

Master's Programme in Spatial Planning and Transportation Engineering

Käytäntöteoreettinen näkökulma talvipyöräilyn edistämiseen

Tapaustutkimus turkulaisten talviliikkumisesta

Katariina Kasvinen

Copyright ©2022 Katariina Kasvinen

Tekijä Katariina Kasvinen

Työn nimi Käytäntöteoreettinen näkökulma talvipyöräilyn edistämiseen: Tapaustutkimus turkulaisten talviliikkumisesta

Koulutusohjelma Spatial Planning and Transportation Engineering

Vastuuopettaja/valvoja Professori Marketta Kyttä

Työn ohjaaja FM Stella Aaltonen

Yhteistyötaho Turun kaupunki

Päivämäärä 13.11.2022 **Sivumäärä** 72 + 4 **Kieli** suomi

Tiivistelmä

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten talvipyöräilyä voitaisiin edistää Turussa. Teoreettisena perustana käytettiin käytäntöteoriaa, jonka mukaan talvipyöräily koostuu kolmesta eri tekijästä: olosuhde- ja varustetekijöistä, mielikuvista ja osaamisesta. Talvipyöräilyn aloittaminen vaatii kaikkia näitä tekijöitä, eli esimerkiksi kunnossapidettyjä reittejä, tietotaitoa ja fyysistä kyvykkyyttä sekä sitä, että talvipyöräily nähdään mielikuvien puolesta sopivana kulkumuotona itselle.

Työn aineisto kerättiin 19 teemahaastattelulla. Haastateltavat edustivat työikäisiä turkulaisia, ja heitä oli neljästä eri ryhmästä: kokeneet talvipyöräilijät, talvipyöräilyn aloittelijat, talvipyöräilystä kiinnostuneet ja talvipyöräilyn mahdottomana näkevät. Eri ryhmien tarkastelu auttoi ymmärtämään, mikä saa aloittamaan talvipyöräilyn ja mikä saa lopettamaan pyöräilyn talveksi. Haastatteluaineistoa analysoitiin sisällönanalyysillä.

Tutkimuksessa havaittiin, että aiemmat kokemukset vaikuttavat talvipyöräilyyn, ja talvipyöräily voi alkaa jo lapsuudessa tai elämänmuutoksen myötä. Positiivinen kokemus voi saada jatkamaan talvipyöräilyä pidempään. Talvipyöräilyn kiinnostuksen kasvattaminen vaatii parempaa talvikunnossapitoa, mutta myös muilla talvipyöräilijöillä ja sosiaalisella ympäristöllä on vaikutusta. Tutkimus osoittaa talvipyöräilyn olevan kompleksinen käytäntö, minkä takia tulevissa talvipyöräilyä edistävissä toimenpiteissä kannattaisi tarkastella kaikkia käytännöntekijöitä toisiaan täydentävinä toimenpiteinä.

Avainsanat Käytäntöteoria, talvipyöräily, talvipyöräilyn edistäminen, Turku, Turun kaupunki

Author Katariina Kasvinen

Title of thesis Social practice theoretical approach to winter cycling promotion:
Case winter mobility of Turku residents

Programme Spatial Planning and Transportation Engineering

Thesis supervisor Professor Marketta Kyttä

Thesis advisor MSc Stella Aaltonen

Collaborative partner City of Turku

Date 13.11.2022 **Number of pages** 72 + 4 **Language** Finnish

Abstract

The aim of this study was to find out how winter cycling could be promoted in Turku. As theoretical base research uses social practice theory which claims that social practice consists of three elements: materials, competences, and meanings. As a practice winter cycling requires elements from all these categories: for example, winter maintenance, physical ability and know-how and seeing cycling as a potential transport mode are needed.

The research material was collected through 19 semi-structured interviews. Interviewees were working adults who live in Turku, and they were selected from four different groups: experienced winter cyclists, winter cycling novices, people interested in winter cycling, and people who could not even imagine to winter cycle. Considering these different groups helped to understand which gets people to start winter cycling and why people stop cycling during winter. The research material was analysed by content analysis.

The research found out that previous experiences affect winter cycling, and winter cycling can be started already in childhood or as a part of life change. Developing more interest in winter cycling demands better winter maintenance, but also other winter cyclists and social environment have an effect. The study shows that winter cycling is a complex social practice. Therefore, future winter cycling promotion should consider all social practice elements to maximize the effects of one action.

Keywords Social practice theory, winter cycling, winter cycling promotion, Turku, City of Turku

Sisällys

Esipuhe	7
1 Johdanto.....	8
1.1 Työn tausta	8
1.2 Työn tavoite ja tutkimuskysymykset	9
2 Talvipyöräily käytäntönä.....	10
2.1 Taustaa käytäntöteorian valinnalle	10
2.2 Talvipyöräilyn tekijät	11
2.3 Sosiaalinen konteksti	14
2.4 Talvipyöräily osana arjen muita käytäntöjä	17
2.5 Talvipyöräilyn aloittaminen ja edistämiskeinot	18
3 Turku talvipyöräilykaupunkina	22
3.1 Sää ja maantiede	22
3.2 Yleistä liikkumistottumuksista	23
3.3 Talvipyöräilyn edistäminen	25
3.4 Talvipyöräilyn tavoitteet	26
4 Tutkimusaineisto ja -metodit.....	29
4.1 Taustaa metodin valinnalle.....	29
4.2 Haastatteluaineisto	30
4.3 Haastattelut.....	32
4.4 Kuvat osana haastattelua	33
4.5 Sisällönanalyysi.....	35
5 Tulokset	37
5.1 Talvipyöräilyyn vaikuttavat tekijät	37
5.1.1 Paikalliset tekijät	37
5.1.2 Talvikunnossapito merkittävänä tekijänä	38
5.1.3 Varustautuminen mahdollistaa talvipyöräilyn.....	39
5.1.4 Talvipyöräilyn osaaminen	41
5.2 Mielikuvat talvipyöräilijöistä	42
5.2.1 Asennoitunut ja hyvin varustautunut	43
5.2.2 Urheilullinen tai käytännönläheinen	44
5.2.3 Ympäristötietoinen ulkoilmaihminen.....	45

5.2.4	Miten se, mitä näkee vaikuttaa mielikuvaan?.....	46
5.3	Sosiaalisen ympäristön vaikutus talvipyöräilyyn	46
5.3.1	Talvipyöräilykulttuuri Turussa	46
5.3.2	Yhteisöt ja yhteenkuuluvuuden tunne	48
5.3.3	Yksittäisten henkilöiden vaikutus liikkumiseen	50
5.4	Talvipyöräilykäytännön aloittaminen ja kehittyminen	51
5.4.1	Aiemmat kokemukset vaikuttavat aloittamiseen	51
5.4.2	Talvipyöräilyyn sitoutuminen	52
5.4.3	Talvipyöräily osana muita rutiineja	54
5.4.4	Kilpailevat kulkumuodot ja nivoutuvat käytännöt	56
6	Keskustelua tutkimuksen tuloksista	57
6.1	Talvipyöräilyn tekijät haastatteluryhmissä	57
6.2	Muutos pyöräilykulttuurissa ja mielikuvissa.....	59
6.3	Talvipyöräilyn aloittaminen.....	61
7	Johtopäätökset	64
7.1	Käytäntöteorian soveltaminen talvipyöräilyyn	64
7.2	Tutkimuksen laatu ja luotettavuus	65
7.3	Jatkotutkimusehdotuksia	66
7.4	Toimenpidesuosituksia	67
	Lähteet	69
	Liitteet.....	73

Esipuhe

Tämä työ toteutettiin toimeksiantona Turun kaupungin liikkumispalveluiden Scale-up-hankkeelle, ja haluankin aluksi kiittää Turun kaupunkia diplomityömahdollisuudesta. Tukenani prosessin aikana toimi Aalto-yliopistolta valvojani Marketta Kyttä, Turun kaupungilta ohjaajani Stella Aaltonen ja epävirallinen ohjaajani Katariina Salokannel. Kiitos, kun uskoitte minuun, ja annoitte suuntaviivoja toisinaan ollessani hukassa.

Kasvoin itse maaseudulla, jossa välillä hyvällä kelillä pyöräilin seitsemän kilometrin matkan kouluun, mutta jossa talvella pyöräilemisestä olisi varmasti saanut kummastelevia katseita. Haluan kiittää vanhempiani, jotka tutustuttivat minut jo lapsuudessa Turkuun, missä teimme yhdessä pyöräretkiä, ja tutustuimme sitä kautta kaupunkiin. Turussa vietetyt hetket olivat myös merkittävänä tekijänä sille, että ylipäätään päädyin opiskelemaan tälle alalle, ja että lopulta päädyin tekemään diplomityöni juuri Turun kaupungille.

Opiskeluaikani olen saanut monta hyvää ystävää, jotka ovat tukeneet minua tässäkin projektissa. Kiitos vertaistuesta ja yhteisistä opiskelusesioista erityisesti Ellalle, Samulille ja Marille. Kiitos Isalle siitä, että vaikeinakin hetkinä muistutit positiivisesta ylöspäin nousevasta käyrästä, ja että sinulle sai aina laittaa viestiä. Kiitos Juholle lounasseurasta, ja siitä, että toimit esihaastateltavanani.

Opiskeluaikani eivät olisi olleet samanlaiset ilman Maanmittarikiltaa, joten haluan kiittää kaikkia, joihin kiltatoiminnan kautta olen päässyt tutustumaan. Kilta on luonut minulle turvallisen ympäristön kasvaa ihmisenä ja oppia uutta alastani, mutta myös elämästä ja itsestäni. Kiltahuone toimi prosessin aikana tärkeänä kahvittelu- ja taukotilana, ja haluankin vielä erikseen kiittää kaikkia, jotka siellä ovat tsempanneet... Ja vastauksena kaikille sitä kysyneille: kyllä, dippa on nyt valmis.

Lopuksi kiitos Harrille, kun tuit minua prosessissa ja valoit minuun uskoa silloin kun se meinasi itseltä loppua.

Otaniemessä 13.11.2022

Katariina Kasvinen

1 Johdanto

1.1 Työn tausta

Pyöräily on viime vuosina kasvattanut merkitystään kulkumuotona, ja sen hyödyt ympäristön ja kansanterveyden kannalta on tunnustettu. Turun seudulla on tehty laajoja toimenpiteitä pyöräliikenteen infrastruktuurin parantamiseksi, ja pyöräilyn suosio on kasvussa (Valonia 2021). Talvi kuitenkin aiheuttaa haasteita pyöräilyn olosuhteisiin, ja talvisin pyöräilymäärät selvästi laskevat (Liikennevirasto 2018). Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen on tärkeää hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi, sillä liikenne tuottaa Turussa noin neljänneksen päästöistä (Turun kaupunki 2022d). Talvipyöräilyn edistäminen on tärkeää kestävyiden kannalta myös siksi, ettei pyöräliikenteen infrastruktuuri olisi vajaakäytöllä osaa vuodesta.

Tämä diplomityö on toteutettu toimeksi antona Turun kaupungille osana EU:n Horizon 2020 Scale-up-hanketta, jonka tavoitteena on kehittää datapohjaisia ja käyttäjäkeskeisiä strategioita liikenteen osa-alueilla. Nelivuotisessa hankkeessa on mukana Turun lisäksi Madrid ja Antwerpen. Kaikki nämä kaupungit toteuttavat erilaisia liikkumisen toimenpiteitä, joiden kautta hanke pyrkii edesauttamaan ilmastotavoitteiden saavuttamista. Yksi Turun kymmenestä toimenpiteestä on Talvi liikkumisvuodenaikana, johon tässä diplomityössä paneudutaan erityisesti talvipyöräilyn edistämisen kannalta. (Turun kaupunki 2022b.)

Talvipyöräilyn aiemmissa tutkimuksissa on korostunut kattava pyöräilyverkosto ja sen ympärivuotinen kunnossapito aktiivisen talviliikkumisen edistämässä. Pyöräilyä yleisesti on tutkittu myös käytäntöteoreettisesta (*social practice theory*) näkökulmasta, jonka mukaan pyöräilyyn vaikuttavat olosuhdetekijöiden lisäksi mielikuvat ja osaaminen. Tässä tutkimuksessa hyödynnetään käytäntöteoreettista lähestymistapaa talvipyöräilyn tutkimuksessa. Infrastruktuurin ja kunnossapidon merkitys on jo tunnustettu, ja resurssien salliessa niihin pyritään tekemään parannuksia. Herääkin kysymys, mitä muuta talvipyöräily vaatii reittien ja kunnossapidon lisäksi? Tulevaisuudessa voidaan päätyä tilanteeseen, jossa tulee ymmärtää, miksi jotkut ihmiset eivät käytä aktiivisia kulkumuotoja, vaikka olosuhteet käyttämiselle olisivat kunnossa. Siksi tässä työssä laajennetaan tarkastelua muun muassa mielikuvien, osaamisen ja sosiaalisen ympäristön vaikutukseen olosuhteiden parantamisen rinnalla.

1.2 Työn tavoite ja tutkimuskysymykset

Työn tärkeimpänä tavoitteena on saada taustatietoa turkulaisten talviliikkumisesta ja sen myötä laajentaa ymmärrystä siitä, miten pyöräilyä saataisiin kasvatettua kulkumuotona myös talviaikaan. Työn tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- Mitä talvipyöräily vaatii olosuhteilta, varusteilta ja osaamiselta?
- Millaisia mielikuvia talvipyöräily herättää ja miten nämä mielikuvat eroavat sen mukaan, pyöräileekö itse talvisin?
- Miten sosiaalinen ympäristö vaikuttaa liikkumiseen ja kulkumuodon valintaan talvella?
- Miten talvipyöräily aloitetaan?

Tutkimuskysymyksiä tarkastellaan työssä Turun kaupungin kontekstissa, ja johtopäätöksissä pohditaan, miten saatuja tuloksia voidaan hyödyntää talvipyöräilyn edistämisessä. Tutkimuskysymyksiin pyritään löytämään vastauksia laadullisin menetelmin haastattelututkimuksella, johon haastateltiin turkulaisia talvella pyöräileviä henkilöitä sekä henkilöitä, jotka eivät ainakaan vielä pyöräile talvisin.

Työ koostuu johdannon lisäksi kuudesta luvusta. Aluksi luvussa kaksi esitetään tutkimuksessa taustalla ollut käytäntöteoria ja sen näkökulmasta aiempia talvipyöräilyn tutkimuksia. Kolmannessa luvussa käydään läpi taustaa Turun talviolosuhteista, turkulaisten liikkumisesta ja talvipyöräilyyn liittyvistä tavoitteista. Neljännessä luvussa esitetään käytetyt tutkimusmenetelmät ja kuvataan tutkimuksen aineisto. Tutkimuksen tulokset esitetään luvussa viisi, jonka jälkeen luvussa kuusi keskustellaan tutkimuksen tuloksista suhteessa käytäntöteoriaan ja muuhun aiempaan kirjallisuuteen. Viimeisessä luvussa pohditaan, kuinka hyvin käytäntöteoria soveltui tutkimukseen, millaisia rajoitteita tutkimuksessa oli, ja mitä toimenpidesuosituksia ja jatkotutkimusideoita tutkimuksen myötä syntyi.

2 Talvipyöräily käytäntönä

Tässä luvussa esitetään teoreettinen viitekehys, jonka pohjalta talvipyöräilyä Turussa tarkastellaan. Koska käytäntöteoriaa on sovellettu talvipyöräilyyn vain vähän, tarkastellaan tässä luvussa myös yleisesti pyöräilyä käytäntöteoreettisesta näkökulmasta ja pohditaan, miten käytäntöteoriaa voidaan soveltaa talvipyöräilyyn. Aluksi kuitenkin pohjustetaan sitä, miksi juuri käytäntöteoria valikoitui tarkastelun näkökulmaksi.

2.1 Taustaa käytäntöteorian valinnalle

Liikennekäyttäytymistä tutkivat teoriat voidaan jakaa käyttäjään ja käytäntöön perustuviin teorioihin. Käyttäjäkeskeiset teoriat perustuvat siihen, että toiminnan taustalla on yksilön valinta, kun taas käytäntöteoriat näkevät, että toimintaan vaikuttaa laajemmin yhteiskunta, eikä vain yksittäisen yksilön valinnat. Käyttäjäkeskeiset teoriat näkevät käyttäytymisen muutoksen kausaalisenä ja sellaisena, johon ulkoisilla tekijöillä voidaan vaikuttaa. (Shove et al. 2012, s. 143.)

Yksi käyttäjäkeskeinen teoria, joka on tutkinut talviaikaista liikkumismuodon valintaa, on suunnitellun käyttäytymisen teoria (*Theory of Planned Behaviour*). Se olettaa ihmisen käyttäytymisen muodostuvan uskomusten ja asenteiden sekä prioriteettien kuten hinnan ja mukavuuden perusteella. Suunnitellun käyttäytymisen teorian näkökulmasta on todettu esimerkiksi tilannetekijöiden kuten matkan pituuden ja lumen määrän vaikuttavan liikkumismuodon valinnassa enemmän kuin psykologisten tekijöiden, joita ovat esimerkiksi prioriteetit ja asenteet. (Egset & Nordfjærn 2019.) Suunnitellun käyttäytymisen teoria ja muut käyttäjäkeskeiset teoriat ovat kuitenkin saaneet osakseen kritiikkiä, koska ne olettavat käyttäytymisen johtuvan yksilön tietoisesta valinnasta. Käyttäjäkeskeiset teoriat eivät huomioi, että kulkumuotojen sosiaaliset merkitykset ja mielikuvat vaikuttavat kulkumuodon valintaan, ja että ihminen voi kiintyä tiettyyn kulkumuotoon. Lisäksi näissä teorioissa pitäisi joidenkin mielestä huomioida paremmin rakenteelliset ja infrastruktuuriset tekijät sekä yksilön riippuvuus muiden ihmisten tarpeista, mielipiteistä ja taidoista. (Heisserer & Rau 2017.) Näiden kritiikkien sekä jo olemassa olevan tutkimuksen vuoksi tätä tutkimusta ei lähdetty tarkastelemaan käyttäjäkeskeisten teorioiden kautta.

Toisin kuin käyttäjäkeskeiset teoriat, käytäntöteoria (*Social Practice Theory*) ei perustu yksilön tietoiseen valintaan, ja se välttää näin yksilöön kohdistuvan kritiikin ja syyllistämisen. Käytäntöteoria ei pyri vaikuttamaan vain yksilön arvoihin ja asenteisiin, vaan se keskittyy käyttäytymiseen ilmiönä, joka koostuu laajasti erilaisista käyttäytymiseen vaikuttavista tekijöistä. Näiden

tekijöiden välisiä linkkejä pitää ymmärtää ja rikkoa, jotta käyttäytymisen muutos voidaan saada aikaan. (Spotswood et al. 2015). Pääasiallisena teoreettisena viitekehyksenä tässä työssä toimii Shoven ja muiden (2012) käytäntöteoria, joka kuvaa käytäntöjen syntyä, ylläpitämistä ja päättymistä osana jokapäiväisestä elämästä ja muita käytäntöjä. He eivät niinkään tarkastele yksilöä, joka harjoittaa tiettyä käytäntöä, vaan enemminkin tekijöitä, joista käytännöt muodostuvat. Seuraavassa alaluvussa paneudutaan näihin käytännön tekijöihin.

2.2 Talvipyöräilyn tekijät

Termille *Social Practice* käytetään tässä työssä suomennosta käytäntö, jolla tarkoitetaan rutinoitunutta käytöstä, eli tässä tutkimuksessa lähinnä säännöllistä pyöräilyä talvisin. Shoven ja muiden (2012) mukaan käytäntö koostuu yhtäaikaaisesti olemassa olevista ja toisiinsa kytkeytyneistä tekijöistä (*elements*), jotka voidaan yksinkertaistaa kolmen kategorian alle. Jotta käytäntöjä ja niiden syntyä ja yhteyksiä voidaan tarkastella, ajatellaan käytäntöön vaikuttavat tekijät jaoteltuna seuraaviin kategorioihin:

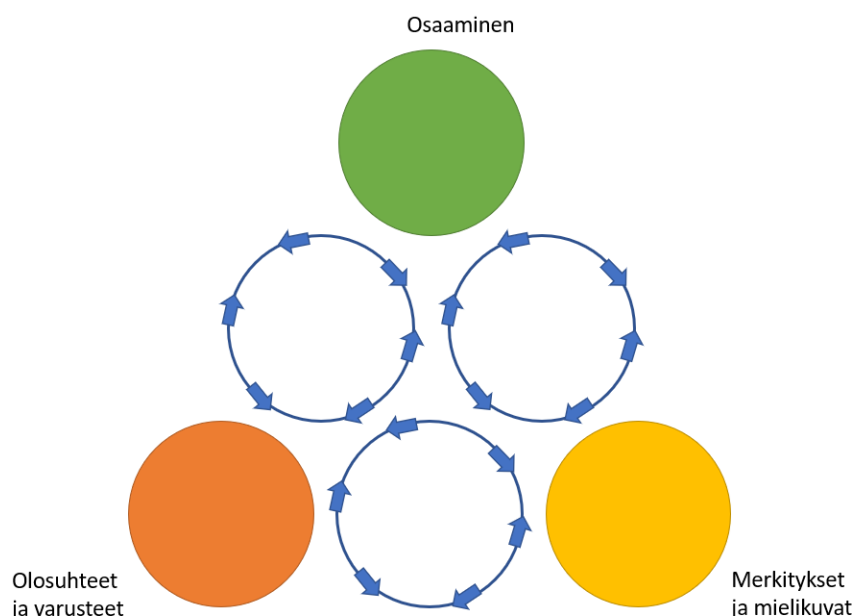
- Olosuhteet ja varusteet (*materials*)
- Osaaminen (*competences*)
- Mielikuvat (*meanings*)

Yleisesti pyöräilyn kohdalla eräässä tutkimuksessa on tunnistettu olosuhteita ja varustetekijöinä esimerkiksi pyörä itsessään, pyörätiet ja mahdollisuus suihkussa käyntiin työpaikalla. Mielikuviin liittyen pyöräily saatetaan nähdä nopeana ja tehokkaana kulkumuotona tai toisaalta vaarallisena ja sellaisena, jota käyttää kulkumuotona toisenlaiset ihmiset kuin mitä itse on. Pyöräilijöitä voidaan pitää esimerkiksi urheilullisempina ja seikkailunhaluisempina itseen verrattuna. Pyöräilyn osaamiseen voidaan ajatella kuuluvan riittävä kuntotaso ja tieto oikeanlaisesta varustelusta ja tavaroiden säilytyksestä. (Spotswood et al. 2015.) Toisaalta pyöräily ei vaadi ajokorttia, ja taidot siihen opitaan yleensä jo koulussa. Kuitenkin tietyt olosuhteet kuten ruuhkaiset tiet voivat tuoda turvattomuuden tunnetta pyöräilyyn. (Larsen 2017.) Talvipyöräilyssä nämä esitetyt tekijät voivat korostua vielä enemmän. Olosuhteiden muuttuessa tarvitaan erilaista varustelua ja osaamista, minkä myötä myös mielikuva talvipyöräilystä eroaa muiden vuodenaikojen pyöräilystä. Chapman ja Larsson (2021) määrittelevätkin talvipyöräilijän varusteiden kautta sellaiseksi, joka sopeuttaa varusteensa talveen esimerkiksi vaatteiden, nastarenkaiden tai eri pyörän osalta.

Vaikka käytäntöteorian perusteella käytännön eri tekijät voidaan jaotella kategorioittain, arkielämässä painottuu näiden tekijöiden yhteys toinen

toisiinsa. Käytäntö on olemassa, kun kaikki kolme tekijää ovat linkittyneenä toisiinsa. Käytännön syntymiseksi tarvittavien olosuhteiden ja varusteiden, osaamisen ja mielikuvien esiintyminen samalla alueella tai henkilöllä ei automaattisesti takaa käytännön esiintymistä, mutta potentiaalia tietyllä käytännöllä voidaan ajatella olevan, kun tarvittavat tekijät ovat saatavilla. Yhtäaikaisen olemassaolon lisäksi tekijöiden pitää kuitenkin myös linkittyä toisiinsa. (Shove et al. 2012, s. 40, 25, 45.) Talvipyöräilyn kohdalla voidaan ajatella esimerkiksi, että ennen talvipyöräilyn aloittamista voi omistaa nastarenkaat ja sopivan pyörän, mutta niitä ei kuitenkaan vielä käytä. Käytännön aloittaminen vaatii lisäksi sen, että talvipyöräily koetaan itselle sopivaksi kulkumuodoksi, ja että se on fyysisen kyvykkyyden kannalta mahdollista. Kun tarvittavat tekijät ovat olemassa, on talvipyöräilyn aloittaminen mahdollista. Kaikki kolme käytännön tekijää siis tarvitaan talvipyöräilyn muodostumiseksi.

Käytännön tekijät ovat myös jatkuvassa yhteydessä toisiinsa. Tekijöiden riippuvuutta toinen toisistaan havainnollistetaan kuvassa 1. Talvipyöräilyn kannalta tekijöiden yhteys voisi näkyä esimerkiksi seuraavalla tavalla: talvipyöräilyn mielikuva voi parantuneen kunnossapidon myötä muuttua positiivisemmaksi, mikä voi saada potentiaalisia talvipyöräilijöitä hankkimaan nastarenkaat. Uuden varusteen myötä tulee lisäksi osata vaihtaa tai vaihdattaa renkaat pyörään ja lopulta opetella ajamaan talvikeleillä. Tekijöiden keskinäisen yhteyden ja linkittymisen myötä talvipyöräily voi siis alkaa.



Kuva 1: Käytännön tekijät vaikuttavat jatkuvasti toinen toisiinsa. Kuva mukailtu Shoven ja muiden kuvasta (2012, s.32).

Käytäntöön liittyvien tekijöiden yhteyttä toisiinsa havainnollistavat myös Buck ja Nurse (2021), joiden mukaan avaintekijöitä kulkumuodon valinnassa ovat olosuhteet ja varusteet, mutta ne vaikuttavat itsensä lisäksi myös muihin tekijöihin. Esimerkiksi parempi infrastruktuuri ja työpaikkojen tarjoamat olosuhteet pyöräilylle luovat positiivista mielikuvaa ja muistuttavat mahdollisuudesta pyöräilemiseen, ja toisaalta se, ettei pyöräilyn olosuhteisiin panosteta, luo negatiivista mielikuvaa pyöräilystä. Merkitysten ja mielikuvien muuttumisen lisäksi tiettyjen tekijöiden puute voi luoda uusia toimintatapoja. Esimerkiksi eroteltujen pyöräteiden puuttuessa saatetaan ajaa jalkakäytävillä mieluummin kuin ajoradalla. Olosuhteet ja varusteet myös vähentävät tarvetta tiettyyn osaamiseen, ja toisaalta joidenkin taitojen oppimisen myötä varusteiden puute ei välttämättä ole niin merkittävä tekijä. Samankaltaisia yhteyssuhteita voidaan ajatella olevan talvipyöräilyssä: paremmin kunnossapidettyjen reittien myötä ei tarvitse osata ajaa lumessa tai hyvillä talvirenkailla ajaessa kunnossapidolla ei välttämättä ole niin suurta merkitystä. Lisäksi hyvin talvihoidetut pyöräilyn reitit tai ympärivuotisesti käytössä olevat yhteiskäyttöpyörät vahvistavat mielikuvaa siitä, että pyöräily talvella ylipäätään on mahdollista.

Käytännön tekijät myös kehittyvät jatkuvasti. Yksi talvipyöräilyn kannalta merkittävä uusi varustetekijä on sähköpyörät, jotka helpottavat talvipyöräilyä ja lisäävät motivaatiota ja varmuutta talvipyöräilyyn. Tällaisten uusien innovaatioiden myötä myös varuste- ja olosuhdekategorioiden sisällä olevilla tekijöillä on vaikutusta toinen toisiinsa. Esimerkiksi sähköpyörärien myötä pitää miettiä, miten latauspisteet lisätään kaupungin julkisiin ja yksityisiin tiloihin. (Chapman & Larsson 2021.) Sähköpyörillä voidaan nähdä myös olevan vaikutusta muihin käytännön tekijöihin. Osaamisen kannalta talvipyöräily ei sähköpyörän myötä vaadi niin suurta fyysistä suoritusta, ja ajaminen huonommallakin kelillä onnistuu paremmin. Lisäksi sähköpyörärien myötä talvipyöräily saattaa lisääntyä, mikä taas voi vaikuttaa mielikuviin siten, että talvipyöräilyä pidetään normaalimpana.

Sää merkittävänä tekijänä

Vaikka pyöräily voidaan nähdä monella tavalla samanlaisena käytäntönä vuodenajasta riippumatta, muuttavat talven sääolosuhteet pyöräilyä merkittävästi muihin vuodenaikoihin verrattuna. Sääolosuhteiden muuttumisen myötä vaaditaan erilaisia varusteita ja kunnossapitotapoja. Sää myös vaikuttaa pyöräilyn mielikuviin, ja pyöräilyn vaatimaan osaamiseen. Sää siis oikeastaan luo koko talvipyöräilykäytännön, sillä sen takia pyöräilyn vaatimat tekijät ovat talvisin muihin vuodenaikoihin verrattuna erilaiset.

Sade, lumi, tuuli, kylmä ja kuuma sää ovat tekijöitä, jotka voivat saada vaihtamaan kulkumuodon ulkoilmavaihtoehdosta suojattuun kulkumuotoon,

kuten autoon. Sää vaikuttaa enemmän vapaa-ajalla tehtäviin matkoihin kuin hyötymatkoihin, ja yksittäisten säätekijöiden sijaan säätekijöiden kombinaatiot ovat tärkeämpiä. (Böcker et al. 2013.) Lumisateen muoto ja määrä sekä lämpötila ovat yksi kombinaatio, joka voidaan nähdä haasteena talvipyöräilylle erityisesti, kun lumi kertyy tien pintaan esimerkiksi räntänä. Tällaisia olosuhteita voidaan kokea, kun lämpötila pyörii nollan molemmin puolin eli useimmiten talven alku- ja loppupuolella. (Chapman & Larsson 2021.)

Vaikka tietyt sääolosuhteet vaikuttavat selkeästi liikkumiseen, sää ei ole tekijänä yksiselitteinen. Odotukset säätilasta ja sääennusteet voivat olla tärkeämpiä valittaessa kulkumuotoa kuin todellinen säätila. Varsinaisen sään lisäksi subjektiiviset kokemukset säästä ja sään aiheuttamat tekijät, kuten liukkaan tien luoma turvattomuuden tunne tai lumen synnyttämä ympäristön kauneus, saattavat olla jopa tärkeämpiä kuin itse sää. Säätyypin houkuttelevuus on subjektiivinen mielipide, ja siihen vaikuttaa lisäksi aktiviteetti, jota kyseisessä säässä aikoo tehdä. (Böcker et al. 2013.) Voidaan siis sanoa, että sää itsessään saa erilaisia merkityksiä riippuen siitä, keneltä kysyy.

2.3 Sosiaalinen konteksti

Yllä esiteltyjen tekijöiden lisäksi sosiokulttuurinen ympäristö vaikuttaa liikkumismuodon valinnassa. Tätä vaikutusta voidaan tarkastella kulttuurillisena asiana, yhteisöjen kautta tai yksilön lähipiirin kautta. Kuva 2 havainnollistaa sosiokulttuurisen ympäristön tasoja, jotka kaikki osaltaan vaikuttavat yksilön liikkumismuodon valintaan ja mielipiteen muodostumiseen.



Kuva 2: Eritasoiset sosiokulttuuriset ympäristöt vaikuttavat taustalla suhtautumisen muodostumisessa.

Asuinmaan tai -kaupungin pyöräilykulttuuri vaikuttaa kulkumuodon valinnan taustalla. Pyöräily on kehittynyt eri tavalla eri maissa ja kaupungeissa. Useissa eurooppalaisissa kaupungeissa pyöräilyn suosio laski 40-luvulta 70-luvulle. Alankomaissa ja Tanskassa pyöräilyn merkitys normaalina kulkumuotona ei tuolloin kuitenkaan täysin kadonnut, minkä vuoksi näissä maissa suosio on palautunut nopeammin kuin muualla. Sen sijaan Iso-Britanniassa ylitettiin tuolloin tietty kynnyks, ja pyöräilystä tuli vain vapaa-ajan aktiviteetti. (Shove et al. 2012, s. 61.) Nykyisin esimerkiksi hollantilaiseen identiteettiin liittyy vahvasti pyöräily, kun taas brittiläisessä kulttuurissa autoilu nähdään enemmän oletuksena kuin aktiivisena valintana. Kulttuuri voidaan nähdä elämäntapana ja tavallaan annettuna asiana, jonka mukaan toimitaan, ja se näkyy myös pyöräilyssä. Myös maan sisäisesti kaupunkien välillä on eroavaisuuksia siinä, miten pyöräilykäytäntöjä syntyy. Siksi kulttuuriset toimenpiteet on huomioitava pyöräilyn edistämässä infrastruktuurin parannusten lisäksi ja niitä täydentävinä toimenpiteinä. (Aldred & Jungnickel 2014.) Kulttuurin ja erilaisten paikallisten olosuhteiden vuoksi myöskään pyöräilyn edistämiskeinoja ei voi suoraan kopioida muista kaupungeista (Larsen 2017).

Kaupungeissa, joissa yleinen pyöräilykulttuuri on vahvempi, pyöräillään enemmän säästä riippumatta ja näin ollen myös talvisin. Pyöräilijöiden sään sietokyky osoittaa pyöräilyn juurtuneen hyväksytyksi ja jopa välttämättömäksi kulkumuodoksi kaupungissa. (Goldmann & Wessel 2021.) Ruotsissa on huomattu alueellista vaihtelua siinä, miten sää, kuten lämpötila, vaikuttaa kulkumuotoon, mikä osoittaa alueellisen kulttuurin vaikuttavan liikkumis-
muodon valintaan talviaikana (Liu et al. 2015).

Myös media luo pyöräilykulttuuria. Vain harvalla on yleensä ensikäden kokemusta joistain käytännöistä, joten mielikuvat syntyvät usein ulkopuolelta seuraamalla. Esimerkiksi sauvakävelyn syntyessä televisiossa esitetyt kuvat sauvakävelijöistä loivat mielleyhtymiä, joiden takia sauvakävelyyhdistyksen ympäristö, ikä ja vaatetus. Nämä mielikuvat taas vaikuttivat siihen, millaisia ihmisiä sauvakävelijöiksi ryhtyi. Medialla on tärkeä merkitys mielikuvien välittämisessä, mutta vaikka tiettyä mielikuvaa pyrittäisiin levittämään, ei voi olla varma resonoiko mielikuva välttämättä silti. Mielikuvan tulkinta ja omaksuminen on siis epävarma prosessi. (Shove et al. 2012, s. 56.) Talvipyöräilystäkin välittyy kuvaa sen mukaan, mitä uutisissa tuodaan esiin, ja millaisia henkilöitä talvipyöräilijöinä mediassa esiintyy. Siksi olisi tärkeää, että talvipyöräilijöinä näkyisi monenlaisia ihmisiä, joihin monet voivat samaistua.

Median lisäksi itse käytännön harjoittajilla on merkitystä siinä, mitä ulkopuoliset ajattelevat käytännöstä. Vaikka Shove ja muut (2012, s. 71) painottavatkin käytäntöteoriassa käytännön tekijöitä, he tunnistavat myös, että käyttäjät muokkaavat jatkuvasti käytäntöä. Larsen (2017) tuo esille, että

pyöräilykaupunkia luovat suunnittelijoiden, suunnitelmien ja kampanjoiden lisäksi pyöräilijät itsessään. Jotta tietty käytäntö on olemassa, se vaatii käytännön harjoittajia, jotka värväävät käytännölle uusia harjoittajia välittämällä mielikuvia ja osaamista aloittelijoille. Käyttäjät toimivat niin sanotuin yhteistuottajina (*co-producer*). Suunnittelijoiden lisäksi käyttäjien rooli on siis yhtä tärkeä, kun luodaan pyöräilyä normaalia ja valtavirtaa. Pyöräilijöiden tekemiset ja sanomiset, ja niiden myötä välittynyt mielikuva, on yksi syy kiinnostua tai olla kiinnostumatta pyöräilystä. Tätä voidaan kutsua myös sosiaalisen palautteen periaatteeksi, jonka mukaan ihmiset katsovat muiden kokemuksia arvioidessaan omaa tulevaa kokemusta (Bruno & Nikolaeva 2020). Tämä tunnistettiin eräässä ruotsalaiskokeilussa, jossa koululaisluokka lisäsi pyöräilyä talvella. Sen myötä myös vanhempien suhtautuminen muuttui aiemmasta huolen tunteesta positiivisuuteen ja siihen, että osa vanhemmistakin aloitti talvella pyöräilyn. (Lindqvist et al. 2019.) On siis tärkeää parantaa talvipyöräilijöiden olosuhteita, jotta pyöräilijät itse saavat positiivisia kokemuksia, jotka välittyvät positiivisina mielikuvina myös niille, jotka eivät vielä talvipyöräile.

Yksilötasolla sosiaalinen ympäristö voi luoda painetta valita tietty liikkumismuoto. Eräs kestävämmän liikkumisen kokeiluun osallistunut henkilö luopui autoilusta, mutta ei uskaltanut kertoa siitä työkavereilleen, jotka olivat kasvaneet pienemmällä paikkakunnalla, jossa autoilu oli itsestään selvä osa arkea. Toinen kokeiluun osallistunut perhe koki, että toisesta autosta luopuminen on mahdollista, mutta se vaatii sosiaalisista normeista poikkeamista. Pitää kohdata tunteet toisen vaivaamisesta, jos kysyy kimppakyytiä tai ymmärtää, ettei ole huono vanhempi, vaikka ei hakisikaan lastaan harjoituksista autolla kuten muut vanhemmat. (Laakso 2019.) Nämä esimerkit osoittavat, että sillä on merkitystä, millaisiin yhteisöihin kuuluu, ja mitä näissä yhteisöissä pidetään normaalina. Talviaikaan pyöräily on harvinaisempaa, jolloin ainakin joissain yhteisöissä talvipyöräily varmasti vaatii sosiaalisesta normista poikkeamista.

Toisaalta tietyissä yhteisöissä voi tuntea yhteenkuuluvuutta tai saada vertaistukea. Kestävä liikkumisen kokeiluun osallistuneet henkilöt saivat vertaistukea sosiaalisesta mediasta, ja kimppakyyti-ryhmissä kyydin pyytämisestä ei tarvinnut tuntea erilaisuutta (Laakso 2019). Tällaiset sosiaalisen median ryhmät voivat toimia merkittävänä vertaistuen paikkoina. Yhteenkuuluvuuden tunne tuli esille Ruotsissa koululaisten osallistuessa talvipyöräilykokeiluun. Yhdessä luokkana osallistuminen oli tärkeää tiimipelin kannalta, ja kokeiluun osallistuneet halusivat voittaa palkintoja mieluummin yhdessä luokkana kuin yksilökilpailuissa. Talvipyöräilyprojektin aikana tunnettiin yhteenkuuluvuutta, yhdessä oloa ja toisten tukemista. Vaikka ryhmäpaine koettiin tässä tapauksessa hyvänä asiana, on syytä olla tarkkana vallan ja

voiman käytössä ja muistaa myös yksilölliset tekijät vastaavien projektien kohdalla. (Lindqvist et al. 2019.)

2.4 Talvipyöräily osana arjen muita käytäntöjä

Tässä luvussa tarkastellaan, miten talvipyöräily kilpailee toisten käytäntöjen kanssa tai toisaalta, miten se yhdistyy muihin käytäntöihin. Käytäntöteorian tekijöiden lisäksi aika ja paikka ovat merkittäviä tekijöitä kulkumuodon valinnassa. Näihin tekijöihin voidaan katsoa kuuluvaksi esimerkiksi tarve liikkua eri paikkojen välillä, ja se, miten työpaikka sijoittuu muihin arjen paikkoihin nähden. Liikennemuotosiirtymää tavoiteltaessa olisi syytä tarkastella liikkumista suhteessa muuhun käyttäytymiseen. (Cass & Faulconbridge 2016.)

Arkipäivän rytmiä luo nukkuminen, töissä käynti ja muut jokapäiväiset tapahtumat, jotka vaikuttavat toinen toisiinsa esimerkiksi niiden vaatiman ajan myötä. Käytännön vaatima aika vaikuttaa tekijänä siihen, alkaako yksilö harjoittaa tiettyä käytäntöä. Eri käytännöt, niiden keskinäinen järjestys ja ajankohta voivat luoda ihmisille kiireen tuntua. Kiireen tuntu taas ei välttämättä johdu vain ajanpuutteesta vaan siitä, että aikaa on hankala hallita ja organisoida. (Shove et al. 2012 s. 95–96.) Jotkut näkevät liikkumisen kuluvan ajan haaskauksena, ja toiset voivat kokea sen hyödynnettäväksi ajaksi, esimerkiksi jos saa päivän treenin samalla, kun matkustaa töihin (Guell et al. 2012). Talvella arjessa saattaa olla myös muihin vuodenaikoihin verrattuna erilaisia aktiviteettejä, joka osaltaan myös erottaa talvipyöräilyn muiden vuodenaikojen pyöräilystä.

Pyöräilyn ja työmatkan yhdistäminen voidaan nähdä näiden kahden eri käytännön nivoutumisena yhteen. Talvipyöräilyn nivoutuminen työmatkailun kanssa on osoitettu, sillä talvella on todennäköisempää käyttää polkupyörää työmatkailuun ja muihin sellaisiin matkoihin, jotka tapahtuisivat säästä riippumatta, kuin muihin aktiviteetteihin (Chapman & Larsson 2021). Työmatkan merkityksen huomaa myös siinä, että monet talvipyöräilyyn keskittyvät tutkimukset paneutuvat siihen nimenomaan työmatkailun näkökulmasta (esim. Bergström & Magnusson 2003).

Kulkumuodot voivat kilpailla toinen toisiaan vastaan, jolloin esimerkiksi kulkumuodon vaatima aika voi olla merkittävä tekijä. Larsen (2017) kuvaa, että Kööpenhaminassa pyöräily valitaan, koska se on nopein ja helpoin kulkumuoto. Kööpenhaminassa pyritään välttämään vastakkainasettelua pyöräilyn ja autoilun välillä, eikä pyöräilijöitä haluta ylistää kulkumuotonsa vuoksi. Kulkumuotojen merkitys voi olla eri, sillä monella kööpenhaminalaisella pyöräilijällä on auto, mutta sitä käytetään eri tarkoituksiin kuin pyörää.

Autoilu voi siis esimerkiksi nivoutua osaksi viikonlopun vapaa-ajan matkoja ja pyöräily arjen työmatkoja. Se, nähdäänkö pyöräily normaalina vai epätavallisena riippuu monista kytkeytyneistä asioista sekä olosuhteiden että laajemmin yhteiskunnan osalta (Shove et al. 2012 s.153). Tavoitetilä olisi siis se, että pyöräily olisi myös talvella muihin kulkumuotoihin verrattuna parempi vaihtoehto.

Liikkumisen kytkeytyminen muuhun elämään näkyy myös siinä, että elämän muutokset vaikuttavat kulkumuodonvalinnassa, esimerkiksi lapsen saaminen voi lopettaa pyöräilyn tai auton hajoaminen autoilun (Guell et al. 2012). Muutos kestävämpiin kulkumuotoihin voi tapahtua luonnollisesti osana muuta arjen muutosta, esimerkiksi kodin tai työpaikan muuttaminen usein johtaa kulkumuodon muuttamiseen. Toisaalta kulkumuodon muutoksen myötä voi joutua luomaan arkirutiinin uudelleen, jolloin muutoksessa tarvitaan aikaa uuden oppimiselle ja sopeutumiselle. (Meinherz & Binder 2020.) Potentiaalisiksi rutiinien ja tottumusten rikkoviksi elämänmuutoksiksi on tunnistettu esimerkiksi muuttaminen, uudessa työpaikassa aloittaminen ja perheessä lapsen koulun aloittaminen. Tällaisten ryhmien tutkiminen ja kampanjoiden kohdentaminen heille voi olla hyödyllistä. (Liikennevirasto 2015.)

2.5 Talvipyöräilyn aloittaminen ja edistämiskeinot

Talvipyöräilyosuuden kasvattaminen vaatii sitä, että useammat ihmiset jatkavat pyöräilyä läpi talven. Teorian näkökulmasta voidaan sanoa, että käytäntöjen säilymiseksi ja leviämiseksi käytännön pitää saada harjoittajikseen lisää käyttäjiä, joilla käytäntöön vaadittavien tekijöiden integroiminen onnistuu, ja jotka myös haluavat pitää käytännön elossa. (Shove et al. 2012, s. 120.) Käytäntöön vaikuttavien tekijöiden lisäksi vaaditaan siis myös, että potentiaaliset talvipyöräilijät itse haluavat pyöräillä talvisin.

Käytäntöjen kehittymisen tai aloittamisen kannalta menneet kokemukset ovat tärkeässä roolissa. Aiemmat kokemukset usein määrittelevät, mitä seuraavaksi tekee, ja sen myötä käytännön kehityskaaret ovat merkittäviä tulevalle osallistumiselle, kokemukselle ja käytäntöön sitoutumiselle. Arkielämässä ei ole hetkeä, jolloin toiminnot alkaisivat alusta, vaan jokainen uusi käytäntö on jollain tavalla aiempien käytäntöjen tulos. (Shove et al. 2012, s. 66, 125.) Talvipyöräilyyn sitoutumisen kannalta on tärkeää, että aiemmat kokemukset pyöräilystä ovat myönteisiä. Bergström ja Magnusson (2003) tuovat esille, että pyöräteiden talvikunnossakunnossapito on tärkeää siitakin syystä, että talvella pyöräilemistä kokeilevat palaisivat hyvän kokemuksen myötä pyöräilyn pariin uudelleenkin, eivätkä säikähtäisi huonosti hoidettua pyörätietä ja sen myötä syntynyttä huonoa kokemusta.

Harvemmin käytetty näkökulma pyöräilyosuuden kasvattamiseen on olemassa olevien pyöräilijöiden käytännön ylläpitäminen, jota myös aikaisempi hyvä kokemus pyöräilystä tukee. Bruno ja Nikolaeva (2020) tarkastelevat hollantilaisten kestäviä käytäntöjä, kuten pyöräilyä, ylläpito- ja näkökulmasta käytäntöteorian kautta, ja toteavat tämän lähestymistavan olevan hyödyllinen esimerkiksi alueilla, jossa on korkea pyöräilytaso, mutta uhka muutokseen on. Tämä näkökulma pyöräilyyn koettiin toimivaksi Alankomaissa, jossa pyöräilyyn yleensä kasvetaan lapsuudesta saakka, eikä siihen erikseen ryhdytä. Kuitenkin hollantilaiset saattavat vähentää pyöräilyä hankkiessaan auton osana jotain muuta elämäntapahtumaa. Ylläpito- ja näkökulmasta nykyisten talvipyöräilijöiden säilyttäminen on tärkeää. Toisaalta näkökulmaa voisi soveltaa myös siihen, että pyöräilyä jatkettaisiin syksyn jälkeen läpi talven. Potentiaalisten jatkajien tulisi kuitenkin sopeuttaa esimerkiksi varusteensa talven muuttuviin olosuhteisiin, jolloin pyöräilyn jatkamista talveen ei voida suoraan ajatella vain pyöräilyn ylläpitämisenä.

Kuten luvussa 2.1. esiteltiin, liikkumista voidaan tarkastella monien eri teorioiden kautta. Myös käyttäytymisen muuttamiseen pyrkivissä toimenpiteissä on ollut nähtävissä asenteiden ja arvojen painottamista, ja sen myötä on pyritty vakuuttamaan ihmiset esimerkiksi ilmastonmuutoksen tärkeydestä. Vakuuttamisen ja esteiden poistamisen kautta on pyritty lisäämään toivottua käytöstä. Kuitenkin esimerkiksi ilmastopolitiikassa on lisääntynyt kiinnostusta kokonaisvaltaisempaan lähestymiseen, jota käytäntöteoreettinen toteuttamistapa tarjoaa. (Shove et al. 2012, s.142.) Käytännöt ovat pohjimmiltaan kontrolloimattomia ja jatkuvasti muuttuvia. Päätöksenteossa voidaan kuitenkin pyrkiä muokkaamaan

- käytäntöön vaikuttavien tekijöiden määrää,
- käytäntöjen nivoutumista toisiinsa,
- käytäntöjen ja käytännön harjoittajien kehityskaarta ja
- käytäntöjen ”lisääntymispiiriä”. (Shove et al. 2012 s. 146.)

Talvipyöräilyä voitaisiin näiden neljän esitetyn toimenpiteen kautta lisätä ensinnäkin lisäämällä esimerkiksi tehostetun kunnossapidon reittejä tai talvipyöräilyn osaamista. Toiseksi käytäntöjen nitoutumista toisiinsa voitaisiin vahvistaa esimerkiksi liittämällä talvipyöräily vahvemmin osaksi työmatkailua. Talvipyöräilyn kehityskaareen voisi luoda positiivisen nousun tarjoamalla esimerkiksi mahdollisuuden kokeiluun, joka antaisi hyvän kosketuksen käytäntöön, ja jonka myötä käytäntö voisi lähteä kehittymään. Talvipyöräilyn ”lisääntymispiirinä” voisi tarkastella esimerkiksi työyhteisöä, jossa talvipyöräily voisi potentiaalisesti levitä. Tässä yhteisössä toisten talvipyöräilijöiden vaikutusta muihin voisi pyrkiä jollain tavalla korostamaan.

Kulkumuodon vaihtoon liittyy kuitenkin aina myös vanhasta kulkumuodosta luopuminen, jonka Meinherz ja Binder (2020) nostavat esille kulkumuodon vaihtamisprosessin ensimmäisenä askeleena. Toiseksi pitää sopeutua uuteen kulkumuotoon ja lopuksi sopeuttaa uusi kulkumuoto myös osaksi arkirutiinia. Kirjoittajat toteavat, että jokaiseen näistä kolmesta vaiheesta voisi luoda erillisiä toimenpiteitä.

Yksi talvipyöräilyn lisäämiseksi käytetty toimenpide on järjestetyt talvipyöräilykokeilut, jotka tarjoavat mahdollisuuden käyttäytymisen muutokseen. Oulussa ja Ruotsin Luleåssa on järjestetty kokeiluja, joissa on lisätty käytännön tekijöitä tarjoamalla tietoa ja varusteita. Luleåssa kaupunki toteutti kampanjan, jonka osana etsittiin 13 vapaaehtoista osallistujaa, jotka olivat halukkaita sitoutumaan talvipyöräilyyn talveksi, ja joilla ei ollut aikaisempaa kokemusta talvipyöräilystä. Kaupunki tarjosi heille talvipyöräilyyn sopivan pyörän ja järjesti osana projektia erilaisia tapaamisia, joissa opeteltiin esimerkiksi pyörän huoltoa. Tavoite pyörän käytöstä vähintään 50 % matkoista nähtiin aluksi haastavana, mutta kokeilun myötä kuitenkin 89 % osallistuneiden työmatkoista ja 70 % vapaa-ajan matkoista korvattiin pyörällä. (Chapman & Larsson 2021.)

Myös Oulussa on toteutettu useita kertoja Talven pyöräilijä -kampanja, johon on valittu osallistujia seuraavin kriteerein:

- pyöräilee aktiivisesti arkimatkoja sulaan aikaan (huhtikuu – lokakuu),
- on aikaisemmin lopettanut pyöräilyn talven tullen,
- sitoutuu pyöräilemään vähintään 2–3 arkimatkaa joka viikko talven ajan ja
- on ennakkoluuloton ja reipas henkilö.

Valituille osallistujille tarjottiin eturenkaaseen nastarengas, kypärä ja valo, jos niitä ei aikaisemmin omistanut. Kaupunkien oman maksimissaan 50 henkilön joukkueen lisäksi kaupunki kannusti työnantajia haastamaan omat työntekijänsä ja tarjoamaan heille vastaavat edut. (Oulun kaupunki 2016.) Sekä Luleån että Oulun kokeilut siis perustuivat vapaaehtoisten aktiivisten pyöräilijöiden omaan haluun jatkaa pyöräilyä myös talviaikaan. Molemmissa esimerkeissä osallistujille tarjottiin mahdollistavat varusteet ja jaettiin informaatiota. Osallistujat olivat kuitenkin vapaaehtoisia, jolloin voi ajatella, että he kokevat talvipyöräilyn kiinnostavana ja itselle sopivana kulkumuotona. Käytännön tekijöistä täydennettiin siis varuste- ja osaamistekijöitä, ja vahvistettiin merkitys- ja mielikuvatekijöitä.

Myös laajemmilla talven imagoon vaikuttavilla toimenpiteillä voi olla vaikutusta talviajan liikkumiskäyttäytymiseen. Kanadan Edmontonissa tehty talvikaupunkistrategia vaikutti positiivisesti myös talvipyöräilyyn. Talvikaupunkistrategiaa lähestyttiin kahdella eri tavalla. Ensinnäkin otettiin huomioon talvesta nauttimisen käytännön esteet, kuten varjoiset ja tuuliset julkiset tilat, jotka voitaisiin käytäntöteorian mukaan nähdä olosuhdetekijöinä. Lisäksi pyrittiin aikaansaamaan kulttuurin muutos siinä, miten edmontonilaiset kertovat asumisesta pohjoisessa kaupungissa. Haluttiin, ettei talvea koetaisi enää kotiin vetäytymisen ajaksi. Tämän voisi nähdä talven mielikuvien muuttumisena käytännön tekijöiden näkökulmasta. Edmontonissa strategian teosta vastasi erillinen talvikaupunkiyksikkö, mutta sitä tehtiin yhdessä muiden yksiköiden sekä asukkaiden kanssa. Strategian vaikutuksia arvioitaessa kävi ilmi, että Edmontonin talvipyöräilijöistä 37 % oli aloittanut talvipyöräilyn talvikaupunkistrategian julkistamisen jälkeen. Konkreettisesti talvipyöräilyyn kannustettiin esimerkiksi Talvipyöräile töihin -päivällä, jolloin aamuruuhkan aikaan tarjottiin pyöräilijöille kaakaota ja keksejä. (Edmontonin kaupunki 2018.) Tämä esimerkki osoittaa, että myös yleisesti talven imagoa nostattavat toimenpiteet tuovat positiivista mielikuvaa talvipyöräilylle.

Chapman ja Larsson (2021) todistavat, että sitoutunut ympärivuotinen pyöräily on mahdollista kylmissäkin olosuhteissa, jos ihmisiä tuetaan ja varustautuminen on kunnossa. Kesäpyöräilyyn verrattuna on kuitenkin enemmän esteitä, jotka pitää huomioida. Vaikka tiettyihin käytäntöihin, kuten talvipyöräilyyn, voi vaikuttaa myös osana muita ohjelmia tai jopa vahingossa, on syytä tarkastella talvipyöräilyä omana aktiviteettinaan, joka vaatii omaa suunnittelua, toimenpiteitä ja hallintaa.

Tässä luvussa on tullut esiin, että talvipyöräily on moninainen käytäntö, jonka harjoittamiseen vaaditaan olosuhteita ja varusteita kuten nastarenkaat ja auratut tiet. Niiden lisäksi kuitenkin myös mielikuvat talvipyöräilystä ja osaaminen ovat tärkeitä talvipyöräilyn aloittamisen kannalta. Näiden tekijöiden lisäksi sosiaalinen konteksti ja aikaisemmat kokemukset vaikuttavat kulkumuodon valinnassa. Pyöräilykulttuuri on jokaisessa paikassa erilainen, ja siksi seuraavassa luvussa paneudutaan tämän tutkimuksen tarkastelualueeseen Turun kaupunkiin hieman tarkemmin.

3 Turku talvipyöräilykaupunkina

Seuraavaksi esitellään olennaista taustatietoa tarkastelun kohteena olevasta Turun kaupungista ja sen asukkaiden liikkumistottumuksista. Lisäksi tarkastellaan, millaisia toimenpiteitä talvipyöräilyn edistämiseksi on tähän mennessä tehty, ja millaisia tavoitteita talvipyöräilyyn liittyen on asetettu Turun kaupungin tasolla sekä laajemmin seudullisesti ja valtakunnallisesti.

3.1 Sää ja maantiede

Varsinais-Suomessa sijaitseva 196 000 asukkaan Turku on Suomen kuudenneksi asutuin kunta, jossa suurin ikäluokka on 20–29-vuotiaat (Turun kaupunki 2022a). Turun keskusta-alue on rakentunut Aurajoen ympärille ruutukaava-alueena. Ilmakuvaa alueesta ja sen rinnevarjostuksesta on esitetty kuvassa 3. Turussa pyöräilyyn vaikuttaa se, että on melko paljon korkeusvaihteluja.



Kuva 3: Turun keskusta-alue ilmakuvassa rinnevarjostuksella (Maanmittauslaitos 2022).

Yksi talvipyöräilyn olennaisimmista tekijöistä on säätila. Esimerkiksi Oulussa pakkaslumi tarjoaa hyvän pinnan pyöräilylle, mikä osaltaan selittää Oulun kehittymistä talvipyöräilykaupungiksi. Turun talvikuukausien säätilastoja on esitetty taulukossa 1, josta käy ilmi, että Turussa talvet ovat keskimäärin melko leutoja, ja kylmimmät ja lumisimmat talviolosuhteet koetaan helmikuussa. Lämpötilat vaikuttavat myös siihen, miten lumi kertyy tien pintaan. Kuten luvussa 2.2 tuli ilmi, haastavimpana olosuhteena pyöräilylle on usein nollan molemmin puolin pyörivät lämpötilat, jolloin lumi voi jäädä tien

pintaan räntänä tai voi syntyä mustaa jäätä. Tällaisia haastavampia olosuhteita voidaan kokea Turussa läpi talven, ja ne ovat haastavia myös kunnossapidon näkökulmasta. Meri vaikuttaa säätilaan lämmittävästi, minkä takia pitkät syksyt ja kuivat ja viileät keväät ovat tyypillisiä Turun ilmastossa (Turun kaupunki 2022d).

Taulukko 1: Turun säätilan keskiarvoja vuosilta 1991–2020 (Ilmatieteen laitos 2022a ja 2022b). Lämpötilatilastojen havaintoasemana Turku lentoasema ja lumensyvyuden havaintoasemana Turku Artukainen.

Kuukausi	Kuukauden keskilämpötila	Jääpäivien lukumäärä (ylin lämpötila alle 0 °C)	Kylmien päivien lukumäärä (alin lämpötila alle -10°C)	Lumensyvyyden mediaani kuukauden 15. päivänä (cm)
Joulukuu	-1.5	11	5	1
Tammikuu	-3.8	15	8	7
Helmikuu	-4.5	14	8	14
Maaliskuu	-1.3	7	6	9

3.2 Yleistä liikkumistottumuksista

Tässä alaluvussa tarkastellaan turkulaisten liikkumistottumuksia. Viimeksi 2016 mitatessa, Turun vuoden keskimääräisen päivän kulkumuotojakauma oli seuraava:

- 29 % jalankulkua,
- 10 % pyöräilyä,
- 10 % joukkoliikennettä,
- 2 % muuta,
- 36 % henkilöauton kuljettajana ja
- 13 % henkilöauton matkustajana.

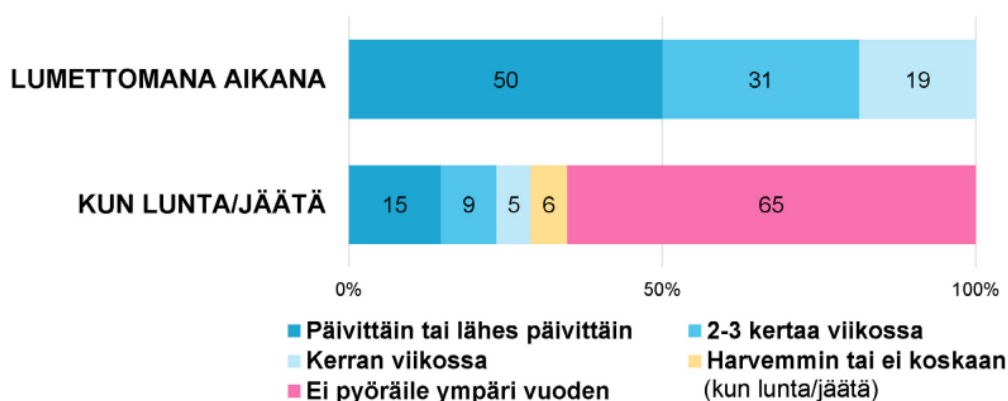
Lähes puolet turkulaisten matkoista tehdään siis henkilöautolla. Turussa 66 % asutokunnista omistaa yhden tai useamman auton. Verrattaessa Helsingin, Tampereen ja Oulun seutuihin, seututasolla Turun seudulla tehdään enemmän matkoja henkilöautolla ja vähemmän kävellen ja pyörällä. (Liikennevirasto 2018.) Kuitenkin 84 % turkulaisista on käytössään vähintään yksi polkupyörä, ja sillä liikkuu vähintään kerran viikossa lumettomana aikana 59 % Turun aikuisväestöstä. Pyöräilyn valitsemisen syynä on tärkeimpänä sen kätevyys ja pyörämatkan tarkoitus on useimmiten työ- tai opiskelumatka. (Turun kaupunki 2020a.)

Tarkasteltaessa talviliikkumista 2019 toteutetussa tutkimuksessa 21 % turkulaisista pyöräili talvisin siten että 11 % pyöräili säännöllisesti ympäri vuoden, ja muut liikkuiivat pyörällä vain satunnaisesti talvisin. Ympäri vuoden pyöräilevistä 60 % oli miehiä. (Turun kaupunki 2020a.) Aktiivisten kulkumuotojen (kävely ja pyöräily) yhteenlaskettu osuus ei muutu merkittävästi vuodenajan mukaan. Talvella 26 % Turun seudun asukkaiden matkoista tehdään kävellen ja 2 % pyörällä, kun taas kesällä 20 % matkoista kävellään ja 10 % pyöräillään. Talviaikana kävely siis korvaa pyöräilyä. Pyöräilymatkojen keskipituus on sekä kesällä että talvella 3,9 km. Sen sijaan joukkoliikennettä käyttäen sekä autolla tehtävien matkojen osuudet eivät muutu merkittävästi eri vuodenaikoina. (Liikennevirasto 2018.) Lumen ja jään vaikutusta pyöräilyn useuteen kuvataan kuvassa 4, josta voi huomata suuren osan lumettomana aikana pyöräilevistä lopettavan pyöräilyn lumen tai jään tullessa. Talvi siis vähentää eniten pyöräilymatkoja, minkä takia tämä tutkimus paneutuu-kin erityisesti talvipyöräilyyn.

9. Kuinka usein pyöräilette lumettomana aikana?

3. Kuinka usein pyöräilette talvella, kun maassa on lunta tai jäätä?

% pyöräilijöistä (pyöräilee vähintään kerran viikossa lumettomana aikana) (n=583 / N=84 976)



Kuva 4: Lumettomana aikana vähintään kerran viikossa pyöräilevien pyöräilyn useuteen vaikuttavat lumi ja jää (Turun kaupunki 2020a).

Sen lisäksi, että lumettomana aikana pyöräilevien joukkoa voitaisiin kannustaa ympärivuotiseen pyöräilyyn, löytyy Turussa potentiaalia myös yleisesti pyöräilyn kasvuun kaikkina vuodenaikoina. Ensinnäkin Turun ydinkaupunkiseudun asukkaat pitävät pyöräilyn olosuhteiden parantamista tärkeänä (Murmam & Tommola 2020). Toinen merkittävä tekijä pyöräilyn lisääntymiselle on se, että Turun koko ja kaupunkirakenne ovat ihanteellisia pyöräilylle, sillä 90 % turkulaisista asuu alle puolen tunnin pyöräilymatkan päästä Turun kauppatorilta. Silti henkilöautoliikenteen matkoista 43 % on linnuntietä mitattuna alle viiden kilometrin matkoja, jotka sopisivat matkan pituuden vuoksi hyvin myös pyöräiltäviksi. (Turun kaupunki 2018.) Koska nämä

tekijät on tunnistettu, tarkastellaan seuraavassa alaluvussa, millaisia toimenpiteitä erityisesti talvipyöräilyn edistämiseksi Turussa on tähän mennessä tehty.

3.3 Talvipyöräilyn edistäminen

Turun kaupunki on parantanut talvipyöräilyn olosuhteita, jotta pyöräilyn osuus liikkumisessa talviaikaan lisääntyisi. Vuodesta 2017 osalla pyöräteistä on toteutettu tehostettua talvihoitoa. Yksi tekniikka tehostetun hoidon reiteillä on ollut harjasuolaus, jossa väylälle levitetään harjauksen jälkeen suola estämään jäätymistä. Tehostetun talvihoidon reitistö on tällä hetkellä 12 kilometrin pituinen, mutta sen on tarkoitus laajeta asteittain, jolloin 2025–2026 talvella reitistö olisi jo 70 kilometrin pituinen. (Valonia 2021.) Ensimmäisen talven talvipyöräilyn testireitin kulku on esitetty kuvassa 5. Heti ensimmäisenä talvena kaupungin palautejärjestelmään saapuneista testireittiin liittyvistä palautteista 65 % oli positiivisia (Turun kaupunki 2020c). 60 % pyöräilybarometrin 2019 vastaajista oli tietoisia Turussa toteutetusta talvipyöräilypilotista, mutta kokemukset pilotista olivat hyviä. Talvipyöräilyreitistä tietoisien joukossa 13 % lisäsi talvipyöräilyä ja 11 % vaihtoi reittiään testireitin alueelle. (Turun kaupunki 2020a.)



Kuva 5: Talvipyöräilyn testireitti talvikaudella 2017–2018 (Turun kaupunki 2020c).

Toinen merkittävä talvipyöräilyä mahdollistava tekijä oli Turun kaupunki-pyöräjärjestelmä, joka toimi vuosina 2018–2021 ympärivuotisesti siten, että pyörät saivat nastarenkaat talveksi. Talvesta saatiin paljon positiivista palautetta käyttäjiltä, ja ympärivuotisuuden ansiosta Föli-fillarit saivat myös

Vuoden pyöräilyteko 2018 -palkinnon. Kokemuksen mukaan talvella käytössä olevat kaupunkipyörät kannustivat pyöräväylien kunnossapitoon ja talvipyöräilyyn ja toimivat myös markkinointikeinona ympärivuotiselle pyöräilylle. Haasteita talvikäytölle koettiin akkujen ja vaihteiden toiminnassa, pyörän tietokoneen näytön jäätymisessä ja yhteistyössä kunnossapidon ja operaattorin välillä. (Turun kaupunki 2020b.) Kesällä 2022 Föli-kaupunkipyörien toimittaja vaihtui, ja jatkossa pyörät ovat käytössä vain kesäkautena (Valonia 2021).

Jo tehtyjen toimien lisäksi kaupunki on kiinnostunut asukkaiden talvipyöräilyyn liittyvistä toiveista, joita selvitettiin muun muassa vuonna 2019 Pyöräilybarometrissa. Tuloksissa ilmeni hieman eroa sen mukaan, pyöräilijä itse talvisin vai ei. Ympäri vuoden pyöräilevät toivoivat kattavampaa ja yhtenäisempää pyöräilyverkostoa ja laadukkaampaa talvihoitoa, vaikka suurin osa heistä oli kuitenkin vähintään melko tyytyväinen pyöräreittien talvihoitoon. Kaikkien vastaajien joukossa talvipyöräilyä lisäisi pyöräreittien erottaminen ajoneuvoliikenteestä, parempi liukkauden torjunta, leudompi ilma, nopeampi auraus ja se, että matkaan lähtiessä olisi tieto reittien auraamis- ja hiekoitustilanteesta. (Turun kaupunki 2020a.) Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyssä 2019 (Murmah & Tommola 2020) ympäri vuoden päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevät pitivät pyöräilyyn ja kävelyyn liittyviä toimenpiteitä muihin vastaajin verrattuna tärkeämpänä. Aktiivisesti pyöräilevien joukossa reittien jatkuvuus ja talvikunnossapidon parantaminen olivat tärkeimpiä toivottuja toimenpiteitä yleisesti pyöräilyä koskien. Tässä luvussa on tunnistettu talvipyöräilyn toteutetut ja toivotut edistämistoimenpiteet, ja seuraavassa alaluvussa tarkastellaan vielä sitä, millaisia tavoitteita talvipyöräilyyn liittyen on asetettu.

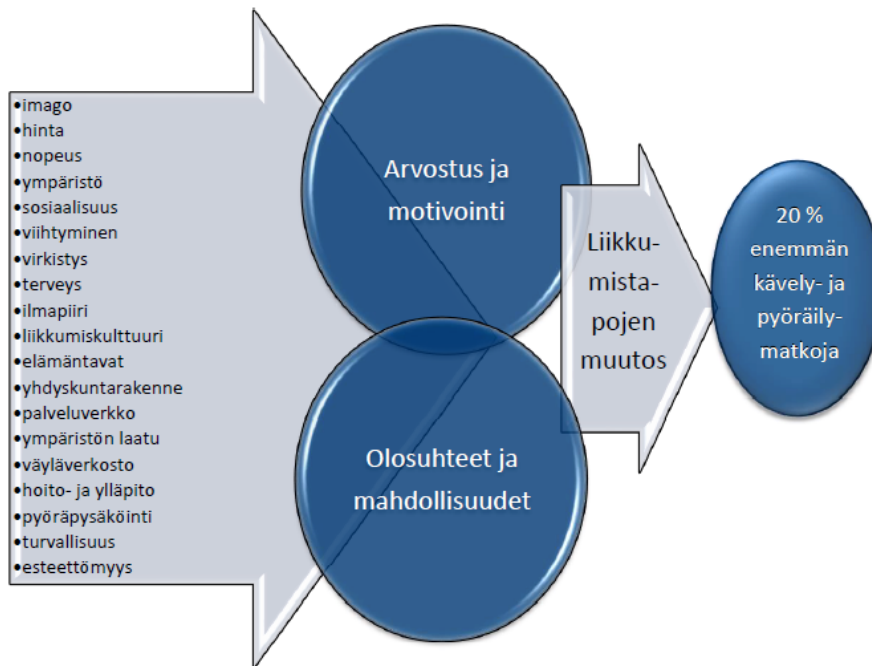
3.4 Talvipyöräilyn tavoitteet

Talvipyöräilyn tavoitteet on tunnistettu niin valtakunnallisella kuin paikallisella tasolla osana muita pyöräily- ja ilmastotavoitteita. Kuten luvussa 1.1 tuotiin esille, tämä diplomityö on osa EU:n Scale-up-hanketta, mikä osaltaan osoittaa kestävämmän talviliikkumisen tunnistamisen myös kansainvälisemmällä tasolla.

Valtakunnallisesti ja seudullisesti tavoitteita nimenomaan talvipyöräilyn osalta ei ole erikseen asetettu. Tarkasteltaessa pyöräilyä koko Suomen tasolla, merkittävin tavoite on kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden valtakunnallinen kasvu 30 % vuoteen 2030 mennessä, jolloin kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus olisi koko Suomessa 35–38 %. Tätä tavoitetta kohti menään erinäisillä toimenpiteillä, joista esimerkkinä ovat ympärivuotinen kävely- ja pyöräväylien kunnosta huolehtiminen ja hoidon kehittäminen sekä

ihmisten innostaminen informaatio-ohjauksen ja valistuksen kautta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018.) Seututasolla Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhdeksi tavoitteeksi on määritelty kestävyys ja vähäpäästöisyys. Tavoitteena on myös nostaa kävely ja pyöräily ykkösiksi kaupunkialueilla ja taajamissa. (Varsinais-Suomen liitto 2020.)

Turun kaupungissa talvipyöräilyn edistämiseen ohjaa kattotasolla kaupunki-strategia, jossa on asetettu tavoitteeksi hiilineutraalius vuoteen 2029 mennessä. Turku haluaa myös olla yksi maailman johtavista ilmasto- ja luonto-kaupungeista 2030-luvulla. Ilmastotavoitteiden lisäksi talvipyöräily edistää pyrkimystä hyvinvoiviin, aktiivisiin ja liikkuviin asukkaisiin. (Turun kaupunki 2022c.) Myös ilmastosuunnitelmassa tavoitellaan vähähiilistä liikku-mista ympärivuotisesti, minkä toteuttamiseksi laaditaan erinäisiä ohjelmia (Turun kaupunki 2022d). Pyöräilyn tavoitteita käsitellään Turun pyöräilyn kehittämisohjelmassa (Turun kaupunki 2018), jonka lähtökohtana on kestä-vien kulkutapojen (kävely, pyöräily ja julkinen liikenne) osuuden nostami-nen 66 %:iin. Tavoitteen saavuttamiseksi ympärivuotinen työmatkapyöräily on tunnistettu merkittävimmäksi potentiaaliksi. Pyöräilyn kehittämisohjel-man yhdeksi kärkitoimenpiteistä on asetettu talvikunnossapidon parantami-nen pyöräväylillä. Olosuhteiden ja mahdollisuuksien parantamisen lisäksi kehittämisohjelmassa on tunnistettu, että arvostus ja motivointi vaikuttavat liikkumistapojen muutokseen (kuva 6), ja että pyöräilyyn liittyy fyysisten kuormitustekijöiden lisäksi myös henkistä kuormitusta. Arvostuksen ja mo-tivoinnin toimenpiteinä on esitetty muun muassa terveyshyötyjen ja uusien väylien markkinoimista, kisoja ja kampanjoita sekä helposti saatavan infor-maation levittämistä.



Kuva 6: Liikku- mista- pojen muutokseen vaikuttavat monet eri tekijät (Turun kaupunki 2018).

Talvipyöräilyn edistäminen on siis tunnistettu tavoitteena monella tasolla, ja sen edistämiseksi on jo nyt tehty paljon. Myös asukkaiden olosuhteisiin liittyvistä toiveista tiedetään kvantitatiivisten tutkimusten perusteella jo melko paljon, mutta turkulaisten talviliikkumiseen ei ole syvemmin paneuduttu. Tämä haastattelututkimuksen ja käytäntöteoreettisen kehyksen perusteella toteutettu kvalitatiivinen tutkimus antaa lisätietoa, joka auttaa päätöksentekijöitä ja suunnittelijoita ymmärtämään talvipyöräilyä käytäntönä syvemmin. Tutkimus pyrkii paneutumaan infrastruktuurin ja kunnossapidon merkitystä unohtamatta enemmän ”pehmeisiin” tekijöihin, joita ovat esimerkiksi kuvassa 6 esitetyt liikkumiskulttuuri, sosiaalisuus ja elämäntavat. Seuraavassa luvussa esitetään, mitä metodeja turkulaisten talviliikkumisen tarkasteluun käytettiin, ja millainen oli tutkimuksen aineisto.

4 Tutkimusaineisto ja -metodit

Tässä luvussa kuvataan, mitä tutkimusmetodeja työssä käytettiin, ja miksi kyseisiin metodeihin päädyttiin. Sen jälkeen kuvaillaan, miten tutkimus toteutettiin, ja millainen aineisto tutkimuksen pohjana on. Lopuksi kuvataan, miten tutkimusaineistoa analysoitiin.

4.1 Taustaa metodin valinnalle

Tutkimus on osa laajempaa Turun kaupungin Scale-up-hankkeen Talvi liikumisvuodenaikana -toimenpidettä, jonka esitiedoksi pyritään löytämään näkökulmia tässä tutkimuksessa. Tässä työssä haluttiin saada syvempää ymmärrystä talviliikkumisesta, minkä vuoksi valittiin kvalitatiivinen tutkimus, sillä ihmisten suhtautumista ja asenteita on helpompi tarkastella laadullisten menetelmien avulla. Tutkimusteemaan liittyen on jo aiemmin toteutettu kvantitatiivisia tutkimuksia kuten Turun Pyöräilybarometri ja Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, jotka osaltaan selkeyttivät tämän työn tutkimusmuodoksi kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen. Lisäksi työn näkökulman ollessa asukaslähtöinen, oli selvää, että työ toteutetaan asukashaastatteluin, sillä turkulaiset talvipyöräilijät ja mahdolliset talvipyöräilijät ovat aiheen parhaita asiantuntijoita.

Haastattelun valikoiduttua menetelmäksi, tarkennettiin, millainen haastattelu toteutettaisiin. Haastattelut voidaan jakaa perustuen niiden strukturoiduuteen. Eri haastattelutyyppisiä on monenlaisia, joista osassa saateetaan edetä vain yhden kysymyksen pohjalta ja osassa voi olla tarkka kyselyrunko. Teemahaastattelu on täysin strukturoidun ja strukturoimattoman haastattelun välimuoto, jossa aihepiirit on usein päätetty etukäteen, mutta tarkka kysymyslista ja kysymysten järjestys voivat vaihdella. Eri vastaajilla ei siis välttämättä ole täysin samoja kysymyksiä, ja eri teemojen käsittelyn laajuus voi myös vaihdella. (Eskola et al. 2018.) Tässä tutkimuksessa haastattelutilanteiden haluttiin säilyvän rentoina, mutta oli kuitenkin tietyt aihepiirit, jotka haluttiin käsitellä kaikissa haastatteluissa. Teemahaastattelu mahdollisti vastausten vertailun keskenään ja asukkaiden erityyppisiin kokemuksiin paneutumisen. Tarvittaessa myös jatkokysymysten esittäminen oli mahdollista. Haastateltaville haluttiin antaa jonkin verran vapautta ohjata haastattelua itselle tärkeiden aihepiirien pariin, mutta kuitenkin siten, että jokaisessa haastattelussa käsiteltiin samat teemat ja pääpiirteittäin samat haastattelukysymykset.

Hitchings (2012) tuo esille, että monet ovat kyseenalaistaneet haastattelun sopivuutta käytäntöteorian kanssa, koska jokapäiväiset käytännöt voivat olla niin rutiininomaisia, että haastateltavien olisi vaikea kertoa niistä. Hitchings

kuitenkin toteaa, että haastattelun avulla voidaan selvittää itsestään selviltäkin tuntuvien toimintojen syitä. Hänen mukaansa ilmiselviltä tuntuviakin asioita kannattaa kysyä ja esittää vaihtoehtoja helpottamaan haastattelukysymyksiin vastaamista. Myös se, että tuodaan esille hypoteettisia tilanteita tai muiden ihmisten käytäntöjä, voi edesauttaa ymmärtämään omien käytäntöjen logiikkaa. Tämän tutkimuksen haastattelutilanteissa hyödynnettiin hypoteettista tilannetta esimerkiksi kysyttäessä, vaikuttaisiko läheisten liikkumismuodon muuttuminen jotenkin haastateltavan liikkumismuotoon. Lisäksi jos haastattelukysymys ei heti auennut, tuotiin haastateltaville esille vaihtoehtoja esimerkkinä siitä, mitä kysymykseen voisi vastata.

4.2 Haastatteluaineisto

Tutkimuksen materiaali kerättiin haastattelemalla turkulaisia heidän liikkumistottumuksistaan talviaikana. Haastateltavia etsittiin sosiaalisen median kautta. Ilmoitus haastateltavien hausta julkaistiin Turun kaupungin työntekijöiden sisäisessä kanavassa, Pyöräily Turussa -Facebook-ryhmässä ja Turun kaupungin Facebook-sivuilla. Julkaisussa kerrottiin, että talviliikkumista koskevaa diplomityötä varten etsitään haastateltavia, jotka täyttävät seuraavat kriteerit:

- 30–55-vuotias työssäkäyvä mies tai nainen,
- Asuu maksimissaan 5 km säteellä Turun keskustasta ja
- Työmatkan pituus on noin 1–7 km.

Kriteerien asettamisen perusteena oli se, että haastatelluilla on potentiaalia talvipyöräilyn aloittamiseen, ja että tuloksia voidaan vertailla keskenään. Haastateltavien haluttiin olevan työelämässä, sillä työmatka on tunnistettu yhdeksi tärkeimmäksi kestävän talviliikkumisen matkaksi. Työmatkan pituus ja kodin etäisyys keskustasta määriteltiin, jotta potentiaali pyörän käyttöön talvisin olisi infrastruktuurin ja matkan pituuden osalta kunnossa. Lisäksi ikähaitari asetettiin, jotta haastateltavat olisivat suhteellisen samankaltaisissa elämäntilanteissa ja vastausten vertaileminen olisi sen osalta mahdollista. Asettamalla alaikä pyrittiin rajaamaan pois opiskelijat ja sellaiset henkilöt, joiden arkirutiini ei ole välttämättä niin hyvin vielä muodostunut. Yläikäraja taas asetettiin, jotta esimerkiksi fyysisiä haasteita pyöräilemiseen ei olisi vielä muodostunut.

Tutkimuksessa haluttiin myös verrata vastauksia sen mukaan, pyöräileekö vastaaja talvisin vai ei, ja kuinka kauan vastaaja on talvipyöräillyt. Siksi haastateltavien hakuilmoituksen yhteydessä ilmoitettiin yllä esitettyjen kriteerien lisäksi, että haastateltavia etsitään seuraavasta ryhmistä:

- A: Kokeneet talvipyöräilijät (talvipyöräillyt jo pitkään),
- B: Talvipyöräilyn aloittelijat (pyöräillyt 1–2 talvea),
- C: Talvipyöräilyn aloittamisesta kiinnostuneet tai
- D: Talvipyöräilyn mahdollisena näkevät.

Haastateltavat vastasivat ilmoittautuessaan itse siitä, että pyydetyt kriteerit (ikä, työmatkan pituus ja kodin etäisyys keskustasta) ja kuuluminen tiettyyn ryhmään täyttyvät. Jälkeenpäin ajateltuna myös esitetyt kriteerit haastateltavien valinnalle ja talvipyöräilykokemus olisi ollut syytä kysyä ilmoittautumislomakkeessa, sillä annettujen vastausten perusteella olisi voinut helpommin tehdä valintaa haastatteluun sopivuudesta. Osalla haastatelluista pyydetty kriteerit eivät täysin täyttyneet ja talvipyöräilyn aloittelijoiksi ilmoittautui myös jo hieman pidempään pyöräilleitä. Nämä tekijät eivät kuitenkaan väärinä tuloksia merkittävästi. Esimerkiksi yhdellä haastatelluista työ oli tällä hetkellä täysin etätyötä, mutta hänellä oli sitä ennen pitkä kokemus talvipyöräilystä myös työmatkan kulkumuotona. Ylläesitettyjä kirjaimia käytetään myöhemmässä tekstissä kuvaamaan tietyn ryhmän vastaajia.

Käytännössä haastatteluun ilmoittautuminen tapahtui hakuilmoitukseen liitettyinä olleella Google Forms -lomakkeella, jossa kysyttiin, yhteystiedot, sopivat ajankohdat haastattelulle, mihin ryhmistä haastateltu kuuluu, ja mahdolliset lisätiedot. Vaikka lomakkeessa kysyttiin, haluaisiko haastattelun etänä, läsnä omassa sijainnissaan tai läsnä ulkotiloissa, päädyttiin kaikki haastattelut lopulta pitämään etänä. Haastateltavia ilmoittautui vapaaehtoiseksi yli 50 henkilöä, joten kaikkia heistä ei pystytty diplomityöprosessissa haastattelemaan. Sen takia haastatteluihin valittiin jokaisesta ryhmästä pääasiassa ensimmäisenä ilmoittautuneita tai aikataulullisesti sopivia haastateltavia. Heihin oltiin yhteydessä sähköpostitse ja sovittiin haastattelujen ajankohdasta. Muutama ilmoittautunut ei vastannut sähköpostitse esitettyyn haastattelupyyntöön, mutta se ei osoittautunut ongelmaksi ilmoittautuneiden suuren määrän vuoksi. Vaikka haastattelut toteutettiin kesälomakaudella, se ei tuntunut olevan esteenä haastatteluun osallistumiselle.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa puhutaan usein otoksen sijaan harkinnanvaraisesta näytteestä, sillä tilastollisen yleistyksen sijaan pyritään ymmärtämään jotain tapahtumaa syvällisemmin tai saamaan uusia näkökulmia joihinkin ilmiöihin (Hirsjärvi & Hurme 2010). Haastateltavia pyrittiin valitsemaan riittävän suuri määrä, ja lopulta harkinnanvaraisen näytteen määrä oli 19 henkilöä, siten että muista ryhmistä oli viisi haastateltua per ryhmä, ja kiinnostuneissa (ryhmässä C) oli neljä haastateltua. Talvella pyöräileviä haastateltavia oli siis 10 henkilöä, ja loput 9 eivät pyöräilleet talvisin. Haastateltavien ID-numerot, iät ja sukupuolet on esitetty taulukossa 2. ID-numeroihin on liitettyä kirjain sen mukaan, mihin aiemmin esitettyyn ryhmään

haastateltu kuuluu. Haastateltujen iät on taulukossa pyöristetty viiden vuoden tarkkuudella. N tarkoittaa naista ja M miestä. Lisäksi olennaisia taustakysymyksiä on esitetty taulukossa.

Taulukko 2: Osallistujat.

ID	Ikä	Sukupuoli	Käytössä auto	Käytössä pyörä	Talvirenkaat pyörään
A1	40	M	x	x	x
A2	45	M	x	x	x
A3	55	M		x (eri talvipyörä)	x
A4	40	N	x	x	x
A5	35	N	x	x	
B6	35	N	x	x	x
B7	40	M	x	x	
B8	50	M	x	x	
B9	35	M	x	x (eri talvipyörä)	x
B10	50	N	x	x	x
C11	40	N	x	x	
C12	40	M	x	x	
C13	40	N		x	
C14	40	N	x	x	
D15	50	N	x	x	
D16	45	N		x	
D17	50	N	x	x	
D18	50	M		x	
D19	30	N	x	x	

Haastateltavien joukko on monipuolinen, sillä kaikissa ryhmissä oli yksin asuvia, puolison kanssa asuvia ja perheellisiä henkilöitä. Suurin osa haastatelluista työskenteli virka-aikaisessa toimistotyössä, ja kaikilla oli käytössään polkupyörä. Aineistosta tehtyjä havaintoja ei voida yleistää koskemaan kaikkia turkulaisia, mutta haastateltavissa on edustettuna erilaisten asukasryhmien edustajia.

4.3 Haastattelut

Haastattelut pidettiin Microsoft Teamsin välityksellä heinäkuussa 2022 yksilöhaastatteluina. Haastatteluihin varattiin aikaa tunti, ja lopullisten tallenteiden pituus vaihteli 25 minuutin ja 60 minuutin välillä. Ennen nauhoituksen aloittamista haastateltaville kerrottiin haastattelun kulusta ja tutkimuksesta, johon he ovat osallistumassa. Haastateltaville selitettiin, että heidän vastauksensa tullaan pitämään anonyymeinä, eikä heitä voi tunnistaa julkaistusta materiaalista. Osallistujille kerrottiin, että heillä on mahdollisuus halutessaan keskeyttää haastattelu tai perua jotain sanomisiaan. Näin ei

kuitenkaan yhdessäkään haastattelutilanteessa käynyt. Lisäksi ennen nauhoituksen aloittamista haastateltavilta varmistettiin lupa haastattelun nauhoittamiselle, ja kysyttiin, onko haastattelun käytännön järjestelyistä jotain kysyttävää. Microsoft Teams toimi haastattelualustana hyvin, ja se mahdollisti haastattelun tallentamisen ja tallenteen pohjalta luodun litterointiaineiston hyödyntämisen.

Vaikka temahaastattelu antoi mahdollisuuden haastatteluteemojen järjestyksen muuttamiselle, kaikki haastattelut seurasivat suurin piirtein samalaista runkoa, joka on esitetty liitteessä A. Osassa haastatteluissa tietyt aihepiirit painottuivat enemmän, ja ihan kaikkia listattuja kysymyksiä ei käyty läpi kaikissa haastatteluissa. Haastatteluissa oli eroa myös sen mukaan, minkä haastatteluryhmän haastattelu oli kyseessä, sillä esimerkiksi aloittelijoiden kohdalla keskityttiin enemmän siihen, mitä talvipyöräilyn aloittaminen vaati ja kiinnostuneiden kohdalla siihen, mitä aloittaminen vielä tarvitsi. Osassa haastatteluista tuli esille myös haastattelurungon ulkopuolisia asioita, jotka kuitenkin olivat olennaisia. Haastateltavien välillä oli eroja siinä, kuinka puheliaita he olivat. Sen takia osassa haastatteluissa käytettiin enemmän ennalta listattuja kysymyksiä apuna, ja osassa haastattelu eteni haastateltavan kertoman mukaan siten, että osaan kysymyksistä tuli vastaus ilman, että kysymystä varsinaisesti kysyttiin. Vaikka haastattelut toteutettiin etänä, vaikutti haastattelijan ja haastateltavan vuorovaikutussuhde jossain määrin haastatteluun.

4.4 Kuvat osana haastattelua

Osana haastatteluja käytettiin kuvahaastattelun keinoja. Niiden käyttöön päädyttiin, koska talviaiheinen tutkimus toteutettiin keskellä kesää, ja haluttiin auttaa haastateltavia muistelemaan talvea. Kuvasettejä oli kaksi erilaista, joita käytettiin eri kohdissa haastattelua. Kuvat pyrittiin valitsemaan siten, että niissä olisi monipuolisesti erityyppistä sisältöä, johon haastateltavat voivat tarttua. Kuvia haettiin Pinterest-kuvapalvelusta ja Googlen kuvahaulla, ja ne koostettiin Pinterest-tauluksi. Koska näytetty kuvamateriaali on muiden omistamaa, ei tässä työssä esitetä käytettyjä kuvia, mutta selostukset kuvien sisällöstä on esitetty liitteessä 2. Tässä alaluvussa käydään vielä tarkemmin läpi sitä, miten kuvia käytettiin, ja millaisia hyötyjä kuvien käyttämisestä oli.

Comi ja muut (2014) tuovat esille, että visuaalisuutta voidaan käyttää herättämään reaktioita, joiden myötä haastateltavalle voi syntyä enemmän ajatuksia aiheesta. Heidän mukaansa visuaalisuuden hyödyntämiseen liittyy erilaisia lähestymistapoja, joista tähän tutkimukseen sopii parhaiten mielleyhtymien synnyttäminen. Kuvien avulla voidaan herättää mielleyhtymiä joko siten, että haastateltavilta kysytään, mitä ajatuksia tietyt kuvat herättävät tai

pakotetusti siten, että pyydetään valitsemaan tietystä kuvien joukosta parhaiten tiettyä asiaa muistuttava kuva. Tässä tutkimuksessa käytettiin kumpaakin näistä keinoista. Heti haastatteluiden alussa kuvia käytettiin herättämään mielikuvia ja kääntämään ajatukset kesästä talveen. Haastatelluille esitettiin talvisia kuvia (kuvasetti 1 liitteessä 2), ja kysyttiin mikäli jokin niistä herättää jotain muistoja tai ajatuksia. Lisäksi vastaajien piti valita esitettyjen talvipyöräilijäkuvien joukosta (kuvasetti 2 liitteessä 2) kuva, joka eniten muistuttaa omaa mielikuvaa talvipyöräilijästä Turussa.

Kuvat toimivat pääosin hyvin ajatusten herättäjinä. Avoimen ”Herättääkö jokin kuvista jotain muistoja tai mielikuvia?” -kysymyksen kohdalla useat vastaajat poimivat näytettyjen kuvien joukosta muutamia, joiden kautta he kertoivat omista muistoistaan tai kokemuksistaan. Toisaalta kuvat toimivat myös vastakohtien herättämisessä. Esimerkiksi runsaslumisen metsämaise-man kuva synnytti useita reaktioita siitä, että Turussa on harvoin niin paljon lunta talvisin. Kun haastateltuja pyydettiin valitsemaan parhaiten talvipyöräilijää esittävä kuva, useat valitsivat saman kuvan, mutta kuvien käyttö herätti laajemminkin ajatuksia, ja monet innostuivat kuvien avulla kertomaan erilaisista talvipyöräilijöistä tai siitä, millaisia talvipyöräilijöitä katukuvassa ei ainakaan näy. Osa vastaajista päätyi myös selittämään jokaisesta kuvasta jotain.

Tinkler (2014) tuo esille, että kuvien käyttäminen haastattelussa rohkaisee dialogiin, voi toimia jäänmurtajana keskustelulle ja rentouttaa ilmapiiriä. Varsinkin alussa esitetty kuvasetti toimi hyvin myös haastattelun avaajana, ja niin sanotusti lämmittelykysymyksenä, joka samalla johdatti ajatuksia talveen. Kun haastatelluille esitettiin aluksi tällainen suhteellisen rento ja avoin kysymys, ilmapiiri useimmiten hieman rentoutui kuvien esittämisen myötä. Ihan kaikille haastatelluille ei esitetty alun kuvasettiä, koska ajatuksia tuntui tulevan hyvin myös ilman sen esittämistä. Toisen kuvasetin kohdalla haastatelluilta kysyttiin ensin ilman kuvien esittämistä, millainen on heidän mielestään talvipyöräilijä. Osalla haastateltavista tuli jo tässä kohtaa laajasti kertontaa, mutta osalle kuvasetin esittäminen auttoi avaamaan ajatusta ja helpotti näin vastaamista. Toisaalta vastaajissa oli myös heitä, joiden kohdalla kuvien esittäminen tuntui tuovan jonkinlaisia paineita, kun kuvista ei heti välttämättä keksinyt sanottavaa.

Koska haastattelut toteutettiin etänä, kuvat näytettiin jakamalla näyttöä Microsoft Teamsissa. Muutama haastateltava osallistui etäkokoukseen puhelimen välityksellä, jolloin kuvia piti zoomailla eri tavalla kuin tietokonetta käyttävien haastateltavien kohdalla. Etätoteutuksessa haastateltavien piti lisäksi kuvailla, mistä kuvasta he milloinkin puhuvat, mutta useimmiten kuvan sijainti näytöllä riitti tarkentamaan, mikä kuva oli kyseessä. Koska kuvat näytettiin settinä, siten että kaikki kuvat näkyivät näytöllä yhtäaikaaisesti, ei

vastaajien reaktioita tiettyihin kuviin pystynyt tunnistamaan, mutta analyysissä keskityttiinkin sanallisiin reaktioihin, joita kuvista seurasi. Kaiken kaikkiaan kuvien käyttäminen osoittautui hyödylliseksi lisäksi haastattelulle.

4.5 Sisällönanalyysi

Sisällönanalyysi voidaan jakaa sen mukaan, perustuuko analyysi aikaisempaan teoriaan vai ei. Aineistolähtöinen analyysi perustuu täysin aineistoon, kun taas teorialähtöisessä analyysissä aineiston luokittelu perustuu jo aiemmin luotuun käsitejärjestelmään. Tässä analyysissä tehtiin teoriaohjaavaa analyysiä, joka on näiden kahden analyysimuodon välimuoto, ja jossa aikaisempi tieto vaikuttaa analyysiin, mutta siihen haetaan uusia näkökulmia eikä päätavoitteena ole testata aikaisempaa teoriaa. (Tuomi & Sarajärvi 2017).

Käytännössä analyysi eteni siten, että haastattelujen toteuttamisen jälkeen nauhoitetut haastattelut kuunneltiin ja litteroitiin sanasta sanaan, mutta ilman äänenpainojen tai muiden keskustelun sävyjen kirjaamista. Litteroitua aineistoa oli noin 115 sivua. Litteroitu haastattelumateriaali käytiin läpi, ja tutkimuksen kannalta oleelliset asiat korostettiin alleviivaamalla. Sen jälkeen jokaisen haastattelun alleviivatut osuudet yhdistettiin samaan tiedostoon, jonka pituus oli noin 70 sivua. Nämä oleelliset kohdat käytiin jälleen läpi, pelkistettiin, ja kirjattiin ylös oleellisia lainauksia. Lainaukset valittiin siten, että ne kuvaavat olennaisesti käsiteltyä aihetta tai että niiden sisältö olisi vaikea tuoda esiin muuten kuin lainattuna tekstinä. Lainatusta aineistosta poistettiin täytesanoja ja ne muutettiin kirjakieliseen muotoon, jotta haastateltavia ei pystyisi puhetyylin perusteella tunnistamaan. Listausta pelkistetyistä olennaisista asioista ja olennaisista lainauksista oli noin 20 sivun pituinen. Koska aineisto oli määrältään kohtuullinen, ei aineiston analysoinnissa käytetty erillisiä aineiston analyysiohjelmiä. Varsinaisen aineiston analysoinnin lisäksi haastateltavien taustatiedot koostettiin Excel-taulukkoon.

Seuraavaksi aineistoa teemoiteltiin. Teemoittelua voidaan pitää luokittelun kaltaisena analysointimenetelmänä, mutta siinä ei painoteta eri teemoista sanottujen asioiden lukumääriä vaan enemmänkin sitä, mitä kustakin teemasta on sanottu (Tuomi & Sarajärvi 2017). Teemoittelussa aineistoa jaettiin aluksi vapaasti erinäisten teemojen alle, mutta lopuksi nämä tarkemmat teemat jaettiin vielä pääteemoihin perustuen käytäntöteoriaan ja sen pohjalta aiemmin tehtyihin tutkimuksiin. Pääteemoiksi asetettiin aluksi käytäntöteorian kolme tekijää, mutta haastatteluaineisto ei kuitenkaan jakautunut tasaisesti näiden teemojen alle. Osaamisesta tuli huomattavasti vähemmän materiaalia kuin mielikuvista, minkä takia osaaminen ja varuste- ja olosuhdetekijät päädyttiin liittämään saman pääteeman alle, ja mielikuvia tarkastellaan

omana pääteemanaan. Lopulta teemajaon ja tutkimuskysymysten ohjailtua toinen toisiaan pääteemoiksi valikoitui seuraavat teemat:

- Talvipyöräilyyn vaikuttavat tekijät,
- Mielikuvat talvipyöräilijöistä,
- Sosiaalisen ympäristön vaikutus talvipyöräilyyn ja
- Talvipyöräilyn aloittaminen ja kehittyminen.

Seuraavan luku käsittelee saatuja tutkimustuloksia teemarungon rakenteen mukaisesti.

5 Tulokset

Kuten kirjallisuuskatsauksessa tuli ilmi, käytäntö koostuu monesta eri tekijästä, joita voi olla hankala tarkastella erikseen, sillä kaikilla tekijöillä on jonkin verran vaikutusta toinen toisiinsa. Esimerkiksi talvipyöräilyyn varustautuminen vaikuttaa itse pyöräilyyn, mutta myös siihen, millaisia mielikuvia talvipyöräilijä herättää. Tässä luvussa pyritään kuitenkin yksinkertaistamaan tulokset edellisessä luvussa esitetyn teemarungon mukaisesti. Tuloksissa huomioidaan myös luvussa 4.2 esitetty haastateltavien jako eri luokkiin.

5.1 Talvipyöräilyyn vaikuttavat tekijät

Tässä luvussa tarkastellaan haastatteluissa esiin nousseita talvipyöräilyn tekijöitä. Tarvittavia tekijöitä tarkastellaan kahdelta kannalta: mikä puuttuu, jotta tutkimuksen ei-talvipyöräilevät aloittaisivat pyöräilyn, ja mitä talvipyöräilijät suosittelevat aloittelijoille tai mikä lisäisi talvipyöräilevien pyöräilyä talviaikaan entisestään.

5.1.1 Paikalliset tekijät

Aluksi tarkastellaan sitä, millaisena talvi- ja talvipyöräilykaupunkina Turku koetaan. Talvipyöräilyä ei voida samalla tavalla harjoittaa eri sijainneissa, joten haastatelluilta kysyttiin erityispiirteitä Turusta ja sen talvista. Turun talvien monipuolisuus tuli esille esimerkiksi, kun aluksi kysyttiin haastateltujen mielipaikkoja Turussa talvisin. Esille nousi monella jokiranta, mutta myös luonnonläheisempiä paikkoja, kuten Lausteen perintömetsä, Ruissalo ja Kattariinanlaakson luontopolut. Monet kokivat Aurajoen jäällä liikkumisen mielisana talven aktiviteettinä, mutta sään takia se on vain harvoin mahdollista.

Säätä Turun talviolosuhteena kuvattiin vaihteleviksi, mutta eniten korostui lämpötilan sahaaminen nollan molemmin puolin, mikä voi aiheuttaa loskaisuutta, liukkautta tai jäätynyttä loskaa. Jäätynyt loska kuvattiin haastavimmaksi olosuhteeksi pyöräilylle. Sen sijaan ihannekelinä pidettiin pakkaskeleä, mutta liian kylmästä kelistä ei vastaajien mukaan ole huolta. Monet sanoivat talvien olevan usein vähälumisia, mutta kuitenkin idylliset talvikelitkin ovat mahdollisia. Myös tuulisuus mainittiin merkittävänä sääolosuhteena Turun talvissa. D16 tiivistää talviolosuhteiden moninaisuuden seuraavasti:

”Enemmän minun mielikuvani on, että kaikkea on mahtunut näihin talviin, ettei ole vaan pimeä ja märkä talvi, vaan se voi olla mitä vaan. Yhtenä talvena toisenlaista ja toisena toisenlaista ja moneen talveen mahtuu ne kaikki vaiheet.” D16

Vaikka erityisesti talvella pyöräilevät nostivat pakkaskelin esille ihanneolo-suhteena, tuli esille, että sää ja sen kokeminen ovat yksilöllisiä tekijöitä ja monien arvostaessa pakkasta ja lunta, oli joukossa myös henkilöitä, jotka toivoivat lumetonta ja pimeää talvea. Sään kokemisessa ei kuitenkaan ollut merkittävää eroa eri vastaajaryhmien välillä.

Sään lisäksi Turun pyöräilyinfrastruktuurilla, jokaisen vastaajan yksilöllisillä arjen matkojen sijainnilla ja sillä, millaisilla reiteillä nämä matkat kulkevat, on vaikutusta liikkumismuodon valinnassa. Monella samat tekijät, kuten suuremmat ja loogisemmat pyöräilyreitit ja pyöräilyn erottaminen muista kulkumuodoista, lisäsivät pyöräilyä kaikkina vuodenaikoina. Henkilökoh-taisen matkojen vaikutus näkyy esimerkiksi D19:n kulkumuodossa, sillä hän toimii liikkuvassa työssä, ja kokee, etteivät kaikki hänen kulkemansa reitit voi olla kuitenkaan talvisin riittävän hyvin hoidettuja pyörällä liikkumiseen. Matkat voivat olla myös turhan lyhyitä pyöräilyyn, jolloin ne kuljetaan mie-luummin kävellen. Työpaikan sijainnin vaihtuminen vaikutti B7:n pyöräilyn aloittamiseen, koska uutta työmatkaa pääsee pyöräilemään tarvittaessa myös autotietä pitkin. Mahdollisuus autotiellä pyöräilemiseen liittyy vahvasti kun-nossapitoon, jota käsitellään seuraavassa alaluvussa.

5.1.2 Talvikunnossapito merkittävänä tekijänä

Monet vastaajat korostivat kunnossapidon merkittävyyttä, ja siihen toivot-tiin pääsääntöisesti parannusta. Erityisesti talvipyöräilyn konkarit (ryhmä A) kokivat kunnossapidon merkittävänä tekijänä, ja monella pyöräilystä kiin-nostuneista (ryhmä C) kunnossapidon puutteellisuus oli yksi syy siihen, ettei talvipyöräilyä ole vielä aloittanut. Vaikka pääasiassa toivottiin parempaa kunnossapitoa C12 toi esille, että osittain kunnossapitoa tehdään tosi hyvin, ja A1 sanoi, että parhaimmillaan pyörätiet ovat talviaikaan jopa paremmassa kunnossa kuin kesällä, kun lumi on tasoittanut asvaltin epätasaisuudet. Kun-nossapitoon liittyen korostuivat erityisesti kunnossapidon ajoitus, vaihtelevuus ja harjasuolattu reitti.

Erityisesti pyöräilevien joukossa (ryhmät A ja B) toivottiin pyörä- ja kävely-teiden aurausta riittävän aikaisin, sillä erityisen hankalaksi koettiin se, jos pyörätiet ehtivät kävelijöiden kulkemisen vuoksi paakkuuntua epätasaiseksi ennen aurausta. Teiden kunto koettiin melko ennalta-arvaamattomaksi teki-jäksi, sillä vaihtelua kunnossapidossa voi olla myös eri päivien välillä. Myös kävelyn osalta kunnossapidon vaihtelua koettiin korttelitasoisestikin. Pyö-räilyn kannalta haasteelliseksi koettiin (A5 ja B6) se, ettei katujen kuntoa tiedä ennen kuin sen menee itse todistamaan. Ratkaisuna tähän A5 on yrit-tänyt hyödyntää Facebook-ryhmää, jossa jaetaan kuvia katujen kunnossapi-don tilanteesta, mutta ryhmä ei ole kovinkaan aktiivinen. B6 koki vaihtelevat

tieolosuhteet stressaavaksi, ja hän toivoi kunnossapitotilanteen seuraamiseksi sovellusta tai internet-sivustoa, josta voisi reaaliaikaisesti nähdä katujen aauraustilanteen. B8 koki, että autoväylät on aina aurattu riittävän aikaisin, joten hän pyöräileekin suosiolla mieluummin niitä pitkin.

Kokeneilla talvipyöräilijöillä nousi kunnossapitoon liittyen tarkempia toiveita kuin muilla vastaajista, kun esimerkiksi tallautuneen lumen ja jään poistoa ja pyöräväylien hiekoituksen lopettamista toivottiin. Turussa toteutettu harjasuolattu talvipyöräilyn testireitti (lisätietoa luvussa 3.3) koettiin kaikissa vastaajaryhmissä toimivaksi ja hyvin hoidetuksi, ja sen laajentamista toivottiin. Yhdellä vastaajista harjasuolattu reitti oli merkittävä talviaikaisen työmatkapyöräilyn mahdollistaja. Kaksi pyöräilevistä vastaajista ei ollut tietoisia harjasuolattua reitistä. Toisaalta moni ryhmään D kuuluvista oli tiedostanut harjasuolattun reitin, ja yksi heistä sanoikin, että ”jos tiet olisivat enemmän siinä kunnossa kuin ’rinkulareitillä’, voisi kuvitellakin ajavansa” (D19). Yksi talvipyöräilijöistä koki harjasuolattun reitin epämiellyttäväksi, koska hänen mukaansa siinä roiskuu rapa. Hän kuitenkin koki, että lokasuojien hankkiminen ratkaisi tämän ongelman. Seuraavassa luvussa tarkastellaan myös muita talvipyöräilyn kannalta olennaisia varusteita.

5.1.3 Varustautuminen mahdollistaa talvipyöräilyn

Yksi talvipyöräilyn eroista muiden vuodenaikojen pyöräilyyn verrattuna on se, että sään myötä myös varusteita pitää miettiä enemmän. Varustautumisen tärkeimmiksi tekijöiksi nousivat vaatetus, pyörä ja renkaat sekä turvalliset säilytysmahdollisuudet esimerkiksi työpaikoilla. Tässä luvussa käsitellään näitä varustetekijöitä talvipyöräilijöiden hyväksi kokemien varusteiden ja ei-talvipyöräilijöiden puuttuvien varusteiden näkökulmasta.

Pukeutumisen osalta talvipyöräilijät kokivat tärkeimmiksi varusteiksi veden- ja tuulenkestävän vaatetuksen, kerrospukeutumisen ja lämpimät käsiineet. Myös kasvojen suojaamista suositeltiin. Osa vastaajista oli löytänyt tiettyjä varusteita, kuten hiihtohanskat ja kypärämyssyn, joita suositteli muille. Lyhyitä matkoja pyöräilevät kokivat käteväksi sadevaatteiden pukemisen normaalien vaatteiden päälle. B8 ja A3 myös nostivat esille, että monet luulevat, että pyöräillessä talvella pitäisi pukeutua jotenkin erityisen lämpimästi, vaikka oikeasti pyöräillessä tulee lämmin. Talvipyöräilystä kiinnostuneiden (ryhmä C) joukossa vaatetus ei noussut estävänä tekijänä esille, mikä saattaa selittyä sillä, että monet heistä pyöräilivät kuitenkin lumettomana aikana esimerkiksi sateessa. Sen sijaan ryhmässä D koettiin, että talvipyöräily nähdään mahdollittomana osaltaan myös siitä syystä, ettei ole sateeseen tai kylmään aikaan soveltuvaa vaatetusta.

Haastatelluista seitsemällä oli käytössään talvirenkaat pyörään, eli kolme vastaajista pyöräilee talvisin tavallisilla renkailla. Heistä kaksi on harkinnut nastarenkaiden hankkimista, mutta kokenut kuitenkin pärjäävänsä ilman. Yksi vastaajista arveli, ettei nastarenkaat kuitenkaan auttaisi epätasaisella jäällä, joka on hänen mielestään haastavin keli. Suurin osa nastarenkaiden käyttäjistä suositteli erikseen nastarenkaiden hankkimista niille, jotka ovat aloittamassa talvipyöräilyä. Lisäksi B9 suositteli leveämpiä renkaita ja kertoi itse ajavansa talvisin 65 millimetrisillä renkailla. Kaikki ryhmän C haastatelluista nostivat esille, että nastarenkaiden puute on yhtenä syynä siihen, ettei ole vielä aloittanut liukkaalla ajalla pyöräilemistä. C13 koki, ettei uskalla ajaa talvella lapsi kyydissä ainakaan ilman talvirenkaita. Toisaalta, jos lapsi ajaisi omalla pyörällä, pitäisi myös hänelle hankkia talvirenkaat. Ryhmässä D nastarenkaiden hankkiminen ei noussut esille, mikä saattaa kertoa siitä, että sen ryhmän jäsenet eivät uskoisi pyöräilevänsä talvisin, vaikka olisi nastarenkaat.

Renkaiden lisäksi osa vastaajista koki, että talvipyöräilyn aloittaminen vaatisi myös pyörältä tiettyjä ominaisuuksia. Kahdella haastatellulla on erikseen talvikäyttöön tarkoitettu pyörä, ja kaksi talvipyöräilystä kiinnostuneista koki, että aloittaminen vaatisi erillisen pyörän. Lisäksi kaksi vastanneista kertoi, että on tietoisesti panostanut talvipyöräilyyn hankkimalla sähköpyörän, ja kaksi talvipyöräilyn mahdolliseksi kokeneista mainitsi, että pieni mahdollisuus talvipyöräilylle olisi, jos olisi sähköpyörä. Myös muita vastaajia nosti esille, että sähköpyöräien suosion kasvamisen myötä myös talvipyöräilyn suosio on kasvanut. Vaikka vastaajien joukossa ei ollut tavarapyörän omistajia, myös niiden suosion kasvaminen ja yleistyminen katukuvassa myös talvisin oli jäänyt joillakin mieleen. A2:lla oli kokemusta lasten kyyditsemisestä talvisin karryllä, joka oli hänen mielestään turvallinen vaihtoehto lapsen kuljetukselle, koska karry ei kaadu, vaikka pyörällä kaatuisikin.

Pyörän säilyttäminen koettiin tärkeäksi ja haasteelliseksi erityisesti ei-talvipyöräilijöiden joukossa. C13 koki, ettei nykyinen pyörä toimisi hyvin talvipyöränä, mutta nykyisen taloyhtiön pyörävarastoon tehty ilkeä ei myöskään motivoi hankkimaan ”superpyörää”. Pyörän säilyttäminen ja varkaudet huolestuttivat, ja runkolukittavia ja katoksellisia, mielellään sisätiloissa olevia säilytyspaikkoja pyörille toivottiin. Talvipyöräilyä kiinnostuneista kaksi toi esille, että työpaikalla katoksellinen tai sisätiloissa oleva runkolukittava säilytyspaikka pyörälle motivoisi aloittamaan talvella pyöräilyä. Lisäksi työpaikoilla tulisi olla kaapistot vaihtovaatteille, pukuhuoneet ja mahdollisuus suihkussa käyntiin.

Talviolosuhteisiin parempien varusteiden kuten nastarenkaiden hankkiminen oli muutamalle vastaajista suunnitelmassa, mutta siihen on kuitenkin oma viitsiminen esteenä. Toisaalta sähköpyöräien omistajat toivat esille, että

kun on tarkoituksella panostanut, se myös motivoi käyttämään hankittuja varusteita. Tarvittavien varusteiden hankkiminen vaatii siis myös motivaatiota hankkia kyseiset varusteet, mutta varustehankinnat voivat tuoda motivaatiota käyttäviä niitä. Lisäksi tuotiin esille kierre varusteiden puuttumisen ja pyöräilemättömyyden välillä:

”Sitten tietenkin se, että olisi kunnan varusteet siihen pyöräilyyn siten että olisi kunnan ulkovaatteet myös talvella. Se taas vaatisi sen, että hankkisin ne. Sitten, kun ei tee sitä (talvipyöräilyä), niin ei oikein ole kiinnostusta hankkia semmoisia tavaroita tai varusteita.” D19

Samankaltaisia ajatuksia oli myös kahdella muulla ryhmän D vastaajalla, jotka kokivat, että ihan vain se, että kokeilisi talvella pyöräilemistä vaatisi turhan suuren investoinnin, kun ei kuitenkaan voi olla varma aloittaisiko sitä varusteista huolimatta. Toisaalta myös yksi kokenut talvipyöräilijä toi esille, ettei hän halua hankkia erityisen kylmiin keleihin sopivia varusteita, koska sellaiset olosuhteet ovat niin harvinaisia. Varusteiden hankkiminen vaatii siis myös sitä, että uskoo käyttävänsä kyseisiä varusteita ja sen myötä on motivoitunut hankkimaan ne.

5.1.4 Talvipyöräilyn osaaminen

Talvipyöräilyyn liittyy fyysistä osaamista, tietotaitoa ja tiettyjä tunnetiloja. Näitä talvipyöräilyn osaamisen alle kategorisoituja tekijöitä käsitellään tässä luvussa. Yhtenä osaamiseen liittyvänä tekijänä voidaan nähdä fyysinen kyvykyys, joka tuli esille kahdella ryhmän D vastaajista. Heillä pyöräilyä rajoitti fyysinen este kuten polven rasittuminen. Fyysinen kyvykyys siis saattaa olla yksi vääjäämätön tekijä sille, ettei voi pyöräillä, vaikka voisi haluta-kin.

Varusteiden puuttumisen lisäksi yksi vastaajista mainitsi, ettei edes tiedä, mitkä välineet olisivat hyvät. Hän ei ole vielä aloittanut talvipyöräilyä, koska hän kokee tiedon ja osaamisen puutteen esteeksi, ja samalla pelkää, että jotain sattuu. Muilla vastaajilla tiedon puute varusteista ei tullut esille, mutta pelkotiloja talvipyöräilyyn liittyen oli muillakin. Esimerkiksi D19 nosti esille kaatumisen pelon estävänä tekijänä, vaikka hän koki tasapainonsa hyväksi. Myös yksi talvipyöräilijä nosti esiin, että kaatumisen estäminen vaatii omaa valppautta. Toinen vastaaja kuvailee valppauttaan ja tunnettaan talvella pyöräillessä seuraavasti:

”Aina ei välttämättä pääse pyöräilemään, vaan joutuu vaikka taluttamaan paljon tai olemaan sydän kurkussa ja kaikki lihakset jännittyneinä, kun polkee jään läpi eli joutuu enemmän seuraamaan ja miettimään, mitä tekisi verrattuna kesäaikaan.” A5

Kolme vastaajista nosti esille myös, että iän myötä oma varovaisuus on lisääntynyt, ja riskit tunnistetaan helpommin kuin nuorempana. Toisaalta vaikka talvipyöräilyyn liittyen koetaankin riskejä, pyöräilijöiden näkökulmasta talvella on rauhallisempaa. Muutama talvipyöräilijä mainitsi, että talvella tulee vähemmän konflikteja ja äkkinäisiä tilanteita, kun yleisesti ottaen ajetaan varovaisemmin ja liikkujia on vähemmän. Siksi voidaankin nähdä, että talvipyöräily vaatii vähemmän valppautta muiden kulkumuotojen huomioimisessa muiden vuodenaikojen pyöräilyyn verrattuna.

Käytännön talvipyöräilytaitoihin ja -tekniikkaan liittyen talvipyöräily vaatii erilaista osaamista. Talvipyöräilijät toivat esille joitakin vinkkejä ja oppimisaan asioita. Jotkut toivat esille, että riittävän rauhallinen vauhti, etenkin sähköpyörällä tai jos ei ole talvirenkaita, auttaa. Toisaalta A1 sanoi, että pitää mennä riittävällä vauhdilla, että pyörän saa pysymään hallinnassa. Yksi vastaajista oli opetellut etujarrun käyttämisen, jotta pyörä ei lähde alta niin helposti. Toinen vastaaja totesi, että kovilla pakkasilla pyörä pitää tuoda sisälle puoli tuntia ennen lähtöä, jotta vaihteet ehtivät sulaa tai vaihtoehtoisesti hän sulattaa vaihteet kuumalla vedellä. B9 ja B10 toivat esille, että nastarenkaiden kanssa pyöräily talvella on jopa helpompaa kuin kävellen pystyssä pysyminen, mikä osoittaa varusteiden ja osaamisen yhteyttä toinen toisiinsa. Lisäksi varusteisiin ja pyöräilyn fyysiseen raskauteen liittyen tuli esille seuraava yhteyssuhde:

”Nastarenkaat oikeasti auttavat kyllä tosi paljon, ja sitten kun ne on raskaampia kulkea, niin sähköpyörä auttaa sitten siihen.” A2

5.2 Mielikuvat talvipyöräilijöistä

Yksi tutkimuskysymyksistä on, millaisia mielikuvia talvipyöräily herättää, ja miten näihin mielikuviin vaikuttaa se, pyöräileekö itse talvisin. Sitä kysyttiin haastatteluissa kysymyksillä ”Millainen on mielestäsi talvipyöräilijä?” ja ”Miten talvipyöräilyyn mielestäsi yleisesti suhtaudutaan?”. Tässä alaluvussa käsitellään näihin kysymyksiin saatuja vastauksia, ja verrataan niitä talvipyöräilijöiden itsensä antamiin vastauksiin esimerkiksi siitä, millä motiiveilla on valinnut liikkumismuodoksi talvipyöräilyn. Tutkimuksen otoksen ollessa suhteellisen pieni, ei voida tehdä yleistyksiä talvipyöräilijästä, mutta tälläkin otannalla havaittiin, että talvipyöräilijöitä on erilaisia, ja eri motiivein pyöräilyn valinneita.

Talvipyöräilijän herättämää mielikuvaa on tärkeää tutkia, koska se saattaa olla esteenä siihen, ettei itse aloita talvipyöräilemistä. Kahdella ryhmän D vastaajalla tuli talvipyöräilijästä esille piirteitä, joita heillä itsellään ei ole.

D16 totesi, että talvipyöräilijät saattavat pitää pyöräilystä, mikä hänellä itsellään ei toteudu. Myös D19 totesi seuraavaa:

”Tuossa (aiemmassa listauksessa) tuli jo heti monta semmoista asiaa, mitä en itse ole, niin minun on kauhean vaikea nähdä itseäni talvipyöräilijänä.” D19

Kun ymmärretään, millainen talvipyöräilijä stereotyyppisesti ajatellaan olevan, voidaan myös tarkastella sitä, ovatko todellisuudessa kyseiset mielikuvat talvipyöräilijöistä paikkansa pitäviä. Seuraavissa alaluvuissa tarkastellaan, millaisia piirteitä talvipyöräilijöihin yhdistetään.

5.2.1 Asennoitunut ja hyvin varustautunut

Yleisin talvipyöräilijästä esiin noussut ominaisuus liittyi asenteeseen, jonka lähes kaikki vastaajat nostivat jollain tapaa esiin mielikuvassaan talvipyöräilijästä. Riippumatta siitä, pyöräilikö itse talvisin, talvipyöräilyn koettiin olevan enemmän asennoitumiskysymys, jota kuvattiin myös sitoutumisella ja sopeutuvaisuudella. Määrätietoisuus ja päättäväisyys nostettiin esille sitä kautta, että on valinnut liikkumismuotonsa ja hoitaa muut asiat siten, että pyöräily vuodenajasta tai säästä riippumatta onnistuu. B8 vastaa tätä mielikuvaa sanoessaan, että on tehnyt periaatepäätöksen, että pyöräilee töihin säässä kuin säässä. Kuvattiin myös, että talvipyöräilijä ei ainakaan ole mukavuudenhaluinen. D16 tiivistää ajatuksensa seuraavasti:

”Enemmän kuitenkin semmoinen ajatusmalli tai joku. Ne vaan on päättänyt, että tällä tavalla kuljen vuodenajasta riippumatta, ja sitten ne hoitavat asiat niin, että se on mahdollista. Ei liika mukavuudenhalu heitä ainakaan vaivaa.” D16

Vastaajat tunnistivat myös mahdolliset huonot olosuhteet kuvatessaan talvipyöräilijöitä sitkeiksi, sisukkaiksi, sinnikkäiksi ja sellaisiksi, jotka ei ”hätäkähä vähästä”. D17 myös nosti esille, että hänellä tulee talvipyöräilijästä mieleen jonkinlainen masokismi, jonka A2 tavallaan myöntää sanoessaan, että ”onhan se talvipyöräily tavallaan oman elämän hankaloittamista”. Myös A4 toteaa, ettei pyöräily etenkään viime talvena ollut mitenkään nautinnollista, mutta silti hän ”urhoollisesti” pyöräili. Kolme vastaajista kuvasi talvipyöräilijää rohkeaksi, mikä voi tulla ilmi siinä, että sietää olosuhteet ja rohkenee pyöräillä säästä huolimatta.

Asenteeseen ja päättäväisyyteen liittyen mielikuvissa nousi esille varustautuminen. Kun haastateltavia pyydettiin valitsemaan esitetyistä talvipyöräilijäkuvista se, joka vastaa eniten omaa mielikuvaa talvipyöräilijästä, kaksi kuvaa (liitteessä 2, kuvasetti 2, kuvat 1 ja 2) valittiin muita useammin. Molemmissa

kuvissa pyöräilijöillä on kypärät, sopivat vaatteet, hanskat ja pyörä, jossa näyttää olevan nastarenkaat. Toisella pyöräilijäistä on kasvoja suojaava huivi ja toisella heijastinliivi. Myös ennen kuvien näyttämistä 7 vastaajista mainitsi hyvän varustautumisen talvipyöräilijän ominaisuutena, mutta toisaalta kaksi vastaajaa mainitsi, että ”sissipyöräilijöitä” kapearenkaisilla pyöräillä näky myös. Monet kuitenkin toivat esille, että erityisesti talvipyöräilijöillä on hyvät varusteet, kuten seuraavassa tulee esiin:

”Kun on syksyn pitäviä kelejä, mutta alkaa olla aamuisin pimeää, niin aika paljon pimeitä pyöräilijöitä on, mutta nämä talvipyöräilijät on yleensä varustautuneet hyvillä pyörillä, varusteilla ja valaistukset on yleensä kunnossa.” D18

Luvussa 5.1.3 tuotiin esille haastatteluun osallistuneiden omia talvipyöräilyn varustehankintoja, jotka osoittavat ainakin osalla talvipyöräilijöistä varustautumisen olevan talvipyöräilyyn mukautettu. Toisaalta B7 toi esille, että moni talvipyöräilijä on panostanut varustukseen toisin kuin hän itse ajaessaan ilman nastarenkaita tavallisella pyörällä. Myös varusteiden kehittymisen oli näkynyt joidenkin haastateltujen mielestä katukuvassa. A1 kertoo havainneensa, että lähes puolella talvisin työmatkalla pyörällä vastaan tulevista on käytössään sähköpyörä.

5.2.2 Urheilullinen tai käytännönläheinen

Talvipyöräilijään yhdistettiin monesti myös liikunnallisuus. Sana *reipas* nostettiin kolmesti esiin kuvaamaan talvipyöräilijää, ja sen voi ajatella kuvaavan sekä asennoitumista että fyysistä reippautta. Yleisesti ottaen liikuntaan liittyvät asiat nousivat toiseksi eniten esiin talvipyöräilijän piirteenä. Liikuntaan liittyvissä mielikuvissakin voidaan nähdä eroja, ja vastaajien liikuntaan liittyvät vastaukset voi karkeasti jakaa selkeästi urheilullisuuteen liittyviin sekä sellaisiin, joissa kuvataan talvipyöräilijän olevan esimerkiksi reipas, tietoinen fyysisestä terveydestä, aktiivinen ja kunnostaan huolta pitävä, eikä suoranaisesti urheilullinen tai pyöräilyä harrastava. Näihin kahteen erityyppiseen liikunnan kategoriaan liittyen tuli suunnilleen yhtä paljon vastauksia kumpaankin. Kuitenkin ryhmässä A eli kokeneissa talvipyöräilijöissä vain yhdellä nousi talvipyöräilijästä mieleen se, että haluaa saada hyötyliikuntaa, kun taas ei-talvipyöräilijöissä eli ryhmässä C ja D kaikki vastaajat nostivat esille talvipyöräilijän olevan reipas, urheilullinen tai aktiivinen. Kokeneet talvipyöräilijät pitivät muita syitä tärkeämpänä kulkumuodon valinnalle. Itse asiassa yksi ryhmän A vastaajista nosti esille sen, että talvipyöräilijä nimenomaan ei välttämättä ole urheilullinen:

”Joskus se oli ehkä vähän enemmän semmoinen urheilullisempi, mutta ei se kyllä nykypäivänä ole mitenkään semmoinen. Ihan semmoinen

tavallinen ihminen, joka haluaa kulkea sen viiden kilometrin matkan mieluummin fillarilla.” A1

Erilaisista talvipyöräilijöistä kuvia katsoessaan moni totesi, että talvipyöräilijöitä on monenlaisia, vaikka jokin mielikuva saattaa tulla vahvemmin mieleen. B10 ja D18 nostavat esille kahdenlaisen mielikuvan talvipyöräilijästä. Heidän mielikuvissaan talvipyöräilijä on joko pyöräilyn harrastaja tai työmatkoja ajava hyötypyöräilijä. Myös A5 toteaa, että talvipyöräilijöinä on sekä hyvin varustautuneita ja tottuneita ”kiitureita” että käytännönläheisempiä heijastinliivi päällä pyöräileviä. Myös osa talvipyöräilijöistä itse tunnisti kuuluvansa jompaankumpaan näistä: A1 totesi olevansa ääriesimerkki harrastessaan muutenkin pyöräilyä ja A5 sen sijaan totesi, ettei itse kuulu ollenkaan ”himopyöräilijöiden” joukkoon, vaan on enemmän käytännönläheisempi. C13:sta on mielikuva kahdentyyppisestä talvipyöräilijästä, joista toinen ”ajaa ehkä jollain vanhalla jopolla ja on semmoinen hippi, joka ajaa kaikilla keleillä” ja toinen on ”tosi sporttinen pro”. D19 kuvaa mielikuvaansa vain yhdellä tavalla, mutta hänenkin mielikuvassaan urheilullisuus korostuu:

”Than hirveän urheilullinen ja atleettinen ja kauhean semmoinen kestävyysurheilija tai täytyy olla kauhean niin kuin... Varusteurheilija, että sitten on kaikki viimeisen päälle kaikki kamat ja sitten myös täytyy oikeasti olla luonteeltaan sellainen, että vaikka ulkona sataa lunta vaakatasossa, niin on semmoinen päättäväinen.” D19

5.2.3 Ympäristötietoinen ulkoilmaihminen

Ympäristöasiat ja ulkoilmasta nauttiminen olivat myös yksi tekijä, jota ajateltiin pidettävän talvipyöräilijöissä tärkeänä. Neljä vastaajaa piti talvipyöräilijöitä ulkoilmaihmisinä, jotka muutenkin nauttivat luonnossa olemisesta. Monelle talvipyöräilijälle raitis ilma olikin tärkeä tekijä liikkumismuodon valinnassa, ja esille nostettiin talvipyöräilyn herättävän mukavasti aamulla ennen töihin menoa.

Myös tietoisuus ympäristöasioista nousi esille yhdessä vastauksessa, ja kahdessa muussa vastauksessa nostettiin esille maailmankatsomus, jonka pohjalta on halunnut luopua autosta tai kulkea mieluummin nimenomaan pyörällä tai bussilla. Neljä talvipyöräilevistä vastaajista mainitsi ympäristöasiat talvipyöräilyn valintaan vaikuttavana tekijänä, mutta heistä monelle ne eivät kuitenkaan olleet pääasiallinen syy kulkumuotoon. Osalla nousi esille yhteys luontoon ja esimerkiksi saatettiin kokea outona, jos jonain päivänä ei ollut mennyt ulos eikä tiennyt, millainen sää on. A3 kuvasi omaa luontosuhdettaan seuraavasti:

”Silloin kun menee autolla, niin on muovi- ja metallikuplan sisällä ja ympäristö on eristettynä sinusta. Pyöräillessä on läsnä siinä, osana ympäristöä.” A3

Lisäksi muutamissa vastauksissa nousi esille, että talvipyöräilijä saattaa haluta säästää polttoainekuluissa tai pariskunnasta toinen on päättänyt kulkea pyörällä, jotta ei tarvitsisi hankkia toista autoa. A2 nostaa esille, että polttoaineen hinnalla on vaikutusta hänen kulkumuotoonsa ja myös C14 toteaa, että rahan säästö olisi yksi motivaattori talvella polkupyöräilyyn.

5.2.4 Miten se, mitä näkee vaikuttaa mielikuvaan?

Yllä esitettyjen mielikuvien syntymiseen vaikuttaa se, mitä katukuvassa nähdään. Talvipyöräilijöiden ikä ja sukupuoli nousi esille muutamassa vastauksessa. B7 sanoo talvipyöräilijöiden olevan hänen ikäluokkaansa (40) ja molemmiin puolin, mutta nuoria tai vanhempia ihmisiä ei juuri ole hänen mukaansa näkynyt. B10:n mielikuvassa työmatkaa talvella pyöräilevät hyötypyöräilijät ovat useimmiten naisia, kun taas harrastelija, jolla saattaa olla maastosähköpyörä, on hänen mielikuvansa mukaan yleisemmin mies. Vastoin edellisten mielikuvia, C11 totesi, että talvipyöräilijästä tulee vähiten mieleen keski-ikäinen työmatkojapyöräilevä naishenkilö, vaan hän kokee talvipyöräilijöiden olevan nuorempia henkilöitä. B10 kokee myös, että varustautuminen saattaa olla jonkin verran ikäkysymys ja nuorempia voi nähdä kulkevan nahkatakki päällä, kun taas vanhemmilla on useimmiten käytännönläheisempi varustelu kuten heijastinliivi. Haastattelussa näytetyssä talvipyöräilijäkuvasetissä oli kuva myös ryhmästä lapsia pyöräilemässä. Neljä vastaajista nosti kuvia katsoessaan esille, että lapsia ei näy pyöräilemässä talvisin.

A3 koki, että pyöräilyn tuominen fyysisesti ihmisten silmille olisi paras markkinointikeino, ja hän heitti idean joulupukin ja tonttujen pyöräilykulkueesta läpi kaupungin pakkaskelillä.

5.3 Sosiaalisen ympäristön vaikutus talvipyöräilyyn

Tässä luvussa kuvataan haastateltujen sosiaalisen ympäristön vaikutusta talvipyöräilyyn. Luvussa lähdetään liikkeelle haastateltujen kokemasta kaupunkitasoisesta suhtautumisesta ja ilmapiiristä ja kohdennetaan lähipiirin sosiiaalisiin vaikutuksiin.

5.3.1 Talvipyöräilykulttuuri Turussa

Jotta pystytään ymmärtämään paremmin Turkoa talvipyöräilykaupunkina, vastaajilta kysyttiin, miten talvipyöräilyyn heidän mielestään yleisesti

Turussa suhtaudutaan. Turku nähdään suhteellisen autovaltaisena, eikä talvipyöräilyä yleisesti välttämättä nähdä potentiaalisena liikkumismuotona.

Yleisesti ottaen Turkua ei nähty pyöräilykaupunkina, ja C12 kokee, että yleisesti koko Etelä-Suomessa ei ole yhtä lailla intoa talvipyöräilyyn kuin pohjoisemmassa. D16 on pyöräillyt yhden talven asuessaan Uppsalassa. Siellä ”se kuului asiaan ja oli normaali ja luonteva osa elämää”. Jotkut vastaajat nostivat esille Amsterdamin ja Kööpenhaminan esimerkkeinä, joihin Turulla on vielä matkaa. C12 sanoikin, että pyöräilybuumin herättämiseksi tarvitaan tapahtumia, olosuhteiden parantamista ja innostusta. Kuitenkin Turussakin muutosta talvipyöräilyssä on tapahtunut, ja se on nykyisin paljon yleisempää:

”Enää talvella Turussa ei tarvitse pyöräillä yksin, vaan jatkuvasti joka paikassa on muitakin pyörällä kulkevia. Se oli aika yksinäistä hommaa vielä 20 vuotta sitten. Se on kyllä iso muutos verrattuna siihen, että 20 vuotta sitten sai rämpiä yksin eikä ketään kiinnostanut.” A1

Kuitenkin edelleen kaksi talvipyöräilijöistä koki, ettei talvipyöräilyä ymmärretä liikkumismuotona, ja ettei pyöräilyliikkeen talvikunnossapitoa pidetä tärkeänä. B6 koki, että kunnossapidon suhteen joutuu taistelemaan niitä asenteita vastaan, ettei talvella tarvitse pyöräillä eikä siten myöskään pitää pyöräilyliikettä hoidettuina. Autovaltaisuus nousi jonkin verran esille erityisesti talvipyöräilevien vastaajien ajatuksissa. B7 kokee, että jos sosiaalinen ilmapiiri vaikuttaisi liikkumismuodon valinnassa, kaikki menisivät autolla. Myös B8 toi esille Turussa yleisen asenteen olevan sellainen, että autoilijat haukkuvat pyöräilijöitä, ja esteet autoilun tieltä halutaan poistettavan. A4:n mielestä autoilijat saattavat ajatella, että miksei pyöräilijät vain liiku autolla sen sijaan että he valittavat kunnossapidosta. Muutamat toivat esille myös, että kun pyöräiteiden huonon kunnossapitotilanteen vuoksi siirtyy ajoradalle pyöräilemään, autoilijat saattavat ärsyntyä, eivätkä välttämättä ymmärrä, miksi ajoradalle on siirrytty. Jotkut mainitsivat, että he suosiolla kuitenkin kulkevat autotietä pitkin, koska se on ainakin aurattu ja hyvässä kunnossa. Toisaalta esille nostettiin ajoradalla ajamisen aiheuttavan turvattomuuden tunnetta. Joka tapauksessa vastakkainasettelu autoilijoiden ja pyöräilijöiden välillä tuli ilmi:

”Autoilijat nyt valittaa pyöräilijöistä kuten aina huolimatta säästä tai vuodenajasta. Mutta se on ihan normi juttu.” A3

Liikkumismuodon valintaan vaikuttaa väistämättä myös se, millaisen mielikuvan ympäristö antaa tietyistä liikkumismuodoista. Esimerkiksi A4 nosti esiin, että hyvä pyöräilyliikkeen kunnossapito luo pyöräilijälle tunteen siitä, että talvipyöräilyä halutaan edistää, ja C13 toi esille, että kodin läheisyydessä

kulkevan harjasuolatun reitin sulana näkeminen muistuttaa, että talvipyöräily olisi mahdollista. A5 sanoi olevansa innoissaan siitä, että talvikunnossapitoa on edistetty esimerkiksi erilaisin kokeiluoin ja siten panostettu mahdollisuuteen käyttää väyliä myös talviaikaan. Kunnossapito voidaankin nähdä näkyvimpänä keinona, jolla kaupunki voi osoittaa haluaan talvipyöräilyn edistämiseen. Ympäristön lisäksi myös medialla on vaikutusta siihen, millaista mielikuvaa talvipyöräily antaa. A3 nosti esille, että median uutisoinnin kautta ihmiselle muotoutuu tietynlainen kuva talvipyöräilystä, ja jos uutisotikoissa olisi useasti esimerkiksi kunnossapidon ja pyöräilyinfrastruktuurin parantamisesta, pyöräilyä saatettaisiin innostua eri tavalla. Hyvänä esimerkkinä uutisoinnin vaikutuksesta on haastattelujen aikoihin Turussa avattu ensimmäinen pyöräkatu, josta muutamat mainitsivat lukeneensa.

Suhtautuminen talvipyöräilyyn koettiin olevan pääasiassa joko neutraalia tai ihmettelevää. Kolme pyöräilevistä vastaajista sanoi, että talvipyöräilyyn suhtaudutaan neutraalisti. Myös ryhmän D vastauksissa tuotiin esille muun muassa se, että monet ymmärtävät talvipyöräilyn olevan vapaaehtoinen valinta, jolloin suhtautuminen on neutraalia. Kuitenkin eniten koettiin, että talvipyöräilyä kummastellaan. Seitsemän talvipyöräilevää vastaajaa nosti esille ihmettelevän suhtautumisen talvipyöräilyyn. Talvipyöräilyä saatetaan ihmetellä esimerkiksi sitä, miten tuollaisella kelillä voi pyöräillä tai jos pyöräilee ilman nastarenkaita. Kolme ei-talvipyöräilevistä ja yksi talvipyöräilijä koki, että talvipyöräilijöiden ajatellaan olevan yli-ihmisiä tai hyvällä tavalla hulluja. Lisäksi koettiin, että talvipyöräilijöitä pidetään erikoisina, koska helpommallakin pääsisi. Kolme talvipyöräilevistä koki, että talvipyöräilyä pidetään hankalana, epämurkavana tai vaikeampana kuin se on, tai että ei osata ajatella talvipyöräilyn hyötyjen ylittävän haittoja. Nämä kommentit saatiin siis pääasiassa kysyttäessä, miten talvipyöräilyyn yleisesti suhtaudutaan. Seuraavissa luvuissa käsitellään tarkemmin oman sosiaalisen piirin vaikutusta talvipyöräilyn kokemiseen.

5.3.2 Yhteisöt ja yhteenkuuluvuuden tunne

Tässä luvussa tarkastellaan erilaisten yhteisöjen merkitystä talvipyöräilyn kannalta. Vaikka joissain haastatteluissa tuotiin esille, että talvipyöräilyyn voisi kannustaa esimerkiksi harrastusporukan kautta, tärkeimpänä yhteisönä haastatteluissa tuli kuitenkin esille työpaikka. Neljä talvipyöräilijöistä mainitsi talvipyöräilyn olevan keskustelunaiheena työkavereiden kanssa. Ajatuksia säästä ja pyöräilyn olosuhteista saatetaan vaihtaa kahvihuoneessa. Työyhteisöstä voi saada myös vinkkejä ja kannustusta, esimerkiksi yhdellä talvipyöräilyä kiinnostuneella on työkaveri, joka on antanut aloitusvinkkejä esimerkiksi pukeutumiseen liittyen. Talvipyöräilyn ollessa yhdistävä tekijä, saattaa myös syntyä yhteisiä muistoja:

”Yksi päivä kun lähdettiin töistä työkaverin kanssa, ja kummallakaan ei ollut mitään sadevaatteita, niin jätessäni askarreltiin itsellemme semmoiset sadeviitat. Et kyllähän se yhdistää tietysti, että on semmoisia hauskojakin yhdistäviä juttuja.” B10

Toisaalta työpaikka saattaa osaltaan olla estävä tekijä talvipyöräilyn aloittamiseen. Yhdellä vastaajalla siihen, ettei pyöräile töihin vaikutti se, millaisella alalla työskentelee. Hän toi esille, että työpaikalla odotetaan siistiä pukeutumista, ja hameessa ei voi kuitenkaan pyöräillä. B7:n kohdalla työmatkapyöräilyn jatkumiseen läpi vuoden vaikutti alan vaihto. Entisellä alalla asiakaspalvelutyössä odotettiin huolitellumpaa olemusta, mutta nykyisessä työpaikassa ja alalla ei. Kuitenkin suurin osa haastatelluista työskentelee toimistotyössä, eikä esimerkiksi työn fyysisyys tai työvälineiden kускаaminen ollut esteenä haastateltujen kohdalla. Myöskään työpaikan luoma sosiaalinen paine tiettyyn pukeutumiseen tai siisteyteen ei tullut muissa haastatteluissa esiin.

Työpaikan lisäksi sosiaalinen media saattaa yhdistää talvipyöräilijöitä, mutta työpaikkaan verrattuna on oma valinta kuulua johonkin someyhteisöön. Siihen, miten kokee muiden ihmisten ajattelevan talvipyöräilystä, vaikuttaa se, mitä medioita seuraa. Esimerkiksi B6 mainitsi seuraavansa sosiaalisessa mediassa paljon pyöräilykeskusteluja, joissa on usein ääripäät edustettuna. Hän koki, että pitää ajatella oman somekuplan ulkopuolelta, kun miettii yleistä suhtautumista talvipyöräilyyn. Yksi kokeneista talvipyöräilijöistä toi esiin, että *Pyöräily Turussa* -Facebook-ryhmään kuuluminen luo yhteenkuuluvuuden tunnetta, ja on kiva lukea muiden kokemuksia. Yksi ryhmän D vastaaja oli osallistunut Facebookissa marraskuun puolen tunnin ulkoiluhaasteeseen, ja monet osallistujat puhuivat kilometrikisasta.

Työpaikat ja sosiaalinen media voivat yhdistyä haasteissa kuten kilometrikisassa, johon työpaikkojen tiimeittäin liitytään ja merkataan haasteen aikana pyöräilty kilometrit ylös. Vaikka kilometrikisasta on myös talviversio, vain yksi osallistuja puhui siitä. A5:n työpaikalla oli joskus osallistuttu siihen, mutta myöhemminä vuosina tehty päätös, ettei talvikilometrikisaan osallistuta tapaturmien pelossa. Haasteisiin osallistuminen vaatii siis työpaikalta aktiivisuutta ja halua kannustaa talvella pyöräilyyn. Haastateltavissa oli henkilöitä, jotka kokivat, että tällaiset haasteet saattaisivat motivoida aloittamaan myös talvella pyöräilemisen. Esimerkiksi C11 totesi, että jokin ulkopuolelta tuleva kannustin voisi motivoida häntä aloittamaan, kun nyt aloittaminen on vain omalla vastuulla.

5.3.3 Yksittäisten henkilöiden vaikutus liikkumiseen

Yhteisöjen lisäksi ympärillä olevat yksittäiset ihmiset osaltaan vaikuttavat siihen, mitä talvipyöräilystä ajatellaan. Esimerkiksi B7 nosti esiin, että suosion kasvamisen myötä talvipyöräily ei ole enää niin iso juttu, kun monella joku tuttu pyöräilee. Toisaalta C13 ja D19 eivät tunne ketään, joka pyöräilisi talviaikaan, joten heistä tuntuu, että talvipyöräilyyn suhtaudutaan erikoisuutena. Sen lisäksi, että tuntee talvipyöräilijöitä, vaikuttaa myös se, millaisia henkilöitä lähipiirissä on. A1 tuo esiin, että hänen sosiaalisessa piirissään on kaupungissa asuvia nuorehkoja ja koulutettuja henkilöitä, minkä takia lähipiirissä suhtautuminen talvipyöräilyyn saattaa olla erilaista, kuin esimerkiksi maaseudulla olisi. Suhtautumisen lisäksi sosiaaliset suhteet vaikuttavat josain määrin myös liikkumismuodon valintaan.

D16 ja D19 tuovat esille, että jos läheisissä joku alkaisi pyöräillä talviaikaan, sitä saattaisi itsekkin kokeilla ja ainakin näkisi ”mitä se tavallaan oikeasti vaatisi” (D19). Moni talvipyöräilijöistä toivoi toimivansa esimerkkinä muille siitä, että talvella pyöräileminen on mahdollista. Vaikka ei koettukaan tehtäväksi valistaa tai vaikuttaa muiden kulkumuotovalintaan, monet yhtyvät seuraavaan:

”Jos joku on sitä mieltä, että eihän se ole mahdollista, niin ei ne sitten ainakaan yritä sitä, mutta jos ne näkevät esimerkin, että okei se on mahdollista, niin ehkä ne saattavat yrittää sitä.” A2

A5 kertoi pohtineensa, miten talvipyöräilyä tulisi puhua muille, vai puhuuko siitä mitään. A2 ja A4 nostavat esille, että he itse saattavat levittää huonoa kuvaa talvipyöräilyä, kun valittavat aamuisin työpaikalla huonosti auratuista kaduista. Suurin osa talvipyöräilijöistä ei tiennyt, että oma esimerkki olisi konkreettisesti lisännyt talvipyöräilyä, mutta lisännyt ymmärrystä talvipyöräilyä yhtäläisenä liikkumismuotona myös talvella. Kuitenkin yksi haastatelluista tiesi, että oma esimerkki ja tiedon levittäminen nastarenkaiden ja harjasuolatun reitin toimivuudesta on saanut muitakin ihmisiä hankkimaan nastarenskaat ja kokeilemaan talvipyöräilyä.

Lähipiiri saattaa kuitenkin myös konkreettisesti vaikuttaa liikkumismuotoon. Monet parisuhteessa elävät toivat esille, että puoliso vaikuttaa omaan kulkumuotoon jollakin tavalla, ja esimerkiksi kävelylenkit olivat yhteistä tekemistä vapaa-ajalla. C11 ja D17 toivat esille, että jos puoliso päättäisi lisätä pyöräilemistä tai aloittaa talvella pyöräilyn, se vaikuttaisi myös heihin. C11 pohtikin, millä tavalla heidät voisi pariskuntana saada valitsemaan pyöräilyn yhteisten kävelylenkkien sijaan. Myös B8:n puolison ympäristötietoisuudella oli vaikutusta talvipyöräilyn aloittamiseen, kun puoliso kysyi, miksi ei jatkaisi pyöräilyä myös talven yli. Lisäksi konkreettisenä tekijänä läheisten

määränpäät saattavat vaikuttaa, sillä esimerkiksi B7 oli aiemmin kulkenut puolison kanssa samaa työmatkaa, jolloin oli helppo kulkea työmatkaa yhdessä autolla.

Perhe ja lapset vaikuttavat liikkumismuotoon. B9:n ja B10:n perheissä kaikki pyöräilevät ympäri vuoden, eikä se ole mitenkään ihmeellinen asia, mutta siitä saattaa saada kannustusta itsellekin. Moni talvipyöräilijöistä kuljetti lapsia käytännön syistä autolla. Vaikka A2 kuskasi lapsiaan talvisin myös pyörällä, hän koki, että lasten myötä pyöräily on kuitenkin vähentynyt. Hän oli myös lisännyt turvallisuutta hankkimalla nastarenkaat silloin, kun aloitti lasten kuljettamisen talvisin. Myös C13 koki lapsen tavallaan estävän talvipyöräilyä, kun turvallisuusasioita pitää miettiä eri tavalla. Toisaalta esimerkiksi B7 nosti esiin, että perheen esimerkin kautta myös hänen lapsensa liikkuvat paljon jalan ja pyörällä.

Monet haastatelluista sanoivat, että liikkumismuodon valinta on loppupeleissä kuitenkin oma valinta. Haastatellut kokivat, että lähipiirissä suhtaudutaan kannustavasti talvipyöräilyyn tai sen aloittamiseen. Kaksi talvipyöräilevistä vastaajista toi esille, että äiti on hieman huolissaan talvipyöräilyn turvallisuusasioista. Toisaalta monella haastatellulla talvipyöräilijällä pyöräily oli alkanut jo lapsuuden kodissa, jossa myös vanhemmat ovat pyöräilleet talvisin. Seuraavassa luvussa paneudutaan vielä tarkemmin eri tapoihin aloittaa talvipyöräily.

5.4 Talvipyöräilykäytännön aloittaminen ja kehittyminen

Jotta pystytään ymmärtämään paremmin, miten uusia ihmisiä saataisiin aloittamaan talviaikaan pyöräily, tarkastellaan talvipyöräilyä käytäntönä, jonka aloittamiseen aiemmilla kokemuksilla voi olla vaikutusta, johon sitoutumisessa on erilaisia tasoja, ja joka on itsessään osa arjen muita rutiineja ja käytäntöjä. Kaikki aiemmissa luvuissa esitellyt tekijät osaltaan vaikuttavat siihen, päätyykö pyöräilemään talvisin vai ei. Seuraavassa luvussa tarkastellaan vielä erikseen haastateltujen talvipyöräilyn aloittamista.

5.4.1 Aiemmat kokemukset vaikuttavat aloittamiseen

Aikaisempien kokemusten vaikutus tuli esille esimerkiksi siinä, miten talvi ylipäätään koetaan. Aikaisemmin pohjoisemmassa asuneet vertasivat Turun talvea talviin, joita on kokenut muualla Suomessa. Aikaisemmat kokemukset pyöräilystä niin talvella kuin muinakin vuodenaikoina vaikuttavat talvipyöräilyyn suhtautumiseen, ja siihen päätyykö talvipyöräilyä aloittamaan. Talvipyöräilyn aloittamiseen on ollut monia reittejä. Osalla talvipyöräily on ollut osa liikkumista koko elämän ajan, ja osalle pyöräily on tullut

liikkumismuodoksi muutaman vuoden sisällä. Tässä luvussa tarkastellaan sitä, millaisin reitein haastatellut pyöräilijät ovat aloittaneet talvipyöräilyn, ja millaiset kokemukset taustalla vaikuttavat.

Merkittävää oli se, että kuusi haastatelluista on talvipyöräillyt jo lapsuudessa tai nuoruudessa. Osassa haastatelluissa lapsuuden pyöräily herätti muistoja esimerkiksi siitä, kenen kaverin kanssa silloin pyöräili. Osalla haastatelluista ympärivuotinen pyöräily oli jatkunut luontevasti lapsuudesta nykyhetkeen saakka, mutta esimerkiksi B7 aloitti pyöräilemisen myöhemmällä iällä uudelleen. Hän mainitsi, että kun on pyöräillyt talvella jo nuorempana, uudelleen aloittaminen oli helpompaa, kun tiesi mitä talvipyöräily on. Myös ei-talvipyöräilijöissä oli henkilöitä, jotka olivat joskus aikaisemmin pyöräilleet myös talviaikaan, mutta muutokset kuten lapsen saaminen tai eri paikkakunnalle muutto ovat saaneet lopettamaan sen.

Ikävät kokemukset voivat aiheuttaa traumoja tai muuten negatiivista kuvaa pyöräilystä. Muutama vastaaja kertoi kokeneensa vaaratilanteen pyöräillessä, millä on jollain tavalla ollut merkitystä myös myöhemmin. Yksi vastaajista oli kaatunut kesällä, ja hän ajatteli kaatumisriskin olevan vielä suurempi talvisin, mikä viivytti talvipyöräilyn aloittamista. Toinen vastaaja, joka oli aikaisemmin talvipyöräillyt, kaatui silloin, ja se jätti hänelle mielikuvan siitä, että talvipyöräily on hankalaa. Yhdellä vastaajista luotto muiden tienkäyttäjien sääntöjen noudattamiseen pieneni kolaritilanteen myötä, ja hän alkoi käyttää tilanteen jälkeen kypärää, mutta se ei muuten lopettanut hänen talvipyöräilyään.

Vastaajista B10 aloitti talvipyöräilyn silloin, kun hänen työmatkansa muuttui kokonaan harjasuolatulle reitille. Hänen tarkoituksenaan oli pyöräillä syksyllä niin kauan, kun reittiä pitkin turvallisesti pystyy. Kuitenkin hän koki positiivisen yllätyksen, kun hänen ei tarvinnutkaan missään kohtaa lopettaa, sillä harjasuolattu reitti oli läpi talven riittävän hyvässä kunnossa. Hän koki, ettei työmatkalla oikeastaan edes tullut erityisemmin talvea. Kokeilun myötä kertyneet positiiviset kokemukset siis saivat hänet sitoutumaan talvipyöräilyyn.

5.4.2 Talvipyöräilyyn sitoutuminen

Jo tutkimusaineistoa etsittäessä haastateltavat jaettiin neljään eri ryhmään sen mukaan, kuinka kauan on talvisin pyöräillyt, tai voisiko sitä edes kuvitella tekevänsä. Aiemmissa luvuissa tuloksia on osin tarkasteltu näihin neljään luvussa 4.2 esitettyyn ryhmään (A-D) perustuen. Tässä luvussa tehdään uutta jaottelua vastaajista sen mukaan, miten sitoutuneita pyöräilyyn he ovat, ja kuinka usein he pyöräilevät. Tässä jaottelussa huomioidaan, että talvipyöräilyn aloittelija voi kuitenkin olla erittäin sitoutunut siihen.

Vastaajat voidaan jaotella sen mukaan, millaisessa säässä he pyöräilevät ja kuinka säännöllisesti. Jotkut vastaajista kuvasivat jättävänsä pyöräilyn tietyissä sää- ja keliolosuhteissa, kun taas osa kertoi ajavansa pyörällä säässä kuin säässä. Vastaajien voisi ajatella jakautuvan seuraavasti:

- Kesäisinkin vain satunnaisesti pyöräilevät,
- Säännöllisesti muina vuodenaikoina pyöräilevät, mutta liukkauden tai lumen takia talvisin pyöräilyn lopettavat,
- Säännöllisesti talvisin pyöräilevät, mutta vain tietyillä reiteillä tai olosuhteissa ja
- Ympäri vuoden säässä kuin säässä pyöräilevät.

Taulukossa 2 kuvataan osallistujien jakautumista yllä esitettyihin ryhmiin. Taulukkoon on koostettuna myös eri vastaajien keliolosuhteet, jolloin pyöräily jää tauolle. Taulukko osoittaa, että kokeneissa talvipyöräilijöissä (ryhmä A) on myös niitä, jotka tietyissä olosuhteissa valitsevat muun kulkumuodon, ja toisaalta talvipyöräilyn aloittelijoissa on heitä, jotka kertoivat pyöräilevänsä töihin säässä kuin säässä. Monella talvella pyöräily rajoittuu lähinnä työmatkoihin, kun kesällä saatetaan lisäksi ajella huvikseen pyörälenkkejä tai muita pidempiäkin matkoja. Vastaajista A1, A3 ja B6 kertoivat, että he harrastavat pyöräilyä lenkkeilymielessä talvisinkin, mutta muilla vastaajilla pyöräily rajoittui talvisin lähinnä hyötymatkoihin.

Taulukko 3: Osallistujat jaoteltuna sen mukaan, kuinka usein ja missä olosuhteissa he pyöräilevät.

Pyöräilyyn sitoutumisen taso	Haastateltavan ID
Kesäisinkin vain satunnaisesti pyöräilevät	D15, D16, D17, D18
Säännöllisesti muina vuodenaikoina pyöräilevät, mutta liukkauden tai lumen takia talvisin pyöräilyn lopettavat	C11, C12, C13, C14, D19
Säännöllisesti ympäri vuoden pyöräilevä, mutta talvisin vain harjasuolatulla reitillä	B10
Ympäri vuoden säännöllisesti pyöräilevät, mutta liian liukkaat tai lumiset tiet rajoittavat talvipyöräilyä	A4, A5, B6
Ympäri vuoden säässä kuin säässä pyöräilevät	A1, A2, A3, B7, B8, B9

Kuten taulukosta 3 käy ilmi, osa vastaajista ei pyöräillyt kesälläkään. Taulukon rivejä voisi ikään kuin ajatella tasoina, joiden kautta talvipyöräilyn aloittaminen olisi luontevaa. Monet ryhmän D vastaajista toivatkin esille, että heidän on hyvin vaikea kuvitella pyöräilevänsä talvisin, kun kesäisinkään ei

oikein pyöräile. Yksi kokeneista talvipyöräilijöistä nostaa tämän esille talvipyöräilyn markkinointia pohdittaessa:

”Jos on altis pyöräilylle, niin sitten on altis vaikutteille talvipyöräilyn suhteen, mutta muuten se (markkinointi) ei oikein toimi.” A3

Toisaalta vaikka monet ovat sitoutuneita talvipyöräilyyn, se ei tarkoita, että kyseessä olisi ainut kulkumuoto, jota he käyttävät. Talvipyöräilijöistä vain yhdellä ei ollut käytössään autoa, ja muut käyttivät autoa kuitenkin keskimäärin kerran viikossa esimerkiksi viikon ruokaostoksilla käymiseen. Osa toi esille myös, että auto on lähinnä viikonlopun menoihin tai kauempana asuvien sukulaisten tavoittamiseen välttämätön. Toisaalta yksi kokenut talvipyöräilijä koki, että ainakin viime talvena hän kulki enemmän autolla. Siitä huolimatta hän identifioi itsensä vahvasti talvipyöräilijäksi, ja kulkee kuitenkin monet matkat pyörällä.

Vaikka talvipyöräilyn sitoutumisessa voidaan nähdä eri tasoja, ja kulkumuotoja voidaan käyttää useita, jotkut vastaajat kuvasivat sitoutumistaan talvipyöräilyyn. A3 kertoi, että hän oli joskus omistanut auton, mutta kuitenkin huomasi menevänsä silti pyörällä joka paikkaan. Jos B10 ei pääse lähtemään jostain syystä pyörällä, hän kuvaa ajatustaan seuraavasti:

”No voi helkkari, pitääkö minun nyt kävellä? En millään haluaisi, voisinko nyt vaan mennä sillä pyörällä” B10

Monet talvipyöräilijöistä myös totesivat, että vain terveysongelmat saisivat heidät lopettamaan pyöräilyn talvella, mikä myös vahvistaa kuvaa talvipyöräilyyn sitoutumisesta.

5.4.3 Talvipyöräily osana muita rutiineja

Tässä luvussa tarkastellaan, millä tavoin ja mihin muihin rutiineihin talvipyöräily kytkeytyy. Liikkuminen on osa arkea, ja siihen vaikuttavat myös muut arjen kannalta olennaiset asiat, kuten töissä käynti ja harrastukset. Haastatteluissa kysyttiin arkirutiineista talvella, ja monella arkirutiini talvella koettiin samanlaisiksi kuin muinakin vuodenaikoina.

Talviaikana saatetaan myös siirtyä muihin vuodenaikoihin verrattuna erilaiseen liikkumisrutiiniin, jota saattaa olla siirtymisen jälkeen hankala rikkoo, vaikka kelit sallisivatkin liikkumisen esimerkiksi pyörällä. Talvirutiiniin siirtymisen jälkeen on saattanut tuudittautua siihen ajatukseen, että enää ei pyörällä. Pyörä saatetaan myös viedä varastoon talveksi, jolloin sen ehkä unohdetaan tai ei jaksakaan nähdä vaivaa sen kaivamiseksi takaisin käyttöön. C13:n suurin este talvipyöräilyyn oli lapsen kускаaminen, mutta hän totesi, että talvella

pyöräily on jäänyt myös niinä päivinä, kun lasta ei tarvitse kuljettaa. C14 kuvaa muutosta liikkumisrutiinissaan seuraavasti:

”Jotenkin sitä vaan automaattisesti tähän mennessä on ostanut sen bussikortin niille kuukausille, kun tietää että tulee lunta. Kun on se bussikortti, niin silloin ei tule kyllä sitten pyöräiltyä.” C14

Muita talviaikaan syntyviä liikkumisen käytäntöjä ovat esimerkiksi reitti-
muutokset paremmin hoidetulle tai valotaiteen kautta kulkeville reitille. Jalankulun näkökulmasta tuli esille, että saatetaan kiertää hyvin hoidetun talon edestä tai juosta edes takaisin tiettyä reittiä, jonka tietää hyvin hoidetuksi. Eroja koettiin myös siinä, että talvisin liikkuminen vie enemmän aikaa, ja jotkut kokivat, että talvella tulee luonnollisesti liikuttua vähemmän.

Monet kokivat muutoksia totuttuihin rutiineihin koronapandemian aikana, jolloin etätyön myötä osalla haastatelluista pyöräily väheni. A2 mainitsi, että etätyön myötä hänestä on tullut mukavuudenhaluisempi, eikä hän välttämättä muillakaan matkoilla pyöräile huonoimmilla keleillä toisin kuin ennen etätyön aloittamista, kun töihin pyöräili päivittäin säässä kuin säässä. D15 sanoi, että etätyömahdollisuuden myötä huonoilla keleillä voi jäädä työskentelemään kotiin sen sijaan että kävelisi työpaikalle. Myös muuhun päivittäiseen rutiinin etätyöllä voi olla vaikutusta, sillä D16 totesi, että iltaisin on helppo jäädä kotiin, jos on ollut etätyössä eikä lähtenyt liikkeelle jo aamusta. Toisaalta koronapandemia on voinut myös lisätä pyöräilyä, kuten yhdellä vastaajista, joka halusi välttää linja-autolla kulkemista korona-aikana ja pannonsti sen takia varusteisiin hankkimalla sähköpyörän.

Etätyöhön siirtyminen oli muutos monen elämässä yhtäaikaaisesti. Haastateluissa tuli myös ilmi, että henkilökohtaisen elämän muutokset voivat vaikuttaa kulkumuotoon. Esimerkiksi kahdella haastatellulla talvipyöräily on alkanut luontevasti samassa yhteydessä, kun on muuttanut Turkuun. Lisäksi lyhentynyt työmatka tai työmatkan siirtyminen mukavammalle reitille oli kahdella haastatelluista vaikuttanut pyöräilyn jatkamiseen myös talviaikaan. Nämä esimerkit osoittavat, että talvipyöräily ja liikkumismuoto ylipäättään kytkeytyvät vahvasti osaksi muita elämän osa-alueita, ja kulkumuoto voi olla helpompi vaihtaa osana muita muutoksia.

Rutiinin rikkoutumisen lisäksi puhuttiin rutiinin muodostumisesta, johon B8 suositteli kokeilua parin viikon ajan, jonka aikana uusi, ehkä aluksi ikävältä tuntuva asia muuttuu rutiiniksi. A5 jakoi kokemuksensa työmatkan pidentymisestä kilometristä neljään kilometriin. Aluksi pidempi matka oli tuntunut raskaalta, mutta vuoden päästä hän oli huomannut, ettei se tunnu enää miltään. Talvipyöräilyn sitouttaminen osaksi arkea vaatii siis myös totut-
tua.

5.4.4 Kilpailevat kulkumuodot ja nivoutuvat käytännöt

Talvipyöräilyn voidaan nähdä kilpailevan muiden kulkumuotojen kanssa. Itse asiassa pyöräilyn valintaan syyksi nostettiin useimmiten se, että pyöräily koettiin paremmaksi vaihtoehdoksi kuin muut kulkuneuvot, esimerkiksi pysäköinnin helppouden ja aikatauluttomuuden ansiosta. Osa nosti esille, ettei pyörällä tarvitse olla oikeaan aikaan pysäkillä ja linja-autoa ei myöskään tarvitse odottaa, vaan voi lähteä silloin kun haluaa. Pyöräilyä kuvailtiin mukavammaksi, järkevämmäksi ja kätevämmäksi muihin kulkumuotoihin verrattuna. Toisaalta joissain tilanteissa pyörä häviää kilpailun muille kulkumuodoille. Esimerkiksi perheellisillä lapsen harrastuksiin kuljettaminen koettiin haastavaksi pyörällä, ja myös muuten talvipyöräilevät A1 ja B7 totesivat, että he kuljettavat lapset harrastuksiin aikataulusyistä autolla.

Toisaalta talvipyöräily voidaan nähdä samanaikaisesti yhdistävän useita toimintoja. Pyöräilyllä voi olla kulkemisen lisäksi muitakin merkityksiä, esimerkiksi kun pyöräily yhdistyy monilla vastaajilla liikuntaan. Vastaajat C11, C14 ja D19 olivat huolissaan terveydestään talviaikaan, sillä he kokivat, että talviaikana ei tule samalla tavalla liikuntaa kuin kesällä:

”Talvella on niin vaikea keksiä, mitä se arkiliikunta voisi olla, kun käy salilla, mutta kaikki muu sellainen arkiliikunta on myös tosi tärkeää. Mitä se talvella voisi olla, kun kesällä on niin helppo se pyöräily?” D19

C11 sanoi, että pyöräily olisi ainut urheiluharrastus talvella, mikä häntä voisi kiinnostaa, jos siihen olisi välineet. Lapsiperhearkea elävät C14 ja D19 totesivat, että arjessa liikuntaan ei välttämättä ole aikaa, joten muina vuodenaikoina pyöräily on siinäkin mielessä hyvä, kun ajallisesti siinä saattaa mennä sama aika kuin bussilla kulkiessa. Myös kokeneiden talvipyöräilijöiden joukossa A5 sanoi, että liikunta ei ole hänen juttunsa, mutta pyöräilyssä sitä tulee hyötyliikuntana. Toisaalta A4 pohti, pitääkö henkilön kiinnostua ensin urheilusta, jotta talvipyöräily tai pyöräily ylipäätään alkaa kiinnostaa liikkumismuotona.

Haastattelututkimuksen tulokset on nyt käsitelty, ja seuraavaksi siirrytään pohtimaan, miten tulokset vastaavat asetettuihin tutkimuskysymyksiin, ja millä tavoin tuloksia voisi hyödyntää talvipyöräilyn kasvattamiseksi.

6 Keskustelua tutkimuksen tuloksista

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten pyöräilyä kulkumuotona saataisiin lisättyä talviaikaan Turussa. Haastattelujen kautta pyrittiin paneutumaan turkulaisten talviliikkumistottumuksiin, ja siihen, miten talvipyöräily koetaan. Seuraavaksi tarkastellaan, millaisia vastauksia luvussa 1.2 asetettuihin tutkimuskysymyksiin saatiin.

6.1 Talvipyöräilyn tekijät haastatteluryhmissä

Tämä alaluku vastaa ensimmäiseen tutkimuskysymykseen ”Mitä talvipyöräily vaatii olosuhteilta, varusteilta ja osaamiselta?”. Kun suunnitellaan toimenpiteitä talvipyöräilyn edistämiseksi, tulee tarkastella kaikkia käytäntöteoriasta tuttua kolmea tekijää: olosuhteita ja varusteita, mielikuvia ja osaamista. Käytäntöteorian näkökulmasta on positiivista, että Turussa on jo nyt talvipyöräilyä, sillä se osoittaa, että siihen tarvittavat tekijät ovat olemassa. Talvipyöräilijöiksi pitäisi vain saada useampia kaupunkilaisia.

Tässä tutkimuksessa esiin nousi samankaltaisia tekijöitä, joita käytäntöteorian näkökulmasta tutkituissa yleisesti pyöräilyn lisäämistä tarkastelevissa tutkimuksissa on noussut, eli esimerkiksi pyöräilijöiden rohkeus tai epävarmuus sopivasta varustelusta (esim. Spotswood et al. 2015). Vaikka samankaltaisuuksia muiden vuodenaikojen pyöräilyyn on, Chapman ja Larsson (2021) tuovat esille, että infrastruktuurin ei voi automaattisesti olettaa sopivan talvipyöräilyyn, vaan se aspekti pitää huomioida suunniteltaessa infrastruktuuria. Tämä ei kuitenkaan tullut esiin tämän tutkimuksen haastatteluisissa. Talvipyöräilystä tuli tässä tutkimuksessa esille samankaltaisia asioita kuin mitä Goldmann ja Wessel (2021) tunnistivat: estävinä tekijöinä esimerkiksi pyörän säilytyksen hankaluus, liikkuva työ ja kumppanin vaikutus, ja motivoivina tekijöinä joustavuus bussiin verrattuna ja ympäristöystävällisyys positiivisena sivuvaikutuksena. Taulukossa 4 esitetään vielä, millaisia motivoivia ja estäviä tekijöitä talvipyöräilystä tuli esille tämän tutkimuksen haastatteluissa.

Taulukko 4: Haastateltujen mainitsemia talvipyöräilyä estäviä ja mahdollistavia tekijöitä jaoteltuna käytäntöteorian mukaisiin kategorioihin.

	Estäviä tekijöitä	Mahdollistavia tekijöitä
Olosuhteet ja varusteet	<ul style="list-style-type: none"> • Kokemus huonosta kunnossapidosta • Sopivan vaatetuksen puute • Talvipyörän tai nastarenkaiden puute • Huonot säilytysmahdollisuudet pyörälle 	<ul style="list-style-type: none"> • Harjasuolattu reitti • Mahdollisuus pyörällä ajoradalla • Nastarenkaat • Veden- ja tuulenpitävä vaatetus • Sähköpyörä
Mielikuvat	<ul style="list-style-type: none"> • Vaikeaksi kokeminen • Mielikuva talvipyöräilijästä ei vastaa itseä 	<ul style="list-style-type: none"> • Asennoituminen • Hyötyliikunnan ja ulkoilman saaminen samalla
Osaaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Iän tuoma varovaisuus • Fyysiset esteet (kuten polven rasittuminen) • Ei ole tietoa hyvistä varusteista 	<ul style="list-style-type: none"> • Renkaiden vaihtaminen • Sopiva pyöräilyvauhti • Etujarrun käyttö • Valppaus

Käytäntöteoria toi esille, että kaikki käytännön vaatimat tekijät on oltava yhtäaikaisesti olemassa ja linkittyneinä toisiinsa käytännön aloittamiseksi. Haastatteluaineisto jaettiin neljään eri kategoriaan, koska haluttiin tarkastella erilaisia käytäntöön sitoutumisen tasoja. Tarkasteluryhmät voidaan kuitenkin ajatella myös käytännön tekijöiden kautta: talvipyöräilijöillä (ryhmät A ja B) talvipyöräilyyn tarvittavat tekijät ovat kunnossa ja yhdistyneet toisiinsa, minkä myötä talvipyöräillään. Monen jo talvipyöräilevän rutiini tuntui muodostuneen niin vahvaksi, ettei minkään yksittäisen tekijän muuttuminen välttämättä lisäisi tai vähentäisi talvipyöräilyä. Haastatteluryhmä C koostui henkilöistä, jotka olivat kiinnostuneita talvipyöräilyn aloittamisesta, eli he näkevät itsensä mahdollisina talvipyöräilijöinä. Mielikuvatekijöiden voidaan siis sanoa olevan heidän kohdallaan kunnossa, sillä he ovat jo harkinneet talvipyöräilyn aloittamista. Toistaiseksi aloittamiselle on ollut vielä joitain esteitä, kuten talvirenkaiden tai hyvin hoidetun työmatkareitin puuttuminen. Ryhmässä D olevat eivät voisi kuvitellakaan pyöräilevänsä talvisin, joten heidän kohdallaan voidaan nähdä olevan puutetta ainakin mielikuva-

tekijöistä, koska itseä ei nähdä potentiaalisena talvipyöräilijänä. Toisaalta myös ryhmässä D vastaajat toivat esille harjasuolatun reitin olemassaolon, mikä osoitti, että he tiedostavat, että talvipyöräilyn parannuksia on tehty. Näiden reittien lisäämisen myötä myös ryhmän D kiinnostus talvipyöräilyyn voi lisääntyä.

Vaikka käytäntöteoria ei keskity yksilöihin, voidaan ajatella, että henkilöiden, joilta puuttuu vain yksi tarvittava käytännön tekijä, olisi helpoin aloittaa talvipyöräily. Talvipyöräilijöistä kiinnostuneilla olisi selkeästi halua talvipyöräilyyn, mutta jonkin tekijän puuttuminen vielä estää sen. Siihen, millaisia mielikuvia joillakin henkilöillä on talvipyöräilystä, on vaikea vaikuttaa, koska vaikka yrittäisi levittää jotain mielikuvaa, ei ole varmaa, kuinka hyvin se tarttuu. Siksi kiinnostuneiden talvipyöräilijöiden ryhmä voisi olla helpompi saada aloittamaan talvella pyöräily, kunhan tarvittavat varusteet ja olosuhteet tarjottaisiin. Turussa voitaisiin toteuttaa vastaavanlaisia vapaaehtoisille suunnattuja kokeiluja kuin Luleässä ja Oulussa (kts. luku 2.5), joissa talvipyöräily on lisääntynyt sen myötä, kun varusteita on tarjottu vapaaehtoisille.

6.2 Muutos pyöräilykulttuurissa ja mielikuvissa

Tässä luvussa pohditaan kahta tutkimuskysymystä ”Millaisia mielikuvia talvipyöräily herättää ja miten nämä mielikuvat eroavat sen mukaan, pyöräileekö itse talvisin?” ja ”Miten sosiaalinen ympäristö vaikuttaa liikkumiseen ja kulkumuodon valintaan talvella?”.

Yleisesti ottaen pyöräilystä on todettu, että ei-pyöräilijät voivat kokea pyöräilyn stressaavaksi, mutta pyöräilijät nauttivat siitä (Buck & Nurse 2021). Myös tämän tutkimuksen mielikuvat talvipyöräilystä olivat yleisemmin positiivisemmat talvipyöräilijöiden joukossa, ja he kokivat pyöräilyn sopivaksi kulkumuodoksi. Ei-talvipyöräilijät taas nostivat esille enemmän haasteita talvipyöräilyyn liittyen. Tämä osoittaa, että mielikuvat eivät välttämättä vastaa todellisuutta, varsinkaan jos itse ei ole kokeillut talvella pyöräilyä. Toisaalta myös talvipyöräilijöissä nostettiin esille talvipyöräilyn hankaluus, mutta totumisen myötä siihen voi sopeutua.

Tutkimuksessa ilmeni, että sosiaalinen ympäristö Turussa ei erityisemmin kannusta talvipyöräilyyn, joten tulisi syntyä muutos siinä, miten kokonaisuutena kaupunkilaisten keskuudessa pyöräilyyn suhtaudutaan. Turussa on vastakkainasettelua autoilijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Jotta useammat näkisivät pyöräilyn potentiaalisena kulkumuotona, eikä autoilua vaikeuttavana tekijänä, pitäisi panostaa siihen, että ymmärrettäisiin pyöräilyn edistämisen olevan samanaikaisesti autoilun edistämistä. Yksittäisen henkilön ei myöskään tarvitse olla joko autoilija tai pyöräilijä, vaan soveltaa kulkumuotoa

tilanteen mukaan. Tämä on myös yksi syy siihen, miksi talvipyöräilyn edistämistä kannattaa lähestyä käytännön näkökulmasta, eikä yksittäisten henkilöiden kautta. Yleisen pyöräilykulttuurin on osoitettu parantavan pyöräilijöiden säänkestävyyttä (Goldmann & Wessel 2021), joten kaikki yleisesti pyöräilykulttuuria edistävät toimenpiteet auttavat myös talven osalta.

Vaikka talvipyöräily eroaakin monelta osalta kesäpyöräilystä, kaikki tutkimuksen talvipyöräilijät pyöräilivät säännöllisesti myös kesäaikaan. Ryhmästä D haastatelluista vain yksi pyöräili päivittäin kesäaikaan, eli muiden ryhmän D haastateltujen kohdalla talvipyöräilyn aloittaminen lähtisi luonnollisemmin liikkeelle siitä, että ensin tuo pyöräilyn normaaliksi osaksi arkea kesäaikaan. Toisaalta Lindqvist ja muut (2019) toteavat, että kannattaa keskittyä pyöräilyn edistämiseen niihin vuodenaikoihin, joissa on eniten haasteita, ja näin edistää samalla myös muiden vuodenaikojen pyöräilyä. Käytännöteorian näkökulmasta talvipyöräilyn mielikuvia, olosuhteita ja osaamista voidaan pitää muiden vuodenaikojen pyöräilyyn verrattuna haastavampina, jolloin muiden vuodenaikojen tekijöiden voidaan ajatella sisältyvän talvipyöräilyn tekijöihin. Talvipyöräilyn edistäminen siis varmasti edistää myös muiden aikojen pyöräilyä, mutta voisi olla turhan suuri kynnyksen aloittaa suoraan talvipyöräily ennen säännöllistä pyöräilemistä muina vuodenaikoina. Yleisesti pyöräilyn edistämisen lisäksi talvipyöräilyn kannalta talven mielikuvien ja imagon parantaminen vaikuttaisi varmasti positiivisesti myös talvipyöräilyyn kuten Edmontonissa kävi (kts. luku 2.5).

Kaupungin pyöräilyä edistävien toimenpiteiden myötä useammat näkevät pyöräilyn myös talvella potentiaalisena vaihtoehtona. Olosuhdetekijöiden kuten infrastruktuurin ja talvikunnossapidon merkitys korostui tuloksissa, ja ne vaikuttavat myös mielikuviin talvipyöräilystä. Kaupunki pystyy suoraan vaikuttamaan olosuhdetekijöihin, mutta varusteiden hankkiminen, mielikuvien syntyminen ja osaamisen kehittyminen ovat enemmän asukkaiden vastuulla. Kuitenkin esimerkiksi harjasuolattu reitti oman kotitalon juurella muistuttaa talvipyöräilyn mahdollisuudesta ja erilaiset talvipyöräilijät antavat samaistumispintaa. Kuten Larsen (2017) toi esille, pyöräilykulttuurin synnyssä sekä suunnittelulla että käyttäjillä on siis vaikutusta.

Se, että monenlaiset ihmiset pyöräilevät talvisin, ei välttämättä välity kaikille, vaan talvipyöräilijä saatetaan nähdä sellaisena, johon itse ei välttämättä pysty samaistumaan. Jotta useammat näkisivät talvipyöräilyn potentiaalisena kulkumuotona, pitäisi sen assosioiminen urheilullisuuteen rikkoa ja ymmärtää laajemmin pyöräilyn merkitystä kulkumuotona, jota voi tehdä, vaikka ei olisi urheilullinen. Mielleyhtymiä pitäisi laajentaa ja tuoda esille erilaisia samaistuttavia talvipyöräilyn roolimalleja. Tutkiessaan yleisesti pyöräilyn kulttuuria Iso-Britanniassa Aldred ja Jungnickel (2014) tuovat esille, että Bristolissa on käytetty epävirallisia pyöräilyn lähettiläitä, jotka

luovat esimerkiksi yhteisöllisiä projekteja ja ryhmäpainetta. Vastaavanlaisia lähettiläitä voisi hyödyntää esimerkiksi levitettäessä kuvaa talvipyöräilystä Turussa sosiaalisessa mediassa. Sosiaalisessa mediassa voisi nostaa esille erilaisia nykyisiä talvipyöräilijöitä, kuten tavarapyörällä lasten kanssa kulkevia. Vaikka kampanjoiden kautta voidaan myös levittää mielikuvia, parhaiten ne välittyvät varmasti katukuvasta.

Roolimalleja on helpoin hakea lähipiiristä ja samoihin yhteisöihin kuuluvien joukosta. Larsen (2017) korostaa omistautuneiden pyöräilijöiden roolia houkuttelemaan muita aloittamaan pyöräilyn, mikä vaikuttaa myös talvella pyöräilyssä. Läheiset talvipyöräilijät voivat toimia kannustimena myös omalle talvipyöräilylle. Työpaikkojen rooli kannustajana ja yhteenkuuluvuuden tunteen tarjoajana pitää huomioida, ja erinäiset työpaikkojen haasteet voivat antaa motivaatiota aloittamiseen. Haastetaan mieluummin työpaikat mukaan kuin yksilöt, mutta samalla huomioidaan yksilöiden eriävät tarpeet ja se tosiasia, että kaikille pyöräily ei esimerkiksi fyysisten syiden vuoksi ole mahdollista. Me-hengen luominen ja ylläpitäminen talvipyöräilyyn liittyen voi motivoida hankalimpina olosuhteina, jolloin vertaistuki auttaa. Talvipyöräilyn lisääntyessä yhä useammalla on joku, jonka kanssa talvipyöräilyä voi puhua, ja jolta voi saada inspiraatiota aloittamiseen. Näin talvipyöräily normalisoituu ja jatkaa kasvamistaan kulkumuotona.

6.3 Talvipyöräilyn aloittaminen

Viimeisimpänä tutkimuskysymyksistä oli ”Miten talvipyöräily aloitetaan?”. Siihen vastauksia saatiin lähinnä ryhmien A ja B vastaajilta, joilla oli kokemusta talvipyöräilyn aloittamisesta. Muiden ryhmien vastaajat pystyivät hypoteettisesti pohtimaan sitä, mikä saisi heidät aloittamaan talvipyöräilyn.

Talvipyöräilyn aloittamisesta nousi esille, että monella haastatelluista se oli ollut osa arkea jo lapsuudessa. Siitä se on jatkunut osalla katkeamatta tai osalla siten, että uudelleen aloittaminen on helpompaa myöhemmin. Talvipyöräilyyn tottumisen voidaankin ajatella olevan helpoin reitti sitoutuneeseen talvipyöräilyyn. Esimerkiksi Egset ja Nordfjærn (2019) tutkivat nimenomaan opiskelijoiden talviliikkumista, koska heidän liikkumistottumuksensa ei ole vielä täysin muotoutuneet, ja käyttäytymistä on siten vielä helpompi muuttaa. Lapsena opitaan helposti uusia taitoja, ja myös mielikuvat talvipyöräilyä normaalina jäisivät helposti pysyvämmiksi, jos ne opittaisiin jo lapsena. Kuitenkin monet perheelliset haastatellut kokivat, että pyörä ei aikataulullisesti tai turvallisuussyistä ole hyvä ratkaisu lasten kanssa kulkeamiseen. Muutama haastatelluista myös totesi, ettei katukuvassa näy ainakaan lapsia pyöräilemässä talvisin. Lasten altistaminen talvipyöräilylle voisi opettaa talvella pyöräilyn taidon jo nuorena, jolloin kulkumuotoa myös

pitäisi mahdollisena vaihtoehtona myös vanhemmalla iällä. Voisi siis olla hyödyllistä tukea erityisesti perheitä, koululaisia tai opiskelijoita kestävämmässä talviliikkumisessa.

Talvipyöräilyn aloittamiseen tai toisaalta lopettamiseen vaikuttaa se, mitä muita järkeviä vaihtoehtoja talvipyöräilyn kanssa kilpailee. A3:lla etätyö lisääntyi pandemia-aikana, mutta hänellä ei ole autoa käytössä, ja talvipyöräilyyn on myös oma talvipyörä. Näiden varustetekijöiden ja luodun sitoutumisen takia hänen pyöräilynsä ei kuitenkaan vähentynyt merkittävästi etätyön myötä. Osa ryhmän D haastatelluista koki kävelyn itselleen mieluisammaksi kulkumuodoksi, jolloin pyöräilyn varusteisiin panostaminen ei tuntunut houkuttelevalta. Eräällä haastatellulla talvipyöräilyn kokeilemiseen oli liian suuri kynnyks, koska alkuinvestoinnit olisivat turhan suuria, kun varmuutta jatkamiselle ei ole. Ympärivuotisesti käytössä olevat yhteiskäyttöpyörät tarjoaisivat mahdollisuuden ainakin kokeilla talvipyöräilyä ja poistaisivat esteen siitä, jos ei itsellä ole nastarenkaita pyörässä tai muuten sopivaa pyörää.

Elämänmuutostilanteet tunnistettiin kirjallisuudessa (esim. Meinherz & Binder 2020) sekä haastatteluissa hetkinä, jolloin kulkumuotoa voidaan vaihtaa kestävämmäksi. Siksi voisi olla hyödyllistä kohdentaa kampanjointia esimerkiksi uusille turkulaisille. Toisaalta sama voidaan nähdä myös toisin päin: uhkana jo talvipyöräileville voi olla se, että päivittäinen rutiini jotenkin merkittävästi muuttuu, jolloin myös kulkumuoto saattaa muuttua. Esimerkiksi A2:n päivittäinen työmatkapyöräily jäi kokonaan etätyön myötä, minkä takia talvipyöräilyn ylläpitäminen myös muilla matkoilla oli haastavampaa. Käytäntöteorian mukaisesti käytännön olemassaolon kannalta onkin tärkeää, että käytäntö esiintyy säännöllisesti, ja uudelleen aloittamiseen vaikuttavat käytännön tekijöiden olemassaolo sekä käyttäjän halu yhdistää tekijät uudelleen toinen toisiinsa (Shove et al. 2012, s.128).

A2:n esimerkki osoittaa myös käytäntöjen nitoutumista toinen toisiinsa, kun työpaikalla käymisen käytäntö ja talvipyöräilyn käytäntö ovat tässä tapauksessa pitäneet toisiaan elossa. Työpaikoilla on merkittävä rooli kestävämpään kulkumuotoon kannustamisessa, koska työmatka on merkittävä arjen matka. Myös koululaisten keskuudessa on havaittu koulumatkojen olevan merkittävä aktiivisen liikkumisen matka, minkä myötä aktiivisuus vähenee viikonloppuisin (Kallio et al. 2016). Siksi etenkin työpaikkojen tarjoamat pyörien ja varusteiden säilytyspaikat ja pukeutumistilat olisi syytä olla kunnossa, jotta työmatkan näkisi sen osalta mahdollisena pyöräilymatkana myös talvella.

Koska käytäntöteoria painottaa eri tekijöiden yhtäaikaista esiintymistä ja linkittymistä, voisi olla hyödyllistä yhdistää tiettyjen tekijöiden parantamisen yhteyteen muidenkin tekijöiden lisäämistä. Esimerkiksi sähköpyörien

suosion kasvaminen voidaan nähdä potentiaalisena kasvattamaan myös talvipyöräilyä. Sen takia sähköpyörän ostajille voisi jakaa tietoutta nastarenkaiden vaihtamisesta tai harjasuolatusta talvipyöräilyn reitistä. Yhden tekijän parantuessa voisi siis nostaa esille myös muita talvipyöräilyä mahdollistavia tekijöitä. Kuten Cass ja Faulconbridge (2016) toteavat, pyöräilyä edistävien toimenpiteiden tulisi tarkastella eri tekijöitä paketteina, jotta vaikutukset voidaan maksimoida.

7 Johtopäätökset

Tässä luvussa käydään läpi, miten hyvin tutkimuksessa käytetty teoria soveltuu tutkimustavoitteen tarkastelemiseen. Lisäksi pohditaan tutkimuksen laadua ja rajoitteita. Lopuksi esitetään vielä jatkotutkimusehdotuksia sekä suosituksia toimenpiteistä, jotka voisivat tässä tutkimuksessa saadun tiedon perusteella lisätä pyöräilyä Turussa talvella.

7.1 Käytäntöteorian soveltaminen talvipyöräilyyn

Tämän tutkimuksen teoreettisena viitekehyksenä käytettiin Shoven ja muiden (2012) käytäntöteoriaa. Tulokset osoittavat, että talvipyöräilyä voidaan tarkastella käytäntöteorian mukaisena käytäntönä, ja että haastatteluihin sovellettuna tarkastelunäkökulma antoi hyödyllistä tietoa talvipyöräilystä. Käytäntöteorian jako mielikuvatekijöihin, osaamiseen sekä olosuhteisiin ja varusteisiin soveltuu pääosin hyvin talvipyöräilyn tarkasteluun ja auttoi laajentamaan tarkastelunäkökulmaa. Vaikka olosuhde- ja varustetekijät korostuivatkin tutkimuksessa, myös muilla osa-alueilla todettiin olevan merkittäviä tekijöitä, jotka voivat estää tai mahdollistaa talvipyöräilyä.

Tutkimuksessa ei ollut tarkoitus osoittaa käytäntöteoriaa todeksi, vaan se toimi lähinnä taustana. Jo haastattelukysymyksiä pohdittaessa mielikuvatekijöitä päätettiin painottaa muita enemmän, jolloin käytäntöteorian kolmijaoista kaikkia tekijöitä ei tullut tuloksissakaan esille yhtä laajasti. Osaamistekijöistä ei noussut niin paljoa tekijöitä esille, mutta toisaalta se voi selittyä myös sillä, että osaaminen nähdään toisen tekijän kautta. Esimerkiksi kunnossapidon huonous nostettiin esille, mutta se liittyy myös siihen, ettei kykene ajamaan tietyssä kelissä. Käytäntöteoriassa ei myöskään huomioida tilannetekijöitä, kuten matkan pituutta, mutta toisaalta näiden tekijöiden vaikutuksen voidaan ajatella olevan melko itsestäänselvää.

Jotkin asiat, kuten kaatumisen pelko oli vaikea sijoittaa mihinkään käytäntöteorian kategorioista, ja sen voikin ajatella olevan kaikkien näiden tekijöiden tulosta. Muutkin tunteet ovat jollakin tavalla usein mukana talvipyöräilyn päätöksessä. Nastarenkaat tuovat varmuutta, kaatumisen pelko saattaa estää pyöräilyn, tai omasta pyöräilystä voidaan tuntea urhoollisuutta. Uskaltaminen on yksi tekijä talvipyöräilyn aloittamisessa, mikä osoittaa osaltaan sitä, että vaikka käytäntöteorian mukaiset tekijät olisivat kunnossa, eivät ne välttämättä yksistään riitä, kun ei ole halua tai rohkeutta yhdistää tekijöitä. Käytäntö vaatii muodostuakseen ko. tekijöiden lisäksi muitakin, kuten motivaatiota. Toisaalta tarjottujen tekijöiden kuten hyvin hoidettujen reittien kautta esimerkiksi pelon tunteita voidaan lievittää.

Myöskään sosiaalinen konteksti ei suoraan lokeroidu minkään käytäntöteorian kategorian alle, vaikka muiden ihmisten kautta välittykin mielikuvia ja käytännöt voivat levittyä esimerkiksi yhteisöissä. Käyttäessään käytäntöteoriaa yleisesti pyöräilyn tutkimiseen Buck ja Nurse (2021) lisäävätkin käytäntöteorian kehykseen muiden toiminnan yhdeksi kategoriaksi. Tässä tutkimuksessa teoriaa ei päädytty soveltamaan, mutta huomattiin kuitenkin, että muiden toimilla on vaikutusta myös talvipyöräilyssä.

7.2 Tutkimuksen laatu ja luotettavuus

Yleisesti voidaan sanoa, että tutkimusmetodina käytetty haastattelu soveltui tähän tutkimukseen hyvin. Vastajilta saatiin haluttua tietoa heidän liikkumistottumuksistaan talvisin, ja haastattelut onnistuivat hyvin. Tutkimuksessa on kuitenkin rajoitteita, jotka vaikuttavat tutkimustulosten tulkintaan. Tässä luvussa käydään läpi tekijöitä, jotka rajoittavat tuloksia, ja joita olisi voinut tehdä eri tavalla tulosten paremman laadun takaamiseksi.

Tutkimushaastatteluja tehtiin 19 asukkaalle jakautuen siten, että eri tarkasteluryhmissä oli yhdessä neljä ja lopuissa viisi henkilöä. Tutkimuksen näyte ei siis ole kovinkaan laaja, mutta eri näkemyksiä ja samankaltaisuuksia vastaajien vastauksissa tuli kuitenkin esille. Tutkimus ei anna, eikä sen ole tarkoituskaan antaa kokonaisvaltaista kuvaa turkulaisten liikkumisesta vaan nostaa esille sellaisia seikkoja, joita esimerkiksi Pyöräilybarometrissa ei ole tullut esille. Rajaus työssäkäyviin ja tietynikäisiin rajasi vastaajajoukkoa huomattavasti, jolloin tietyt asukasryhmät jäivät rajauksen ulkopuolelle. Joillekin pyöräily voi olla esimerkiksi taloudellisista syistä ainoa vaihtoehto liikkumismuodoksi talviaikaan, mitä ei tässä tutkimuksessa huomioitu.

Koska tutkimus toteutettiin haastattelumenetelmällä, tutkijalla on rooli haastattelun etenemisessä, ja tutkimusprosessin voidaan sanoa olevan subjektiivinen. Olin opiskelijana melko ulkopuolinen taho, enkä esimerkiksi ole työskennellyt tai asunut Turussa. Voi olla, että haastateltavat pystyivät kertomaan avoimemmin ajatuksistaan opiskelijalle, verrattuna siihen, jos haastatteluja olisi tehnyt esimerkiksi Turun kaupungin työntekijä. Koen oman ohjailevuuteni olleen tarpeeksi matala haastatteluissa, eivätkä omat ennakoajatukseni määrälliset haastattelun kulkua merkittävästi. Haastattelijan lisäksi haastattelujen osana käytetyllä kuvamateriaalilla on merkitystä siinä, mihin suuntaan haastateltavien ajatus haastattelutilanteessa ohjautui. Haastattelutilanteiden lisäksi myös analyysi on subjektiivisesti tehty, ja eri tutkijan tekemänä tuloksista olisi saattanut tulla esille eri näkökulmia.

Bergström ja Magnusson (2003) tuovat esille oman tutkimuksensa kannalta haittapuolena sen, ettei kyselytutkimuksella pystytä mittaamaan oikeaa

käyttäytymistä, vaikka vastanneet sanoisivatkin, että voisivat aloittaa pyöräilyn tiettyjen kriteerien täytyessä. Tässäkin tutkimuksessa on syytä huomioida, että todelliset rutiinit ja tavat saattavat olla niin vahvoja, että niiden rikkominen olisi vaikeampaa kuin mitä vastaaja itsekään ajattelee. Vaikka vastaaja kokisi, että parantuneen kunnossapidon kautta voisi jatkaa pyöräilyä myös talvisin, pitää huomioida myös muut tekijät, jotka taustalla kuitenkin vaikuttavat. Vastaajat eivät välttämättä itse osaa huomioida, miten eri asiat vaikuttavat, kuten D16 toteaa:

”Kyllä se vaikuttaa, mitä muut tekevät, näköjään enemmän kuin mitä olin ajatellutkaan.” D16

Lainauksessa käy ilmi, haastateltava ei välttämättä olisi osannut ajatella sosiaalisen ympäristön vaikutusta omaan liikkumiseensa ilman, että sitä häneltä suoraan kysyy. Haastattelukysymykset ja haastattelija siis väistämättä vaikuttavat jossain määrin siihen, mihin suuntaan haastatellun ajatus ohjautuu, ja näin ollen myös siihen, millaisia tuloksia tutkimuksesta saadaan.

7.3 Jatkotutkimusehdotuksia

Eri ryhmiä vertaileva lähestymistapa jäi tässä tutkimuksessa pienen otannan vuoksi melko suppeaksi, joten voisi olla mielenkiintoista tutkia samankaltaisia aiheita enemmän määrällisestä näkökulmasta. Myös tämän tutkimuksen tulosten vertaileminen tarkemmin määrällisen tutkimusten kanssa voisi antaa hyödyllistä tietoa. Toisaalta erityisesti talvipyöräilystä kiinnostuneiden ryhmän tarkempi tutkiminen olisi mielenkiintoista, koska heidät voisi olla helppo saada aloittamaan talvipyöräily, jos tietyt tekijät vaan toteutuisivat.

Tutkimuksen tavoitteena on lisätä talvipyöräilyn osuutta kulkumuotona Turussa. Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin nimenomaan sitä, millä keinoin haastateltavat siirtyisivät pyöräilyyn. Kulkumuotoa vaihdettaessa yksi tekijä on myös vanhasta kulkumuodosta luopuminen. Sitä prosessia ei tarkasteltu tässä tutkimuksessa, vaan ennemminkin esteitä ja mahdollistajia talvipyöräilylle. Tutkimuksen ryhmän D jäsenet, jotka eivät voisi kuvitellakaan pyöräilevänsä, käyttivät pääosin muita kestäviä kulkumuotoja. Jos tutkimuksessa olisi keskitytty myös nykyisestä kulkumuodosta luopumiseen, olisi pitänyt valita haastateltavaksi enemmän henkilöitä, joiden pääasiallinen liikkumismuoto talvisin on auto. Nyt D-ryhmän anti jäi vähän vajaaksi, koska autoilijat ovat tärkein ryhmä, joiden nimenomaan pitäisi siirtyä kestävämpiin kulkumuotoihin. Siksi jatkossa voisikin paneutua myös vannoutuneiden autoilijoiden liikkumistottumuksiin, ja tarkastella myös vanhasta kulkumuodosta luopumisen prosessia.

Pyöräilykulttuuri on merkittävä tekijä talvipyöräilyn määrässä. Vertailua erityyppisten pyöräilykaupunkien välillä voisi toteuttaa myös Suomessa kuten esimerkiksi Saksassa on toteutettu (Goldmann & Wessel 2021). Tämän tutkimuksen kaltaisen tutkimuksen voisi toteuttaa esimerkiksi Oulussa tai Joensuussa, ja verrata miten erilaisissa ympäristöissä talvipyöräily koetaan ja millaisena talvipyöräilijät nähdään. Toisaalta kaupunkeja vertaillessa olosuhteiden vaikutus pitää huomioida, eli hyödyllisintä voisi olla tutkia kaupunkia, jossa talvet ovat samankaltaisia kuin Turussa.

7.4 Toimenpidesuosituksia

Turun pyöräilymääriä halutaan kasvattaa. Uusia näkökulmia ja lähestymistapoja tarvitaan, jotta voidaan saavuttaa tavoitteet kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattamisesta 66 %:iin ja Turun kaupungin tavoite hiileneutraaliudesta vuoteen 2029 mennessä. Talvella aktiivisten kulkumuotojen osuus pysyy tällä hetkellä samana kuin muina vuodenaikoina kävelyn korvattaessa pyöräilyä. Se, että aktiivisten kulkumuotojen osuus kasvaisi talvella, on varmasti epärealistista, mutta aktiivisten kulkumuotojen edistäminen talvella lisää niitä todennäköisesti myös muina vuodenaikoina. Vaikka myös talvikävelyn edistäminen on tärkeää, antaa talvipyöräily mahdollisuuden myös pidempien matkojen kulkemiseen ja siten paremmat talvipyöräilyn olosuhteet voisivat houkutella myös autoilijoita pyöräilyn pariin.

Turun vaihtelevat olosuhteet luovat haasteita talvipyöräilylle, mutta toisaalta leudot ja vähälumiset talvet tarjoavat mahdollisuuden pyöräilylle pidempään, jos muuten välttää pyöräilyä lumikautena. Turussa voitaisiinkin panna erityisesti hyvien keliolosuhteiden ja talvipyöräilyn yhdistämiseen. Jos se, että mahdollisimman monen pyöräily jatkuisi mahdollisimman pitkään syksyllä tai että hyvillä keleillä pyöräiltäisiin myös talvella, olisi askel eteenpäin. Kaikkien turkulaisten ei tarvitse ryhtyä pyöräilemään hankalimpina loskakeleinä, mutta jos yhä useammat ryhtyisivät pyöräilemään hyvillä talvikeleillä, voisi se jäädä helpommin ”päälle” myös päivittäiseksi, säästä riippumattomaksi rutiiniksi. Tätä voitaisiin edistää esimerkiksi tuomalla Turun kaupungin viestintäkanavissa esille, jos säätiedotteet lupaavat hyvää talvipyöräilykeliä. Samalla levitettäisiin tietoa siitä, että pakkaskeli voi itse asiassa olla kesäkeliin verrattavissa pyöräilyolosuhteiden puolesta. Turussa pakkaskelejä eli niitä kelejä, jotka haastatteluissa mainittiin parhaana talvipyöräilykelinä, on vähemmän kuin esimerkiksi Oulussa, joka on saanut mainetta talvipyöräilykaupunkina. Vaikka Oulusta ja muista talvipyöräilyn mallikaupungeista pystyy ottamaan ideoita Turun käyttöön, pitää toimenpiteet kuitenkin mukauttaa Turun omanlaisiin olosuhteisiin.

Vaikka Turussa on jo toteutettu toimenpiteitä talvipyöräilyn edistämiseksi, on potentiaalia muutokselle vielä hyödyntämättä paljon. Olosuhteiden parantaminen on kaupungin merkittävä toimenpide, mutta sen lisäksi erilaiset kampanjat, jotka välittävät mielikuvia ja osaamista täydentävät kunnossapidon toimenpiteitä ja voivat myös toimia halvempina edistämiskeinoina. Lisäksi se, miten talvipyöräilyä puhutaan ja millaisia ihmisiä pyöräilee vaikuttaa, kun mielikuva leviää muiden talvipyöräilijöiden kautta. Esimerkiksi harjasuolattu talvipyöräilyn reitti on merkittävä kaupungin talvipyöräilyä edistävä toimenpide. Se ei kuitenkaan itsessään riitä, vaan ihmisten pitää myös kuulla reitistä esimerkiksi mediassa tai ystäviltään ja nähdä se omalla kulkureitillään. Osaamisesta pitäisi välittää tietoa, jotta ymmärrettäisiin, että harjasuolatulla reitillä ajaminen ei itseasiassa juurikaan vaadi erilaisia taitoja kesäpyöräilyyn verrattuna. Suunniteltaessa uusia toimenpiteitä, voisi jatkossa pitää siis mielessä käytänteorian kolmijaon ja ajatella toimenpiteiden vaikutukset kaikkien eri tekijöiden näkökulmasta tai luoda toimenpiteitä, jotka integroivat eri tekijöitä samaan pakettiin. Tärkeintä on ymmärtää kaikkien eri tekijöiden vaikutus ja linkittyminen toinen toisiinsa. Vaikka tietyt toimenpiteet voidaan helposti nähdä talvipyöräilyä suoraan lisäävinä toimenpiteinä, on ymmärrettävä niiden monimutkaisuus ja kytkös muihin tekijöihin.

Lähteet

Aldred, R., & Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78-87.

Bergström, A., & Magnusson, R. (2003). Potential of transferring car trips to bicycle during winter. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(8), 649-666.

Bruno, M., & Nikolaeva, A. (2020). Towards a maintenance-based approach to mode shift: Comparing two cases of Dutch cycling policy using social practice theory. *Journal of Transport Geography*, 86.

Buck, M., & Nurse, A. (2021). Cycling in an 'ordinary city': a practice theory approach to supporting a modal shift. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1-12.

Böcker, L., Dijst, M., & Prillwitz, J. (2013). Impact of everyday weather on individual daily travel behaviours in perspective: a literature review. *Transport reviews*, 33(1), 71-91.

Cass, N., & Faulconbridge, J. (2016). Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. *Transport Policy*, 45, 1-14.

Chapman, D., & Larsson, A. (2021). Practical urban planning for winter cycling; lessons from a Swedish pilot study. *Journal of Transport & Health*, 21, 101060.

Edmontonin kaupunki. (2018). Keep the Snowball Rolling: WinterCity Strategy Evaluation & Report. Saatavissa: https://www.edmonton.ca/sites/default/files/public-files/documents/COE_WinterCity_Evaluation_Report_FINAL.pdf

Egset, K. S., & Nordfjærn, T. (2019). The role of transport priorities, transport attitudes and situational factors for sustainable transport mode use in wintertime. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 62, 473-482.

Eskola, J., Lähti, J., & Vastamäki, J. (2018). Teemahaastattelu: lyhyt selvitysmisopas. In *Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1: Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle* (pp. 27-51). PS-kustannus.

Goldmann, K., & Wessel, J. (2021). Some people feel the rain, others just get wet: An analysis of regional differences in the effects of weather on cycling. *Research in Transportation Business & Management*, 40, 100541.

Guell, C., Panter, J., Jones, N. R., & Ogilvie, D. (2012). Towards a differentiated understanding of active travel behaviour: using social theory to explore everyday commuting. *Social science & medicine*, 75(1), 233-239.

Heisserer, B., & Rau, H. (2017). Capturing the consumption of distance? A practice-theoretical investigation of everyday travel. *Journal of Consumer Culture*, 17(3), 579-599.

Hirsjärvi, S., & Hurme, H. (2010). *Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Gaudeamus Helsinki University Press.

Ilmatieteen laitos. (2022b). Kosteus-, ilmanpaine ja lumitilastot. Vertailukauden 1991-2020 kosteus-, ilmanpaine ja lumitilastot havaintoasemittain. Havaintoasema: Turku Artukainen. Verkkolähde. Saatavissa: <https://www.ilmatieteenlaitos.fi/1991-2020-kosteus-ilmanpaine-ja-lumitilastot>. Viitattu 21.10.2022.

Ilmatieteen laitos. (2022a). Lämpötilatilastot. Vertailukauden 1991-2020 lämpötilatilastot havaintoasemittain. Havaintoasema: Turku lentoasema. Verkkolähde. Saatavissa: <https://www.ilmatieteenlaitos.fi/1991-2020-lampotilatilastot>. Viitattu 21.10.2022.

Kallio, J., Turpeinen, S., Hakonen, H. & Tammelin, T. (2016) Active commuting to school in Finland, the potential for physical activity increase in different seasons, *International Journal of Circumpolar Health*, 75:1, 33319, DOI: 10.3402/ijch.v75.33319

Laakso, S. (2019). Experiments in everyday mobility: social dynamics of achieving a sustainable lifestyle. *Sociological Research Online*, 24(2), 235-250.

Larsen, J. (2017). The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. *Environment and planning A*, 49(4), 876-892.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018. ISSN: 1795-4045. Saatavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikennevirasto. (2015). SEGMENT –kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmätietoisien viestinnän työkalu. ISBN 978-952-317-118-3. Saatavissa: https://www.motiva.fi/files/10443/SEGMENT_kavelyn_ja_kohderyhmatietoisien_viestinnan_tyokaluu.pdf

Liikennevirasto. (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016 Turun seutu. Seutu-julkaisu. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Seutujulkaisu-HLT2016-Turun-seutu.pdf>

Lindqvist, A. K., Löf, M., Ek, A., & Rutberg, S. (2019). Active school transportation in winter conditions: biking together is warmer. *International journal of environmental research and public health*, 16(2), 234.

Liu, C., Susilo, Y. O., & Karlström, A. (2015). The influence of weather characteristics variability on individual's travel mode choice in different seasons and regions in Sweden. *Transport Policy*, 41, 147-158.

Maanmittauslaitos. (2022). Karttapaikka-palvelu. Käytetyt tasot: ilmakehä ja rinnevarjostus. Verkkolähde. Saatavissa: <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>. Viitattu 21.10.2022.

Meinherz, F., & Binder, C. R. (2020). The dynamics of modal shifts in (sub) urban commuting: An empirical analysis based on practice theories. *Journal of transport geography*, 86, 102763.

Murmann, S., & Tommola, M. (2020). Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 – raportti tuloksista. Saatavissa: <https://www.valonia.fi/wp-content/uploads/2020/04/Turun-ydinkaupunkiseudun-liikenneymp%C3%A4rist%C3%B6kysely-2019-raportti.pdf>

Oulun kaupunki. (2016.) Talven pyöräilijä 4 –kampanja. Verkkolähde. Saatavissa: <https://www.ouka.fi/oulu/ymparisto-ja-luonto/talvenpyorailija>. Viitattu 8.10.2022.

Sarajärvi, A., & Tuomi, J. (2017). Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi: Uudistettu laitos. Tammi.

Shove, E., Pantzar, M., & Watson, M. (2012). The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes. Sage.

Spotswood, F., Chatterton, T., Tapp, A., & Williams, D. (2015). Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 29, 22-33.

Turun kaupunki. (2018.) Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029. 12522-2016. Saatavissa: <https://ah.turku.fi/kh/2018/1126026x/Images/1663910.pdf>

Turun kaupunki. (2020a). Pyöräilybarometri 2019 Turku. Turun kaupungin ympäristöjulkaisuja 1/2020. Saatavissa: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/pyorailybarometri_2019_turku_hq.pdf

Turun kaupunki. (2020b). Kaupunkipyöräjärjestelmä Föli-fillarit 1.5.2018–30.9.2021. Saatavissa: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kaupunkipyorat_2018-2021.pdf

Turun kaupunki. (2020c). Talvipyöräilyn testireitti -Kokeilukauden 2017-2019 raportointi. Saatavissa: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/talvipyorailyn_testireittin_raportointi.pdf

Turun kaupunki. (2022a). Verkkolähde. Saatavissa: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTBhMzk2NDItYjlmYS00NzkxLWFhZWItZWFhNTkzMzU2NTA4IiwidCI6IjZjNWUyYzhhLWQzZjAtNGEwYi05NjU4LTQyNTAyYzcyZTE3YiIsImMiOjI5>. Viitattu 25.9.2022.

Turun kaupunki. (2022b). Scale-Up.hankkeen projektisivusto. Verkkolähde. Saatavissa: <https://www.turku.fi/projekti/scale>. Viitattu 21.10.2022.

Turun kaupunki. (2022c). Kaupunkistrategia: Turku 2030-luvulla. Saatavissa: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/turku_kaupunkistrategia.pdf

Turun kaupunki. (2022d). Ilmastosuunnitelma 2029. Saatavissa: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/turun_kaupungin_ilmastosuunnitelma_2029_paivitetty_kv_16.5.2022_ss_103_0.pdf

Valonia. (2021). Turun seudun pyöräilykatsaus 2021. Verkkolähde. Saatavissa: <https://valonia.fi/materiaali/turun-seudun-pyorailykatsaus-2021/>. Viitattu 21.10.2022.

Varsinais-Suomen liitto. 2020. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020. Saatavissa: https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/05/Varsinais-Suomen_liikennejarjestelmasuunnitelma_2020.pdf

Liitteet

Liite 1: Haastattelurunko

Haastattelukysymyksissä eroteltuna ryhmäspesifit kysymykset (A, B, C, D)

Taustakysymykset

- Ikä
- Asuinpaikka kaupunginosatasolla
- Oletko asunut aiemmin muualla Suomessa tai ulkomailla?
- Asumistilanne (yksin/puolison/perheen kanssa)

Työ

- Työmatkan pituus
- Työajat (esim. virka-aikainen tai vuorotyö)
- Onko työ toimistotyötä vai jotain muuta?
- Pandemiatilanteen vaikutus työmatkaan

Liikkuminen

- Onko käytössäsi auto? Jos on, kuinka usein suunnilleen ajat (esim. päivittäin, viikoittain, harvemmin)?
- Onko käytössäsi pyörä? Entä onko sinulla talvirenkaat pyörään?
- Oletko käyttänyt Föli-fillareita? Oletko käyttänyt niitä talvella?
- Kuinka usein pyöräilet talvella?
- Mikä on pääasiallinen kulkumuotosi talvella?

Talvikokemukset ja muistot

- Millaisia mielikuvia ja muistoja Turun talvi sinussa herättää?
- **Kuvasetti 1:** Herättääkö jokin kuvista jotain muistoja tai mielikuvia?
- Mitä ulkoaktiviteetteja tykkäät tehdä talvisin Turussa? Onko sinulla talvisin joku lempipaikka Turussa tai onko jokin paikka yleisesti suosittu? Mitä turkulaiset mielestäsi yleisesti tykkää talvisin tehdä?
- Jäikö sinulle jotain muistoja Valon polku -tapahtumasta?

Talviliikkumisen nykytilanne

- Millainen arkirutiini sinulla on talvella? Mitkä tekijät siihen kuuluu? Kuinka vahvaksi koet rutiinisi? Olisiko sitä helppo muuttaa?
- Eroaako liikkuminen talvella kesäajan liikkumisesta, miten?
- A: Oletko aina talvipyöräillyt? Jos et, mistä se lähti liikkeelle?
- B: Kerro siitä, kun aloitit talvipyöräilyn. Mikä sai sinut aloittamaan? Vaatiko se erityisiä hankintoja tai erityisten taitojen opettelua? Oliko se helppoa tai vaikeaa? Muuttuiko asenteesi, jotta aloitit tai muuttuiko asenteesi aloittamisen jälkeen?
- A & B: Miksi talvipyöräilet?

- A & B: Millaisia kokemuksia sinulla on talvipyöräilystä? Mikä on parasta tai huonointa kulkumuodossa?
- A & B: Mikä saisi sinut lopettamaan pyöräilyn ja siirtymään muuhun kulkumuotoon? Kuljetko säästä huolimatta pyörällä, ja jos et mihin vaihdat, ja millaisissa tilanteissa?
- C: Miksi talvella pyöräileminen kiinnostaa sinua? Mikä on saanut sinut kiinnostumaan siitä? Oletko jo pitkään harkinnut pyöräilyä myös talvella?
- C & D: Pyöräiletkö kesäisin? Mihin ja milloin pyöräilykautesi päättyy (kylmyys, lumi, tietty kuukausi)?
- C & D: Mikä saisi sinut aloittamaan talvipyöräilyn tai koetko, että jokin estää sitä nykyisin?

Mielikuvat ja sosiaalinen ympäristö

- Millainen on mielestäsi talvipyöräilijä?
- **Kuvasetti 2:** Vastaako jokin kuvista enemmän mielikuvaasi talvipyöräilijästä?
- Miten talvipyöräilyyn mielestäsi yleisesti suhtaudutaan?
- A & B: Onko talvipyöräilysi herättänyt jotain reaktioita tai keskustelua?
- C: Onko jollakin läheisistäsi ollut vaikutusta siihen, että kiinnostuit talvella pyöräilystä?
- Vaikuttaako läheistesesi kulkumuoto omaan kulkumuotoosi? Jos läheisesi muuttaisi kulkumuotoaan, vaikuttaisiko se sinun liikkumiseesi? Entä koetko, että oma kulkumuotosi vaikuttaa muiden liikkumiseen?
- Jos mietit jotain yhteisöä, kuten työpaikkaa, harrasteseuraa, nettiyhteisöä tai asukasyhdistystä, miten tällaisessa yhteisössä voisi mielestäsi kannustaa talvella pyöräilyn tai kävelyn?

Muuta

- Mikä helpottaisi liikkumistasi talvella vai onko se jo nyt riittävän helppoa?
- Tuleeko sinulle liikkumisen ulkopuoleltakin mieleen jotain, mikä tekisi Turun talvista paremman? Vaikka jotain paikkoja tai tapahtumia?

Liite 2: Kuvaus haastatteluissa käytetyistä kuvista

Kuvasetti 1: Yleiset talvikuvat

1. Lumeton maisema joesta, harmaa taivas ja lehdettömät puut
2. Innokkaasti poseeraava lumilautailija rinteessä
3. Luminen kävelytie, jonka reunalla katulamppuja, harmaa taivas ja lumisade
4. Lumeen peittyneet autot pysäköitynä tien sivuun, luminen kaupunkimaisema
5. Punaiset valotaidepallot Turun Teatterisillalla, märkä kadun pinta
6. Autosta kuvattu harmaa, loskainen moottoritie ja pimeä taivas, jota katuvalot valaisevat
7. Koskematon luminen maisema ja tykkylumipuut
8. Kaksi henkilöä leikkimässä lumisotaa lumisessa metsässä
9. Joukko ihmisiä ruokailemassa pitkän pöydän ääressä ulkona lumisessa maisemassa
10. Loskainen iso vesilätäkkö keskellä kävelijöiden kulkuväylää
11. Kaksikko luistelemassa luonnon jäällä
12. Turun tuomiokirkko ja valaistu joulukuusi, pieni lumisade
13. Iloinen lapsi laskemassa pulkalla
14. Pimeä kuva kadusta kaupunkialueella, etualalla kävelijä ja taaempana pyöräilijä
15. Jäätynyt aurajoki, jossa paljon ihmisiä kävelemässä, sininen taivas
16. Kaksi ihmistä istumassa nuotion äärellä, luminen maa
17. Turun Vanha Suurtori ja joulukuusi, paljon ihmisiä kävelemässä
18. Runsas luminen metsätie, taaempana kävelijä, jonka jäljet kuvassa
19. Aurajokiranta, vähäluminen tie, lyhtypylväät ja taaempana jokilaivojen valaistus

Kuvasetti 2: Talvipyöräilijäkuvat

1. Nuorehko mies maastopyörällä, varusteina: hanskat, tuulipuku, reppu, kypärä, huivi peittämässä kasvoja, auratulla pyörätiellä
2. Keski-ikäinen nainen, varusteina: nastarenkaat, tuulipuku, hanskat, kypärä, heijastinliivi, metsäisellä vähälumisella reitillä
3. Iäkkäämpi nainen taluttamassa pyörää ostoksia pyörän korissa, varusteina: toppatakki, hanskat, ei kypärää, keskusta-alueella hiekoitetulla auratulla tiellä
4. Joukko lapsia pyöräilemässä, varusteina heijastinliivit, toppavaatteet ja kypärät, lumisella auratulla pyörätiellä
5. Nuorehko nainen taluttamassa vanhaa pyörää ostoksia toisella kädellä kantaen, varusteina: pipo, villakangastakki, lapaset, märällä tiellä, jossa ei lunta

6. Nuorehko mies ajamassa vanhaa pyörää, varusteina: huppari, auki oleva nahkatakki, nahkahanskat, farkut, pipo, reppu, lumettomalla pyörätiellä perässään joukko muita pyöräilijöitä
7. Nuorehko nainen vanhalla pyörällä, varusteina pipo, reppu, aurinkolasit, trikoot, lyhyt villakangastakki, hanskat, lumettomassa kaupunkimaisemassa
8. Mies pyöräilemässä tavarapyörällä ajoradalla lapsi kyydissä, varusteina: hanskat, talvitakki, pipo ja hanskat, lumisade ja tuore lumi peittämässä jäisen näköistä ajorataa
9. Nuorehko nainen lumisella tiellä maastopyörällä pipo päässä
10. Mies pyöräilemässä kapearenkaisella pyörällä, varusteina: kypärä, tuulitakki, hanskat, farkut ja laskettelulasit, lumisella ajoradalla, jonka reunalle kertynyt lunta aurauksesta
11. Pyörän päälle tehty lumiukko veistos (kevennys)