

# Liikuntarakentamisen suuntaviivoja

Jouko Kokkonen

liikkumisen, liikunnan ja urheilun historian dosentti

Jyväskylän yliopisto

toimituspäällikkö, Liikunta & Tiede

valmentaja, FC Kontu

Suomen Liikunnan Ammattilaisten olosuhdeseminaari 6.10.2022 Tampere

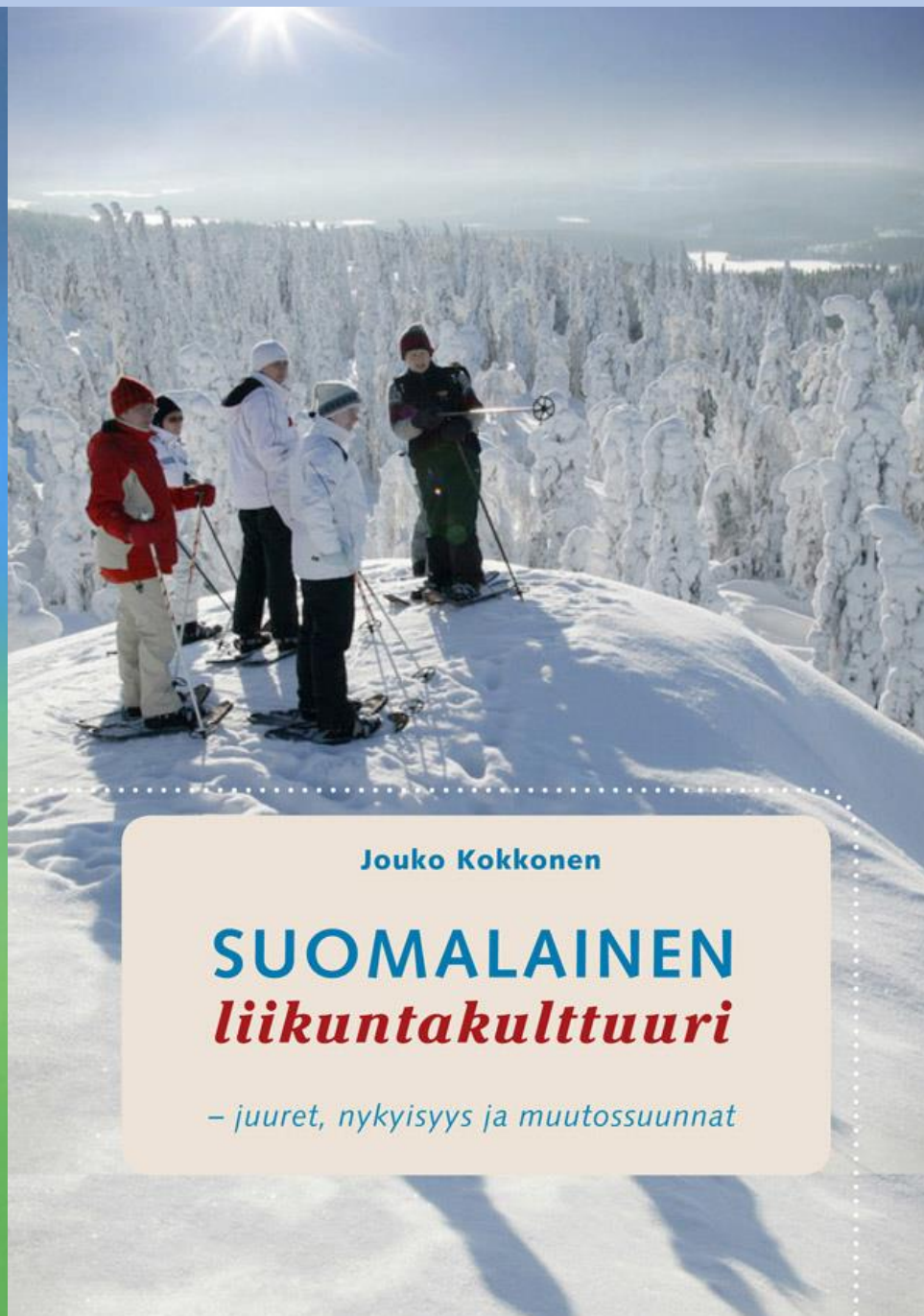


Jouko Kokkonen

# Valtio liikunta- rakentamisen linjaajana



Liikuntatieteellinen Seura



Jouko Kokkonen

## SUOMALAINEN *liikuntakulttuuri*

*– juuret, nykyisyys ja muutossuunnat*

# Liikunta & Tiede



*Urheilijan  
terveet  
päivät*

Liikuntaa  
Kolumbiassa

KUNNAT JA  
SOVELTAVA  
LIIKUNTA

TEEMA: **Liikuntalääketiede**

# Liikunta & Tiede



Jutta Urpilainen:  
EU liikunnassa  
vasta  
alkutaipaleella

Olympiavuoden 1952  
syvämpi merkitys

*Läksyksi liikuntaa*

TEEMA: **Miehet ja liikkuminen**



**WARMUP**

**DJ JUISSI**

# Liikuntapaikkarakentamisen vaiheita I

- Urheilukenttiä ja uimalaitoksia
- Olympiastadion 1934-1939 ja 1949-1952
- Veikkausrahoitus alkaa 1940-luvulla
- Urheilukenttiä ja -taloja 1950-1960-luvuilla
- Hiihtokeskukset, hyppymäet
- Maauimalat
- Urheilupuistoajattelu





Viikko lomaa  
talvella

**Hiihtolomalle!**

vastaa  
kahta kesällä

Asemilta ja matkatoimistoista on saatavana  
ilmaiseksi selostuslehtinen hiihtoloman  
viettoon soveltuvista majapaikoista täy-  
dellisine selostuksineen ja hintatietoineen

**VALTIONRAUTATIET**

# Liikuntapaikkarakentamisen vaihteita II

- Valtion ohjausvalta voimakkainta 1970-1980-luvuilla
- Uimahalli joka toiseen ja liikuntasali joka kuntaan (1970-1980-luvut) ← lotto tuo rahaa
- Jäähallit 1970-luvun lopulta lähtien (olosuhdetyö)
- Yksityinen rakentaminen: golfkentät, ratsastusmaneesit, hiihto- ja laskettelukeskukset, kuntosalit, kylpylät
- Lähiliikuntapaikat
- Seurojen hankkeet 2000-luvulta alkaen
- Kuntien ja yritysten yhteistyö, elinkaarimalli



**PELAKKAA!**



# Liikkumiseen ja liikuntaan vaikuttavia tekijöitä

- Ilmastonmuutos: kauanko sinnitellään hiihto-olosuhteiden ylläpitämiseksi
- Säiden muuttuminen ulkoliikunnan kannalta
- Energiatehokkuus, vihreä siirtymä; jäähallit, uimahallit, tekojää, tekolumi; valaistut ulkoreitit
- Ympäristökysymykset (matkat, materiaalit, varusteet)
- Uusien liikuntamuotojen tulva
- Huippu-urheilun toiveet: missä tulee raja vastaan?
- Korjausvelka: mitä kannattaa korjata?



Kivikko, Helsinki 2022

# Liikkumiseen ja liikuntaan vaikuttavia tekijöitä II

- Väestön ikärakenteen muutos; kuntakohtaiset erot suuria
- Maassamuutto → liikuntapaikkojen ”epätasapaino”
- Maahanmuutto; erilaiset liikuntakulttuuriset taustat (miehet/naiset)
- Esteettömyyden merkitys korostuu, soveltavan liikunnan tarve kasvaa
- Johtaminen: liikuntapaikkatoiveet ja todellisuus
- Valtion liikuntapaikkarahoituksen tulevaisuus (Veikkauksen monopolin osittainen loppuminen)
- Sote-uudistus ja liikunta
- Maailmantilanne



Kuva: Juha Laitalainen



Jaala 2022



Kurkimäki, Helsinki 2022

MITÄ SITTEN?



# Miten kauan elää uudisraivaaja-asenne?

- Ympäristön muokkaaminen liikunnan ja urheilun tarpeisiin: onko mieltä?
- Suurhankkeiden kyseenalaistaminen ja mielekkyyden pohtiminen todennäköisesti lisääntyy.
- Mitä tehdä käyttämättömille liikuntapaikoille?
- Liikuntapaikat itsessään eivät juurikaan lisää liikkumista.
- Päätösten pitkäaikaisvaikutukset, vrt. jo rakennetut liikuntapaikat. Puhtaalta pöydältä ei voi aloittaa.
- Liikkumisympäristöjen merkitys korostuu; liikuntapaikkojen liittäminen osaksi kaupunkiympäristöä.
- Osittainen paluu vuodenaikojen vaihtelun määrittämään harrastuskiertoon?

# LIIKUNTA- YMPÄRISTÖNÄ KOKO KAUPUNKI



Kuva: Antero Aaltonen

Kävely ja pyöräily omassa asuinympäristössä ovat luonteva tapa saada terveyttä ja kuntoa ylläpitävää arkiliikuntaa. Käytännössä tällaisen liikkumisen lisääminen on kuitenkin osoittautunut vaikeaksi, koska nykyiset kaupunkiympäristöt eivät tue sitä. Muutokseen tarvitaan kokonaisvaltaista ajattelua.

**OLEN PYÖRÄILLYT JA KÄVELLYT** lähes kaikki arjen matkani koko elämäni ajan, mutta siitä huolimatta en mielelläni aja omalla kotikadullani. Katu on melko kapea ja sillä on paljon autoliikennettä. Pyöräkaistaa tai -tietä ei ole. Autot ajavat nopeasti, pyöräilijöiden tahtia puolestaan hidastaa loiva, mutta pitkä ylämäki. Monet autoilijat pyrkivät hitaan pyöräilijän ohi, vaikka tilaa on niukasti. Kadun varressa on pysäköityjä autoja, joten sinne ei pysty pyörällä väistämään. Pyöräileminen tuntuu stressaavalta ja pelettavalta. Kun saavun kotikadulleni, hypään pois pyörän päältä ja talutan sen asuintaloni luo. Käveleminenkin ei silti ole kovin mukavaa autojen melussa kapealla jalakäytävällä, jolla kaksi kävelijää ei mahdu kunnolla ohittamaan toisiaan.

Kotikatuni ei ole hyvä liikkumisympäristö, koska sen suunnittelussa on ajateltu lähinnä motorisoitua liikennettä. Vaikka kadulla periaatteessa on mahdollista pyöräillä ja kävellä, se ei siihen kannusta, päinvastoin. Tämä ei ole sattumaa vaan pitkän historiallisen kehityksen tulosta. Jotta kaupungeista tulisi hyviä ympäristöjä kävelylle ja pyöräilylle, yli kuuden vuosikymmenen autoistumiskehitystä pitäisi aktiivisesti pyrkiä muuttamaan suunnittelun ja rakentamisen keinoin.

## Kävelyn ja pyöräilyn kustuttavat osuudet

Kaikki ihmisen elinympäristöt ovat potentiaalisia liikkumisympäristöjä. WHO on todennut, että väestön keskityessä voimakkaasti kaupunkieihin rakennetulla ympäristöllä on tärkeä asema fyysisen aktiivisuuden tukemisessa. Arjen fyysinen aktiivisuus on terveyden ja toimintakyvyn kannalta tärkeää, mutta sen määrä on kutistunut lähes olemattomiin. Liikenteen jatkuva motorisoituminen on yksi keskeinen syy tähän. (WHO 2017) Kävelyä ja pyöräilyä kutsutaan aktiivisiksi liikennemuodoiksi, koska ne ovat paitsi liikennettä myös liikuntaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2018 julkaista Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma nimeää kansalaisten terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnan ensimmäisenä niistä syistä, joiden takia kävelyä ja pyöräilyä olisi lisättävä voimakkaasti. Liikunnan puute aiheuttaa vuosittain suoraan ja epäsuorasti miljardiluokan kulut Suomen kansantaloudelle, minkä takia fyysisen aktiivisuuden lisääminen hyödyttää paitsi yksilöitä myös yhteiskuntaa.

Vaikka sekä kävelyä että pyöräilyä harrastetaan lenkkeilyn muodossa, suuri osa molemmista on arjen ja vapaa-ajan siirtymää, asioiden hoitamista sekä yhdessäoloa. Tällainen liikunta on parhaimmillaan saumatonta ja mielellä osaa elämää, mutta monet ympäristötekijät vaikuttavat sen mahdollisuuksiin ja olosuhteisiin. Kävelyä ja pyöräilyä on pidetty monesta syystä kannatettavina liikennemuotoina viimeistään 1990-luvun alusta saakka. (Kallioinen 2002, 100) Niiden tukemisesta on siitä lähtien

puhuttu liikennesuunnittelussa ja -politiikassa sekä valtakunnallisesti että paikallisesti, mutta pyöräilyn ja kävelyn osuus on 2000-luvulla edelleen kuitenkin laskenut ja yksityisautoilun osuus noussut. Odotusten vastaisesti edes asumisen keskittyminen kaupunkiseuduille ja keskustoihin ei ole kääntänyt kehitystä. (Liikennevirasto 2018, 9; Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 2) On tarpeen tarkastella pitkää aikaväliä, jotta voitaisiin ymmärtää, miten tähän tilanteeseen on päädytty.

## Autojen kaupunkia rakentamassa

Olen tutkinut kaupunkiliikenteen historiaa Suomessa 1900-luvun toisella puoliskolla. Pyöräilystä ja kävelystä on kerätty vain vähän tilastotietoa, joten olen tutkinut niiden osuuksia esimerkiksi tuhansista valokuvista. Historiallinen tarkastelu tekee selväksi kaksi asiaa: Ensinnäkin Suomen kaupungeissa on kertaan vain vallinnut tilanne, jossa aktiiviset kulkumuodot olivat hallitsevia. Toiseksi autoistuminen ei ole tapahtunut sattumalta, vaan kaupunkien

*Autokaupunki ei ole jälkikäteen luonnehdinta, vaan 1950- ja 1960-lukujen Kaupunki- ja liikennesuunnittelijat varautuivat ennen muuta autoilun lisääntymiseen kaikkien muiden liikennemuotojen kustannuksella.*

rakennettua ympäristöä on massiivisin keinoin muokattu autoilua suosivaksi ja tämä kehitys jatkuu yhä. Esimerkiksi Turussa polkupyörät olivat 1950-luvun lopulla ylivoimaisesti suurin ajoneuvoryhmä keskustan liikenteessä, mutta 1970-luvulle tultaessa pyöräily oli jo marginalisoitunut liikennemuotona. Kävely puolestaan säilyi yleisenä, mutta sen olosuhteet kurjistuivat. (Männistö-Funk 2020)

Turussa tapahtuneet muutokset noudattelivat pitkälti samaa kaavaa kuin muissakin eurooppalaisissa kaupungeissa. Kaupunkia allettiin määrätietoisesti muuttaa autokaupungeiksi tilanteessa, jossa aktiivisia muotoja oli valtaosa liikenteestä. Autokaupunki ei ole jälkikäteen luonnehdinta, vaan 1950- ja 1960-lukujen kaupunki- ja liikennesuunnittelijat varautuivat ennen muuta autoilun lisääntymiseen kaikkien muiden liikennemuotojen kustannuksella. (Oldenzien et al 2016) Turussa purettiin kaksi kolmasosaa keskustan rakennuksista, jotta kaduille voitiin rakentaa lisäkaistoja sekä pysäköintipaikkoja au-

# Kiitos!

