttuvan valikoimasta. Kaupungeissa solidaarisuus voi olla myös negatiivista, jolloin vaikkapa pihapelit kielletään melun pelossa. Myös etätyöt voivat syrjäyttää ja samanaikaisesti pitää ihmisen liikkumattomana.

Muiden ihmisten läsnäoloa ei välttämättä koeta pelkästään positiivisena asiana. Yhden ryhmän mu-  
kaan **sosiaalinen näkyvyys** ja muiden edessä liikkuminen saatetaan kokea ahdistavana, sillä ajatus tois-  
ten nähden epäonnistumisesta pelottaa. Lisäksi oman suorituksensa tai taitojensa vertaileminen muihin ihmisiin lannistaa ja voi edelleen korottaa kynnystä lähteä liikkeelle.



### 3 LIIKKUVAMPI SUOMI 2030

Toinen kansallinen työpaja etsi ratkaisuja sekä hahmotteli toivottavaa muutosta ensimmäisessä pajassa tunnistetuille liikkumisen esteille. Paja järjestettiin 10.9.2019 Helsingissä. Tilaisuuteen osallistui 52 henkilöä. Osallistujat jaettiin kymmeneen pienryhmään tulojärjestyksessä. Työpajan alussa esiteltiin ensimmäisen työpajan tulokset, eli 12 liikunnallisen elämäntavan haastetta ja estettä. Nämä toimivat päivän työskentelyn lähtökohtana.

Työskentelyn alussa ryhmät saivat itse äänestää neljästä satunnaisesti valitusta liikunnallisen elämäntavan haasteesta kiinnostavimman. Jokaisella ryhmällä oli äänestettävänä neljä haastetta. Kunkin ryhmän vaihtoehdot valittiin ennen työpajaa arpomalla yksi haaste kustakin ensimmäisessä työpajassa tunnistetuista neljästä juurisyykokonaisuudesta. Ryhmät valitsivat työskentelyn lähtökohdaksi seuraavat esteet:

- Palvelut ja tuotteet eivät tue arkiliikuntaa
- Infrastrukturi ja toimintojen sijoittelu eivät tue liikkumista
- Arjesta eristetty liikunta
- Kapea ajattelutapa liikkumisesta
- Kiire ja mukavuudenhalu prioriteetteina
- Osattomuus

Päätöksentekoon ja tietoon kytkeytyviä haasteita ei työpajassa valittu käsiteltäväksi. Suosituimmat teemat siis korostuivat jossain määrin muiden teemojen kustannuksella. Vaikka pienryhmät valitsivat tietyn haasteen työskentelynsä lähtökohdaksi, linkittyivät ratkaisut useampaan haasteeseen ja juurisyyhyn niiden takana. Näin ollen myös päätöksentekoa ja tietoa koskevia muutoksia ja ratkaisuja esitetään tässä luvussa, vaikka ne eivät suoranaisesti olleet yhdenkään ryhmän valinta.

Työskentelyn alussa ryhmän jäsenet hahmottelivat haasteelle toivotun tulevaisuuden tilan vuodelle 2030, jolloin este olisi ratkaistu. Tulevaisuuden tila tiivistettiin visiolausekkeeseen. Tämän jälkeen ryhmän jäsenet alkoivat pohtia eri liikkumisen toimintaympäristön osa-alueita ja niiden saralla vaadittavaa muutosta, ratkaisuja sekä ratkaisuja edistäviä toimijoita. Ajatukset kirjoitettiin näin jäseneltyyn taulukkoon (kuva 7). Toimintaympäristön osa-alueita oli yhteensä kuusi:

1. Infrastrukturi
2. Teknologia
3. Tuotteet ja palvelut
4. Julkinen ohjaus
5. Toimintakulttuuri
6. Joku muu, mikä



*Kuva 7. Jokaisessa pienryhmissä pohdittiin valitulle esteelle toivottu tulevaisuuden tila vuodelle 2030, jolloin valittu haaste on ratkennut. Tila kirjattiin työskentelypaperin yläreunaan visiolausekkeeksi. (Kuva: Anne Arvonen)*

Muutosta, ratkaisuja sekä niitä edistäviä toimijoita ohjeistettiin pohtimaan niin yksilön, organisaatioiden kuin yhteiskunnan tasolla. Työpajassa yksittäisiä post-it-lappuja kirjoitettiin noin 350 kappaletta. Aineiston sisältöä havainnollistaa kuvan 8 sanapilvi.



Kuva 8. Toisen työpajan post-it-lappu-aineistosta muodostuva sanapilvi. Aineiston sanat ovat perusmuotoistettu, ja saman sanan eri muodot ovat muutettu yhtenäisesti joko yksikkö- tai monikkomuotoon. Sanapilvessä mukana ovat vähintään kaksi kertaa aineistossa esiintyneet sanat.

Työpajan jälkeen ryhmien kirjoittamat tulokset sekä tallennetut esityspuheenvuorot purettiin digitaalisesti tekstiksi. Aineisto teemoiteltiin teorialähtöisesti neljän edellisessä luvussa esitellyn juurisyyn alle. Samalla aineisto teemoiteltiin myös hienosyisemmin aineistolähtöisesti, eli siitä etsittiin samankaltaisuuksia ja yhtymäkohtia, vastaten seuraavaan kysymykseen: *Minkä tulisi muuttua, jotta juuri kyseinen liikunnallisen elämäntavan juurisy ratkeaisi?* Teemoittelevan analyysin avulla kymmenen pienryhmän tuottama monitahoinen aineisto pystyttiin tiivistämään kiteytettyyn muotoon. Analyysin tulokset esitetään seuraavissa neljässä alaluvussa 3.1–3.4, jotka yhdessä muodostavat tulevaisuuskuvan liikkuvammasta Suomesta vuonna 2030. Kukin alaluku kuvaa tulevaisuuden osa-aluetta, jossa yksi neljästä liikkumattomuuden juurisyistä esteineen on ratkennut. Lisäksi tekstissä esiintyy tilannetta edistäviä tekijöitä sekä toimijoita. Tärkeimmiksi tulkitut kiteytykset on tiivistetty kuvaan 9.



Kuva 9. Toisen työpajan tulokset tiivistettynä. Vasemmalla tulevaisuuden tilat, joissa arkiliikunnan haasteet on ratkaistu. Oikeanpuoliset listat tiivistävät kunkin tulevaisuustilan tärkeimmät sisällöt.



### 3.1 Tietoa arkiliikunnan hyödyistä on saatavilla ja se ohjaa päätöksentekoa

Päätöksenteon suhteen aineistossa korostui tulevaisuus, jossa arkiliikunta on poliittisen, tietopohjaisen päätöksenteon tunnus-tettu ja yhteinen tavoite, joka näkyy vahvasti käytännöissä ja prioriteeteissa eri hallinnon aloilla ja tasoilla. Vuonna 2030 kaik-kea päätöksentekoa ohjaa **yhteinen jaettu visio arkiliikunnan ja aktiivisten kulkutapojen edistämisestä**. Arkiliikunnan laajat hyödyt ymmärretään päätöksentekoprosessissa, ja riskilähtöi-sydestä on siirrytty kannustamiseen. Keskeisiä toimijoita ovat kunnat, ministeriöt ja poikkihallinnollisesti toimiva valtio, joiden **yhteistyö toteutuu ilman siiloja**. Ratkai-suja etsitään yhdessä, verkostomaisella toiminnalla, ja yhteistyötä tehdään tiiviisti järjestöjen ja yrityssek-torin toimijoiden kanssa. Eri tahot ovat sitoutuneita edistämään yhdessä arkiliikuntaa ja aktiivisia elämän-tapoja. Liikkumisen arvostus näkyy myös strategioissa, joihin päätöksenteko pohjautuu. Vaikutusten arvi-ointi antaa lisätukea prosesseihin, ja vahvistaa liikkumista tukevaa politiikkaa. Terveyden, hyvinvoinnin ja jaksamisen lisäksi – sekä näiden kautta – **liikunnallisuuden ymmärretään olevan myös tuottavaa**, mikä helpottaa sitoutumista entisestään. Liikkumisen hyödyt ovat voittaneet riskien pelon ja turvallisuushyste-rian, ja normitus on kannustavaa.

*Eli tavallaan siellä nämä vaikutusten arvioinnit ja muu tällainen pitäisi olla mukana. Kaikki päätökset pitäisi oikeasti tukea sitä oikeaa suuntaa.*

Käytännön tasolla **aktiivisia kulkutapoja ja liikkumista priorisoidaan** kaikilla aloilla aina liikennejär-jestelyistä terveydenhuollon järjestelmiin sekä infrastruktuurin suunnittelusta ja investoinneista oppilashuoltoon. Liikkumisen ar-vostus näkyy myös **riittävässä rahoituksessa** sekä avustusten jakamisen kriteereissä. Terveyttä edistäviin sekä kävelyä ja pyö-räilyä kehittäviin hankkeisiin löytyy valtion tuki ja niihin ollaan val-miita käyttämään resursseja. Rahoituskanavat ovat selkeytyneet, ja ohjelmien, projektien ja rahoitushakujen päällekkäisyyksiä on karsittu.

*Miksi esim. liikenneinfra, tiehankkeet, rakennus-hankkeet voidaan tehdä lainarahalla, mutta terveysjuttuja ei?*

Arkiliikuntaa sekä sitä koskevaa päätöksentekoa tukevaa **ajantasaista tietoa on saatavilla helposti** sekä poliittisen ohjauksen, organisaatioiden kuin yksilönkin tarpeisiin. Relevanttia tutkimustietoa hyödyn-netään päätöksenteossa laajalti. Liikkumattomuuden **taloudellisten vaikutusten arviointia** on kehitetty entisestään, ja esimerkiksi liikkumisen hyötykustannuksen laskemisessa on käytössä aiempaa paremmat työvälineet. Arvioinnin tuottama tieto vaikuttaa päätöksenteossa ja huomioidaan hankinnoissa. Myös **ta-vat, joilla hyvinvointia mitataan**, tukevat julkista ohjausta arkiliikunnan ja aktiivisten kulkutapojen lisää-misessä. Työmatkapyöräilyn sekä aktiivisten kulkumuotojen suotuista vaikutus työhyvinvointiin huomioi-daan organisaatioissa. Erään ryhmän mukaan erilaisten **datojen jalostaminen, synkronointi ja integ-rointi** ovat tärkeässä roolissa edistämässä arkiliikuntaa ja aktiivisia kulkutapoja. Big datan avulla ymmär-retään paremmin muun muassa yhteisöllisyyden hyvinvointivaikutuksia. Tieto liikkuu eri hallinnonalojen ja sektoreiden välillä. Kaupallisten toimijoiden arvokas kuluttajadata hyödyttää julkista sektoria. Muun mu-assa kauppojen asiakastiedot voivat tuoda uutta näkemystä siihen, mikä ihmisiä liikuttaa.

Viestinnän rooli nähtiin tärkeänä, sillä se tukee aktiivisia elämäntapoja välittämällä relevanttia tietoa. Ihmiset saavat helposti tietoa liikunnan eri muodoista, mikä madaltaa kynnystä lähteä liikkeelle. Tätä tukee **positiivinen viestintä liikunnasta**. Liikuntaviestiä vievät yhteistyössä yliopistot, koulutusorganisaatiot, terveydenhuollon henkilökunta, opettajat, media ja liikennesuunnittelijat. Vaikuttavuutta tuetaan erilaisilla kampanjoilla, jotka kannustavat esimerkiksi valitsemaan pyörän tai kävelyn autoilun sijaan. **Aktiivista arkea motivoivia viestinnällisiä ratkaisuja** ovat mm. ruokaympyrän kaltainen *liikuntaympyrä*, joka on saatavilla kouluissa, terveyskeskuksissa ja esikouluissa. Käytössä ovat myös liikunnan kausikalenteri, 30 päivän liikunnan kokeilujaksot sekä matalan kynnyksen liikunnan ja liikkumisen neuvontapalvelut. **Liikkumiskasvatusta on saatavilla neuvolasta varhaiskasvatukseen ja perusopetukseen**. Liikuntaneuvola toimii vertaistuen ja -tekemisen solmukohtana, ja tarjolla on myös erilaisia perhekursseja. Ohjeistavaa henkilökuntaa koulutetaan tukemaan liikkumisen motiivointia.

**Käyttäytymistä ja valintoja ohjataan sekä kepin että porkkanan voimin.** Autoilua hillitään esimerkiksi hyöty- tai haittaperusteisilla veroilla ja verohelpotuksilla, polttoaineen ja pysäköinnin hintoja nostamalla, pysäköintirajoituksilla ja tietulleilla. Aktiivisten kulkutapojen pariin houkuttelevat vaikkapa kaupunkipyörät, joita kunnat voivat tarjota käyttöön ilmaiseksi. Etuuteen sidotuilla liikkumisen määräaikaistarkastuksilla ohjataan yksilön valintoja painavammin. Aikanaan neuvolatoiminnalla oli valtava myönteinen vaikutus lapsikuolleisuuteen Suomessa. Samanlaista ajattelua sovelletaankin liikunta-neuvolassa.

*Tarkoituksena olisi, että tavoitettaisiin kaikki kansalaisryhmät sitten neuvoloiden ja koulujen ja niin edelleen kautta. Ja totta kai medially on myös tässä tärkeä rooli.*

## 3.2 Suunnittelu ja liiketoiminta edistävät arkiliikuntaa ja liikkumista

Vuonna 2030 yritysten, julkisen sektorin sekä erilaisten järjestöjen palvelut ja tuotteet tukevat arkiliikuntaa, hyvinvointia ja elämänhallintaa. Arkiliikunta on **suunnittelun prioriteetti**, ja suunnittelulla pyritään todellistamaan erilaisten ihmisten liikkumismahdollisuudet. Tilanne on vaatinut laajempaa **suunnitteluradigman muutosta**. Mahdollisuuksien mukaan tuotteilla, palveluilla ja ympäristöllä tähdätään nyt liikunnallistamiseen ja kannustetaan fyysiseen aktiivisuuteen.

Koska liikkujia on erilaisia, on myös **suunnittelu osallistavaa**. Paikalliset sekä ikä- ja kohderyhmäkohtaiset tarpeet, toiveet, arvot ja ideat otetaan huomioon. Mikäli toimijoiden oma tietotaito ei riitä, palkataan suunnitteluun ulkopuolisia osallistamisen asiantuntijoita. Täysimääräisesti toteutuva **esteettömyys** lisää tasa-arvoisuutta. Liikkumismahdollisuudet ovat aikaisempaa paremmin saavutettavissa sekä esimerkiksi varauskäytänteet ja saatavuustiedot läpinäkyviä. Liikuntapaikat ja julkiset tilat ovat **helposti saatavilla ja myös käytössä aiempaa laajemmin**. Tieto erilaisista julkisista palveluista sekä matalan kynnyksen liikunnasta ylipäättään löytyy vaivattomasti. Julkisten palveluiden vuorot ovat helposti saavutettavissa, ja välineitä voi myös lainata. Julkisen sektorin liikkumisen ratkaisuja edistävät valtakunnalliset ja kunnalliset päätöksentekijät sekä hallinnon työntekijät.

*Meillä visio 2030 on sitä, että toimintatavat, palvelut ja tuotteet tukevat arkiliikuntaa, hyvinvointia ja elämänhallintaa.*



**Yritykset ovat tärkeitä toimijoita ja jopa edelläkävijöitä** aktiivisen elämäntavan ja liikkumisen edistämässä. Arkiliikunnan ja fyysisen aktiivisuuden edistämisen ympärille muodostuu uutta, kannattavaa ja kiinnostavaa liiketoimintaa. Koska arkiliikunta ja aktiiviset kulkutavat ovat välttämättä liiketoiminnan ala, painopiste siirtyy liikuntapalveluista ja -tuotteista liikku-  
**mispalveluihin.** Tuotteet, palvelut ja teknologia **tukevat yksilöllisten liikkujien tarpeita ja arvoja.** Palveluja on tarjolla käyttäjien tarpeisiin joustavasti (ns. on demand -palvelut). Pyrkimys on liikuttaa tavalla, joka motivoi. Esimerkiksi henkilökohtaiset mittauslaitteet tukevat ja motivoivat monen liikunnallisuutta. Yrittäjät tekevät yhteistyötä kaupunkien, kuntien, kuntayhtymien ja kolmannen sektorin kanssa.

*Muuta insinöörit, muutat Suomen.*

**Tuotteet houkuttelevat liikkumaan** tai tukevat liikkumista. Arkiliikunnan ja kestävien kulkutapojen kysyntä kasvaa, mistä johtuen myös erilaiset niihin liittyvät tuotteet lisääntyvät. Tarjolla on enemmän erilaisia lihasvoimalla toimivia liikennevälineitä, kuten kaupunkipyöriä, sähköavusteisia pyöriä sekä potkulautoja. Saatavilla on myös yhä enemmän **jaettavia, lainattavia ja vuokrattavia kulkuvälineitä** eri tarpeisiin, kuten taakkapyöriä sekä kuljetuskärryjä. Autolun yhteiskäyttöpalvelut vähentävät yksityistä kускаamista. Kasvanut kysyntä kannustaa kehittämään lisää kävelyyn sekä pyöräilyyn liittyviä palveluja, kuten sovelluksia ja reittioppaita sekä kokonaan uusia innovaatioita. Parhaita uusia innovaatioita palkitaan julkisesti ja säännöllisesti.

Ihmiset löytävät uusien tuotteiden ja palveluiden pariin helposti. Kestävää liikkumista ja arkiliikuntaa on **brändätty uusien positiivisin merkityksin**, ja markkinointikampanjat tuottavat tulosta. Sosiaalisen median keskeisiä vaikuttajia valjastetaan mukaan kampanjoihin. Uusien palveluiden pariin kannustetaan myös helposti lähestyttävien kokeilujen avulla. Esimerkiksi **liikunnan kausikalenterista** on saatavilla kuukauden mittainen kokeilujakso.

Tärkeä osa kestävästä liikkumista tukevaa suunnittelua on **infrastruktuuri, jonka suunnittelun uutena tavoitteena on tarjota lisää arjen askelia** ja liikettä kaikille. Aktiivisuuteen houkutteleva lähiympäristö tarjoaa turvallisia, viihtyisiä, virikkeellisiä ja vihreitä alueita matalan kynnyksen liikkumiselle. Kaupunkisuunnittelussa otetaan aikaisempaa paremmin huomioon esteettömyys sekä eri ikäryhmien tarpeet. **Asiointitietäisyydet ovat inhimillisiä.** Reittejä pidetään kunnossa vuodenajasta riippumatta, ja penkit tarjoavat lepomahdollisuuksia. Koulu- ja päiväkotialueet suunnitellaan turvallisiksi alueiksi liikkua. Pienissäkin arkkitehtonisissa ratkaisuissa huomioidaan aktiivisuus. Luontoon ja kaupunkiin suunnitellaan liikunnallisia etätyöpisteitä. Harkiten sijoitetut lähipalvelut ja lähiharrastuspaikat kutsuvat liikkumaan vaikkapa kauppareitin varrella. Tieto erilaisista, myös matalan kynnyksen liikkumismahdollisuuksista on helposti saatavilla, ja ulkoilureitit ovat selkeästi opastettuja. **Aktiivisten vaihtoehtojen valinta on tehty helpoksi**, ja liikkumista estävät tai hidastavat ratkaisut ovat piilossa. Eräs ryhmistä kuvaili infrastuktuuria helminauhamaisen helppona. Käyttäjien tarpeiden ymmärrystä helpottaa palautesilmukka, jossa infrastuktuurista kerätään jatkuvaa palautetta, jota myös kuunnellaan.

*Me ollaan kulutusyhteiskunnassa, jossa liikkuminen ja liikunta, siitä on tehty tietynmerkkistä ja tietynlaista. Se maksaa jonkin verran ja yhteiskunta tukee liikuntaa koko ajan sen ammattimaistamista. [...] Muutos, jonka haluaisimme aikaiseksi, tämän rinnalla toki, ei vastakkainasettelua, mutta rinnalla, on hyvinvointiyhteiskunta.*

Kaupunkiympäristöä, liikennettä ja kaavoitusta suunnitellaan niin kävelijöiden, pyöräilijöiden ja muiden aktiivisten kulkutapojen ehdoilla. Arjessa **kävely ja pyöräily ovat helpoin ja nopein kulkutapa** paikasta toiseen lyhyillä matkoilla. Pyörä- ja kävelyreitit ovat selkeät, ja niiden ylläpitoon panostetaan huolellisella ympärivuotisella ylläpidolla. Aktiiviset kulkumuodot priorisoidaan erityisesti isojen palvelupisteiden liikennejärjestelyissä. Paikallista päätöksentekoa jouduttaa kuntien saama valtion tuki. Reittejä suunnitellaan viihdyttäväiksi. Pyöräilyn ja kävelyn lisäksi matkaa voi taittaa muutenkin lihasvoimin, kuten hiihtäen, pulkalla tai potkukelkalla.

Infrastruktuuri on selkeä ja ohjaava, ja kukin tietää, missä ja millä välineellä voi kätevimmin liikkua. **Pyöräilyä ja kävelyä suositaan** myös käytännössä autoilun kustannuksella. Liikennevalo-ohjaus suosii kävelijöitä ja pyöräilijöitä ja kevyen liikenteen väylät hoidetaan talvellakin ensisijaisesti kuntoon. Autoilun kapasiteettia ei lisätä, vaan ruuhkautuminen sallitaan. Auton pysäköiminen keskeisten kohteiden läheisyydessä on kal-

lista, ja herkkien kohteiden, kuten koulujen välittömästä läheisyydessä autoilu on luvanvaraista tai jopa kokonaan kiellettyä niin, että oppilaat jätetään esimerkiksi 200 metrin päähän koulusta. **Autoiluun liittyvät kiellot ja niihin liittyvät kampanjat** ovat tehonneet, ja yksityisautojen määrä on vähentynyt. Hanke- ja kaavasunnittelussa yhteistyötä tekevät viranhaltijat, käyttäjien edustajat, suunnittelijat ja urakoitsijat. Eri-

laisia kaupunkiympäristön kestäviä ratkaisuja edistävät myös ympäristöministeriö ja liikenneministeriö.

Reittioppaat pyörä- ja kävelyreiteistä myös yhdessä julkisen liikenteen tietojen kanssa ovat ajantasaiset, ja **matkojen ketjuttaminen on sujuvaa**. Jo olemassa olevia reittioppaita täydennetään niin, että ne ehdottavat joukkoliikenteelle vaihtoehtoisia kulkutapoja tai aktiivisia kulkuvälineitä edes osalle reittiä, 'first mile, last mile' -tyyppisesti. Pyörä on aiempaa helpompaa ottaa mukaan metroon tai junaan, ja liityntäpysäköintiratkaisut (park and ride) helpottavat ketjuttamista. **Eri kulku-**

**tapoihin yhdistäminen vähentää yksityisautoilua**. Kun aktiiviset kulkutavat yhdistetään julkisiin liikku-  
mismuotoihin, on työmatkaa mahdollisuus käyttää sekä hyvinvoinnin ylläpitoon että työskentelyyn. Digitaalisten ratkaisujen, sovellusten ja paikkatiedon kanssa työskentelevät kaupalliset toimijat tekevät tiiviisti yhteistyötä julkisen sektorin kanssa oppaiden ja matkaketjujen kehittämisessä.

**Teknologiset ratkaisut tukevat liikkumista**. Henkilökohtaiset mittauslaitteet ja hyvinvointirannekkeet tukevat niiden liikkumista, joita ne motivoivat. Sovellukset kannustavat liikkumaan yhdessä, ja luovat uusia sosiaalisia kontakteja. Teknologia mahdollistaa liikkuvan tietotyön ja jopa energian tuottamisen itse. Esimerkiksi sanelusovellusten kehittäminen sallii aktiivisuuden osana kokousta uudella tavalla. Hyvinvointiyri-  
tykset ja teknologia- sekä ohjelmistofirmat tekevät yhteistyötä. Palveluntarjoajat ja kunnan viranhaltijat suunnittelevat yhdessä kävelyä ja pyöräilyä edistäviä sovelluksia ja reittioppaita. **Palkitseva pelillistäminen, lisätty todellisuus ja viihteellisyys** yleisesti motivoivat aktiivisuuteen ja arkiliikuntaan. Uusia innovaatioita ovat esimerkiksi liikunnan ja liikenteen 'museokortti' sekä hyvinvointivaikutusten mittaamiseen tarkoitettu uusi bitcoinin kaltainen *wellcoin*.

Koska suunnittelun tavoitteena on saada liikkeelle, elämää **tarpeettomasti helpottavaa ja liikkumista vähentävää teknologiaa karsitaan**. Hissessä käyttävät lähinnä niitä tarvitsevat. Tilojen suunnittelu ja uudenlaiset materiaalit tuovat päivään huomaamatonta ja uudenlaista liikkumista. Niitä suunnitellaan

*On se jännä, että autoinfra saadaan aina perusteltua jotenkin hirveän järkevästi. Miksei näitä muita asioita sitten saisi?*

*Siellä samassa tulisi niitä ehdotuksia, että voisit mennä muuten tämän pätkän myös pyörällä, tai että kaupunkipyörä olisi tässä, tai mitä muita vaihtoehtoja sen saman matkan tekemiseen on.*

ehkäisemään yksipuolista liikkumista sekä istumisen aiheuttamia alaraajaongelmia. Passivoiva viihde kiinnostaa yhä vähemmän, kun liikkuminen muodostuu mielekkääksi tekemiseksi. Toisaalta, teknologia mahdollistaa viihteen ja aktiivisuuden yhdistämisen. Kun ruudut integroidaan esimerkiksi silmälaseihin, voi henkilö liikkua vaikka videopelejä pelatessaan.

Uudet liiketoimintamallit voivat myös palkita käyttäjänsä aktiivisuudesta. Eräänä esimerkkinä vakuutukset kannustavat liikkumiseen ja terveyteen, ja tietyn aktiivisuustason saavuttavat asiakkaat saavat taloudellisia hyötyjä. Erilaiset mittarit mahdollistavat seuraamisen sekä todentamisen. Uusien ratkaisujen ohella jo olemassa olevia palveluja muokataan tukemaan paremmin aktiivisuutta.

*Pitäisikö lattioiden olla  
vaikeammin liikuttavia?  
Ne toisi enemmän tavallaan  
tällaista rutiininomaista  
liikkumista siihen  
huomaamattomaan arkeen  
mikä meidän ympärillä on.*

### 3.3 Liikkuminen on sujuva ja luonnollinen osa arkea

*Visioksi päädyttiin  
hahmottamaan, että  
liikkuminen on yhtä luonnollista  
kuin hengittäminen. Se ei  
todellakaan ole mitään arjesta  
erillistä, vaan sen pitäisi olla  
sellaista rutiinia, mitä me ei  
välttämättä edes ajatella.*

Arki tarjoaa mahdollisuuksia mielekkäille tavoille liikkua, ja **aktiivisuus on luonteva osa yhä useamman jokapäiväistä elämää**. Liikkuminen integroituu kaikkeen tekemiseen, jonka vuoksi se on lähes itsestään tapahtuvaa rutiinia eikä arjesta erillinen suoritus. Yksinkertaisesti, **arki on sujuvampaa liikkuen**. Liikuntaa ei ole välttämätöntä harrastaa ”erikseen”, vaan yhä useampi pysyy arjessaan aktiivisena monimuotoisen hyötyliikunnan, puuhailun ja aikaisempaa aktiivisemmän arjen avulla. Kotiovelta omin voimin liikkelle lähteminen on normi. Saunalenkit, lenkkisaunat ja lä-

hiliikunta ovat suosiossa. Liikuntaa tapahtuu ja askelia kertyy ikään kuin huomaamatta esimerkiksi arkkitehtuuri- ja hautausmaakävelyillä tai kaupakeskuksessa.

**Arjen rutiinit ovat liikkuvampia** kaikissa ikäryhmissä. Kouluun kyydittämisen sijaan järjestetään yhteistyössä turvallisten koulumatkojen valvontaa. Koulutilat ovat käytössä iltapäivisin kerhotoiminnalle. Urheiluharrastuksiin siirrytään erilaisten aktiivisten kulkutapojen avulla. Tätä edistävät seurat, valmentajat, organisaatiot ja järjestöt sekä päättäjät. Vanhemmat näyttävät omalla arkiliikuntatoiminnallaan esimerkkiä lapsilleen. Viimeisen kilometrin mahdollisuus (last mile opportunity) hyödynnetään niin koulumatkoissa kuin muissakin yhteyksissä. Opetustilat kaikilla koulutusasteilla tukevat aktiivisuutta. Liikkuva koulu -käytäntö jalkautuu myös korkeakouluihin, joissa pitkät päivät on tyypillisesti vietetty istuen.

Aikuisväestöä liikuttavat **työpaikat, joissa aktiivisuus on kaikkien yhteinen tavoite**. Työnantajat ymmärtävät liikkumisen hyödyt työntekijöiden hyvinvoinnin kannalta. Tärkeässä roolissa on ollut työnantajien lisääntynyt tietomäärä liikkumisen hyvinvointivaikutuksista. Aktiivisuus on osa yhä useamman yrityksen strategiaa. Monissa paikoissa liikkuminen on otettu osaksi tuottavuuden mittaamista.

Asiaan sitoutuneiden johtajien ja esihenkilöiden tuen avulla tavoite jalkautuu laajemmin osaksi työyhteisöä. Työyhteisön pelisäännöt ovat menneet siinä määrin uusiksi, että **liikkuminen osana työpäivää on sallittua**. **Joustava työkulutturi tarjoaa mielekkäitä mahdollisuuksia liikkua**, myös osana työpäivää. Työnantajat voivat sallia työpäivän aikana tapahtuvan palkattoman, omaehtoisen liikunnan. Taukoliikunta-

sovellukset aktivoivat työnteon lomassa. Tiukan, liikkumiseen huonosti sopivan pukukoodin sijaan työpaikalla sallitaan rennot vaatteet ja verryttelyasut, joten vaatetus ja vaatteiden vaihto ei ole arkiliikunnan este. Töihin pyöräilevä heppu on monelle esikuva. Työmatkapyöräilijöitä kannustetaan erilaisilla työsuhte-  
eduilla, kuten pyörillä, ilmaisilla palautusjuomilla tai aamiaisilla.

Koska aktiivisuuteen ollaan sitouduttu yhdessä, siihen myös yhdessä kannustetaan esimerkiksi organisaatioiden haastekampanjoilla ja tapahtumajärjestäjien kanssa suunnitelluilla tempauksilla. Työntekijät ovat virkeämpiä ja tyytyväisempiä, ja sairaspotilaat ovat vähentyneet. Työntantajien ja kollegoiden lisäksi liikuntaa edistävät myös **työmarkkinajärjestöt, ammattiyhdistysliike sekä työterveyshuolto**. Aktiivisuustietoja vertaillaan työpaikkojen välillä, ja työyhteisön yhteinen sitoutuminen liikkumiseen on tärkeä osa yrityksen julkikuvaa.

Käytännössä **liike tuodaan osaksi työtä**. Työ jopa palauttaa fyysisestä ja psyykkisestä rasituksesta. Kokoukset voidaan suorittaa kävellen. Työ ei ole yhteen paikkaan sidottua eikä staattista, ja työympäristö kannustaa rutiininomaiseen liikkeeseen lähes huomaamatta. Uusien palveluiden ja teknologisten ratkaisujen myötä työskentely ei raamitu tiettyyn tilaan, pöytien ja tuolien ääreen, vaan on aiempaa huomattavasti liikkuvampaa. Tämä vapauttaa aikaa merkityksellisemmille asioille, vähentää stressiä ja parantaa työhyvinvointi ja elämänhallintaa. Samalla **ajatusmalli työn tuottavuudesta laajenee ja muuttuu**. Mittarina ei enää ole se, että työpaikalla ollaan läsnä aiemmin vaaditut kahdeksan tun-

tia. Vallalla on luottamus työntekijään ja erilaisiin työskentelytapoihin. Kontrolli ja valvonta eivät estä arkiliikuntaa. Etätö on yhä yleisempää, jopa sellaiseen varatuilla, kaupunkien, kuntien ja metsähallituksen tarjoamilla ulkoilukeskuksilla.

*Podcast, missä julkkikset kertovat hauskoja juttuja, ja sä voit kuunnella sitä vaan kun sä liikut. Että puhelin tunnistaa. Ja sitten siitä tulee semmoinen juttu, että kaikki haluaa kuunnella niitä ja jutella kahvipöydässä. Sun ois pakko liikkua, että sä voit olla mukana keskusteluissa.*

sen merkitykset ovat myös yksilöllisiä ja moninaisia. Jokaisella on oma hyväksi koettu tapansa olla aktiivinen, jonka löytämisessä yksilöä pyritään tukemaan. Aktiivisuus, touhuaminen ja puuhailu ovat liikkumismuotoja muiden muassa, eikä kaikkien tarvitse välineurheilla. Piilevien aktiivisten tekemisten merkitys tunnustetaan, mikä motivoi erilaisia liikkujia. Liikuntaviesti on positiivinen ja tunteisiin vetoava. Ihmisiä kannustetaan olemaan aktiivinen tai liikkumaan aina kun voi. **Jokainen askel on merkityksellinen ja arvokas**, ja pienetkin liikahdukset hyväksi.

*Ne keskeiset toimijat tässä on työnantajat, ay-liikkeet, työyhteisöt, kollegat, esihenkilöt. Kaikki ne, jotka määrittävät, kuinka arvokasta sun aika on, ja mitä se kertoo sun tehokkuudesta.*

Paitsi toimivat liikenneväylät, myös positiiviset kampanjat kannustavat valitsemaan pyörän tai kävelyn autoilun sijaan. **Aktiivista työmatkaliikkomista tuetaan** työnantajan ja verottajan taholta. Kävellen tai pyörällä taitettu työmatka lasketaan työajaksi, valtio tukee sähköavusteisia pyöriä hankintatuella tai pyöräilystä saa yhä useammin kilometrikorvauksia. Työnantajat voivat sponsoroida pyörän lisäksi korjausmaksuja, ja tehdä yhteistyötä pyöräliikkeiden kanssa.

**Oikeanlaisen liikkumisen määritelmä on sallivampi.** Ajatellaan, että kaikki liike on hyväksi. Liikkumisen

*Niin ja visiomme. Riittää kun liikut. Kaikki pienet liikahdukset ovat hyväksi.*

Myös rentouden ja riittävän unen tärkeyttä korostetaan. Painopiste siirtyy liikunta-alalta kohti laajempaa terveyden edistämistä.

Tavat, joilla liikkumisesta puhutaan ovat **lempeämpiä, kannustavampia ja sallivampia**, ja liikkumisen sosiaalinen normisto on muuttunut. Erilaisuutta kunnioitetaan, ja jokainen on löytänyt oman hyväksi koetun tavan liikkua ja olla aktiivinen. Yksilöitä tuetaan siinä, että kukin löytää heitä parhaiten motivoivan tavan liikkua. Maalintekijä sekä haravoija ovat yhtä lailla liikkujia. Keskustelu ei enää korosta ääripäitä. Eri tahojen, kuten pyöräväylien ja autoteiden tai arkiliikunnan ja urheilun vastakkainasettelusta pyritään pois. Laajempi ymmärrys siitä, mikä lasketaan ”oikeanlaiseksi” liikunnaksi huomioidaan myös liikunnan edistäjien toimesta. Kaikki kansalaisryhmät tavoittava liikuntaviesti on osana kaikkia julkisia palveluja, koulutuksia sekä tiedonvälitystä yleisesti. Liikuntaympyrä on yhtä tunnettu kuin ruokaympyrä, ja se on integroitu koulujen opetukseen.

*Sohvaperunoiden sijaan pitäis tehdä tosi-TV-ohjelma Arkiliikkujat, joka sitten kannustaisi ihmisiä niihin arjen pieniin liikkumistekoihin.*

Medialla on tärkeä rooli aktiivisuutta edistävän positiivisen sanoman välittämisessä. **Viestintäkanavissa näkyy erilaisia liikkujia** sekä esimerkkejä siitä, miten aktiivisuus tai liikunnallisuus toteutuu erilaisissa elämäntilanteissa tai ammateissa. Asennemuutos leviää, kun tärkeää aktiivisuuden esimerkkiä näyttävät ja toisilleen jakavat niin tavalliset kansalaiset, sosiaalisen median henkilöt, tubettajat kuin urheilijatkin.

sestä esimerkkejä siitä, miten aktiivisuus tai liikunnallisuus toteutuu erilaisissa elämäntilanteissa tai ammateissa. Asennemuutos leviää, kun tärkeää aktiivisuuden esimerkkiä näyttävät ja toisilleen jakavat niin tavalliset kansalaiset, sosiaalisen median henkilöt, tubettajat kuin urheilijatkin.

### 3.4 Liikkuminen on elämäntapa, joka kuuluu kaikille

Vaivattoman aktiivinen ja kiireetön arki on mahdollista kaikille. **Arkiliikunta on prioriteetti, eikä se jää kiireen jalkoihin.** Aktiivista mutta aiempaa kiireettömämpää elämänrytmiä ja sopivaa joutilaissuutta arvostetaan. Matalan kynnyksen liikkuminen ja arjen askeleet ovat tärkeässä roolissa. Päätelaitteiden käyttöä vähennetään mahdollisuuksien mukaan. Uni on osa terveellistä elämäntapaa.

Liikkuminen on yhä useammalle **vaivan ja pakon sijaan elämäntapa**. Aktiivisuus innostaa ja siitä on muodostunut yhä vahvemmin tottumus. Muutos näkyy myös pienissä arjen toimintatavoissa, kuten portaiden kävelyssä. Kun aktiiviset kulkumuodot lasketaan tärkeäksi osaksi päivän liikunta-annosta, käsitetään vaikkapa tarpeeton kouluun kyyditseminen karhunpalvelukseksi. Jokainen liikkuu itselleen sopivalla tavalla ja sopivassa paikassa, mitä useimmin juuri siellä, missä sattuu olemaan. **Liikkuminen tuo nautintoa ja mielihyvää elämään.** Se on vapaavalintaista, rentoa ja kivaa. Ihmiset nauttivat liikunnasta ja ennakkoluulottomasti, ja matalan kynnyksen lajikokeilut houkuttelevat kokeilemaan ja ihastumaan uusiin juttuihin. On helppoa kokea onnistumisen tunteita **omalla tasollaan**. Moni, jolla on liikunnasta negatiivisia kokemuksia esimerkiksi kouluajoilta, saa uuden aktiivisen alun. Jotkut ymmärtävät arkiliikunnan **laajempaan hyväntekemiseen ja toimintaan**, josta on hyötyä oman hyvinvoinnin lisäksi myös toisille tai maapallolle. Yhä laajempi valikoima uusia liikkumisen muotoja, kuten potkulaudat, saavat ihmiset altistumaan ulkoilmalle ikään kuin huomauttamatta.

*Meidän visio on: Arvot motivoivat aktiivista mutta kiireetöntä tekemistä jokaisella ja kaikkialla.*

Vaikka liikkumisvalinnat ovat aina yksilön omia, **lähipiirin elämäntavat ja käyttäytyminen** vaikuttavat. Huoltajien esimerkin ja perheen tapojen lisäksi erityisesti lasten ja nuorten käyttäytymiseen vaikuttavat



kaveripiirit sekä koulut, päiväkodit ja oppilaitokset. Positiivisia **arkiliikunnan roolimalleja**, erilaisia elämäntilanteita sekä esimerkkejä hyvistä arjen toimintatavoista nostetaan esille **mediassa**. Sosiaalisen median

*Päädyttiin ihan uuteen tärkeään kategoriaan, eli arvoihin ja niiden parantamiseen sekä yhteiskunnassa, työpaikoilla, organisaatioissa ja lähipiirissä, jotta saadaan sellainen ympäristö, jossa me voidaan saada oikeesti tää kiireen tuntu ja tekemisen kulttuuri muutettua.*

kampanjat ja arkiliikunnan asiatunnisteet innostavat ihmisiä jakamaan omia arkiliikunnan tapojaan.

Tästä huolimatta moni ymmärtää liikkumisen hyödyt. Oivallus siitä, että liike on lääke, saa ihmiset sitoutumaan aktiivisuuteen, vaikkei se aina pelkästään nautinnolliselta tuntuisikaan. Liikkumiseen kannustetaan muun muassa aktiivisen arjen motivaatiopiirakan avulla, jolla pyritään edistämään liikuntaa yhteisenä arvona. Kaikki yhteiseen arvoon sitoutuvat palkitaan. Terveystieteiden ja sosiaalialan sekä opettajien koulutuksella on suuri vaikutus asenteihin. Yhä useampi haluaa liikkua, mutta eivät kuitenkaan kaikki. Koska aktiivinen elämäntapa on kuitenkin yksilön omasta valinnasta kiinni, **ei-liikkuville kohdistetaan tarpeen mu-**

**kaan vahvempaa rohkaisua ja kannusteita** esimerkiksi sitomalla joitakin etuuksia liikkumiseen.

**Kaikilla on oikeus liikkua ilman taloudellisia, sosiaalisia, fyysisiä tai henkisiä rajoja.** Jokaista ihmistä kannustetaan liikkumaan, ja erityisen tärkeää on tavoittaa kaikki ryhmät. Tätä tuetaan huomioimalla myös ne **ihmiset, joille liikunnallisuus ei muodostu itsestään elämäntavaksi.** Esteettömyys toteutuu täysimääräisesti. Maahanmuuttajien integrointi kytkeytyy liikkumisen edistämiseen. Erityisryhmien tasa-arvoisia mahdollisuuksia tehostetaan tukitoimien avulla. Sosioekonomisiin tekijöihin sekä periytyviin malteihin kiinnitetään erityishuomiota. Tasa-arvoisen liikkumisen tavoitetta edistää moninainen joukko eri toimijoita; poliitikot, neuvolat, koulut, terveyskeskukset, työterveyshuolto, kunnat ja media.

Arkiliikunta on **yhdessäolon muoto** ja yhteisöllisyyttä vahvistava tekijä. Vastaavasti **yhteisöllisyys tukee pyrkimystä aktiivisuuteen.** Erilaiset sosiaaliset kontaktit tarjoavat vertaistukea ja motivaatiota. Perheet liikkuvat yhdessä, ja eri ikäryhmien aktiivisuutta yhdistetään aiempaa vahvemmin. Yhdessä liikkuminen kuuluu kaikkiin elämäntilanteisiin. Aikuiset fasilitoivat vuorollaan vaivattomasti kerrostalon lapsien pihapelit. Liikuttava yksikkö voi olla koulu, oppilaitos tai työpaikka. Erilaisten viiteryhmiä, kuten vauvojen vanhempien tai yksin asuvien vanhusten tarpeet tunnustetaan paremmin. Sovellukset yhdistävät ihmisiä liikkumaan yhdessä, mikä on myös luonteva tapa tavata uusia ihmisiä. Big datan avulla yhteisöllisyyden hyvinvointivaikutuksia ymmärretään aiempaa paremmin. Harrasteryhmiä muodostuu paikallisaktiivien ympärille, ja viestintä hoituu helppokäyttöisten pikaviestitietokoneiden kautta. Kaupunkiympäristö tukee kohtaamisia ja tarjoaa yhteisiä italialaisten plazojen tyyppisiä paikkoja, jonne tullaan yhteen kävelylle. Mukana suunnittelussa ovat sosiaaliset yritykset.

*Liike on lääke.*

*Liikuntaneuvola muodostuu tämmöiseksi säännölliseksi määräaika-ajoin toteutuvaksi paikaksi, jossa tsekataan tilanne ja liikutaan yhdessä. Siitä muodostuu myös tämmöinen vertaistuen, yhdessä tekemisen solmukohta.*

Erilaisilla **yhteisöillä on tärkeä rooli liikkumisen edistäjinä** ja järjestäjinä. Vapaaehtoisuus ja kansalaisaktiivisuus vahvistuvat. Vapaaehtoisuuden myötä, ja yhdessä kasvavien tukien kanssa, esimerkiksi



lasten liikunnan kustannukset alenevat. Yhteisöllisyyden, yhteisöjen, vapaaehtoisuuden, aiemmin osittain unohtuneen seuratoiminnan ja talkoiden roolit vahvistuvat, ja **liikunnan painopiste siirtyy pois päin kulutusyhteiskunnasta** ja liikkumisen tuotteistamisesta. Liikkuminen ei kulje käsi kädessä eurojen mittamisen kanssa. Liikkuvan hyvinvointiyhteiskuntaa tukevat seuratoiminta, kaupungit ja valtionhallinto yhteisöllisyysohjelmallaan.

Samalla kun käsitys oikeanlaisesta liikkumisesta laajenee, kasvaa myös osallisuus liikkumiseen. **Yksilöiden liikkumiseen kohdistuvat tunteet, arvot ja intohimot** tunnistetaan aiempaa paremmin ja ne tulevat kuulluksi. Tuotteita ja palveluita kehitetään tukemaan yksilöllisiä arvoja ja tunteita. Vuorovaikutusta mittaavalla sormuksella ymmärretään tunnetiloja, ja kauppojen asiakastietoja hyödynnetään kehittämisessä ja suunnittelussa. Kehityksessä hyödynnetään moniammatillisten yhteisöjen, päättäjien, organisaatioiden sekä median osaamista. Myös käyttäytymistieteilijöillä on kohderyhmien ja yksilöiden ymmärtämisessä tärkeä rooli.

## 4 YHTEENVETO

STYLE-hankkeen ensimmäisen työpajan tavoitteena oli pohtia monialaisen asiantuntijajoukon voimin tekijöitä, jotka estävät tai hidastavat liikunnallisten elämäntapojen sekä aktiivisten kulkutapojen lisääntymisen. Työpajassa tuotettu materiaali analysoitiin laadullisin menetelmin, ja tuloksena hahmottui 12 aktiivisuutta estävää haasteilmiötä, sekä neljä näitä yhdistävää niisanottua juurisyytä. Ensimmäinen neljästä juurisyydestä on liikkumista huonosti tukeva päätöksenteko sekä sitä tukevan tiedon puute. Toinen juurisyydestä on tuotteet ja palvelut, jotka eivät innosta liikkumaan. Kolmanneksi liikkuminen muusta elämästä erillisenä alueena – liikuntana – kasvattaa kynnystä lähteä liikkeelle. Neljäs juurisyy painottuu henkilökohtaisiin, priorisoinnista, asenteista sekä sosioekonomisesta asemasta nouseviin haasteisiin ja esteisiin.

Hankkeen toisessa työpajassa kuviteltiin toisenlaista, liikkuvampaa tulevaisuutta, ja osallistujien ajatuksia ohjattiin kohti vuotta 2030, tilanteeseen, jolloin liikunnallisen elämäntavan haasteet olisivat ratkaistuja. Edellisen työpajojen esteille hahmoteltiin haluttuja muutossuuntia, ratkaisuja sekä näitä edistäviä toimijoita. Toisessa työpajassa kuvattu tulevaisuus voidaan tiivistää seuraavien neljän teeman avulla. Ensiksi tietoa arkiliikunnan hyödyistä on kaikkien saatavilla. Liikkumisen lisääminen ohjaa päätöksentekoa, ja tavoitteeseen sitoudutaan yhteisesti. Toiseksi liikkumisen lisäämisen tavoitetta tukevat yritysten, julkisen sektorin sekä erilaisten järjestöjen palvelut, ja tuotteet sekä niiden suunnittelu ja liiketoiminta ylipäätään. Kolmanneksi liikkuminen on sujuva osa arjen eri osa-alueita, kuten työtä tai koulua. Niin sanotun oikeanlaisen liikkumisen määritelmä on sallivampi, ja jokainen liikkuu itse parhaaksi katsomallaan tavalla. Neljänneksi liikkuminen on kaikille kuuluva elämäntapa, ja mahdollisuudet aktiiviseen elämäntapaan ovat tasavertaiset. Kahden työpajan tulokset tiivistyvät kuvassa 10.

Harva luvussa kolme kuvatuista ja työpajassa esitetyistä ratkaisuista on kuin tieteiskirjallisuudesta, ja moni niistä olisi käytännössä mahdollista toteuttaa nykyhetkessä. Voidaankin siis kysyä, miksi liikkumattomuuden ongelma ei ole jo ratkennut, tai miksi se ei näyttäisi ratkeavan lähitulevaisuudessa. Edellä esitetyn analyysin pohjalta voidaan todeta, että liikunnallisten elämäntapojen sekä aktiivisten kulkutapojen lisäämistä estävät ja hidastavat useat toisiinsa kytkeytyvät sosiaaliset, taloudelliset, poliittiset, kulttuuriset, teknologiset sekä ympäristölliset tekijät. Liikkumattomuus on siis systeeminen ja näin ollen myös kompleksinen ongelma. Liikkuminen ei tapahdu eristyksissä muista ilmiöistä ja niihin kytkeytyvistä muutoksista. Koskaan aikaisemmin ihmisellä ei ole ollut samanlaisia teknologisia mahdollisuuksia poistamassa tarvetta liikkuu. On hyvä huomioda, että teknologinen kehitys tuskin pysähtyy. Tällöin on tärkeä tarkastella niitä tavoitteita, joita suunnittelulla tai vastaavasti tietyllä poliittisella päätöksenteolla tai toimintakulttuurilla tuetaan.

Yhden tarkkarajaisen ja helposti määriteltävän esteen sijaan liikkumattomuutta aiheuttavat siis useat tekijät. Kuten työpajan tulokset osoittavat, myös ratkaisut liikkumisen esteisiin ovat monitahoisia, eikä niitä ole mahdollista toteuttaa yksin, eristyksissä muista toimijoista. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että erilaisiin liikkumisen esteisiin puuttuminen vaatii ennen kaikkea ymmärrystä ilmiön monitahoisuudesta. Liikunnalliset elämäntavat tai niiden puute kun kytkeytyvät lähes kaikkialle: kansantalouden numeroihin, laajaan tunnekirjoon, tuotesuunnitteluun, hieken ja luterilaiseen työmoraaliin. Huolimatta siitä, että liikkumattomuuden ongelma koskettaa yhä suurempaa osaa väestöstä, arkiliikunnalta tai liikkumisen edistämiseltä puuttuu selkeä omistaja – tai mielellään useampi.

On hyvä ottaa huomioon, että raportin tulokset edustavat kahden tiiviin työpajan ja rajatun, joskin asiantuntevan joukon näkemyksiä. Näin ollen voidaankin olettaa, että aktiivisten kulkutapojen sekä liikunnallisen elämäntavan haasteet sekä ratkaisut ovat vielä raportissa kuvattuja monisyisempiä, ja jatkuvassa

muutoksessa. Toivomme, että ne tarjoavat näkökulmia ja toimivat keskustelunavauksina kohti monialaisempaa ilmiön tarkastelua. Jatkossa onkin pyrittävä ymmärtämään nykyistä paremmin liikkumista edistävien ja estävien tekijöiden systeemistä luonnetta kuten erilaisia riippuvuussuhteita sekä polkuriippuvuutta. Tämän raportin tulokset osoittavat, että liikkumisen edistäminen vaatii nykyistä enemmän eri toimialojen ja sektorien välistä yhteistyötä ja yhteiskehittämistä sekä ymmärrystä paikallisista ja kohderyhmäkohtaisista ratkaisumahdollisuuksista. Myös STYLE-hanke edistää jatkossa eri toimijoiden välistä keskustelua ja yhteiskehittämistä esimerkiksi työpajoissa sekä liikkumisen edistämiseen tähtäävissä interventiotutkimuksissa.

LIKKUMISEN ESTEET	LIKKUVAMPI SUOMI 2030
<p><b>Tietoa liikkumisen hyödyistä puuttuu tai se ohitetaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiedon ja osaamisen puute</li> <li>• Vinoutunut julkinen ohjaus ja rahoitus</li> <li>• Turvallisuushakuisuus</li> </ul>	<p><b>Tietoa arkiliikunnan hyödyistä on saatavilla ja se ohjaa päätöksentekoa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relevanttia tietoa liikkumisesta on kaikkien saatavilla</li> <li>• Arkiliikunnan hyödyt ymmärretään ja priorisoidaan päätöksenteossa</li> <li>• Päätäjät sitoutuvat liikkumisen lisäämiseen</li> <li>• Kestävälle liikkumiselle ohjataan riittävästi resursseja</li> <li>• Viestintä tukee tiedonvälitystä</li> </ul>
<p><b>Liiketoiminta ja suunnittelu jättävät liikkumisen huomiotta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Palvelut ja tuotteet eivät tue arkiliikuntaa</li> <li>• Infrastruktuuri ja toimintojen sijoittelu eivät tue liikkumista</li> <li>• Passivoiva teknologia</li> </ul>	<p><b>Suunnittelu ja liiketoiminta edistävät arkiliikuntaa ja liikkumista</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suunnittelu ja liiketoiminta lisäävät liikettä</li> <li>• Arkiliikunnan tuotteiden ja palveluiden kysyntä ja tarjonta kasvavat</li> <li>• Osallistavaa suunnittelu huomioi eri käyttäjäryhmien tarpeet</li> <li>• Turvallinen ja viihtyisä infrastruktuuri tukee arkiliikuntaa</li> <li>• Teknologia liikuttaa ja helpottaa vain tarvittaessa</li> </ul>
<p><b>Liikunta on erillinen sektori</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arjesta eristetty liikunta</li> <li>• Liikkumaton työkuulttuuri</li> <li>• Kapea ajattelutapa liikkumisesta</li> </ul>	<p><b>Liikkuminen on sujuva osa arkea</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikkuminen tapahtuu luontevasti osana arkea</li> <li>• Liikkuminen on prioriteetti</li> <li>• Työpaikat ja koulut tukevat aktiivisuutta</li> <li>• Oikeanlaisen liikkumisen määritelmä on laajempi, ja jokainen liikkuu omalla tavallaan</li> <li>• Liikkumisesta puhutaan lempeämmin ja kannustavammin</li> </ul>
<p><b>Prioriteetit, tunteet ja sosio-ekonomisen asema pitävät paikallaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiire ja mukavuudenhalu prioriteetteina</li> <li>• Epämielilyttävä liikunta</li> <li>• Osattomuus</li> </ul>	<p><b>Liikkuminen on elämäntapa, joka kuuluu kaikille</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liikkuminen on mielihyvää tuottava elämäntapa</li> <li>• Liikkuminen koetaan hyödyllisenä, vaikkei se tuottaisikaan nautintoa</li> <li>• Kaikilla on oikeus liikkua</li> <li>• Arkiliikunta vahvistaa yhteisöllisyyttä</li> <li>• Liikkumiseen liittyviä yksilöllisiä tunteita ymmärretään ja ne huomioidaan</li> </ul>

Kuva 10. Liikkumisen esteistä ja hidasteista kohti liikunnallisempia elämäntapoja. Taulukko tiivistää kahden työpajan tulokset. Vasemmassa reunassa esitetään ensimmäisen työpajan tulokset analysoituna, eli kaksitoista liikunnallisen elämäntavan hidastetta neljän juurisyyn alle luokiteltuna. Oikeassa reunassa näkyvät toisen työpajan tulokset, eli neljästä teemasta muodostuva tulevaisuuskuva liikkuvammasta Suomesta vuonna 2030, jossa esteet ovat ratkaistu.

# LIITE 1. OSALLISTUJAT

Stella Aaltonen, Turun kaupunki, työpaja 1  
Minna Aittasalo, UKK-instituutti, työpajat 1 ja 2  
Virpi Ansio, Sitowise Oy, työpaja 2  
Heidi Auvinen, VTT, työpajat 1 ja 2  
Johanna Eloranta, työpaja 2  
Eeva Elsinen, Helsingin kaupunki, kasvatuksen ja koulutuksen toimiala, työpaja 1  
Petra Engberg, Lappset Group Oy, työpaja 1  
Veera Farin, Hengitysliitto, työpaja 2  
Mette Granberg, Helsingin seudun liikenne HSL, työpajat 1 ja 2  
Hannasofia Hardwick, Opiskelijoiden Liikuntaliitto, työpajat 1 ja 2  
Tapio Heinonen, Lohjan kaupunki, työpajat 1 ja 2  
Harri Helajärvi, Paavo Nurmi -keskus, työpaja 2  
Ville Helminen, Suomen ympäristökeskus SYKE, työpajat 1 ja 2  
Antero Hirvensalo, Turun yliopisto, työpaja 2  
Henna Hovi, Helsingin kaupunki, työpaja 1  
Leila Hurmerinta, Turun yliopisto/kv. liiketoiminnan ja markkinoinnin laitos, työpaja 1  
Kati Hyvärinen, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, työpaja 1  
Riitta Hämäläinen-Bister, Suomen Kunto- ja terveystoimintakeskusten yhdistys SKY ry, työpaja 1  
Saila Hänninen, Ikäinstituutti, työpaja 2  
Johanna Hätönen, Invalidiliitto ry, työpajat 1 ja 2  
Kristiina Jakobsson, Koululiikuntaliitto KLL ry, työpajat 1 ja 2  
Tarja Jääskeläinen, HSL, työpajat 1 ja 2  
Jari Kanerva, Liikuntatieteellinen Seura, työpaja 1  
Lauri Karhunen, JYP Juniorit ry, työpaja 1  
Eki Karlsson, Suomen Latu, työpajat 1 ja 2  
Kristina Karppi, Turun kaupunki, hankekehittämissyksikkö, työpajat 1 ja 2  
Tapani Kauppinen, Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos, työpaja 1  
Elina Kauppinen, Helsingin kaupunki, kasvatuksen ja koulutuksen toimiala, työpaja 1  
Risto Keskinen, Helsingin kaupunki, kasvatuksen ja koulutuksen toimiala, työpaja 1  
Anni Kettunen, CampusSport (Turun yliopisto), työpaja 2  
Matti Koistinen, Pyöräliitto ry, työpaja 1  
Minttu Korsberg, Opetus- ja kulttuuriministeriö, valtion liikuntaneuvosto, työpaja 1  
Pasi Koski, Turun yliopisto, työpaja 2  
Kaisa-Reeta Koskinen, Helsingin kaupunki, työpajat 1 ja 2  
Maria Laakso, Voimisteluliitto, työpaja 1  
Kaija Laakso, Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry, työpaja 1  
Matleena Livson, Olympiakomitea, työpaja 1  
Sara Lukkarinen, Motiva Oy, työpaja 1  
Karoliina Luukkainen, Turun kaupunki/Hyvinvointitoimiala, työpaja 2  
Jari Lyytimäki, Suomen ympäristökeskus SYKE, työpajat 1 ja 2

Juha-Pekka Maijala, Ympäristöministeriö, työpajat 1 ja 2  
Petri Martikainen, MOPRIM, työpaja 1  
Tarja Meristö, FuturesLab CoFi Laurea, työpajat 1 ja 2  
Sari Miettinen, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, työpaja 1  
Mauri Myllylä, Oulun kaupunki, eläkkeellä, työpaja 1  
Kaisa Mäkelä, Ympäristöministeriö, työpajat 1 ja 2  
Joonas Niemi, LIKES, työpaja 1  
Petteri Nisula, HSY, työpaja 1  
Ulla Nykänen, Olympiakomitea, työpaja 1  
Sanna Ojajärvi, Pyöräilykuntien verkosto ry., työpaja 1  
Tanja Onatsu, Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, työpajat 1 ja 2  
Minna Paajanen, Helsingin kaupunki, työpajat 1 ja 2  
Riikka Paloniemi, Suomen ympäristökeskus SYKE, työpajat 1 ja 2  
Juha Peltomaa, Suomen ympäristökeskus, työpaja 1  
Samuel Piha, Turun yliopisto, työpajat 1 ja 2  
Tuija Pohjola, Lintulammen asukasyhdistys ry., työpaja 2  
Anne Punakallio, Työterveyslaitos, työpaja 2  
Kirsikka Pynnönen, Helsingin kaupunki, työpaja 2  
Riikka Rantakari, FitComm, työpaja 2  
Erja Rappe, Ikäinstituutti, työpaja 2  
Anne Rautiainen, Suomen Latu, työpajat 1 ja 2  
Maija Rihko, CampusSport Turku, työpaja 2  
Minna Saarinen, Liikenneturva, työpajat 1 ja 2  
Tuuli Salospohja, Helsingin kaupunki, työpaja 2  
Birgitta Sandberg, Turun yliopisto, työpajat 1 ja 2  
Paula Schönach, Helsingin yliopisto, työpajat 1 ja 2  
Timo Seimelä, Tampereen kaupunki, työpajat 1 ja 2  
Essi Silvonen, Tulevaisuuden tutkimuskeskus/Bastu, työpaja 1  
Vilja Sipilä, Liikuntatieteellinen Seura, työpaja 2  
Minna Soininen, Paikallisliikenneliitto, työpaja 2  
Säde Stenlund, Turun kansanterveystiede / Turun Kauppakorkeakoulu, työpaja 2  
Henna Sundqvist-Andberg, VTT, työpajat 1 ja 2  
Jaana Suni, UKK-instituutti, työpajat 1 ja 2  
Helena Suomela, Motiva, työpajat 1 ja 2  
Juhana Särkelä, Helsingin kaupunki, työpaja 2  
Marko Tainio, Suomen ympäristökeskus SYKE, työpaja 2  
Marja Tommola, Valonia / Varsinais-Suomen liitto, työpajat 1 ja 2  
Anu Tuominen, VTT, työpajat 1 ja 2  
Tommi Vasankari, UKK-instituutti, työpaja 1  
Tytti Viinikainen, Traficom, työpaja 1  
Oki Vuonoranta, Suomen Aikuisurheiluliitto, työpaja 1  
Lotta Vuorela, Zone-liikuntapalvelut, työpaja 2



Fasilitaattorit/Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto

Ira Ahokas, työpajat 1 ja 2

Katariina Kiviluoto, työpaja 2

Marjukka Parkkinen, työpajat 1 ja 2

Riikka Saarimaa, työpaja 2

Petri Tapio, työpajat 1 ja 2

Valokuvaajat/Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto

Anne Arvonen, työpaja 2

Yuan Qi, työpaja 1

## LIITE 2. HAVAINNEKUVA NVIVON TEEMARAKENTEESTA

Havainnollistava kuvakaappaus ensimmäisen työpajan esteiden analyysin teemarakenteesta eräässä työvaiheessa. Analyysin seuraavassa vaiheessa teemojen otsikot muuttuivat, sekä kaksi teemoista yhdistyivät.

Nodes			
Name	Files	References	
Huono-osaisuus		1	11
Infra ei tue arkiliikuntaa		1	20
Kapea liikuntadiskurssi		1	12
Kiire ja mukavuudenhalu		1	53
Liikkumaton työkuulttuuri		1	16
Liikunta erillisenä saarekkeena		1	14
Negatiiviset tunteet		1	19
Osaamisen tai tiedon puute		1	25
Palvelut ja tuotteet eivät tue arkiliikuntaa		1	40
Passivoiva teknologia		1	20
Sosiaaliset syyt		1	24
Vaarallinen arkiliikunta		1	14
Vinoutunut julkinen ohjaus ja rahoitus		1	36

# VIIMEISIMMÄT TUTU eJULKAISUT

- 12/2019 Aalto, Hanna-Kaisa – Lauttamäki, Ville – Minkkinen, Matti – Puustinen, Sari – Santaoja, Minna – Siivonen, Katriina & Arvonen, Anne (eds) (2019) Coolest Student Papers at Finland Futures Research Centre 2018–2019. Tulevaisuuden tutkimuskeskuksen valittuja opiskelijatöitä 2018–2019.
- 11/2019 Siivonen, Katriina – Heinäjärvi, Henna & Tuittila, Satu: Historian museon toiminnan tulevaisuuskuvat.
- 10/2019 Silvonon, Essi & Kaskinen, Juha: ICLEI Green Circular Cities Coalition. Feasibility Study to Build an Active Network of Circular Economy Actors in the Turku Region.
- 9/2019 Silvonon, Essi & Kaskinen, Juha: ICLEI Green Circular Cities Coalition. Toteutettavuustutkimus aktiivisen kiertotaloustoimijaverkoston rakentamiseksi Turun seudulla.
- 8/2019 Lakkala, Hanna – Birmoser Ferreira-Aulu, Marianna – Del Carpio Rodríguez, Ahmed Omar – Kaskinen, Juha – Morales-Soriano, Eduardo – Repo-Carrasco-Valencia, Ritva – Vargas Delgado, Luis Fernando – Vidaurre-Ruiz, Julio & Vähäkari, Noora: A Scenario for the desirable future of the Peruvian agrifood sector 2030, focusing on andean native crops. Results from the 1st and 2nd futures workshops of the PECOLO project.
- 7/2019 Kuhmonen, Tuomas & Kuhmonen, Irene: Suomen kotieläintuotannon tulevaisuuskuvat.
- 6/2019 Vehmas, Jarmo & Saarimaa, Riikka (eds): Energizing Futures – Sustainable Development and Energy in Transition. Proceedings of the Futures Conference 2018.
- 5/2019 Saarni, Jouni – Heikkilä, Katariina – Kalliomäki, Helka – Mäkelä, Marileena – Jokinen, Leena & Apostol, Oana: Sustainability in Shipbuilding – Observations from Project-Oriented Supply Network in Cruise Ship Construction.
- 4/2019 Karppinen, Ari – Aho, Samuli – Haukioja, Teemu – Kaivo-oja, Jari & Vähäsantanen, Saku: Alueiden älykäs erikoistuminen Suomessa. Aluekehittämisen indikaattorianalyysi.
- 3/2019 Tapio, Petri – Aalto, Hanna-Kaisa – Heinonen, Sirkka – Minkkinen, Matti – Puustinen, Sari – Siivonen, Katriina & Arvonen, Anne (eds): Coolest Student Papers at Finland Futures Research Centre 2017–2018. Tulevaisuuden tutkimuskeskuksen valittuja opiskelijatöitä 2017–2018.
- 2/2019 Taylor, Amos – Balcom Raleigh, Nicolas A. – Kurki, Sofi – Birmoser Ferreira-Aulu, Marianna & Wilenius, Markku: Precursors to a 'Good' Bioeconomy in 2125: Making Sense of Bioeconomy & Justice Horizons. First Foresight Report of the BioEcoJust Project.
- 1/2019 Jaakkola, Minttumaaria – Laasonen, Salla & Vuorisalo, Timo: Saimaannorpan suojeluun liittyvien asenteiden kehitys vuosina 2013–2018 ja Saimaannorppa Life -hankkeen vaikutukset asenneilmapiiriin muutokseen.
- 6/2018 Jones, Ana Maria – Wilenius, Markku & Niskanen, Suvi: Access to Green. Enhancing Urban Attractiveness in Urban Centers – the Case of Turku.
- 5/2018 Jones, Ana Maria & Wilenius, Markku: A Green Urban Future. Scaled-Up Perspectives in Urban Green for Human-Centered and Livable Urban Cores.
- 4/2018 Kaskinen, Juha & Parkkinen, Marjukka: Kohteena kiertotalous. TRY OUT! -hankkeen tulevaisuusprosessin tulokset.
- 3/2018 Balcom Raleigh, Nicolas A. – Pours, Laura – Leino-Richert, Ellinoora – Parkkinen, Marjukka & Wilenius, Markku: Futures Literacy Lab for Education. Imagining Complex Futures of Human Settlements at Finland Futures Academy Summer School 2017.
- 2/2018 Saarimaa, Riikka & Wilenius, Markku (editors) Futures of a Complex World. Proceedings of the Conference "Futures of a Complex World", 12–13 June 2017, Turku, Finland.
- 1/2018 Eranti, Ashok Kumar & Kaskinen, Juha (editors) Sustainable Energy Challenges of India. Essays of the study course "Future Sustainable Energy Challenges".



**Get inspired  
by futures.**

Tulevaisuuden tutkimuskeskus

Turun yliopisto

Marjukka Parkkinen, Ira Ahokas, Katariina Kiviluoto,  
Riikka Saarimaa ja Petri Tapio

**LIIKUNNALLISEN ELÄMÄNTAVAN HAASTEITA JA RATKAISUJA**  
STYLE-hankkeen sidosryhmätyöpajojen tulokset



strateginen TUTKIMUS



SUOMEN AKATEMIA

TUTU eJULKAISUJA 13/2019

ISBN 978-952-249-539-6, ISSN 1797-1322



**TULEVAISUUDEN  
TUTKIMUSKESKUS**