

Eija Ahola-Hyppönen, Jarno Rautio

Fokusryhmät tutkimusmenetelmänä Tiehallinnossa

Pilottitutkimus

Tiehallinnon selvityksiä 40/2007



TIEHALLINTO
VÄGFÖRVALTNINGEN

Eija Ahola-Hyppönen, Jarno Rautio

Fokusryhmät tutkimusmenetelmänä Tiehallinnossa

Pilottitutkimus

Tiehallinnon selvityksiä 40/2007

ISSN 1457-9871
ISBN 978-951-803-930-6
TIEH 3201066

Verkkajulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 1459-1553
ISBN 978-951-803-931-3
TIEH 3201066-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2007

Julkaisua myy/saatavana

Edita (asiakaspalvelu.prima@edita.fi)

Faksi 020 450 2470

Puhelin 020 450 011



Painotuote

Tiehallinto

Asiantuntijapalvelut

Opastinsilta 12 A

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0204 22 11

Eija Ahola-Hyppönen, Jarno Rautio: Fokusryhmät tutkimusmenetelmänä Tiehallinnossa - Pilottitutkimus. Helsinki 2007. Tiehallinto, Keskushallinto. Tiehallinnon selvityksiä 40/2007, 60 s. + liitt. 3 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-951-803-930-6, TIEH 3201066.

Asiasanat: Asenteet, asiakkaat, tutkimusmenetelmät, haastattelututkimus, kevyt liikenne, väylät, ylläpito, tienkäyttäjät, liikenneturvallisuus
Aiheluokka: 01

TIIVISTELMÄ

Tässä pilottitutkimuksessa kokeiltiin, miten ryhmäkeskustelut eli fokusryhmät kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmänä soveltuvat Tiehallinnon käyttöön.

Kun kvantitatiivisella eli määrällisellä tutkimuksella kerätään laajoja tilastoaineistoja ihmisten käyttäytymisestä, kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimusmenetelmän avulla kartoitetaan yksilöiden ja ryhmien käyttäytymisen taustalla vaikuttavia tekijöitä kuten motiiveja, tunteita, mielikuvia ja arvostuksia. Menetelmän avulla selvitetään asioiden ja ilmiöiden syitä sekä pohditaan niiden seurauksia. Kvalitatiivinen tutkimus vastaa kysymyksiin "mitä, miksi ja kuinka".

Ryhmäkeskustelut kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmänä ovat 6-8 henkilön tilaisuuksia, joissa ihmiset vaihtavat keskenään kokemuksia, tunteita ja mielipiteitä keskustelua ohjaavan tutkijan eli moderaattorin valvonnassa. Tutkija tarkkailee teeman kannalta tärkeitä asioita ja ohjaa ryhmää täydentämään niitä. Saadun tiedon luotettavuuden kannalta on oleellista miettiä tarkoin ennakkoon ryhmien koostumus.

Tässä pilottitutkimuksessa järjestettiin neljä ryhmäkeskustelua. Ryhmät rekrytoitiin Tiehallinnon käyttäjäryhmittelyiden mukaisesti siten, että kahden ryhmän jäsenet olivat ns. riippumattomia (ja iältään 60–75-vuotiaita), yhden työsidonnaisia (ja alle 40-vuotiaita) ja yhden perhe- ja työsidonnaisia (ja alle 40-vuotiaita). Lisäksi erityisenä rekrytointikriteerinä oli se, että kaikkien osallistujien tuli olla aktiivisia kevyen liikenteen väylien käyttäjiä.

Keskustelu käsitteli liikkumista ja tienpitoa yleensä, ikääntymisen vaikutusta liikkumiseen sekä erityisesti kevyen liikenteen väylien kunnossapitoa. Keskustelun lopuksi osallistujat suorittivat myös kuvatehtävän, jossa he arvioivat valokuvien perusteella erilaisten kevyen liikenteen väylien kuntoa. Osallistujien näkemys väylien kunnossapidosta oli hyvin kokonaisvaltainen. Keskeiset kriteerit ja asteikot, joilla osallistujat spontaanisti arvioivat kevyen liikenteen väyliä olivat itse pinnan kunto (asteikolla kuoppainen – tasainen), väylän pinnalla olevien roskien määrä (siisti – roskainen), väylän leveys (vs. kapaus), näkyvyys väylällä (riittävä – riittämätön), valaistus (riittävä – riittämätön) sekä väylään tehtyjen merkintöjen selkeys (kuinka hyvin saa selvää). Yleiseksi keskustelua määrittäväksi teemaksi nousi spontaanisti turvallisuus, sekä liikennekulttuurissa (muut tienkäyttäjät) että teiden kunnossapidossa.

Omimmillaan kvalitatiiviset tutkimukset ovat strategisen suunnittelun ja ohjauksen sekä toimintalinjojen laadinnan tukena - ylipäänsä silloin, kun suunnitellaan merkittäviä palvelutason muutoksia liikennejärjestelmässä. Tämän pilottitutkimuksen tuloksia hyödynnettiin kevyen liikenteen väylien ylläpidon toimintalinjojen laadintatyössä, ja ryhmäkeskustelut koettiin kyseisessä työssä antoisaksi ja hyödylliseksi tavaksi kartoittaa asiakkaiden näkemyksiä. Kvalitatiiviset tutkimukset ja erityisesti ryhmäkeskustelut soveltuvat Tiehallinnon toimintaan silloin, kun tarvitaan syvällistä tietoa ja ymmärrystä tienkäyttäjien näkemyksistä ja kokemuksista.

SAMMANFATTNING

I denna pilotundersökning testades hur gruppdiskussioner, d.v.s. fokusgrupper lämpar sig som metod för kvalitativa undersökningar inom Vägförvaltningen.

När man med kvantitativa undersökningar samlar in omfattande statistiskt material om människors beteende, kartlägger man med kvalitativa undersökningsmetoder vilka bakomliggande faktorer, såsom motiv, känslor, föreställningar och värderingar, som påverkar individens och grupperns beteende. Med hjälp av metoden tar man reda på orsakerna till olika saker och fenomen och funderar över deras följder. Kvalitativa undersökningar svarar på frågorna "vad, varför och hur".

Gruppdiskussioner innebär som kvalitativ undersökningsmetod att 6-8 personer samlas för att sinsemellan utbyta erfarenheter, känslor och åsikter under ledning av en forskare som styr diskussionen, en så kallad moderator. Forskaren ger akt på saker som är viktiga för temat och styr gruppen till att komplettera dessa saker. För att den information som fås på detta sätt skall vara tillförlitlig är det viktigt att noggrant på förhand fundera över gruppernas sammansättning.

I denna pilotundersökning ingick fyra gruppdiskussioner. Grupperna utsågs enligt Vägförvaltningens användargruppering så, att medlemmarna i två grupper var så kallade oberoende (60-75-åriga), i en grupp arbetsbundna (under 40-åriga) och i en grupp familje- och arbetsbundna (under 40-åriga). Dessutom var ett kriterium att alla som deltog skulle vara aktiva användare av gång- och cykelvägar.

Diskussionen handlade om rörlighet och väghållning i allmänhet, hur åldrandet inverkar på rörligheten samt speciellt driften och underhållet av gång- och cykelvägar. I slutet av diskussionen gjorde deltagarna också en bilduppgift, där de på basis av bilder utvärderade skicket hos olika gång- och cykelvägar. Deltagarnas syn på driften och underhållet av gång- och cykelvägar var mycket helhetsbetonad. De centrala kriterierna och skalorna, enligt vilka deltagarna spontant utvärderade gång- och cykelvägarna var själva ytans skick (på skalan gropig - jämn), mängden skräp som fanns på vägen (snygg - skräpig), vägens bredd (vs smal), sikten på vägen (tillräcklig - otillräcklig), belysningen (tillräcklig - otillräcklig) samt hur tydliga markeringarna på gång- och cykelvägen var (hur lätta att tyda). Det tema som spontant lyftes fram i diskussionen var säkerheten, både i trafikulturen (andra trafikant) och i driften och underhållet av vägarna.

De kvalitativa undersökningarna lämpar sig bäst som stöd för planeringen och styrningen samt utarbetandet av riktlinjer - överlag när man planerar betydande servicenivåförändringar i trafiksystemet. Resultaten av denna pilotundersökning utnyttjades när man utarbetade riktlinjer för underhåll av gång- och cykelvägar, och gruppdiskussionerna upplevdes som ett givande och nyttigt sätt att kartlägga kundernas åsikter. De kvalitativa undersökningarna, och särskilt gruppdiskussionerna, lämpar sig väl för Vägförvaltningens verksamhet när man behöver djupgående uppgifter om och förståelse för trafikanternas synpunkter och erfarenheter.

SUMMARY

In this pilot study, a test was undertaken to establish how well group discussions, i.e. focus groups, as a qualitative research method can be applied for use by the Finnish Road Administration.

When a quantitative study is used to compile extensive statistical information on the way people behave, a qualitative research method can be used to assess the background factors that affect the behaviour of groups and individuals, such as motives, feelings, impressions and valuations. The method assists in clarifying the causes of issues and phenomena, and in considering their consequences. A qualitative study answers the questions "what, why and how?"

Group discussions as a qualitative research method are events for 6–8 people where the individuals share their experiences, feelings and opinions in the group under the supervision of the researcher, i.e. moderator, who guides the discussion. The researcher controls the issues that are important for the subject and guides the group in fleshing out the discussion of them. It is essential, with respect to the reliability of the information gathered, to give serious consideration in advance to the composition of the groups.

Four group discussions were held in this pilot study. The groups were recruited in line with the Finnish Road Administration's user grouping so that the members of two groups were independent (and aged between 60–75), the members of another were work-bound (and aged under 40) and one group comprised family- and work-bound participants (and aged under 40). In addition, a separate recruitment criterion was that all the participants had to be active users of bicycle and pedestrian lanes.

The discussion considered travel and road maintenance in general, the impact of ageing on travel and especially the maintenance of bicycle and pedestrian lanes. At the end of the discussion, the participants also had to complete a picture test in which they assessed the condition of various bicycle and pedestrian lanes on the basis of photographs. The opinion of the participants on the maintenance of the lanes was very comprehensive. The key criteria and scales that the participants used to spontaneously assess the bicycle and pedestrian lanes were the condition of the surface itself (on a scale of bumpy–even), the amount of litter on the surface of the lanes (clean–a lot of litter), the width of the lane (vs. narrowness), visibility on the land (adequate–inadequate), lighting (adequate–inadequate), and the clarity of the signs made for the lane (how easy they are to understand). In the discussions, safety was pinpointed as a general theme both in traffic culture (i.e. other road users) and in the maintenance of the lanes.

At their best, qualitative studies act as a support for drawing up strategic plans, guidance and operating policies - generally when major changes to the level of service are being planned in the transport system. The results of this pilot study were used in the work to draw up the operating policies for maintaining bicycle and pedestrian lanes, and the group discussions in the work in question were found to be a productive and useful way of assessing the opinions of residents. Qualitative studies and especially groups discussions can be applied to the activities of the Finnish Road Administration when in-depth information and understanding of the perspectives and experiences of road users is required.

ESIPUHE

Tämän tutkimuksen tavoitteena on ollut kerätä kokemuksia kvalitatiivisten eli laadullisten menetelmien, erityisesti ryhmäkeskustelujen, käytöstä osana systemaattista asiakastarpeiden selvittämistä. Tutkimuksen empiirisessä osiossa toteutettiin neljä ryhmäkeskustelua, joilla kartoitettiin asiakkaiden näkemyksiä kevyen liikenteen väylien kunnosta. Raportissa esitetään myös suosituksia kvalitatiivisten menetelmien jatkokäytöstä. Projekti toteutettiin osana Tiehallinnon Asiakasryhmien tarpeet -tutkimusohjelmaa (ASTAR).

Työn vastuuhenkilönä toimi Tiehallinnossa ylitarkastaja Tytti Viinikainen. Työtä varten perustettuun ohjausryhmään kuuluivat Tytti Viinikaisen lisäksi Kati Kiiskilä ja Janne Lintilä Tiehallinnon Asiantuntijapalveluista, Sanna Kolomainen Lapin tiepiiristä sekä Terhi Nissinen Savo-Karjalan tiepiiristä.

Konsulttina työssä toimi Taloustutkimus Oy, jossa tutkimuksen tekivät Eija Ahola-Hyppönen ja Jarno Rautio.

Helsinki elokuu 2007

Tiehallinto
Asiantuntijapalvelut

Sisältö

1	JOHDANTO	11
1.1	Tutkimuksen tausta	11
1.2	Tutkimuksen tavoitteet	11
1.3	Tutkimusmenetelmä	11
2	KVALITATIIVISET TUTKIMUKSET	12
2.1	Ominaispiirteitä	12
2.2	Menetelmät	12
3	RYHMÄKESKUSTELUT	15
3.1	Taustaa	15
3.2	Ryhmäkeskusteluiden järjestäminen	16
3.3	Ryhmäkeskustelut käytännössä	20
3.4	Ryhmäkeskusteluiden analysointi	21
3.5	Ryhmäkeskustelujen ja kvalitatiivisten tutkimusten tähänastinen käyttö Tiehallinnossa	23
4	NELJÄ RYHMÄKESKUSTELUA TEIDEN KUNNOSSAPIDOSTA JA KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLISTÄ	24
4.1	Ryhmien rakenne	24
4.2	Tienkäyttö eri tilanteissa	25
4.3	Teiden kunnossapito	27
4.4	Ikääntymisen ja elämänvaiheiden merkitys liikkumiselle	30
4.5	Kevyen liikenteen väylät	31
4.5.1	Kevyen liikenteen väylien käyttö	31
4.5.2	Kevyen liikenteen väylien kunnossapito/kunto yleensä	32
4.5.3	Kevyen liikenteen väylien kunto tienkäyttäjien näkökulmasta (kuvatehtävä)	35
4.6	Ryhmien välisistä eroista (käyttäjryhmittelyt)	50
4.7	Yhteenveto	52
5	KVALITATIIVISET RYHMÄKESKUSTELUT TIEHALLINNON KÄYTÖSSÄ	54
5.1	Ryhmäkeskusteluiden soveltuvuus Tiehallinnon tutkimuskäyttöön pilottitutkimuksen valossa	54
5.2	Kvalitatiivisten tutkimusten jatkokäyttö ja potentiaaliset tutkimuskohteet	56
6	KIRJALLISUUSLUETTELO	58
7	LIITTEET	60

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen tausta

Tiehallinto on sekä tuottanut itse että teettänyt ulkopuolisilla konsulteilla runsaasti asiakastietoon liittyvää tutkimusta. Tätä tietoa on saatu eri tutkimus-, palaute- ja vuoropuhelumenetelmillä. Pääsääntöisesti tietoa on kerätty kvantitatiivisin menetelmin ja esimerkiksi valtakunnallisten tienkäyttäjättyytyväisyystutkimusten tiedonkeruu on toteutettu kyselymuotoisena. Tiehallinnon tienkäyttäjättyytyväisyystutkimukset ovat laajoja valtakunnallisia kvantitatiivisia mittauksia, joita tehdään erikseen sekä kesällä että talvella. Lisäksi pääkaupunkiseutua on tutkittu erikseen. Tiehallinnossa on mm. ASTAR-tutkimusohjelman projekteissa virinnyt keskustelu mahdollisuudesta laadullisten tutkimusmenetelmien käyttöön otosta osaksi asiakasmittauksia ja asiakkaiden tarpeiden kartoittamista.

Tiehallinnossa on kokeiltu suppeasti myös kvalitatiivisten menetelmien käyttöä ainakin yhtenä osana tiedonkeruuta (ks. tarkemmin Luku 3.5). Näiden menetelmien käyttö on kuitenkin ollut sidoksissa enemmänkin tutkijoiden omaan kiinnostukseen kuin systemaattiseen kvalitatiiviseen tutkimusotteeseen, esimerkiksi asiakastarpeita ennakoivien tietojen kartoittamiseksi. Tiehallinto on järjestänyt myös paneelimuotoisia vuorovaikutteisia keskustelutilaisuuksia, joissa on mukana laadullisen tutkimuksen piirteitä, mutta varsinaisista laadullisista tutkimuksista ei kuitenkaan ole ollut kyse (ks. tarkemmin Luku 5.1.).

1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tämän tutkimuksen ensisijaisena tavoitteena on kerätä kokemuksia kvalitatiivisten menetelmien käytöstä osana systemaattista asiakastarpeiden selvittämistä. Tutkimuksen avulla kartoitetaan sitä, saadaanko esiin sellaisia asioita, jotka pelkän kyselytutkimuksen avulla jäisivät lähinnä arvailujen varaan. Tutkimuksen perusteella pohditaan lisäksi sitä, minkälaisissa yhteyksissä kvalitatiivisten menetelmien hyödyntäminen tienkäyttäjien asiakastarpeiden mittauksissa olisi järkevää ja hyödyllistä. Tämän tutkimuksen empiirisen osion – varsinaisen kvalitatiivisen tutkimuksen – tavoitteena on lisäksi antaa taustainformaatiota "Kevyen liikenteen väylien ylläpidon toimintalinjat" -selvitykselle, eli kertoa, miten asiakkaat määrittävät kevyen liikenteen väylien kunnon. Huomioitavaa kuitenkin on, että tutkimuksen pilottiluonteesta takia tiedonkeruu toteutettiin ainoastaan pääkaupunkiseudulla, joten valtakunnalliset eroavuudet jäävät taka-alalle.

1.3 Tutkimusmenetelmä

Tämän laadullisen tutkimuksen tiedonkeruumenetelminä käytetään olemassa olevan aineiston hyödyntämistä ja empiirisessä osiossa ryhmäkeskustelua. Ryhmäkeskusteluista ja niiden etenemisestä ovat tarkemmat kuvaukset Luvuissa 3. ja 4.

2 KVALITATIIVISET TUTKIMUKSET

2.1 Ominaispiirteitä

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimusmenetelmän avulla voidaan kartoittaa yksilöiden ja ryhmien käyttäytymisen taustalla vaikuttavia osin tiedostamattomiakin tekijöitä kuten motiiveja, tunteita, mielikuvia ja arvostuksia. Menetelmän avulla selvitetään asioiden ja ilmiöiden syitä sekä pohditaan niiden seurauksia. Kvalitatiivinen tutkimus vastaa kysymyksiin "mitä, miksi ja kuinka"; se on luonteeltaan kuvailevaa, diagnosoivaa, arvioivaa ja luovaa. Kvalitatiivista tutkimusta voidaan käyttää sekä itsenäisesti että yhdessä kvantitatiivisen tutkimuksen kanssa. Kvalitatiivisella esiselvityksellä voidaan laatia kvantitatiivisen vaiheen kysymykset, jotka loogisesti rakentuvat kattamaan tutkimusongelman kannalta keskeisiä osa-alueita ja kokonaisuuksia. Kvalitatiivisella tutkimuksella voidaan myös syventää kvantitatiivisessä mittauksessa saatuja tuloksia.

Kvalitatiivisen tutkimuksen tunnusmerkkejä ovat tietyt aineistonkeruumenetelmät. Kvalitatiivinen tutkimusote tarjoaa mahdollisuuden syvälliseen asiaan perehtymiseen; valinta kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen menetelmän välillä on siten sidoksissa siihen, halutaanko paljon numeraalista tietoa vai monitasoista mahdollisuutta aineistoon paneutumiseen.

Tunnusomaista kvalitatiiviselle tutkimukselle on tutkittavien näkökulman huomioon ottaminen. Otoksen valinta on useimmiten harkinnanvaraista ja sidoksissa tutkittavaan asiaan. Tavoitteena on yleensä yleistettävissä oleva ymmärrys tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä, ei yksittäisten erikoisuuksien esiin tuominen. Kvalitatiivisella tutkimuksella saadaan esiin monimuotoisempi tutkittavien näkökulma kuin mihin päästäisiin esimerkiksi pelkästään ilmiön ominaisuuksia luettelemalla tai arvottamalla. Tutkimusongelma ohjaa kuitenkin aina niin kvalitatiivisen kuin kvantitatiivisenkin menetelmän valintaa.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkijalla ei ole ennakko-odotuksia tutkimuksen kohteesta tai tutkimuksen tuloksista. Kerätty aineisto muokkaa tutkijan ajattelua ja tavoitteena on usein uusien näkökulmien löytäminen. Tutkijalla tulee kuitenkin olla teoreettinen pohja, joka ohjaa aineiston arviointia ja hankintaa.

Aineiston määrä kvalitatiivisessa tutkimuksessa on aina tutkimuskohtainen. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään kuvaamaan, ymmärtämään ja tulkitsemaan, ei tilastollisiin yleistyksiin. Yleisesti voidaan sanoa, että aineistoa on riittävästi, jos uudet tapaukset eivät tuo tutkimusongelmaa ajatellen enää uutta tietoa.

2.2 Menetelmät

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa yleisimpiä tiedonkeruumenetelmiä ovat: *haastattelut, havainnointi, valmiit aineistot ja dokumentit, elämäkerrat tai muu tutkimusta varten erikseen tuotettu materiaali*. Haastattelut ovat kvalitatiivisen tutkimuksen ja myös kvalitatiivisen markkinatutkimuksen tärkein menetelmä, joten sitä käsitellään seuraavassa hiukan tarkemmin.

Haastattelu metodina

Kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmiä runsaasti tutkinut Sirkka Hirsjärvi kirjoittaa (1997) haastattelun olevan eräs tärkeimmistä, ellei tärkein kvalitatiivisen tutkimuksen metodi. Haastattelun etuna on mm. sen joustavuus aineistoa kerätessä: haastattelua voidaan muokata ja säädellä tilanteen vaatimalla tavalla ja vastaajia myötäillen. Haastattelija tai ryhmäkeskustelun moderaattori voi säädellä haastattelutilannetta hiukan haastattelutyypistä riippuen enemmän tai vähemmän. Tämä vaatii luonnollisesti haastattelijalta tai ryhmäkeskustelun moderaattorilta kykyä lukea haastattelutilannetta ja ihmisiä kyseisessä tilanteessa. Haastattelu antaa myös enemmän tilaa tutkijan omille tulkinnoille kuin esimerkiksi puhelinhaastattelujen tai postikyselyn avulla kerätty materiaali. Tiedonkeruumenetelmäksi haastattelu saatetaan valita mm. joistakin seuraavista syistä:

- A) Halutaan korostaa, että ihminen on tutkimuksessa merkityksiä luova subjekti ja aktiivinen osapuoli
- B) Halutaan sijoittaa informaatio laajempaan kontekstiin ja samalla tehdä huomioita haastatteluun osallistuvan non-verbaalisista viesteistä, kuten äänenpainoista, asennoista, ilmeistä ja eleistä.
- C) Halutaan luoda tilanne, jossa saatuja vastauksia voidaan kertautuvasti selventää.
- D) Halutaan syventää tietoa.

(Ks. Hirsjärvi & al. 1997.)

Haastattelun ongelmat tutkimusmenetelmänä nousevat samoista lähteistä kuin sen edutkin. Haastattelemineen on aikaa vievä metodi, jonka etukäteissuunnittelu on aivan yhtä tärkeää, ellei tärkeämpääkin kuin lomakekyselyn suunnittelu tai puhelinhaastattelurungon rakentaminen. Tämä johtuu haastattelun henkilökohtaisesta, arvoihin ja asenteisiin liittyvästä luonteesta. Haastattelumetodin käyttö vaatii myös haastattelijalta soveltuvaa koulutusta ja kokemusta haastattelujen tekemisestä tai ryhmäkeskustelujen ohjaamisesta. Haastatteluissa saattaa ilmetä myös niin haastattelijasta kuin haastateltavasta johtuvia virhelähteitä, joita odotukset ja ennakkoluulot saattavat luoda. Haastatteluissa ja etenkin ryhmäkeskustelutilanteissa esiintyvä yleinen ongelma on haastateltavan halu antaa sosiaalisesta suotavia vastauksia.

Haastattelija ei myöskään itse ole ulkopuolinen tutkimustilanteeseen nähden, vaan hänen on ymmärrettävä omat lähtökohtansa ja ennakkokäsityksensä, jotka saattavat vaikuttaa haastattelun etenemiseen. Näistä tekijöistä johtuu, että haastattelut ovat konteksti-, kulttuuri- ja tilannesidonnaisia. Virhelähteitä ei voida kokonaan juuria pois haastattelumateriaalista, mutta niiden tiedostaminen ja oikea lukeminen mahdollistaa niin objektiivisen tutkimustuloksen saamisen kuin se kvalitatiivisessa tutkimuksessa on mahdollista. (Ks. Hirsjärvi & al. 1997.)

Haastattelututkimuksia ovat: A) yksilö- ja syvähaastattelut, B) ryhmähaastattelut ja C) Dual – haastattelut (=kahden, mahdollisesti käsittelyssä olevasta asiasta eriävän mielipiteen omaavan ihmisen haastattelu yhtä aikaa). Kvalitatiivisen tutkimuksen kannalta tärkeimmät metodit edellä mainituista ovat yksilö- ja syvähaastattelut sekä ryhmähaastattelut I. ryhmäkeskustelut. Ryhmäkeskusteluihin palataan yksityiskohtaisemmin luvussa 3.

Yksilöhaastattelut kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmänä

Yksilöhaastatteluissa haastatellaan vain yhtä henkilöä kerrallaan. Yksilöllisesti tehtävät haastattelut voidaan edelleen jakaa syvähaastatteluihin ja teemahaastatteluihin. Syvähaastatteluissa keskustelu on hiukan vapaamuotoisempaa kuin teemahaastattelussa, jossa keskustelu pysyy tiukemmin tietyn teeman ympärillä. Syvähaastattelu eroaa kvantitatiivisessa mielessä tehdystä haastattelusta, kuten puhelinhaastattelusta siinä, että keskustelu on pidempi, eikä haastateltavalle pyritä antamaan minkäänlaisia vastauksen malleja. Syvähaastattelun henki on keskusteleva, ja haastateltavalle annetaan tutkittavana olevan asian asettamien rajojen sisällä mahdollisimman paljon vapautta ilmaista tuntemuksiaan ja kokemuksiaan sekä assosiaatioitaan.

Markkinatutkimuksessa käytetään normaalisti noin tunnin pituisia teema- tai syvähaastatteluja, joissa haastateltavaa pyydetään kertomaan tietystä aiheesta. Markkinatutkimuksen tarpeita palveleva syvähaastattelu on yleensä - teemahaastattelun tapaan - jäsennetty selkeän keskustelurungon mukaisesti, ja sen kuluessa voidaan käyttää tiettyjä haastateltavan ajatuksia ohjaavia ärsykeitä, kuten kuvia, lyhyitä filminpätkiä yms. Haastattelua ohjaa kuitenkin varsin vapaamuotoinen ja joustava haastattelurunko, ei ennalta lukkoon lyöty ja jäykkä kyselylomake. (Ks. Solatie 1997.)

Muut kvalitatiiviset menetelmät perustuvat lähinnä haastattelujen johdannaisiin tai yhdistämiseen. Havainnointi menetelmänä on lähellä haastattelua etenkin siksi, että haastattelutilanteeseen kuuluu myös havainnointia (ks. Solatie 1997). Havainnoissa ei kuitenkaan välttämättä haastatella lainkaan, vaan pelkästään seurataan tapahtumia ja esimerkiksi käyttäytymisrutiineja jossakin määrättyssä tilanteessa.

Haastattelumenetelmän tunnuspiirteet ja myös sen ongelmat koskevat yhtäläillä muuta kvalitatiivista aineistoa ja sen tulkintaa. Myös kirjallista aineistoa, kuten elämäkerta-aineistoa, kirjeitä yms. luetaan samanlaisten sosiaalisten ja kulttuurillisten sekä henkilökohtaisten suodattimien läpi kuin haastatteluja tulkitaan. Kvalitatiivisen menetelmän edut ovat myös näissä yhtäläiset: ne mahdollistavat arvojen, asenteiden, luovuuden ja mentaalisten rakenteiden esilletulon.

Markkinatutkimuksessa pääosa kvalitatiivisesta aineistosta kerätään joko ryhmäkeskustelujen tai yksilöhaastattelujen avulla. Ryhmähaastattelujen käyttöä puoltaa se, että näin aineisto saadaan kerättyä sekä kustannustehokkaammin että nopeammin kuin yksilöhaastattelujen avulla olisi mahdollista. Yksilöhaastattelujen luonteesta johtuen joku haastateltava saattaa keskittyä vain käsiteltävän asian yhteen puoleen, ja mahdollisimman monipuolisen kuvan saamiseksi on tutkimusongelmasta riippuen kuultava useita ihmisiä.

3 RYHMÄKESKUSTELUT

3.1 Taustaa

Ryhmäkeskustelut ovat tehokkaimmillaan noin 6-8 henkilön tilaisuuksia, joissa ihmiset vaihtavat keskenään kokemuksia, tunteita ja mielipiteitä keskustelua ohjaavan tutkijan eli moderaattorin valvonnassa. Tutkija tarkkailee teeman kannalta tärkeitä asioita ja ohjaa ryhmää täydentämään niitä. Tämä tiedonkeruumenetelmä voidaan jakaa edelleen ryhmäkeskusteluihin, joissa keskustelu on vapaamuotoisempaa ja ryhmähaastatteluihin, joissa keskustelu on ohjattu tiukemman ennakkosuunnitelman mukaan. Itsenäisinä menetelminä mainitaan lisäksi usein myös ideointiryhmät ja projektiiviset tekniikat. Käytännössä ideointiryhmät ovat kuitenkin vain yksi ryhmäkeskustelun muoto, jota voidaan soveltaa kaikkiin ryhmäkeskustelutilaisuuksiin. Edelleen projektiivisia tekniikoita voidaan myös käyttää niin syvähaastatteluiden kuin minkä tahansa ryhmäkeskustelujen osana. Projektiivisista tekniikoista yleisimpiä ovat kollaasit, personoinnit ja erilaiset ryhmittelyt. Kollaaseissa apuna käytetään erilaisia valmiita kuvia ja tekstejä, personoinnissa henkilöidään vaikkapa pätkä jostain tietystä katuväylästä (= henkilöidään tutkimuskohde, olisiko hän mies vai nainen, mitä hän tekisi työkseen, minkälaisella autolla ajaisi, mitä harrastaisi, kenen kanssa viihtyisi parhaiten jne.) ja ryhmittelyssä yksinkertaisesti lajitellaan erilaisia tuotteita tai tapahtumia omiin kategoriaihinsa. (Ks. Solatie 1997.)

Ryhmäkeskustelut ovat yleistyneet markkinatutkimuksen tiedonkeruumenetelmänä Suomessa 1980-luvulta alkaen. Ryhmäkeskustelujen etuna nähdään se, että niissä usein yksilölliset erikoisuudet jäävät taustalle. Oletuksena on, että ryhmähaastattelut ilmentävät ryhmän kulttuurisia ja – tutkittavasta aiheesta riippuen – myös sosiaalisia sidonnaisuuksia kokonaisuudessaan. Saadun tiedon luotettavuuden kannalta onkin oleellista miettiä tarkoin ennakkoon ryhmien koostumus.

Ryhmäkeskustelujen etuna suhteessa yksilöhaastatteluihin voidaan pitää sitäkin, että ryhmässä tutkijan ja tutkittavan välille ei muodostu kontrolloijan ja kontrolloitavan välistä jännitettä. Tutkijan ja tutkittavan kieli ja sanoille annetut merkitykset eivät aina vastaa toisiaan, jolloin myös tulkinnat muodostuvat tutkittavien kannalta virheellisiksi. Ryhmähaastattelussa asiat tulevat esiin niin monella eri tavalla, että tällaiset väärintulkinnan mahdollisuudet ainakin huomattavasti vähenevät yksilöhaastatteluun verrattuna.

Ryhmähaastattelun, kuten yksilöhaastattelunkin haittana on mahdollisuus, että aineisto voi yleistää ”mikroteoriat makro-ongelmien” selittäjiksi. Näin tapahtuu, jos jotkut yksittäiset lausunnot saavat liian suuren painoarvon tulosten raportoinnissa. Koska ryhmän jäsenet voivat reagoida ja kommentoida toistensa lausumia on tämä riski juuri ryhmähaastattelussa varsin pieni.

Ryhmäkeskustelujen ongelmana pidetään usein sitä, että ryhmään saattaa tulla mukaan muita voimakkaampi henkilö, joka dominoi keskustelua ja vaikuttaa siten muiden osallistujien asenteisiin. Yleensä kuitenkin ryhmissä osallistujat kontrolloivat toisiaan siten, ettei näin pääse tapahtumaan. Ryhmien vetäjän on myös tiedettävä tällaisessa tilanteessa roolinsa ja pyrittävä siihen, että kaikkien on mahdollista ilmaista näkemyksensä. Mikäli näyttää siltä, että yksi ihminen pilaa muuten toimivan ryhmän on vetäjän uskallettava

mainita siitä – tai tarvittaessa jopa kiitettävä kohteliaasti tätä osallistujaa käynnistä ja mielipiteistä ja ohjattava hänet ulos.

Myös hyvin hiljainen ja vetäytyvä henkilö saattaa haitata ryhmän koherenssia. Hänen arkuutensa saattaa tarttua muihin ryhmään osallistuviin ja vaikuttaa siten, etteivät muutkaan ryhmän jäsenet halua ilmaista omia näkemyksiään niin rohkeasti kuin muuten saattaisivat niitä esittää. Ryhmän vetäjän on tunnistettava tällainen henkilö mielellään mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja rohkaista häntä osallistumaan keskusteluun. Se tapahtuu yleensä esittämällä keskustelun aiheeseen liittyvä kysymys suoraan hänelle, ja kommentin jälkeen tuomalla esille koko ryhmälle mitä tässä kommentissa oli erityisen kiinnostavaa. Tämä vahvistaa hiljaisen ja aran ihmisen asemaa ryhmässä ja yleensä riittää rohkaisemaan häntä.

Ryhmän vetäjän oma persoonallisuus ei saa aiheuttaa haittaa ryhmän toiminnalle. Hänen tehtävänsä on paitsi ohjata keskustelua eteenpäin, myös jatkuvasti tarkkailla ryhmän dynamiikkaa ja omaa asemaansa siinä. Ihanteellisessa tapauksessa ryhmää vetävä tutkija ottaa ryhmässä selkeän puheenjohtajan roolin, johon liittyy auktoriteetti, jonka avulla mahdollisista ongelmatilanteista selvittää. Tietyn auktoriteettiaseman varmistumisen jälkeen ryhmän vetäjä kuitenkin pyrkii vetäytymään taustalle, ainoastaan hienovaraisesti ohjaten keskustelua, rohkaisten ja luoden myönteistä ilmapiiriä kaikkien mielipiteiden ja ajatusten esille tulemiselle. Hänen omat arvotuksensa tai ajatuksensa eivät saa millään tavalla vaikuttaa ryhmän keskusteluun. Hyvä ryhmäkeskustelun vetäjä on siis turvallinen sikäli, että ryhmään osallistuvat saattavat luottaa hänen hallitsevan monelle hiukan erikoisen ja mahdollisesti hiukan pelottavan ryhmäkeskustelutilanteen, mutta neutraali sikäli, ettei hän paljasta omia näkemyksiään tutkimuksen kohteena olevasta asiasta.

3.2 Ryhmäkeskusteluiden järjestäminen

Markkinatutkimuksessa ryhmäkeskustelujen konkreettinen suunnittelu alkaa aina yhdessä toimeksiantajan kanssa käytävästä palaverista, jossa tarkoin määritellään tutkimuksen tavoitteet ja toteutus. Tutkimusongelman erittelyn merkitys on erittäin suuri tutkimuksen onnistumisen kannalta; tutkijan on tiedettävä, mitä tutkimukselta halutaan, koska ryhmät ovat ainutkertaisia eikä niistä saatavaa tietoa voi täydentää enää jälkikäteen. Suunnittelupalaverin perusteella tutkijat tekevät ehdotuksen ryhmissä käsiteltävistä asioista ja toimeksiantajalla on vielä mahdollisuus kommentoida tätä ehdotusta. Tutkija kuitenkin vastaa varsinaisesta suunnittelusta ja yleensä hänelle annetaan vapautta suunnitteluun.

Samalla sovitaan myös kohdejoukon rajaukset. Koska laadullisessa tutkimuksessa tutkimukseen osallistuvien määrä on yleensä pieni, on tärkeää, että mukana ovat juuri ne tahot, joille tutkittava teema on relevantti.

Päivät ja kellonajat ryhmäkeskusteluille

Ryhmäkeskustelut tulee järjestää silloin, kun kohderyhmällä on aikaa, mahdollisuus ja halua niihin osallistua. Luonnollisesti tämä tarkoittaa, ettei ryhmäkeskusteluja tule järjestää esimerkiksi suurten juhlapyhien välittömässä läheisyydessä. Jos kohderyhmä koostuu kouluikäisistä tai heidän vanhemmistaan, ei ole syytä järjestää tutkimuksia hiihtolomalla, eikä abiturienteille

kannata tehdä tutkimuksia ylioppilaskokeiden aikaan. Jos mahdollista, myös tietyt kohderyhmä mahdollisesti kiinnostavat erikoistapahtumat on viisasta ottaa huomioon: Jos Suomi pelaa jääkiekon maailmanmestaruuden loppuottelussa, ei loppuottelun lähetysajankohdan päälle kannata varata ryhmäkeskustelua työikäisille miehille, eikä nuorten tyttöjen ryhmä ole paikallaan samana iltana kun poptähdellä on ilmaiskonsertti.

Viikonpäivistä parhaita tutkimuksille ovat tiistai-, keskiviikko- ja torstai-illat. Maanantai-iltaisain järjestettävissä ryhmissä on usein enemmän poissaoloja kuin muissa siksi, että viikonlopun jälkeen esim. työssä saattaa ilmetä yllättäviä asioita, joita ihmiset joutuvat jäämään hoitamaan. Perjantai-iltaisain ryhmissä on paljon poissaoloja, koska ihmiset lähtevät viikonlopun viettoon. Jo ryhmiin osallistujien rekrytoiminen perjantai-illoille on vaikeaa.

Ryhmiin alkamisajat on myös suunniteltava kohderyhmälle mahdollisimman sopiviksi. Jos kohderyhmä on työ- tai opiskeluikäistä, ryhmä voi alkaa aikaisintaan kello 16:30. Silloin osallistuja ehtii siirtyä työpaikalta haastattelupaikalle, mutta väliin ei jää liikaa "tyhjää aikaa", eikä keskusteluun tulevan tarvitse työpäivän jälkeen jäädä jonnekin odottelemaan ryhmän alkamista. Usein järjestetään kaksi saman aiheista ryhmää yhden illan aikana. Tällöin illan toisen ryhmän on syytä alkaa viimeistään kello 19:15.

Jos tutkimuksessa halutaan kuulla iäkkäämpiä, jo eläkkeellä olevia ihmisiä, heidän ryhmänsä voidaan sijoittaa luonnollisesti aikaisempaan ajankohtaan. Se on jopa suositeltavaa, sillä iäkkäät ihmiset eivät mielellään liiku vieraassa ympäristössä kovin myöhään illalla, ja iltaryhmät päättyvät yleensä noin kello 21.00. Myöhäisempiin ryhmiin ei pidä myöskään rekrytoida kovin nuoria osallistujia.

Osallistujamäärä

Ihanteellinen osallistujamäärä ryhmäkeskustelussa on tutkimukselle asetetuista tavoitteista ja metodeista riippuen 6-8 henkilöä. Jos osallistujia on vähemmän kuin kuusi, ryhmä saattaa kärsiä yhteen sopimattomista henkilö-kemioista ja osallistujien erilaisista temperamenteista. Suuremmassa ryhmässä hyvinkin erilaisille kannoille löytyy useampi kuin yksi kannattaja, ja isompi ryhmä pyrkii hiukan hiomaan voimakkaimpia luonteita, sillä ryhmissä pyritään aina ryhmäkäyttämisen sääntöjen mukaisesti tasapainon löytämiseen. Kuutta henkilöä pienemmät ryhmät voivat olla antoisia, jos kysymyksessä ovat ns. asiantuntijaryhmät, joissa keskustelijat edustavat enemmän ammattiaan tai muulla tavalla ilmenevää jonkin alan asiantuntemusta, ja toimivat siitä roolistaan käsin. Jos ryhmäkeskusteluryhmä on pienempi kuin neljä henkeä, on kuitenkin vakavasti harkittava yksilöhaastatteluja tutkimusmenetelmänä, sillä liian pienessä ryhmässä ryhmäkeskustelun edut helposti menetetään.

Yli kymmenen hengen ryhmät eivät ole suositeltavia yksinkertaisesti siitä syystä, etteivät kaikki saa sanottua kaikkea haluamaansa niin suuressa ryhmässä, ja moderaattorin mahdollisuus hallita ryhmää vähenee. Jos ryhmäkeskustelussa halutaan kuulla useampaa kuin kymmentä ihmistä, kannattaa järjestää useampi ryhmä. Tämä mahdollistaa myös sen, että voidaan järjestää hiukan erilaisia profiloituja verokiryhmiä.

Ideaalikesto

Ryhmän ideaalikesto on 1,5 – 2 tuntia. Se on aika, jonka ryhmä normaalisti jaksaa vireästi keskustella esillä olevasta asiasta, ja jossa ajassa kaikki tutkimuksen kannalta olennainen yleensä saadaan nostetuksi esiin. Jos ryhmä syystä tai toisesta kestää pidempään, on keskustelu rakennettava siten, että siihen kuuluu vaihtelevia osia, mahdollisesti muutakin kuin keskustelua ja ainakin jaloittelua. Muuten ryhmän mielenkiinto ja vireys alkaa herpaantua. Mielenkiinnon ylläpitämiseksi pidemmissä ryhmissä voidaan mukaan ottaa erilaisia projektivisia tehtäviä; näistä yleisimpiä ovat kollaasit, joissa osallistujat laitetaan esimerkiksi lehtileikkeiden avulla koostamaan työ, jossa he kuvaavat kuvin ja sanoin jotain tapahtumaa tai vaikkapa yksittäistä tuotetta. Ryhmän enimmäiskesto on 3 tuntia. Jos samoja ihmisiä halutaan vielä senkin jälkeen kuulla, on heidät värvättävä ryhmäkeskusteluun uudestaan, ja motivoitava jatkuvaan tutkimukseen aivan erityisesti.

Osallistujien rekrytointi ja motivointi

Ryhmiiin osallistujien onnistunut rekrytointi on avainasemassa koko tutkimuksen onnistumiselle. Rekrytointi vaatii aivan omanlaisensa ammattitaidon, sillä itse tilanne on kestoaltaan lyhyt, korkeintaan 5 - 10 minuuttia, jona aikana rekrytoijan tulee tehdä päätös siitä, onko rekrytoitava tutkimukseen soveltuva. Rekrytoijan tehtävä on myös motivoida osallistujat tutkimukseen ja esittää asia niin kiinnostavasti, että rekrytoitava paitsi suostuu tutkimukseen, myös todella tulee paikalle, kun tutkimusajankohta koittaa.

Rekrytoijien on edullista tietää tutkimuksesta niin paljon kuin mahdollista, jotta heidän olisi mahdollista löytää ihanteelliset osallistujat. Yleensä rekrytoijien informoinnin hoitaa tutkimuksesta vastaava tutkija. Rekrytoijien infotilaisuudessa keskustellaan tutkimuksen kenttätöyöhön liittyvistä kysymyksistä, ja se on viimeinen vaihe, jossa osallistujien profilointia voidaan vielä hioa yhdessä tutkijan ja tutkimuksen tilanneen asiakkaan kanssa. Rekrytoijilla tulisi olla jo tutkimuksen alkuvaiheessa melko hyvä käsitys siitä, minkälaisia profilointiin liittyviä vaikeuksia saattaa värväyksessä tulla vastaan, ja heiltä voidaan myös kysyä arviota sen suhteen, onko jokin tietty kohderyhmä helppo vai vaikea tavoittaa. Tämä on tärkeää tarvittavan realistisen kenttätöyöajan määrittelyn mahdollistamiseksi.

Tavallisissa kuluttajaryhmissä vähintään puolentoista viikon varoaika ennen ryhmäkeskustelua on välttämätön hyvän rekrytointituloksen aikaansaamiseksi. Asiantuntijaryhmiä rekrytoitaessa aika tulee olla pidempi, koska yhteisen ajan löytyminen saattaa olla työläämpää kuin kuluttajien keskuudessa.

Rekrytoinnin apuna käytetään yleensä nk. rekrytointilomaketta, eli kyselyä, jonka perusteella yritetään selvittää, onko henkilö sovelias osallistumaan ryhmään. Rekrytointilomakkeen laatii tutkimuksesta vastuullinen tutkija tutkimuskohtaisesti. Tämän lomakkeen ei tule olla liian pitkä, koska pitkiin kyselyihin vastaaminen vähentää kiinnostusta osallistua tutkimukseen. Yli kolmen sivun mittainen lomake alkaa vaikuttaa negatiivisesti rekrytoinnin onnistumiseen. Hyvässä rekrytointilomakkeessa kysytään vain tutkimuksen kannalta kaikkein olennaisimmat kriteerikysymykset.

Rekrytointi voidaan toteuttaa esimerkiksi nk. hallivärväyksenä tai puhelinvärväyksenä. Hallivärväys tarkoittaa ihmisten rekrytoimista ryhmiin ”suoraan

kadulta". Haastattelija pysäyttää tutkimuksen kannalta sopivan oloisia ihmisiä ja esittää heille rekrytointilomakkeen kysymykset, sekä tiedustelee kiinnostusta ryhmäkeskusteluun osallistumisesta. Suostuneelle annetaan kutsu tilaisuuteen ja hänen yhteystietonsa otetaan ylös. Myöhemmin, viimeistään päivää ennen ryhmää haastateltava saa vielä rekrytoijilta soiton tai esim. tekstiviestin ja osallistuminen varmistetaan.

Kustannustehokkaampaa ja myös luotettavampaa onnistuneen tuloksen kannalta on kuitenkin käyttää puhelinrekrytointia. Puhelinsoitot voidaan tehdä puhelinluettelosta satunnaisotannalla tai käyttämällä etukäteen valmistettua soittolistaa. Useissa markkinatutkimusyrytyksissä käytetään apuna valmista soittolistaa, jota kutsutaan ryhmäkeskustelupankiksi. Tämä lista on luotu etukäteen kvalitatiivisen tutkimuksen käyttötarkoituksia varten. Esimerkiksi tämän raportin laatineella yrityksellä on käytössä soittolistoja Suomen suurimmissa kaupungeissa maantieteellisen syvyyden saamiseksi tutkimuksiin, mikäli se on tarpeellista. Listoilla olevat ihmiset ovat etukäteen ilmaisseet halunsa osallistua tutkimuksiin ja heistä on etukäteen tiedoissa joitakin perusasioita kuten yhteystiedot, ikä, koulutustausta, ammattinimike ja talouden koostumus sekä lasten iät. Tietoja saattaa olla myös harrastuksista, erilaisista kiinnostuksen kohteista jne.

Useimmin rekrytointi tehdään satunnaisotantaan perustuen puhelimitse. Rekrytoijien kanssa on etukäteen sovittu, kuinka paljon kunkin tutkimuksen aiheesta kulloinkin on sopiva kertoa tutkimuksen objektiivisuutta vaarantamatta. Yleisesti voidaan sanoa, että mitä enemmän tutkimukseen rekrytoitava saa tutkimuksesta tietää, sitä helpompi on motivoida häntä tutkimukseen, ja sitä varmempi on, että tutkimukseen saadaan paikalle ihmisiä, jotka ovat tutkimuksen aiheesta kiinnostuneita. Ennakoasenteita halutaan kuitenkin välttää, joten rekrytoijien tulee tehdä työnsä mahdollisimman objektiivisesti tuomatta esille mitään tiettyä kantaa tutkimukseen osallistumisesta.

Potentiaalisilta osallistujilta kysytään rekrytointilomakkeen kriteerikysymykset sekä kiinnostus/mahdollisuus osallistua tutkimukseen. Lisäksi mainitaan tutkimuksen tulosten luottamuksellisesta käsittelystä ja siitä, ettei tutkimukseen osallistuminen velvoita mihinkään. Lisäksi mainitaan palkkiosta, jonka tutkimukseen osallistumisesta saa. Osallistujia ei kuitenkaan tule motivoida palkkion, vaan tutkimuksen mielenkiintoisuuden avulla. Osallistujille on lähetettävä kutsut, jonka mukana ovat tutkimuskoordinaattorin yhteystiedot. Osallistujalle annetaan näin mahdollisuus peruuttaa osallistumisensa tai kysyä jotain tutkimukseen liittyen.

Tutkimukseen osallistuvilta toivotaan ulospäin suuntautuneisuutta ja kykyä ilmaista ajatuksiaan ryhmässä. Tietynlainen rohkeus ja välittömyys ovat myös suositeltavia ominaisuuksia. On rekrytoijan ammattitaitoa tunnistaa sopivat osallistujat, ja hylätä ne, jotka tutkimukseen eivät mitenkään sovellu. Rekrytoija joutuu tekemään päätöksensä vain lyhyen puhelinkontaktin perusteella, mutta yleensä onnistuu tehtävässään kokemuksensa ja ammattitaitonsa vuoksi.

Motivointi tutkimukseen osallistumiseksi tehdään lähinnä huomaamattomasti, ei-kielellisin viestein. Tämä tarkoittaa, että rekrytoija vaikuttaa itse innostuneelta ja kiinnostuneelta tutkimuksesta. Enempi motivointi ei ole asiallista, eikä edes tarpeellista. Tärkeää on myös, että rekrytoija tuntee hyvin sekä

tutkimuksen aiheen että tutkimuksen toteutustavan. Se luo turvallisen ja asiallisen kuvan tutkimuksesta.

Palkkio

Markkinatutkimuksen piirissä ryhmäkeskustelusta luvataan osallistujille aina palkkio. Palkkion on syytä olla sellainen, että jokaisella on käyttöä sille; esimerkiksi lahjakortti jonkun suuren keskusliikkeen kaappoihin. Tavara-palkinnot eivät ole hyviä palkintoja, koska niille ei kaikilla ole käyttöä.

Palkkion suuruuden on oltava suhteessa tutkimukseen osallistumisesta koituvaan vaivaan. Palkkion määrittelemisessä on otettava huomioon paitsi ryhmän kesto, myös esimerkiksi aiheen vaativuus ja osallistujien koostumus. Jos tutkimukseen sisältyy jotain muuta, esim. jonkinlaisia "kotitehtäviä", maksetaan niistä palkkio erikseen. Palkkio ei ole tutkimukseen osallistumisen motiivi, vaan tutkijan kiitos osallistujille.

Peruneet ja poisjääneet

Kokemus on osoittanut, että noin 12 % rekrytoituista jää tulematta ryhmään. Syynä ovat tällöin useimmiten sairastumiset, äkilliset työesteet tai lastenhoito-ongelmat. Suurin osa poisjäävistä ilmoittaa siitä, mutta yleensä ilmoituksen poisjäännestä tulevat samana päivänä kun tutkimus on tarkoitus pitää, koska poisjäämisen syytkin ovat yleensä luonteeltaan yllättäviä ja akuutteja. Lyhyellä varoitusajalla uusien osallistujien rekrytoiminen on yleensä mahdollista. Perumisten määrään ei voi etukäteen vaikuttaa. Tutkijoiden tulee arvioida rekrytoitavien määrä hiukan yli tarpeen, jotta tavoitteellinen ryhmän koko saavutetaan.

3.3 Ryhmäkeskustelut käytännössä

Ryhmäkeskustelut pyritään aina järjestämään mahdollisimman neutraaleiksi tilanteiksi. Ympäristö ei saa olla sellainen, että se vie huomion itse käsiteltävistä asioista. Ympäristön tulee olla kuitenkin riittävän viihtyisä, että ryhmiin osallistujat kykenevät rentoutumaan ja keskusteluista tulee luontevia. Tavoitteena on mahdollisimman vuorovaikutteinen tilanne, jossa jokaisella on oikeus omiin mielipiteisiinsä. Tiloissa on otettava huomioon myös ryhmiin osallistujien mahdolliset rajoitteet; esimerkiksi liikuntarajoitteisille ryhmähaastatteluja järjestettäessä kulkureittien on oltava sellaisia, ettei niistä aiheudu esteitä tiloihin pääsemiseksi. Samoin mm. lapsille järjestettävissä ryhmissä tunnelma on saatava mahdollisimman mutkattomaksi, joten liian toimistomaiset tai viralliset tilat eivät ole sopivia.

Tutkijalla on keskeinen rooli ryhmätilanteen käytännön onnistumisessa. Hänen tulee sekä pitää keskustelu koossa siten, että kaikki aihealueet tulevat käsitellyksi, että samalla antaa keskustelijoille riittävästi tilaa. Tutkijan on huomioitava jokainen ryhmässä olija tasapuolisesti. Tutkija ei saa asettua ryhmiin osallistujien yläpuolelle, vaan hänen on oltava kiinnostunut kaikista kommenteista. Tutkijan tulee huomioida ryhmän koostumus myös ulkoisesti; on kohteliasta esimerkiksi pukeutua sen mukaan, miten olettaa osallistujienkin pukeutuvan. Samoin liian virallinen puhetapa vie usein pohjan siltä, että todella saataisiin aikaan keskustelua. Virallisuus saattaa johtaa siihen, että

tutkija esittää kysymykset ja osallistujat vastaavat niihin kukin vuorollaan. Aito kommunikaatio jää silloin syntymättä.

Ryhmät aloitetaan aina kertomalla tutkimuksen tarkoitus ja pelisäännöt ryhmissä. Ryhmiin osallistujien tulee tietää, että heiltä ei edellytetä yksimielisyyttä asioista eikä ole olemassa oikeita tai vääriä vastauksia. Lisäksi osallistujille korostetaan luottamuksellisuutta ja sitä, etteivät heidän henkilötietonsa mene sellaisenaan minkään kolmannen osapuolen tietoon ilman heidän omaa lupaansa. Mikäli ryhmät äänitetään ja/tai videoidaan, siitä on ilmoitettava, samoin kuin siitä, mihin tallenteita hyödynnetään.

Riippumatta käsiteltävistä aiheista ryhmät aloitetaan ns. lämmittelyosuudella. Yksinkertaisesti siis puhutaan jostakin sellaisesta aiheeseen liittyvästä teemasta, joka on oletettavasti tuttua kaikille osallistujille. Tämän tarkoituksena on saada aikaan luonteva ilmapiiri ja osallistujat tutuiksi keskenään. Tutun aiheen valitseminen aloitukseksi yleensä myös toimii positiivisesti ryhmädynamiikkaa ajatellen. Kukaan ei jää ulkopuoliseksi keskustelusta ja jokainen tuntee tietävänsä ainakin jotain käsiteltävästä aiheesta. Luonteva aloitus on ensiarvoisen tärkeää ryhmäkeskustelun onnistumiseksi. Jo alussa ryhmässä olijat määrittelevät itselleen omat roolinsa ryhmässä ja on tärkeää, ettei kukaan saa sellaista asemaa, että muut tyytyvät kuuntelemaan ja myötäilemään vahvimaksi koetun henkilön näkemyksiä.

Lämmittelyosuuden jälkeen ryhmässä siirrytään pääteemaan ja kyseessä olevan tutkimuksen kannalta keskeisiin asioihin. Tutkimuksen kannalta oleellisia asioita käsitellään tarkasti, ja on muistettava, että mikäli ryhmissä nousee esiin keskustelurungon ulkopuolelta osallistujien tärkeänä kokemia aiheita, ne tulee ottaa keskustelun piiriin. Ryhmäkeskustelujen yksi antihan on siinä, että esiin saattaa nousta asioita, joita ei ole osattu huomioida keskustelurunkoa laadittaessa.

Keskustelun loppuosassa asioita sekä kerrataan että yritetään edelleen löytää tekijöitä, joita mahdollisesti ei ole vielä noussut esiin. Asioiden kertaaminen on tärkeää senkin takia, että vältetään se riski, että tutkija ymmärtää väärin keskustelijoiden sanoman. Tämä mahdollisuus minimoituu, mikäli asiat käsitellään monelta kannalta senkin uhalla, että osallistujat kokevat toistavansa itseään. Lopussa on myös oleellista kysyä osallistujien mahdolliset omat kehitysideat tai terveiset. Vielä tässä vaiheessa esiin saattaa nousta oleellisia asioita näiden terveisten myötä.

3.4 Ryhmäkeskusteluiden analysointi

Ryhmäkeskustelujen aineiston analyysi on erittäin työvaltaista. Ongelmana on usein aineiston runsaus; tutkijan on kyettävä tekemään ratkaisuja siitä, mitkä tekijät hän katsoo tärkeiksi tutkittavan asian ja tutkimuksen tavoitteiden kannalta. Näiden rajausten tekemisessä on luonnollisesti suurta hyötyä siitä, että tutkimuksen tavoitteet on pohdittu selkeästi. Näin tiedetään jo alusta alkaen, mitä ainakin tutkimuksessa tulisi nostaa esiin. Kvalitatiivisen tutkimuksen analysoinnissa yleensä joko pysytään aineistossa, analysoidaan sitä tai rakennetaan tulkintoja aineistoon pohjautuen. Aineistoa on mahdollista lähestyä myös tutkijan teoreettisesta viitekehystä lähtien, käyttäen kerättyä aineistoa tulkinnan apuvälineenä tai lähtökohtana. Tulkintojen tekeminen on

epäilemättä koko tutkimusprosessin vaikein vaihe, johon selkeitä ohjeita ei ole, vaan anti on kiinni tutkijan omasta osaamisesta.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineistoa tulee tarkastella kokonaisuutena. Suuri tutkimusjoukko, esim. mittava ryhmäkeskustelujen määrä, ei useinkaan ole tarpeen tai edes mahdollinen. Yleensä aineistosta pyritään löytämään yhteneviä tekijöitä, jotka pätevät koko aineistoon. Tämän jälkeen on mahdollista löytää myös esimerkiksi alueelliset eroavuudet tai erikoisuudet. Tutkimuksen luotettavuudella kvalitatiivisessa tutkimuksessa tarkoitetaan vapautta satunnaisista ja epäolennaisista tekijöistä. Koska ihmisten elämäkäytännöt ovat ainutkertaisia, ne sisältävät välttämättä piirteitä, joilla ei ole välitöntä ja suoraa yhteyttä tutkittavaan asiaan. Tutkimuksen kuluessa nämä piirteet yleensä paljastuvat satunnaisiksi tai epäolennaisiksi, mikäli tutkimus etenee menetelmällisesti johdonmukaisesti ja tutkijan arviointiperusteet ovat riittävät. Koska laadullisessa tutkimuksessa itse tutkimus ja tutkimusprosessi ovat koko ajan arvioinnin alla, satunnaiset tekijät yleensä karsiutuvat omalla ajallaan pois tutkimusaineistosta. Vaikka aineistonhankinnassa sattuisikin tutkimuksen luotettavuuden kannalta tutkimusta heikentäviä virheitä, nämä yleensä paljastuessaan pakottavat tutkijan korjaamaan aineistonsa luotettavaksi uudella aineistonhankinnalla. (Ks. Varto 1992.)

Aineiston riittävyys on osoittautunut kvalitatiivisessa tutkimuksessa yhtä ongelmalliseksi kuin kvantitatiivisessakin tutkimuksessa. Kvalitatiivista tutkimusta suoritettaessa tutkijan ei tulisi päättää tutkimuksen alussa kuinka suuren aineiston hän kerää, vaan tutkimuksen aikana tulisi seurata sitä tuleeko keräyksen aikana uutta tietoa vai saavutetaanko koko ajan vain jo olemassa olevaa tietoa. Mikäli uutta tietoa tulee, on tutkijan päätettävä tutkimuksen aikana, mikä on riittävä aineisto. Kvalitatiivisen aineiston keruussa käytetään usein aineiston riittävyysmittarina kylläisyyttä. Tällä tarkoitetaan sitä, että aineisto on riittävä, kun samat asiat alkavat kertautua. (Ks. Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997.)

Tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa on kiinnitettävä huomiota myös tutkittavien henkilöiden valintaan. Luotettavuudenkin kannalta edellä käsitelty rekrytointi on erittäin tärkeä vaihe tutkimuksen onnistumiseksi. Tutkimuksen luotettavuuden kannalta on lisäksi tärkeää, että tutkimuksen eri vaiheet kuvataan selkeästi. Tutkimusraportissa olisi tuotava esille aineiston keräämiseen, analysoimiseen ja tulkitsemiseen vaikuttavat tekijät. Näin lukijalle luodaan edellytykset hyväksyä tai hylätä tutkijan tulkinnot.

Ryhmäkeskustelujen osalta aineiston käsittely alkaa useimmiten keskustelunauhujen litteroinnilla. Puhe puretaan ulos kirjoitetuksi tekstiksi ja tekstiä hyödynnetään raportoinnissa. Usein ryhmät myös videoidaan ja tallenteita voidaan käyttää hyödyksi esimerkiksi siten, että hahmotetaan mahdolliset puheen ja elekielen ristiriitaisuudet. Samoin tallenteista kuulee äänensävyt; puhuttu teksti saattaa antaa eri merkityksen lauseelle kuin sama asia nähtynä pelkästään kirjoitetussa muodossa. Tämän takia olisikin suotavaa, että ryhmien moderaattori olisi mukana raportoinnissa. Pelkän tekstin varassa tehty analyysi saattaa tuottaa erilaisen tulkinnan kuin ryhmätilanteissa mukana ollut olisi tehnyt.

Ryhmäkeskustelujen litteroinnin jälkeen voidaan aineisto esimerkiksi teemoittaa. Teemoittelu auttaa yleensä analysoinnissa, jos tutkimusongelmana jonkin käytännön ongelman ratkaiseminen.

Teemoittelu vaatii tulkinnan ja empiirisen aineiston yhteensopivuutta; sitaatien tarkoitus raporteissa on antaa lukijoille mahdollisuus omiin tulkintoihin ja luonnollisesti kertoa, mistä tutkijan tulkinnat ovat kummunneet.

Aineisto voidaan myös ryhmitellä, jolloin ryhmiksi valitaan samantapaisia kommentteja. Ryhmittelyä tehdään yleisimmin varsin konkreettisista aiheista, jolloin tavoitteena on löytää kategoriat, jotka asiakkaat mieltävä kuuluvan samaan ryhmään. Tässä tutkimuksessa ryhmittelyä käytettiin empiirisen osion kuvien tulkinnassa, jolloin osallistujat itse ryhmittelivät aineiston itse määrittelemiinsä ryhmiin (ks. tarkemmin Luku 4.5). Ryhmittely tiivistää tekstiä, mutta se myös pudottaa yksittäiset erikoisuudet pois analyysistä.

3.5 Ryhmäkeskustelujen ja kvalitatiivisten tutkimusten tä- hänastinen käyttö Tiehallinnossa

Kvalitatiivista tutkimusta on tehty aiemminkin Tiehallinnon toimesta. Useimmiten kyseessä on ollut tällöin teema- tai syvähaastattelut. Tiehallinnon tilaama Liikkumisen arkea Muu-Suomessa -tutkimus (Joensuun yliopisto, Maantieteen laitos 9/2001) perustuu pääsääntöisesti syvähaastatteluihin, joilla selvitettiin Ruuhka-Suomen ulkopuolella asuvien ihmisten arkipäiväistä liikkumista. Asiantuntijoiden teemahaastatteluja on käytetty myös selvityksissä Ikääntyneiden liikkuminen ja tienpito sekä Nuorten tarpeet liikkujaryhmänä. Jälkimmäisessä haastateltiin asiantuntijoiden lisäksi myös nuoria liikkujia.

Kvalitatiivista tutkimusta on myös Ihmisten liikkumistarpeet -tutkimuksessa (Tiehallinnon selvityksiä 49/2006), jossa yhtenä osana on käyttäjätutkimus, jossa seurattiin seitsemän esimerkkiperheen elämää liikkumisen näkökulmasta.

Ryhmäkeskusteluita on järjestetty Tiehallinnossa ainakin Savo-Karjalan tiepiirissä (Asiakastarpeiden selvittäminen täsmähoitoprojektissa, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 17/2003). Ryhmäkeskusteluita käytettiin kyseisessä projektissa selvittämään paikallisten asukkaiden ja yrittäjien näkemyksiä alueen teiden kunnossapidosta talvella ja kesällä. Nämä ryhmäkeskustelut kuuluvat kuitenkin lähinnä Tiehallinnon harjoittaman vuoropuhelun eivätkä niinkään kvalitatiivisen tutkimuksen alle (ks. tämän tutkimuksen Luku 5.1).

Sidosryhmien ja asukkaiden kanssa käytävän vuoropuhelun menetelmänä ryhmäkeskusteluja käytetään usein myös yksittäisten tiehankkeiden yhteydessä (esim. yleissuunnitelmaa laadittaessa).

4 NELJÄ RYHMÄKESKUSTELUA TEIDEN KUNNOSSAPIDOSTA JA KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLISTÄ

4.1 Ryhmien rakenne

Tiehallinnon pilottitutkimuksen empiirinen osio toteutettiin neljänä ryhmäkeskusteluna. Ryhmien kesto oli kansainvälisten standardien mukainen 1,5-2 tuntia, ja ryhmät järjestettiin Taloustutkimus Oy:n tiloissa Helsingissä. Kansainväliset standardit on määritelty ESOMARin ohjeissa: International Code of Marketing and Social Research Practice (European Society for Opinion and Marketing Research).

Ryhmät rekrytoitiin Tiehallinnon tarvelähtöisen käyttäjäryhmittelyn (Tiehallinnon selvityksiä 49/2006) mukaisesti seuraavin kriteerein:

Ryhmät 1 ja 3: 60–75-vuotiaita pääkaupunkiseudulla asuvia suomalaisia, jotka eivät enää ole työelämässä. Nämä kriteerit vastaavat Tiehallinnon käyttäjäryhmittelyssä ryhmää Riippumattomat.

Ryhmä 2: Alle 40-vuotiaita pääkaupunkiseudulla asuvia suomalaisia, jotka ovat työelämässä ja joilla ei ole alle 13-vuotiaita lapsia. Tämän ryhmän muodostivat Tiehallinnon käyttäjäryhmittelyssä Työsidonnaiset.

Ryhmä 4: Alle 40-vuotiaita pääkaupunkiseudulla asuvia suomalaisia, joilla on alle 13-vuotiaita lapsia. Tämä ryhmän kriteerit vastasivat Tiehallinnon käyttäjäryhmittelyssä Perhe- ja työsidonnaisia.

Yllä mainittujen kriteerien lisäksi rekrytoinnissa varmistettiin keskusteluryhmien aiheen vuoksi se, että kaikki osallistujat käyttävät säännöllisesti kevyen liikenteen väyliä. Henkilöt, jotka käyttävät liikkumiseen lähes ainoastaan henkilöautoa tai julkisia kulkuvälineitä, suljettiin siten pois ryhmäkeskusteluista. Tällä pyrittiin takaamaan se, että kaikilla osallistujilla olisi tarpeeksi omakohtaisia kokemuksia ja näkemyksiä kevyen liikenteen väylien kuntoon liittyvistä asioista.

Jokaiseen ryhmään rekrytoitiin 10 osallistujaa, jotta kansainvälisten standardien mukainen osallistujamäärä eli 6-8 henkilöä saapuisi varmasti paikalle. Ryhmiin 1 ja 3 saapuivat kaikki 10 rekrytoitua, kun taas ryhmiin 2 ja 4 saapui kumpaiseenkin 8 henkilöä.

Ryhmiin osallistuivat seuraavat henkilöt:

Ryhmä 1

1. Martti, 70-v., eläkeläinen
2. Arvi, 64-v., eläkeläinen
3. Alpo, 70-v., eläkeläinen
4. Timo, 73-v., eläkeläinen
5. Martti, 71-v., eläkeläinen
6. Marja-Liisa, 69-v., eläkeläinen
7. Marja, 61-v., eläkeläinen
8. Asta, 70-v., eläkeläinen

9. Eeva, 70-v., eläkeläinen
10. Terttu, 75-v., eläkeläinen

Ryhmä 2

1. Tapio, 40-v, vammaisavustaja
2. Mari, 34-v, toimistosihteeri
3. Risto, 32-v., tutkija
4. Rea, 30-v., lastentarhaopettaja
5. Aino, 32-v., terveydenhoitaja
6. Katja, 35-v., tekninen kirjoittaja
7. Tiina, 37-v., johdon assistentti
8. Sami, 36-v., TV-leikkaaja

Ryhmä 3

1. Heikki, 60-v., eläkeläinen
2. Tapio, 60-v., eläkeläinen
3. Matti, 67-v., eläkeläinen
4. Torolf, 64-v., eläkeläinen
5. Juhani, 67-v., eläkeläinen
6. Sirkka, 62-v., eläkeläinen
7. Maija-Liisa, 70-v., eläkeläinen
8. Salme, 67-v., eläkeläinen
9. Maija, 73-v., eläkeläinen
10. Sirkka, 63-v., eläkeläinen

Ryhmä 4

1. Jussi, 32-v., ahtaaja, lapset 3-, 5- ja 7-vuotiaita
2. Henry, 37-v., kehityspäällikkö, lapset 7- ja 9-vuotiaita
3. Sami, 36-v., sairaanhoitaja, lapset 6- ja 7-vuotiaita
4. Juha, 37-v., varastomies, lapset 7-, 10- ja 12-vuotiaita
5. Riina, 31-v., bioanalytikko, lapset 2- ja 6-vuotiaita
6. Henna, 30-v., osastosihteeri, lapset 1-, 3- ja 6-vuotiaita
7. Milla, 38-v., ATK-suunnittelija, lapsi 10-vuotias
8. Tuija, 38-v. majoituksen ohjaaja, lapset 1-vuotiaita

4.2 Tienkäyttö eri tilanteissa

Kuten kaikissa ryhmäkeskusteluissa, myös tämän pilottitutkimuksen keskusteluissa käytiin aluksi ns. lämmittelykeskustelu aiheeseen liittyen, jotta osallistujat pääsevät sisään keskusteluun ja ryhmän osallistujien kesken syntyy jonkinasteinen luottamus. Lämmittelyn aiheena oli osallistujien oma tienkäyttö yleisellä tasolla.

Keskusteluun osallistujilta selvitettiin päivittäistä liikkumista kysymällä, mitä välineitä he käyttävät päivittäisessä liikkumisessaan ja millä perusteella he valitsevat tietyn liikkumismuodon. Lisäksi selvitettiin, eroaako liikkuminen vuodenaikojen mukaan ja mitkä tekijät ärsyttävät keskustelijoita liikenteessä.

Keskusteluun osallistuneet käyttivät vaihtelevasti eri tilanteissa eri liikennevälineitä, kuten julkista liikennettä, omaa autoa, pyörää ja myös kävelivät. Eri

liikkumismuotojen valintaan vaikuttivat yleisesti liikkumisen syyt, ilma, vuodenaikojen vaihtelut, etäisyydet ja kuljetuksen tarve. Työmatkoilla käytettiin usein julkisia liikennevälineitä tai pyörää. Pidemmällä työmatkoilla ja huomommalla säällä julkiset liikennevälineet olivat suosiossa.

Bussilla pitemmät matkat mä kuljen töihin, esimerkiksi talvella. Kesällä poljen 12 kilsaa suuntaansa, käytän pyörää sillon kun pystyy. Helsingis on helppo liikkua mun mielest pyörällä, nopeemmin pääsee kun omalla autolla. (n, r2)

Mul on aika sama, et mä yritän pyöräillä sit aina kun mahdollista ja kävelenkin aika paljon. Et työmatkat pyöräilen ja sitten asioilla ja muuta. (n, r2)

Kaikissa ryhmissä oli useita osallistujia, jotka pyöräilivät säännöllisesti. Eläkeläisille se oli lähinnä kesäajan harrastus, jota tehtiin liikkumisen ilosta eikä niinkään päästäkseen paikasta toiseen. Nuoremmissa ryhmissä – erityisesti työsidoissa mutta myös perhe- ja työsidoissa – oli tavallisempaa, että pyörää käytettiin työmatkoihin ja esimerkiksi muissa harrastuksissa käyntiin. Perheellisten ryhmässä pyöräily oli kuitenkin jonkin verran harvinaisempaa, koska lasten kuljettaminen hoitoon tai kouluun vaati useimmiten auton käyttöä.

Mul ainakin, et liikun yksin aina pyörällä, mut perheen kanssa autolla. (m, r4)

Kyl mä ainakin tilanteen mukaan, kun olen kotona, niin mul on polkupyörä myöskin, et kyl mä aika paljon liikun sillä. Minusta se on jotenkin helpompi ja näkee maisemia enemmän kun liikkua polkupyörällä. Se on paras väline oikeastaan tutustua ympäristöönsä ja alueisiin. (m, r3)

Vuodenaikojen vaikutus liikkumiseen oli melko yksiselitteinen: talvella liikutaan vähemmän pyörällä ja enemmän julkisilla kulkuvälineillä tai sitten autoilla. Talven kriteerinä pidettiin lunta ja liukkaita eikä niinkään kylmyyttä.

Polkupyörä jää kotiin jos on lunta metri tai hirveen liukasta. (n, r4)

Sitten noita pyöräteitä ei aurata välttämättä heti ensimmäisenä, että siellä hangessa ei oo oikein kivaa. (n, r2)

Keskustelijoiden auton käyttöön vaikuttivat pääosin etäisyys määränpäähen, kuljetuksen tarve ja auton käytön helppous. Ne keskustelijat, joilla oli lapsia, painottivat erityisesti sitä, että auton käyttö helpottaa lasten viemistä ja hakemista hoitopaikkaan ja harrastuksiin.

Keskustas ei tarvi autoa, eikä tuolla vähän pitemmälläkään. Sitten jos lähtee pitemmälle sit oma auto kannattaa olla. (m, r4)

Meillä ainakin on auto myös siitä pakosta, että päiväkotijoukko sijaitsee muutaman kilometrin päässä, se nopeuttaa vieni- ja hakureissuja. (n, r4)

Autol tulee tehty reissuja ja isompia kauppajuttuja ja näit harrasteita justiin. (m, r4)

Kysyttäessä keskustelijoilta mitkä asiat heitä ärsyttävät liikenteessä, nousi esille, että keskustelijoita ärsyttivät tasaväkisesti autoilijat, pyöräilijät ja myös kävelijät, riippuen siitä, millä kulkuvälineellä he itse olivat liikkeellä. Kävelijöi-

tä ärsyttivät autoilijat ja pyöräilijät, kun taas pyöräilijöitä ärsyttivät kävelijät ja autoilijat.

No kävelijät kävelevät usein pyöräteillä. (n, r2)

Autoilu ärsyttää joskus, kaikki jotka kaahaa liian lujaa, ja liian harvoin on kohteliaita autoilijoita jotka antaa tietä, mutta joskus harvoin. Se sitten on ihanaa, kun antaa jalankulkijan mennä kun pysähtyy. (n, r3)

Myös yleinen tieliikennekäyttäytyminen nousi keskusteluissa esille, sillä keskustelijat kokivat sen huonontuneen. Tämä ilmenee röyhkeytenä liikenteessä: autoilijat eivät anna kävelijöille tietä, autoilijat eivät käytä vilkkua, pyöräilijät eivät huomioi riittävästi kävelijöitä, tai vastaavasti kävelijät eivät huomioi pyöräilijöitä kevyen liikenteen väylällä. Myös sekä autojen että pyörien kulunopeuksien katsottiin nousseen tuntuvasti viimeisten vuosien aikana.

Pyöräilijät ainakin ajaa älyttömän kovaa. Sinne on tullu sellast kilpailuhenkeä, sinnekin. (m, r3)

Ainakaan vilkkua ei paljon enää nykyään näytellä ja punasii päin ajetaan paljon enemmän, varsinkin kuluvana vuonna huomasti lisääntynyt. (m, r4)

Enemmän must joustavuutta, ettei oo kuolemaks jos joku sattuu käveleen vääräs paikas, et ei tarvi raivohulluna soittaa kelloo tai huutaa perään. (n, r2)

4.3 Teiden kunnossapito

Lämmittelykeskustelua jatkettiin puhumalla yleisellä tasolla teiden kunnossapidosta. Osallistujilta kysyttiin heidän omia näkemyksiään ja kokemuksiään koskien teiden kunnossapitoa. Keskustelijoilta kysyttiin, mitä positiivista tai negatiivista he näkevät teiden kunnossapidossa, onko eri teiden välillä eroja ja ovatko jotkin asiat muuttuneet tienpidossa yleensä ja onko muutos ollut negatiivista vai positiivista. Lisäksi selvitettiin, huomioidaanko teiden ylläpidossa yleensä käyttäjiä, ja mitä mahdollisia omia kokemuksia keskustelijoilla on teiden kunnossapidosta muualta Suomesta.

Kuten oli odotettavissa, keskustelu teiden kunnossapidosta käynnistyi koskien talvea ja auraamista, josta useimmilla osallistujilla oli negatiivisia näkemyksiä. Heidän mielestään talviaikaan teitä ei aurata riittävän nopeasti tai autoväylän aurauksen yhteydessä lumet aurataan kevyen liikenteen väylälle.

Yleisesti ottaen aika surkeen hidasta se auraaminen kyllä on ja sit lumet jää sinne pitkin katuja kuin pitkän aikaa. (m, r4)

Itse teiden kunnossapidossa ärtymystä herättivät erilaiset tietyöt ja tienpintojen aukaisut. Keskustelijat kokivat, että tienpintoja aukaistaan liian usein, mikä hankaloittaa liikkumista erityisesti kevyen liikenteen väylillä. Keskustelijat arvelivat myös, että toistuvat teiden aukaisut heikentävät ajan kanssa tienpinnan laatua. Tiedotus tietöistä sai erityistä kritiikkiä osakseen, sillä informointi vaihtoehtoisista kevyen liikenteen väylistä tietyön aikana koettiin ole-mattomaksi.

Yleensä noi tietyöt ja kaikki remonttijutut tuntuu, et ne ole aina kaikki pyöräkaistalla. (n, r2)

Mun työmatka, mä meen Hakamäentietä, sehän on ihan hirvee nyt. Siel on joka aamu ylläri onks pyörätie tällä puolel tietä vai tolla puolella ja mihin se loppuu. Siel on semmosii vanereja mihin on niitattu semmosii paperilappuja. Eihän pyöräilijä pysähdy kattomaan kartasta joka aamu, et mistä tänään voi kulkea. Suurimman osan aamust mä joudun ajamaan ihan Hakamäentietä pitkin, siel ei vaan oo pyöräteitä. Unohtanu laittaa. (n, r 4)

Tien kunnossapitoon liitettiin myös kaikki kulkuteillä olevat roskat kuten tiellä olevat oksat, hiekka ja lasinsirut. Myös tien kuoppaisuus, tien pinnalla oleva hiekka ja korkeat kiveykset olivat keskustelijoiden mielestä negatiivisia ja erityisesti pyöräilyä haittaavia tekijöitä useilla kevyen liikenteen väylillä.

Joskus nähny ihmisiä kompastelee (kiveykseen), ihan kerta kaikkiaan se on riski. (n, r2)

Ainakin mulla kun mul on huono tasapaino, ehdottomasti se, et jos semmonen kuoppainen tie niin jännitän kauheesti kaatumista (pyörällä) sitten. Myös kesällä, tasaisuus on mulle hirveen tärkeä. Sillon mä pystyn katteleen muuallekin, eikä tuijota sitä tietä koko ajan, et mikä se on. (n, r1)

Fillaristin kannalta se hiekka on melkein pahempaa kuin jää. Lähtee alta saman tien. (m, r4)

Keskustelijat olisivat kaivanneet myös selkeämpiä merkintöjä kevyen liikenteen väylille koskien sitä, missä kulkee pyörätie ja missä kävelytie. Myös pyöräteiden katkeaminen kesken, erityisesti kaupunkialueella, koettiin keskustelijoiden joukossa hankalaksi ja harmittavaksi asiaksi.

Selkeet merkinnät, täs on jalankulku, täs on pyöräilijät ja se puuttuu hirveen monesta paikasta. Jopa kun alkaa pyörätie, monessahan se katkeaa, ainakin täällä kaupungissa, se pitäis olla niin selkeesti, että nyt tässä menään molemmat rinnakkain. (n, r1)

Mua ärsyttää, et usein pyörätiet, ne katkeaa jossain vaiheessa kesken, et kun sä oot menossa johonkin suuntaan, sit joutuu hetken aikaa menemään kävelytiellä ja sitten tulee yleensä huutoja. Sitä pitäis mieltii vähän, et sais jotenkin ne liityntäkohdat meneen. (m, r2)

Keskustelijat kokivat, että teiden kunnossapidossa on paljon alueellisia eroja, eikä näitä eroja koettu olevan ainoastaan kaupunkien välillä. Teitä hoidetaan keskustelijoiden mukaan myös eri asuinalueilla kaupungin sisällä eri tavalla. Jotkut kokivat, että heidän asuinalueellaan tiet pidetään hyvässä kunnossa, kun toiset taas kokivat, että heidän asuinalueellaan teiden kunnossapito on heikompaa.

Mun mielestä jos puhutaan kevyen liikenteen (väylästä), on kyllä alueellisesti huomattavat erot. Joissakin alueilla, vaikka samalla paikkakunnallakin, on erittäin hyvin kunnossa. Ne mitkä on vasta tullut ja niistä huolehditaankin enemmän. (m, r1)

Se riippuu missä asuukin. Asuinpaikka ratkasee paljon teiden kunnan. (n, r3)

Keskustelu teiden kunnosta muualla Suomessa eli pääkaupunkiseudun ulkopuolella jakoi mielipiteet. Osa koki, että maalla teiden laatu on huonompi kuin pääkaupunkiseudulla, ja osa piti teiden pintaa puolestaan parempana muualla Suomessa. Pääkaupunkiseudun ulkopuolinen tiestö sai kiitosta siitä, että kevyen liikenteen väylät ovat muualla Suomessa kauempina päätiestä kuin pääkaupunkiseudulla. Erityisesti tämän nähtiin helpottavan haittoja jotka johtuvat pääteiden aurauksista, jolloin lumet usein päätyvät kevyen liikenteen väylälle.

Ainakin tiet on paljon parempia. (m, r4)

Jotkut maalaistiet on tosi huonossa kunnossa. (n, r4)

Niin ja sit jos mennään kaupungin ulkopuolelle ni sehän se on menny, mun mielest, tosi paljon alaspäin tuol maaseudulla niin ne vaan pistää merkkii, et täs on routavaurio ja sit ihmiset yrittää mennä jotenkin siitä vaan ohi. (n, r2)

Vielä pyörätiestä, mitä uusia on tehty, tuonne maaseutu, kirkonkyliin. Kyl se pyörätie on siellä kauempana, sinne jää niin, kun aura menee pääväylää pitkin, niin lumet ei tule sinne. Ne voi erillisenä pitää puhtaana ja yleensä ne pidetään hyvin auki. (m, r3)

Teiden ylläpitoon kohdistuneesta kritiikistä huolimatta keskustelijat arvostivat erityisesti pääkaupunkiseudulla olevia kevyen liikenteen väyliä. Kevyen liikenteen väyliä pidettiin pääosin hyvin hoidettuina, ja osallistujat arvostivat pääkaupunkiseudun laajaa pyörä- ja kävelytieverkostoa.

Kyllä ainakin Helsingissä kevyen liikenteen kävelytietkin vois sanoa, että ne on ihan kaheksan arvosia. (n, r1)

Ei oikeestaan mitään negatiivista päinvastoin. Positiivista vois sanoo, ne on hyvin hoidettu ja aivan loistavassa kunnossa, sanoisin. Hyvin asfaltoitu, menee moottoriteitten ja liittymien yli, ne liittymät on hoidettu. (m, r3)

Sit vielä leveitä niin, et siel on tilaa, suuremmas osas paikois on tilaa sekä pyöräilijöille, että jalankulkijoille. Muis maishan on tosi kapeet sellaset ja hirveen korkeet kivetykset. Sinänsä tääl on helppo liikkua just esimerkiks vauujenkin kans. (n, r4)

Mielipiteet jakaantuivat hieman keskusteltaessa tienpidossa tapahtuneista muutoksista. Osa vastaajista koki, että muun muassa pienentyneiden määrärahojen ja kasvaneen liikenteen vuoksi, teiden päällyste on aikaisempaa heikommassa kunnossa. Suomen teitä pidettiin kuitenkin melko hyväkuntoisina erityisesti verrattuna joihinkin muihin maihin.

On se huonompaan suuntaan. Esimerkiks päällyste tai sitten liikennemäärä on kasvanut, jompikumpi. Joko päällyste on heikompilaatuista tai liikenne kasvanut. (m, r4)

Mä en osaa sanoo, et ois menny huonommaks. (n, r2)

Jos mä ajattelisin muita maita niin mä luulen, et täällä on kuitenkin aika hyvä kunnossa tiet. (n, r2)

Teiden ylläpidossa keskustelijat kaipasivat enemmän yleistä teiden käyttäjien huomioimista. Esille tulleet asiat koskivat erityisesti tiedottamista ja teiden käyttäjien huomioimista erilaisten tietöiden yhteydessä. Keskustelijat kaipaivat lisää tietoa vaihtoehtoisista reiteistä ja toivoivat, että tietöiden tekemistä vältettäisiin ruuhka-aikoihin.

4.4 Ikääntymisen ja elämänvaiheiden merkitys liikkumiselle

Koska kahden ryhmän osallistujat olivat yli 60-vuotiaita, ryhmäkeskusteluissa käsiteltiin myös ikääntymisen merkitystä liikkumiselle. Yli 60-vuotiaiden ryhmissä osallistujilta kysyttiin omia kokemuksia ja tuntemuksia siitä, miten liikkuminen on muuttunut heidän vanhetessaan. Nuorempien ryhmissä osallistujia pyydettiin kuvittelemaan, miten ikääntyminen mahdollisesti vaikuttaa heidän liikkumiseensa. Näissä ryhmissä käsiteltiin myös yleisemmin eri elämänvaiheiden vaikutusta liikkumistarpeisiin.

Ensimmäinen asia, joka ikääntymisestä tuli mieleen kaikissa ryhmissä, oli liikkumisen hidastuminen. Iän myötä liikkumisnopeus pienenee, mikä aiheuttaa erilaisia ongelmatilanteita liikenteessä. Kaikissa ryhmissä osallistujat olivat myös rekisteröineet sen, että yleisesti ottaen nopeudet ovat liikenteessä kasvaneet, minkä vuoksi hitaasti liikkuvilla ihmisillä on enenevästi ongelmia liikenteessä.

Eiköhän se jokaisen polvi ala hitaammin taipumaan mitä enemmän tulee ikää. (m, r1)

Riippumattomien ryhmissä oli huomattu myös se, kuinka ikääntymisen myötä liikkuminen muuttuu varovaisemmaksi. Vaikka mitään onnettomuuksia itselle ei olisi sattunutkaan, ryhmäläiset silti pelkäsivät aiempaa enemmän kaatumista. Tämä selitettiin sillä, että kaatumisen seuraamukset saattavat olla vanhoille ihmisille huomattavasti vakavampia kuin nuoremmille ihmisille. Osa riippumattomien ryhmiin osallistuneista henkilöistä esimerkiksi jännitti kulkemista huonoon kuntoon ajautuneilla teillä. Riippumattomien ryhmissä jotkut osallistujat totesivat välttelevänsä huonokuntoisia reittejä. Myös nousujen katsottiin muuttuneen hankalaksi ikääntymisen myötä, minkä vuoksi osallistujat saattoivat vältellä myös reittejä, joissa on paljon ylämäkiä.

Mä oon tullu ihan hirveen araks siinä, kun mä pelkään kaatumista ihan niin, ett musta tuntuu ett mull on ihan jäätikkö alla, mä meen ihan paniikkiin. Se on lähinnä sitä pelkoo, ett mä en saa kaatua. Ett kyllähän sitä nuorempana sitä vaan meni, ja jos kaatu niin nousi ylös eikä siinä ollu mitään semmosta. Nyt taas pelkää niitä seurauksia, että luu on varmaan poikki ja musta jää vaan luukasa siihen maahan. (n, r1)

Jos mä tiedän, että joku reitti on huono, niin mä en mene sinne. Ne on määrättyt suunnat, kun lähtee tuolta, niin on semmosia, että kerran sä ajat sieltä ja sitt esimerkiks loppukesän voit väistää sitä. Sä lähdet ihan toiseen suuntaan, jätetään väliin se. (m, r3)

Nuorempien ryhmissä kysyttiin myös elämänvaiheiden vaikutusta liikkumiseen. Vanhuuden suhteen osallistujien odotukset vastasivat pitkälti sitä, mitä riippumattomien ryhmissä kerrottiin. Perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä puolestaan vanhemmuuden vaikutus liikkumiseen oli noteerattu selkeästi.

Auton käyttö oli lisääntynyt lasten saannin jälkeen ja esimerkiksi pyöräily oli jäänyt vähemmälle. Jos lapset olivat jo tarpeeksi vanhoja, jotta heidän kanssaan saattoi pyöräillä, reitit valittiin huolellisemmin kuin jos osallistujat olisivat liikkeellä yksinään. Nyt he pyrkivät varmistamaan, että koko reitti koostuisi pyöräteistä, ettei matkalla ole paljon ylä- tai alamäkiä eikä tienylityspaikkoja.

Mä hommasin auton kun tuli neljäs lapsi. (m, r4)

Kun perheen kanssa lähtee pyörällä, niin suunnittelee reitin tarkemmin. Kattoo että ois pyöräteitä koko matkalla. (n, r4)

Vähemmän tien ylityksiä, vähemmän mäkiä, niin ylä- kuin alamäkiä. (n, r4)

Perhe- ja työsidoistaisten ryhmässä todettiin myös, että liikkumisalue on supistunut lasten saannin jälkeen. Lasten kanssa ei ole mielekästä lähteä kauas kotoa, koska lapset väsyvät helposti. Omalla asuinalueella on usein myös enemmän tilaa lapsille, joten he voivat liikkua huolettomammin kuin esimerkiksi kaupungin keskustoissa.

Paljon enemmän tulee liikuttua lähiympäristössä. Ei tunnu kauheen mielekkäälle lähteä lasten kanssa keskustaan pyörimään. Lapsilla pitää olla tilaa, ettei tarvii koko ajan katsoo ja varoo. Eikä niihin siirtymiin halua hirveesti käyttää aikaa. Ei oo mitään järkeä että lasten kanssa menee siihen tunti, ne hän väsy jo siinä. (m, r4)

4.5 Kevyen liikenteen väylät

Ryhmäkeskusteluiden varsinaisen ytimen muodostivat kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon liittyvät aiheet. Keskustelu koski pääsääntöisesti kevyen liikenteen väylien kuntoa, mihin liittyen osallistujille näytettiin 13–15 kuvaa erilaisista kevyen liikenteen väylistä. Osallistujien tehtävänä oli arvioida mallikuvien perusteella kevyen liikenteen väylien kuntoa. Keskustelu lähti kuitenkin liikkeelle väylien käyttöä koskevilla kysymyksillä.

4.5.1 Kevyen liikenteen väylien käyttö

Osallistujat käyttivät kevyen liikenteen väyliä sekä työmatkoihin että vapaa-ajan liikkumiseen. Kävelyn ohella pyöräily ja lenkkeily olivat yleisimmät liikkumismuodot kevyen liikenteen väylillä. Ryhmien välillä oli luonnollisesti eroja kevyen liikenteen väylien käytön välillä. Erot eivät kuitenkaan pääsääntöisesti kohdistuneet liikkumismuotoihin vaan siihen, miten säännöllisesti ja minkä vuoksi pääsääntöisesti liikutaan. Luonnollisesti eläkeläisten joukossa ei ollut rullaluistelijoita kuten nuorempien ryhmissä, mutta toisessa eläkeläisten ryhmässä oli useampia melko aktiivisesti pyöräileviä osallistujia. Nuoremmassa ryhmässä pyöräily oli säännöllisempää johtuen siitä, että monet osallistujista pyöräilivät töihin. Eläkeläisten ryhmissä pyöräiltiin pääsääntöisesti enemmän pyöräilyn itsensä vuoksi eikä niinkään siksi, että pitäisi päästä johonkin tiettyyn paikkaan. Kulkeminen jalan oli tietenkin yleistä kaikissa ryhmissä, mutta erona eläkeläisten ja nuorempien ryhmien välillä oli se, että lenkkeilijät puuttuivat lähes tyystin eläkeläisten ryhmistä.

Kevyt liikenne tarkoitti osallistujille ensisijaisesti joko jalankulkua tai pyörällä liikkumista. Muut liikkumisen muodot kevyen liikenteen väylillä – olivat ne sitten sauvakävelyä, hiihtoa tai rullaluistelua – tulivat osallistujille vasta toissijaisesti mieleen kysyttäessä kevyen liikenteen väylistä. Kevyen liikenteen väylän määrittäminen oli osalle hankalaa. Jotkut osallistujista eivät olleet esimerkiksi varmoja siitä, kuuluuko jalkakäytävä kevyen liikenteen väyliin vai ei.

Oma lukunsa on mopoilla ajaminen, jonka tiedettiin olevan sallittua joillain kevyen liikenteen väylillä. Tätä pidettiin yleisesti huonona asiana. Kevyt liikenne koetaan pääsääntöisesti ei-moottoroiduksi liikenteeksi, minkä vuoksi mopolla ajamiseen kevyen liikenteen väylillä suhtauduttiin ryhmissä negatiivisesti. Lisäharmia aiheuttaa se, että mopoilla ajaminen on sallittua ainoastaan, jos se on erikseen merkitty. Käytännössä erottelu mopoille sallittujen ja mopoilta kiellettyjen kevyen liikenteen väylien välillä ei kuitenkaan monien keskustelijoiden mielestä toimi, vaan kaikilla kevyen liikenteen väylillä on varottava mahdollisia mopolla liikkujia. Osalle koko lainsäädännön muutos tuli keskustelussa yllätyksenä.

[Kevyen liikenteen väylä on] semmonen mis kulkee kävelijät ja fillarit ja harmi kyllä joskus mopot on sallittuja siellä. Ne mä laittasin pois sieltä. (n, r2)

Se on kyllä hankalaa tuo mopo/skooteritouhu, että kun periaatteessahan se menee sillein, että vain silloin jos lukee että sallittu mopoille, niin sitten saa. Ainakin meidän nurkilla niin ihan estoitta painaa siitä, vaikei sais. Sitt siitä menee pikkulapset vielä kouluun. (m, r4)

Erilaiset vaaratilanteet nousivat spontaanisti keskustelun aiheeksi. Liikkumiseen liittyvät turvallisuustekijät selvästi askarruttivat osallistujia. Pyöräilijät pitivät sauvakävelijöitä ja koiran kävelyttäjiä vaaratekijöinä, kun taas jalankulkijat pitivät pyöräilijöitä ensisijaisesti vaaratilanteiden aiheuttajina. Se, mitä kaikkea koettiin vaaratilanteiden aiheuttajiksi, riippui kulloisenkin keskustelijan näkökulmasta, ts. siitä, miten hän pääsääntöisesti liikkuu. Spontaanisti vaaratilanteiden pääasiallisiksi aiheuttajiksi koettiin kuitenkin poikkeuksetta muut liikkujat. Tienpinnan kunto – lukuun ottamatta teillä olevia lasinsiruja, jotka ärsyttivät pyöräilijöitä – ei tullut spontaanisti esille keskusteltaessa kevyen liikenteen väylistä.

Jos ajatellaan taas tähän fillarointiin, niin sauvakävelijätkin on pikkasen vaarallisia sillai, et niill on kauhee vauhti päällä ja sit ne on yllättävän leveitä, sillai niinku tuol, jotenkin se on sauva tulee aika kauas. Sivuhuomautus tässä välissä. (n, r2)

Jotkut tietenkä kävelyttää koiraa ja ne on vaarallisia. (n, r2)

Koira on tuolla ja se menee hihna siin välissä, näkymätön vajjeri. Se on kans aika pelottavaa välillä. Kävelijä pystyy harppaamaan yli siitä, mutt fillaril voi käydä huonosti jos ei oo hereillä. (n, r2)

4.5.2 Kevyen liikenteen väylien kunnossapito/kunto yleensä

Ennen kuvatehtävää, jossa selvitettiin osallistujien yksityiskohtaisempia näkemyksiä kevyen liikenteen väylien kunnosta, heiltä kysyttiin yleisemmällä

tasolla mielipiteitä koskien kevyen liikenteen väylien kuntoa. Kuten yleensäkin teiden kunnossapidon kohdalla, myös kevyen liikenteen väylien ollessa kyseessä osallistujat ymmärsivät termit "kunto" ja "kunnossapito" erittäin la-veasti. Kun osallistujilta kysyi, miten he arvioivat kevyen liikenteen väylän kuntoa tai minkälainen on hyväkuntoinen kevyen liikenteen väylä, vastaukset vaihtelivat itse pinnan kunnosta valaistukseen. Osallistujilla oli siis erittäin kokonaisvaltainen näkemys näiden väylien kunnosta.

Eräänlaisena metakriteerinä toimi turvallisuus: arvio kevyen liikenteen väylän kunnosta on suorassa suhteessa siihen, kuinka turvallisena sitä pidetään liikkujalle itselleen sekä muille liikkujille. Turvallisuuden korostuminen johtui mahdollisesti siitä, että monet keskustelijat hahmottivat väylien kuntoa nimenomaan pyöräilijän näkökulmasta, jolloin kaatumisen seuraamukset ovat huomattavasti vakavampia kuin kävelen liikkuesssa. Pääsääntöisesti tämä turvallisuus tarkoitti siis onnettomuuksien ehkäisyä, mutta myös sosiaalinen turvallisuus nousi esille erityisesti iäkkäämpien ryhmässä myös keskustellessa väylien kunnosta. Sosiaalinen turvallisuus (tai paremminkin turvattu-muus) liittyi lähinnä valaistukseen.

Keskeiset kriteerit ja asteikot, joilla osallistujat spontaanisti arvioivat kevyen liikenteen väyliä olivat itse pinnan kunto (asteikolla kuoppainen – tasainen), väylän pinnalla olevien roskien määrä (siisti – roskainen), väylän leveys (contra kapeus), näkyvyys väylällä (riittävä – riittämätön), valaistus (riittävä – riittämätön) sekä väylään tehtyjen merkintöjen selkeys (kuinka hyvin saa selvää). Näiden kaikkien nähtiin vaikuttavan siihen, kuinka turvallisesti liikkuja voi kulkea kevyen liikenteen väylällä, ja tästä syystä niitä pidettiin myös keskeisinä tekijöinä arvioitaessa niiden kuntoa.

Itse pinnan kunnossa tasaisuus oli yleinen kriteeri, joka erotti hyvät ja huonot väylät toisistaan. Pinnassa olevien vaurioiden syvyys on näissä usein ratkai-seva, joskin myös kuopan luonne eli esimerkiksi kuinka teräväreunainen se on. Luonnollisesti myös epätasaisuuksien määrä vaikuttaa.

Jos on yks monttu sadalla metrillä, sit se rupee oleen tosi huonokuntonen, mutt kyl mä muutaman montun ymmärtäsin vielä. (m, r2)

Yksi päällimmäisistä väylän kunnossapitoon liittyvistä teemoista olivat sen pinnalla olevat roskat. Lasinsirut, hiekka, oksat ja mitkä tahansa väylällä lo-juvat roskat aiheuttivat monille liikkujille päänvaivaa. Erityisesti pyöräilijät kiinnittivät tähän huomiota, koska lasinsirut saavat aikaan rengasrikkoja ja hiekka puolestaan aiheuttaa kaatumisvaaran. Yleinen kokemus oli se, että roskia ei siivota kevyen liikenteen väyliltä tarpeeksi usein, vaan niiden annea-taan olla pitkiäkin aikoja.

Ettei olis hirveen rosonen tie sanotaan. Kun kiviä ajetaan paljon tielle, ni se on vihoviimenen kävelijöille. Se on semmonen siinä ja siinä, ett se ei oo hy-vää. (n, r3)

Lasinsirut on kyllä semmosia, että ne saattaa olla viikkotolkulla keskellä pyö-rätietä, että siellä ei oo mitään säännöllistä päivittäistä eikä edes viikottaista harjausta. (n, r4)

Leveys oli yksi tärkeimmistä kriteereistä keskustelijoiden arvioidessa kevyen liikenteen väyliä. Kovin tarkkaan he eivät pystyneet täsmentämään, mikä on

tarpeeksi leveä kevyen liikenteen väylä, vaan se on riippuvainen siitä, kuinka paljon väkeä kulloinkin liikkuu kyseessä olevalla kevyen liikenteen väylällä. Usein kuitenkin painotettiin sitä, että väylän on oltava niin leveä, että tarpeen vaatiessa siinä voi ohittaa edessä kulkevan.

No, sillä tavalla, että jos ei pysty pyörällä kunnolla ohittamaan toista pyöräilijää, ja sitten on kävelijät siinä vieressä tai jotain vaunujen kanssa äidit menee tai näin. Että siihen mahtuu sujuvasti kumpikin tekemään puolellaan. (n, r4)

E erityisesti riippumattomien ryhmissä keskustelua herättivät myös kevyen liikenteen väylien pintaan maalatut merkinnät. Tämä keskustelu koski lähinnä sitä, miten hyvin pyörätie ja jalkakäytävä ovat erotettavissa toisistaan. Keskustelijat pitivät pääsääntöisesti hyvänä asiana sitä, että pyörätiet ja jalkakäytävät ovat erotettu toisistaan. Niissä tilanteissa, joissa joko pyöräilijöitä tai jalankulkijoita ei väylällä liiku paljon, sitä pidettiin kuitenkin turhana. Kritiikkiä sai osakseen se, että merkintöjä ei uusita tarpeeksi usein, vaan monesti väylien pinnassa olevat merkinnät eivät ole enää luettavissa.

Selkeet merkinnät, täs on jalankulku, täs on pyöräilijät ja se puuttuu hirveen monesta paikasta, jopa kun alkaa pyörätie, monessahan se katkeaa, ainakin tääl kaupungissa, se pitäis olla niin selkeesti, että nyt tässä mennään molemmat rinnakkain. Ja sit kun ne kuluu siitä asfaltilta pois, ei ne näy enää se pyörän kuva, eikä näy jalankulkijan kuva enää. (n, r1)

Riippumattomien ryhmissä nousi esille myös valaistus kevyen liikenteen väylien kunnan mittarina. Tämä liittyi ensisijaisesti sosiaaliseen turvallisuuden tunteeseen, sillä osa osallistujista – pääsääntöisesti naisosallistujista – ei halunnut liikkua pimeällä. Tämän vuoksi he toivoivat, että kaikki kevyen liikenteen väylät olisivat hyvin valaistuja. Nuorempien osallistujien ryhmissä valaistus ei noussut esille juuri lainkaan.

[Hyväkuntoisessa väylässä], siinä on valaistus kunnossa pimeeseen aikaan. (n, r3)

Päällysteiden tarpeellisuus herätti keskustelua. Siinä missä osan mielestä päällystämätön kevyen liikenteen väylä ei ikinä ole hyväkuntoinen, monien muiden mielestä hiekkatie voi olla aivan yhtä hyvä kuin asfaltti. (Tämä näkyi myös kuvatehtävässä.) Hiekkateiden kuntoa arvioitiin yllä olevien kriteerien lisäksi myös sen kovuuden tai pehmeiden perusteella. Hiekkatien arvioitiin olevan hyvä ainoastaan siinä tapauksessa, jos se on kova. Tällaista hiekkatietä pidettiin usein jopa parempana kuin asfalttietä, koska sen kovuus on kuitenkin ”pehmeämpää” kuin asfaltin.

Mut ei se tartte välttämättä olla asfalttia, se voi olla semmonen hiekkapintanekin, siin on paljon miellyttävämpi kävelläki. (n, r2)

Yleisesti ottaen keskustelijat totesivat, että he sietävät melko huonokuntoisiakin kevyen liikenteen väyliä. Toisaalta tämä johtuu siitä, että he kokevat, etteivät he voi asialle mitään. Osa vastaajista totesi, että he joskus valitsevat reittinsä väylien kunnan mukaan, mutta tätä ei tapahdu kovin usein eikä kaikkien keskuudessa. Toisaalta melko huonokuntoistenkin väylien sietäminen johtui siitä, että he eivät kokeneet niiden olevan kuitenkaan niin vaarallisia, että he kokisivat turvallisuutensa olevan uhattuna. Kriittisenä rajana

– ainakin nuorten ryhmissä – pidettiin sitä, häiritseekö väylän kunto keskittymistä liikenteeseen. Jos näin on, silloin kevyen liikenteen väylää pidetään vaarallisena ja sitä mahdollisesti vältellään.

Kyl sitä sietää, tai se on ehkä sitä, että on pakko sietää. Minkä sille teet. (n, r3)

Vaikka kevyen liikenteen väylien kunnan arviointi liittyi pääasiallisesti turvallisuuteen, myös liikkumisen mukavuus vaikutti taustalla. Vesisateella kuopat täyttyvät vedellä, mikä tekee erityisesti jalan liikkumisesta epämiellyttävää. Kuoppaisella tiellä kulkeminen oli keskustelijoiden mielestä hankalampaa jalan kuin pyörällä sateella tai sateen jälkeen.

Kävellessä, niin kengät kastuu. Eli isot lammikot ja montut mitkä kerää vettä. (m, r4)

4.5.3 Kevyen liikenteen väylien kunto tienkäyttäjien näkökulmasta (kuvatehtävä)

Tiehallinto toimitti Taloustutkimukselle 19 valokuvaa eritasoisista kevyen liikenteen väylistä, joista osallistuneille näytettiin projektorilla 13–15. Osallistujien tehtävänä oli arvioida väylien kuntoa, perustella arvionsa sekä lopuksi vielä antaa kouluarvosana väylän pinnan kunnolle. Tämän jälkeen osallistujia pyydettiin vielä ryhmittelemään väylät niiden pinnan kunnan mukaan. Ryhmittelyssä olivat mukana kaikki 19 kuvaa.

Kaikissa keskusteluryhmissä osallistujat laittoivat kuvat spontaanisti neljään ryhmään. Ryhmät nimettiin yleensä seuraavasti: ”surkeat eli välittömästi korjattavat”, ”huonot eli lähitulevaisuudessa korjattavat”, ”kohtalaiset” sekä ”hyvät”. Ryhmien välillä oli joitain eroja. Kaikkein kriittisin ryhmistä oli työ- ja perhesidonnaisten ryhmä (4), kun taas kaikkein helläkätisimmin väylien kuntoa arvioivat ikääntyneiden ryhmät, joista erityisesti jälkimmäinen ryhmä antoi muihin ryhmiin verrattuna parempia arvosanoja. Samoin oli myös huomattavissa, että nuorempien osallistujien ryhmissä juuri mitään näistä väylistä ei pidetty itsessään hyvinä vaan ainoastaan hyvinä suhteessa muihin esitelyihin väyliin. Riippumattomien ryhmissä hyvät ja kohtalaisetkin väylät olivat osallistujien mielestä aidosti hyviä tai ”ihan hyviä”.

Seuraavassa käydään läpi esitellyt kevyen liikenteen väylät pohjautuen siihen ryhmittelyyn, joka muodostui keskusteluiden pohjalta. Osa kuvista tiettenkin ryhmiteltiin eri tavalla eri ryhmissä. Alla kuvat ovat laitettu niihin ryhmiin, joissa ne esiintyivät useimmiten. Ainoastaan niistä kuvista, joista pyydettiin yksityiskohtainen arviointi, on pidempi kuvaus ja sitaatteja.

Heti korjausta vaativat

Kaikkein huonompiin kuuluivat aina kuvat numero 5, 7, 11 ja 12. Numero 6 oli näiden joukossa nuorten keskusteluryhmissä, ja numero 8 ensimmäisessä riippumattomien ryhmässä sekä perhesidonnaisten ryhmässä. Keskusteluryhmistä kaikkein kriittisin eli perhesidonnaisten ryhmä (4) sisällytti heti korjattaviin yllä mainittujen ohella myös numerot 13, 14 ja 15. Kaikkia tähän ryhmään kuuluneita kevyen liikenteen väyliä pidettiin vaarallisina niillä kulkejoille. Keskeinen syy vaarallisuuteen olivat syvät tiensuuntaiset railot, joita

pidettiin erityisen vaarallisina pyöräilijöille, koska pyörien renkaiden osuessa niihin pyöräilijä voi kaatua. Raitojen syvyyden ohella niiden määrä vaikutti luonnollisesti siihen, että kyseessä olevat väylät laitettiin heti kunnostettavien listalle. Usein osallistujat nimittäin tarkastelivat sitä, kuinka paljon väylällä oli sellaista "railotonta" tilaa, jossa he pystyisivät kulkemaan. Jos raitot olivat ainoastaan väylän reunassa, osallistujat luokittelivat väylän huonoihin tai kohtalaisiin, koska he kokivat, että väylän pinnassa oli yhä riittävästi hyvää tilaa heidän liikkumiselleen. Sen sijaan, jos raitoja on väylällä koko sen leveydeltä, osallistujat kokivat sen käyttämisen vaikeaksi ja vaaralliseksi. Kaikkien heti korjausta vaativien väylien katsottiin tekevän liikkumisen vaaralliseksi tai vähintään hankalaksi millä tahansa välineellä liikkuesssa. Pyöräilyn lisäksi myös rullatuolien ja rattaiden käyttöä pidettiin hankalana näillä väylillä.

Rullaluistimilla tonne ei uskalla lähteä ollenkaan. (n, r2)

Ja mummot kompastuu, jos ei nuoremmatki kompastu. (n, r2)

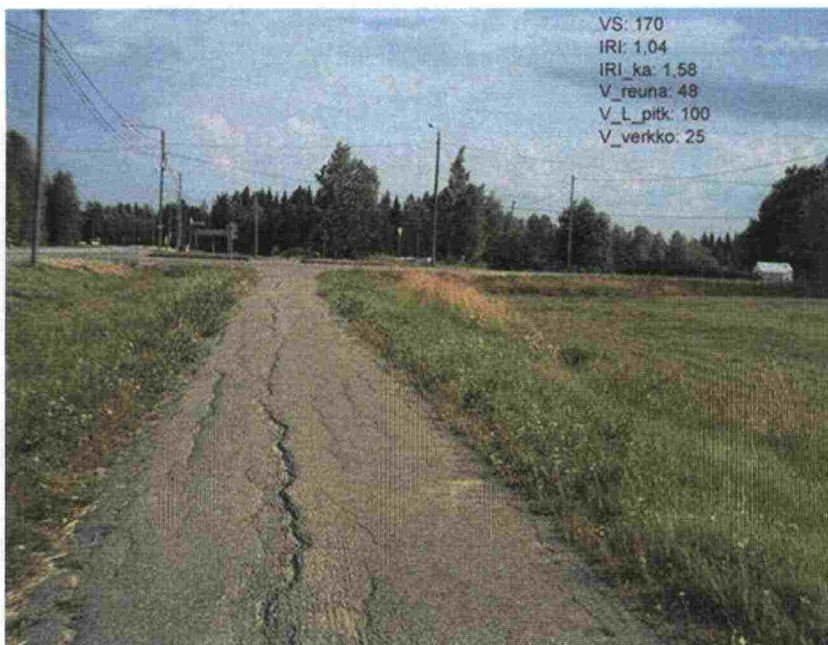
Rullatuolil on ihan tosi paha liikkua varmasti. (n, r2)

Tai jotain lastenrattaita työntää. (n, r2)

Tuota [väylää numero 7] ei voi käyttää siihen tarkoitukseen mihin se on tehty. Mä en lähtis sitä ajamaan fillarilla. (n, r2)

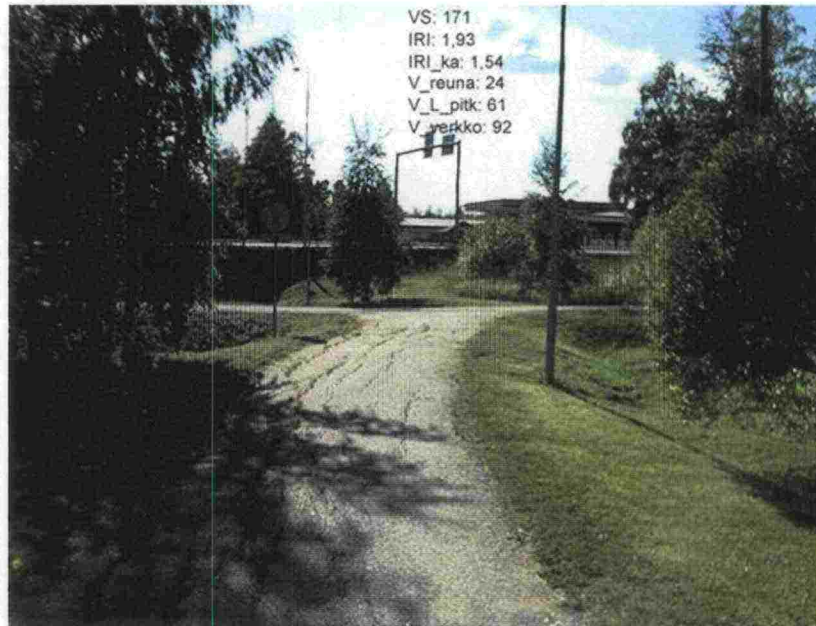
Tähän ryhmään valitut väylät tulisi osallistujien mielestä korjata siis heti, mikä käytännössä tarkoitti mahdollisimman pian mutta vähintään tämän kesän aikana. Osallistujat olivat varsin realistisia sen suhteen, että kaikkia huonoja väyliä ei voi korjata viikon sisällä. Vuodenajat toimivat eräänlaisena kriteerinä määriteltäessä korjauksen aikatauluja. Jos väylää ei voi korjata heti viikon sisällä, niin se täytyy korjata vähintäänkin tulevan kesän aikana, ts. ennen kuin seuraava talvi tulee, minkä jälkeen väylä on vielä entistä huonommassa kunnossa.

Kuva 5



Kuvan numero 5 esittämästä väylästä ei pyydetty erillisarviota. Kuvia luokitellessaan kaikki ryhmät laittoivat tämän väylän heti kunnostusta vaativien joukkoon. Syvät tien kulkusuunnan mukaiset railot, joita on lähes koko väylän leveydeltä, olivat syynä siihen, miksi tätä väylää vaadittiin heti kunnostettavaksi.

Kuva 7



Kuvan numero 7 esittämää väylää pidettiin kaikissa ryhmissä huonoimpana esillä olleista väylistä ja heti korjausta vaativana. Syynä tähän olivat syvät tiensuuntaiset railot, joita on koko väylän leveydeltä. Myös väylän kaltevuuserot sekä asfaltin välistä kasvava ruoho huononsivat väylää osallistujien silmissä. Vaikka osallistujat yleisesti ottaen suhtautuivat kriittisesti railojen paikkauksiin (koko väylän päällystämisen sijaan), tämän väylän kohdalla närkästystä herätti myös se, ettei sitä edes oltu yritetty paikata. Tämän väylän korjaamiseksi osallistujat kuitenkin vaativat, että se päällystetään kokonaan uusiksi.

Toinen reuna on korkeempi ku toinen, ja sitten on rosoja. (n, r3)

Tost pitäis ottaa toi pinta veke kokonaan, se on tollasena vaarallinen. Tommoseen railoon ko vetää fillarilla, siin voi olla nurin saman tien, jos on liikaa vauhtia. (n, r2)

Kuva 8

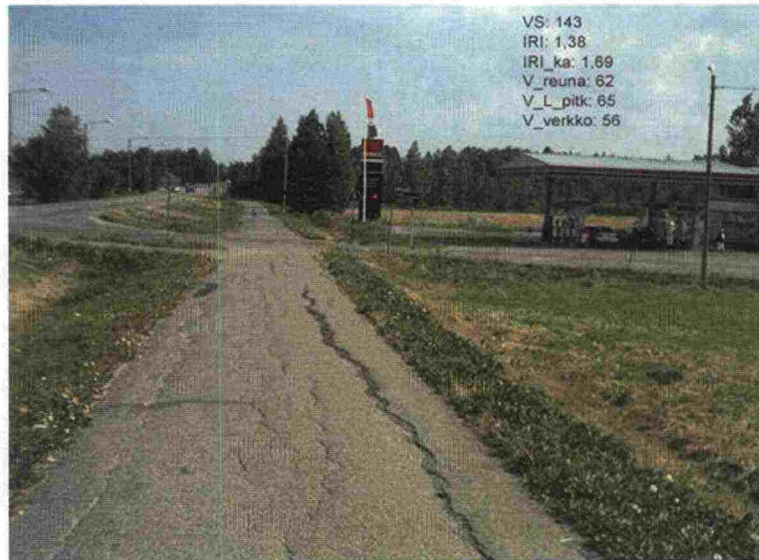


Ryhmiä 1, 2 ja 4 osallistujat pitivät kuvan 8 esittämää väylää huonokuntoisena, vaikka ryhmässä 2 sitä ei sijoitettu heti korjattavien listalle. Halkeaman leveyden vuoksi keskustelijat ihmettelivät, miksi koko väylän pintaa ei ollut tehty uudestaan halkeaman pituudelta. Myös itse paikkausta pidettiin huolimattomasti tehtynä. Osa keskustelijoista ei laittanut tätä väylää heti korjattavien listalle pääasiallisesti siitä syystä, että halkeama on keskellä väylää, ja halkeaman molemmin puolin on heidän mielestään riittävästi tilaa kulkemiseen. Myös se, että kauempana väylä vaikuttaa olevan hyvässä kunnossa, vaikutti myönteisesti keskustelijoiden arvioihin. Ryhmässä 3 – joka oli muutenkin kaikkein suopein arvosteluissaan – väylän kuntoa pidettiin melko hyvänä juuri tästä syystä.

Toi on surkeessa kunnossa. Toi on tosi levee toi halkeema, ja se on taas roiskastu tohon noin. (n, r2)

Siinähan on tie, mikä on haljennut keskeltä ja joka on paikattu. Ei se välttämättä tee siitä huonoo vielä. (m, r3)

Kuva 11

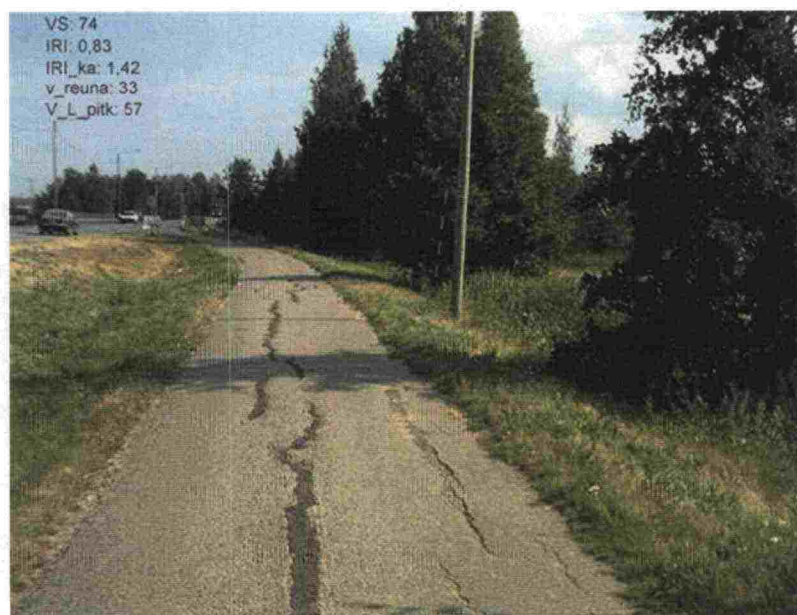


Kuvan 11 esittämä kevyen liikenteen väylä luokiteltiin kaikissa ryhmissä surkeisiin eli heti korjausta vaativiin. Etuoikealla olevaa raitoa pidettiin syvyytensä vuoksi vaarallisena, ja väylän kuntoa osallistujien silmissä heikensi edelleen se, että toisella reunalla on vastaavan oloinen raito ja keskellä useampi pienempi ura. Väylän pinnan korkeuserot herättivät myös huomiota: kuvan 11 esittämä kevyen liikenteen väylä oli ainoa, jota kuvailtiin ”kupruilevaksi”.

Tos keskeltäki näkee, ett toi vähän tavallaan menis kuprulle, toi asfaltti. Epätasanen tost keskeltäki, et voi ees väistää mihinkään suuntaan. (n, r2)

Se on vaarallinen just oikealla toi [...] syväne, kun sitä ei oo täytetty. (m, r3)

Kuva 12



Myös kuvan numero 12 esittämä kevyen liikenteen väylä luokiteltiin heti korjattavien joukkoon kaikissa ryhmissä. Keskellä olevat leveät paikkaukset ja oikealla oleva syvä ja vielä paikkaamaton ura yhdessä saivat keskustelijat luokittelemaan tämän väylän huonoimpien joukkoon. Nuoremmissa ryhmissä myös väylän kuperuus ja paikkausten huono laatu saivat osakseen kritiikkiä. Paikkauksia pidettiin huonoina, koska ne ovat painautuneet jättäen siten korkeuseroja väylän pintaan. Ryhmässä 4 arveltiin myös, että paikkausmateriaali on ollut huonoa, koska heidän mielestään siitä oli irronnut täyttöainetta.

Se on tämmönen kupera, ja sitt nuo paikkaukset on vähän tolleen lätkästy ja osaa ei oo paikattu ollenkaan ja se o epätasainen. (n, r2)

Aika syvät [urat] ja sit kun otetaan huomioon, että jos illalla vähän hämärissä ajelee, kapeilla renkailla. Tiellä on vähän katsottava, että mistä kohtaa kulkee. (m, r3)

Tossa ihan edessä näyttää ainakin siltä, että se on uponnut toi täyte. (n, r4)

Se on jotenkin huonoo pikiainesta, kun siitä on lähtenyt tota soraa irtoamaan. (n, r4)

Huonot eli lähitulevaisuudessa korjattavat

Toiseksi huonoimpien ryhmään luettiin tyypillisesti numerot 2, 10, 13, 14, ja 15 sekä riippumattomien ryhmissä väylät numero 6 ja 18. Näiden katsottiin vaativat kunnostusta lähitulevaisuudessa, mutta toistaiseksi ne olivat kulkeltopoisia. Lähitulevaisuus hahmotettiin yleensä vuoden tai korkeintaan kahden päähän. Kevään ajateltiin olevan otollinen aika korjata talven aiheuttamat vauriot, ja siksi monet katsoivat, että nämä väylät kestävät vielä tämän kesän, mutta jo ensi keväänä ne tulisi korjata eli päällystää uudelleen. Osallistujien mielestä näillä väylillä ei kuitenkaan voi liikkua täysin huoletta.

Jos tommoselle tielle eksyy niin sitä voi ajaa eteenpäin, ei tartte kääntyä takasi. (n, r2)

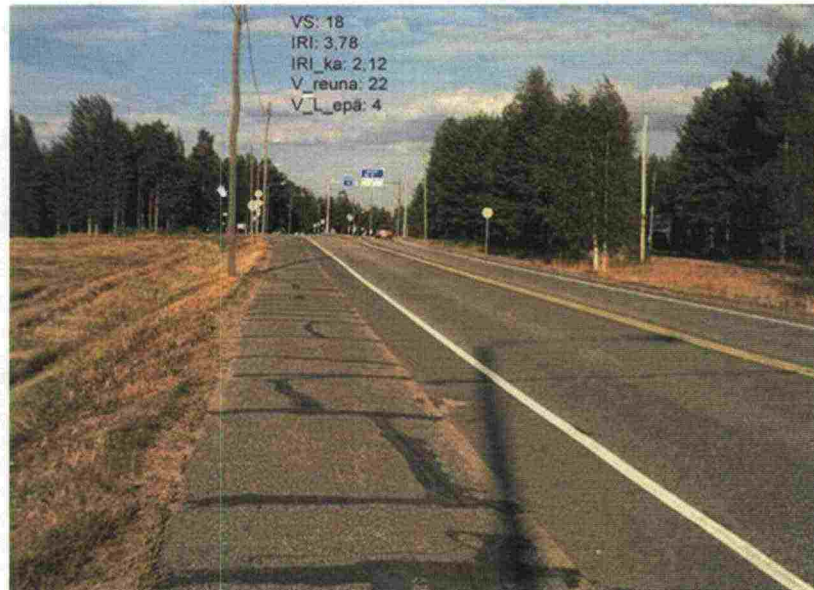
Siellä pitää liikkua vaan vähän varovaisemmin. (n, r3)

Osassa näistä väylistä (2, 13, 15) oli paljon paikkauksia, joita ei kuitenkaan koettu hyvin tehdyiksi. Paikkaukset eivät kuitenkaan joko olleet niin huonoja kuin heti korjausta vaativien joukossa tai niitä ei ollut yhtä paljon, minkä vuoksi näiden väylien pintaa pidettiin yleisesti ottaen tasaisempana kuin heti korjausta vaativien väylien. Osassa (14, 18) väylien pinnan kunto oli sinänsä hyvä, mutta niissä oli yksittäinen korotus tai monttu, joka koettiin kuitenkin niin suureksi haittatekijäksi, että siihen vaadittiin korjausta.

Niitä on ehkä paikattu enemmän kuin niitä edellisiä [kohtalaisia väyliä]. Se näyttää vaan silleen, ett se alkuperäinen ei oo luotettava, ja joutuu sitt korjaamaan. (n, r2)

Ne on tasasempii [kuin heti korjausta vaativat väylät]. Näis on paikkoja, toi nyt on niin hassusti päällystetty, ettei ymmärrä mikä logiikka tos neloses on ollu. (n, r4)

Kuva 2



Tämän väylän pintaa pidettiin ryhmissä 1, 2 ja 3 melko hyvänä. Väylän pinta oli keskustelijoiden mielestä tasainen ja sen paikkaus huolellisempaa kuin monissa muissa kuvissa. Kontrasti hyväkuntoiseen ajorataan herätti kuitenkin katkeria kommentteja siitä, miksi väylää ei ole kunnostettu samalle tasolle. Tienpinta sai kriittisimmät arviot ryhmässä 4, jonka osallistujat kiinnittivät huomiota väylän oikeassa laidassa olevaan uraan. Paikkausta pidettiin tässä ryhmässä myös erikoisena ja levottomuutta herättävänä.

Ajotie on noin loistavassa kunnossa, miksei voi olla pyörätiet. (n, r3)

Huvittavan näkönen toi pinta, kun tommost hämähäkin verkkoo toi. [...] Kauheen levottoman näkönen kyllä. (m, r4)

Ei toi houkuttele liikkumaan. (n, r4)

Tämän kevyen liikenteen väylän osalta eniten keskustelua herätti sen turvattomuus. Vaikka väylän leveys sai kiitosta, sen välitön yhteys ajorataan herätti kuitenkin turvattomuuden tunteen kaikissa ryhmissä. Pelkän kaistaviivan ei katsottu suojelevan kevyen liikenteen väylällä liikkuvia autoliikenteeltä.

Auto voi tuolta, omalla kaistallaan sen pitäisi tulla tietenkin, mutta tää ei luo niin suurta turvallisuutta kuin ajattelisin siellä vois olla. Tää on pientä epävarmuutta ainakin sellaselle, jos on epävarma omasta kyvystään kulkea. Se luo jonkun verran turvattomuuden tunnetta mun mielestä. (m, r1)

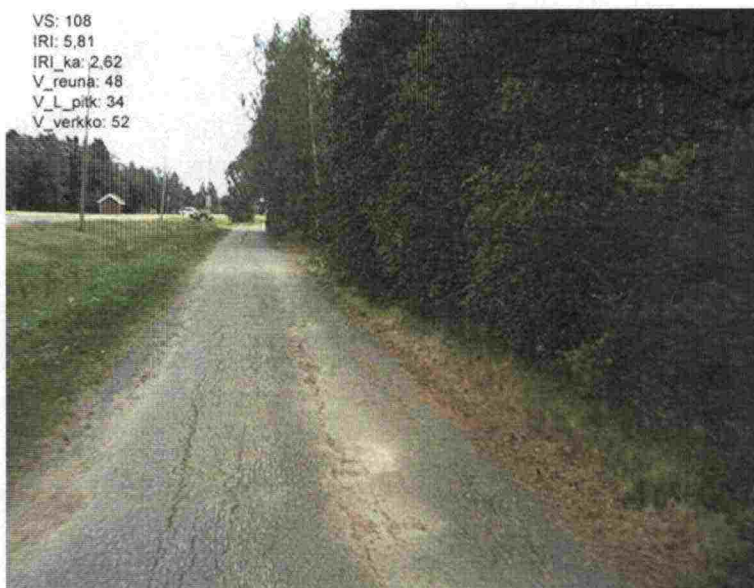
Ei toi valkoinen viiva suojaa ketään tossa. (m, r4)

Kuva 6



Myöskään väylästä numero 6 ei pyydetty erillistä arviota. Tämä väylä ryhmiteltiin riippumattomien ryhmässä niihin, jotka vaativat korjausta lähitulevaisuudessa, kun taas nuoremmissa keskusteluryhmissä se kuului heti kunnostettavien joukkoon.

Kuva 10

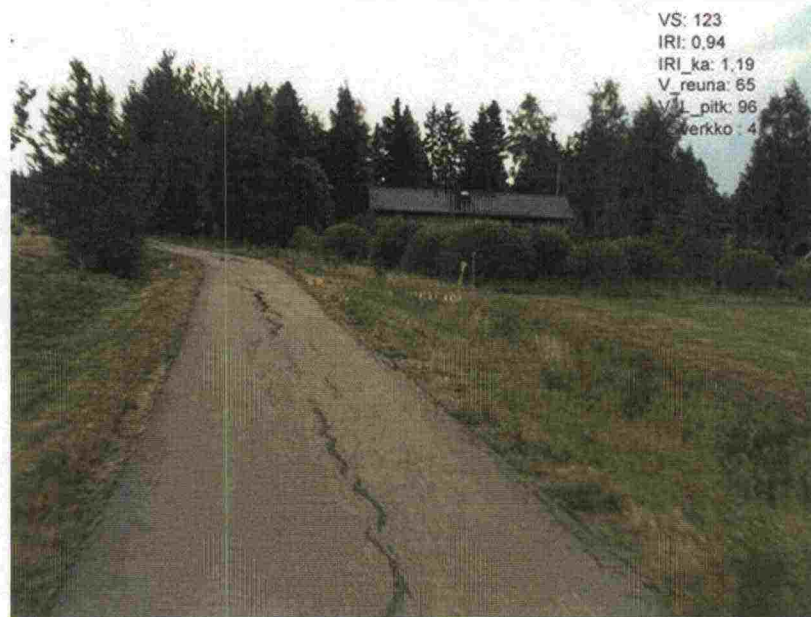


Väylää numero 10 pidettiin kaikissa ryhmissä huonokuntoisena. Syynä tähän olivat oikealla oleva syvä ura tai painauma sekä useat pienemmät väylän suuntaiset railot. Ryhmässä 2 uria katsottiin olevan niin paljon, että se teki väylästä jo vaarallisen, minkä vuoksi se tulisi päällystää heti uudelleen. Muissa ryhmissä väylä sijoitettiin vastaisuudessa korjattavien joukkoon. Yhtenä syynä tähän lievempään arvioon oli se, että väylän pinnassa ei useista halkeamista huolimatta ollut mitään yllättävää tekijää, joka riskeeraisi kulijan terveyden.

Vaikka siinä on noita halkeamia ja tota tasoeroakin vähän, mutta ei siinä oo sillai mitään hirveen yllättävää. (n, r4)

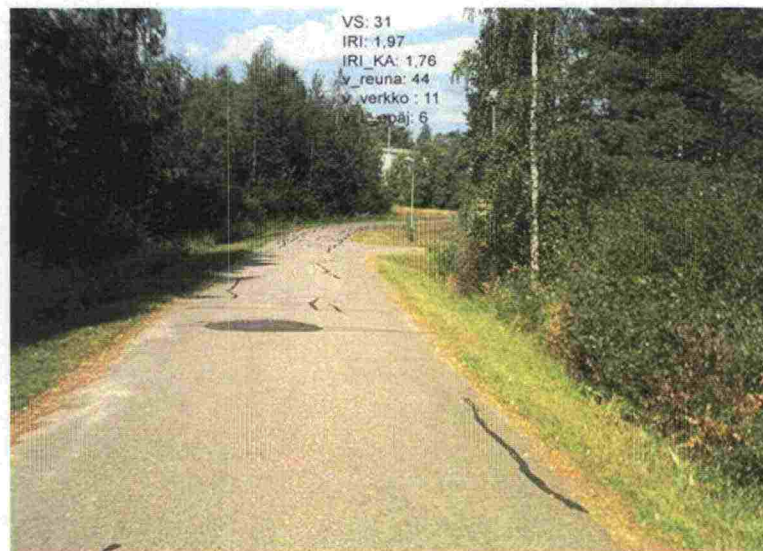
Se hajoo joka puolelta toi. (m, r2)

Kuva 13



Kuvan 13 väylästä ei pyydetty erillistä arviota vaan sitä käytettiin ainoastaan ryhmittelyvaiheessa. Ryhmissä 1, 2 ja 3 se arvioitiin huonokuntoiseksi väyläksi, joka vaatii kunnostusta joskus lähitulevaisuudessa. Ryhmässä 4 se sijoitettiin heti korjausta vaativien listalle.

Kuva 14



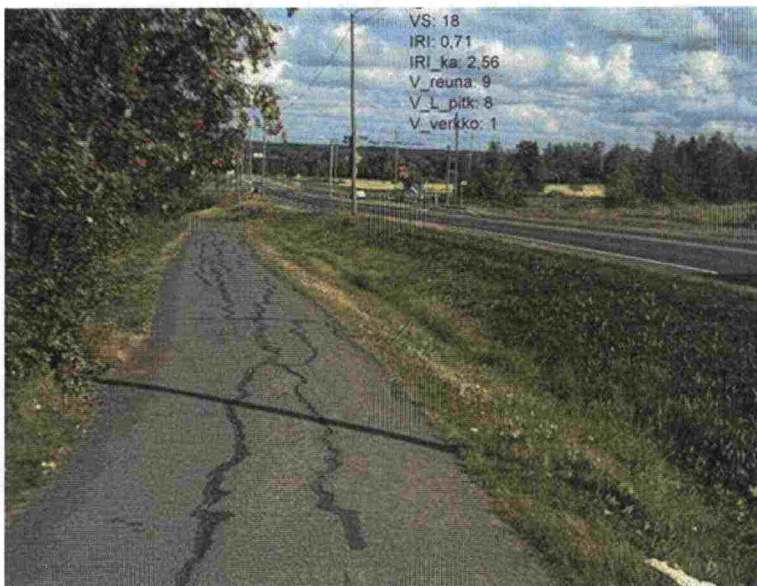
Väylä numero 14 sai eriäviä mielipiteitä. Riippumattomien ryhmissä sitä pidettiin melko hyväkuntoisena, koska sitä oli paikattu useasta kohdasta. Muissa ryhmissä paikkaukset sen sijaan saivat kritiikkiä osakseen. Erityisesti etuoikealla oleva pitkä paikkaus herätti huvittuneisuutta, koska osallistujat

eivät nähneet siitä mitään hyötyä. Väylän keskellä olevaa kuoppaa pidettiin vaarallisena, ja se oli pääasiallinen syy sille, että väylän kunto arvioitiin huonoksi. Tätä väylää ei kuitenkaan pidetty sellaisena, että se vaatisi heti kunnostusta, vaan sen ajateltiin kestävän vielä jonkin aikaa. Kuitenkin se luettiin niihin, jotka on korjattava lähitulevaisuudessa.

Mikä ton reunapaikkauksen idea tossa on? (n, r4)

[Se on] jollain pursottmella vedetty. Taiteellinen. (m, r4)

Kuva 15



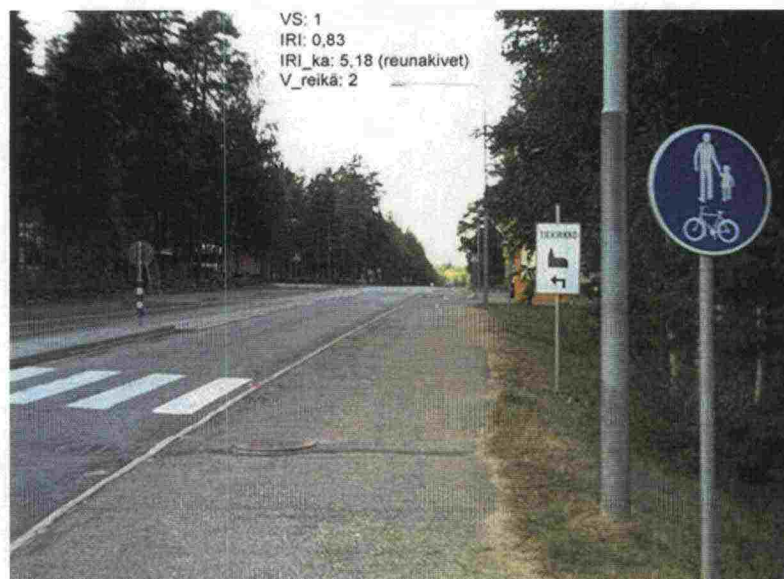
Väylän numero 15 arviointi vaihteli ryhmittäin. Ryhmässä 3 sitä pidettiin hyväkuntoisena, koska sen pinnassa olevia halkeamia pidettiin pieninä ja koska väylän pinta vaikutti muuten tasaiselta. Ryhmissä 1 ja 2 väylän pinnan kuntoa pidettiin huonona juuri samaisten tiensuuntaisten urien vuoksi. Kaikkein kriittisin oli ryhmä 4, joka sijoitti tämän väylän heti korjattavien listalle. Tässä ryhmässä arviointiin vaikutti kuitenkin se, että etäämmällä väylä näyttäisi menevän alamäkeen, minkä vuoksi vauriot väylän pinnassa ovat vaarallisempia kuin jos väylä olisi tasaisella.

Aika tasaselta se vaikuttaa, se ei oo routinu sillai. (n, r2)

Niin, toi tienpinta on aika viel tasainen. (m, r2)

Se edellinen [kuva 10], vaikka se oli huonokuntoinen sekin, niin se oli tasainen sellanen, mutta tää menee nyt alamäkeen vähän. Tähän on vähän suurempi riski. (n, r4)

Kuva 18



Riippumattomien ryhmissä kuvan numero 18 esittämän väylän katsottiin vaativan kunnostusta lähitulevaisuudessa. Tässä väylässä keskustelijoita häiritsi pääsääntöisesti lähes keskellä väylää oleva kaivonkansi. Sen katsottiin aiheuttavan vaaratilanteita toisaalta sen korkeuden vuoksi ja toisaalta siksi, että sen kohdalla ns. "hyvää tilaa" väylällä on kovin vähän. Myös oikea reunus sai osakseen kritiikkiä, koska se on epätasainen. Väylän pintaa pidettiin muuten kohtalaisen hyväkuntoisena, koska se on tasainen.

Ainakin tää reuna on jotenkin epämääräinen, tos toi toinen reuna. Jos sä meet siihen pyörällä niin sähän lennät siinä ensimmäisenä tos reunassa. (n, r1)

Noi kaivonkannet on kivat, ku menee skidin kanssa, mill on apupyörä. Mä en tiedä miten, mutt ne on aina kyljellään sitten. (m, r4)

Kohtalaiset

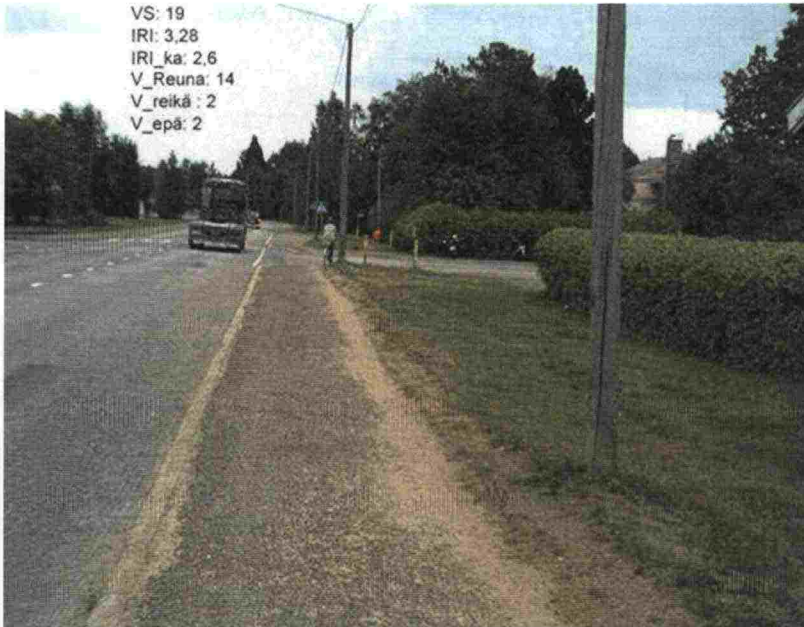
Kohtalaiseen kevyen liikenteen väyliin katsottiin kuuluvan numerot 3, 4, 9, 16 ja 17 sekä nuoremmissa ryhmissä numero 18. Ainoastaan yhdessä (numero 9) näistä väylistä oli kulkusuunnan mukainen vaurio, ja sen kohdalla osallistujat pitivät paikkausta onnistuneena. Muutenkin tähän ryhmään kuuluvilla väylillä paikkauksia pidettiin onnistuneina (sikäli kuin niissä oli paikkauksia). Paikkauksen onnistuneisuutta mitattiin pääasiallisesti sen tasaisuuden perusteella, eli kuinka vähäisen korotuksen tai kuopan paikkaus muodostaa tiehen. Näiden väyliä kohdalla pinnan kunnan ei katsottu haittaavan liikkuamista, ja siksi niiden ei katsottu vaativan korjausta vielä.

Korjattu kohtuullisen hyvin. (n, r2)

Tien pinta oli hyvä, ja ne oli aika turvallisia. (m, r3)

Nää on pääsääntöisesti ihan hyviä, et niis on joku, niinku tos on toi kaivon kansi ja tässä oli keskellä tää paikkaus. Mutta toi on muuten niin levee, et siinä mahtuu. (n, r4)

Kuva 3



Kuvan 3 esittämää kevyen liikenteen väylää pidettiin kaikissa ryhmissä melko hyväkuntoisena joskin kuitenkin vanhana. Hyväkuntoisuus tarkoitti tämän väylän yhteydessä sitä, että se on tasainen – vaikkakin rosainen – eikä siinä ole minkäänlaisia paikkauksia. Kritiikki kohdistui lähinnä siihen, että väylää ei keskustelijoiden mielestä ole erotettu tarpeeksi selkeästi ajotiestä.

Se on aika huomaamaton ollakseen kevyen liikenteen väylä. Autoilija ei välttämättä edes tajua, että siinä menee, vaikk pitäis tietenkkin olla valpas ja ymmärtää yhtä sun toista. Toi on jotenkin semmonen todellaki autioitunu. (n, r2)

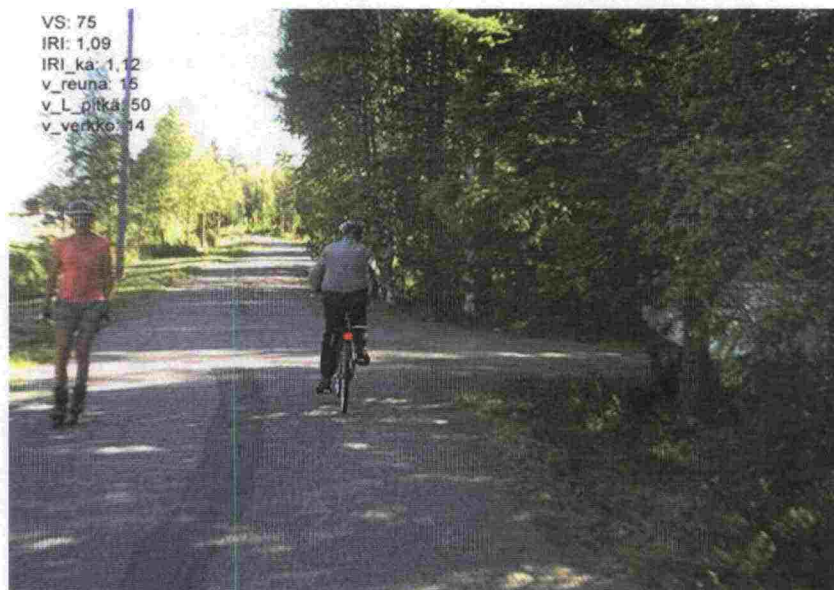
Toi näyttää silleen paremmalle kuin edellinen [nro 2]. Siitä puuttuu ne älyttömät nauhapaikkaukset. Se viiva on kyllä kadonnu. (m, r4)

Kuva 4



Kuvaa numero 4 ei näytetty keskustelijoille erikseen eikä siitä pyydetty erillistä arviota vaan se annettiin keskustelijoille vasta ryhmittelyvaiheessa. Kolmessa ryhmässä (1, 2 ja 3) se laitettiin kohtalaisten joukkoon ja ryhmässä 4 niiden väylien joukkoon, jotka vaativat korjausta lähitulevaisuudessa.

Kuva 9



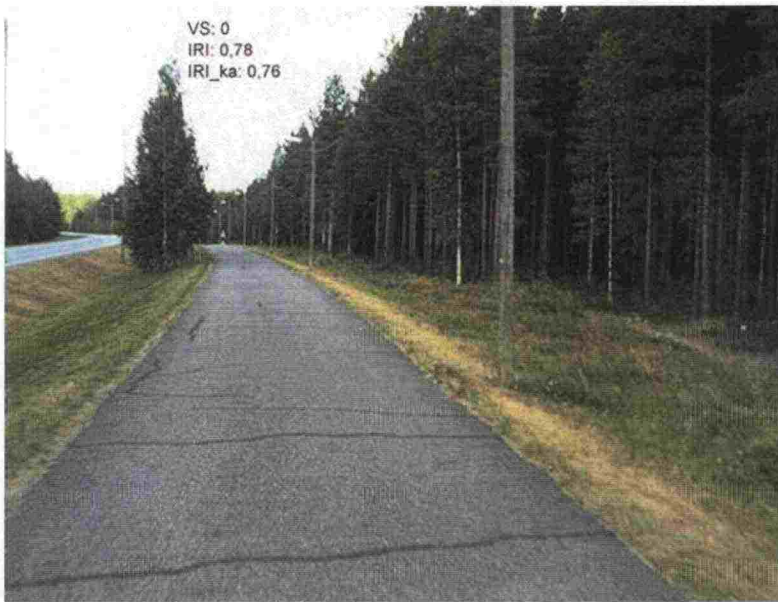
Väylä numero 9 arvioitiin kohtalaiseksi. Perusteena tälle annettiin hyvin tehty paikkaus, jota pidettiin leveänä ja riittävän tasaisena. Vaikka väylän kuntoa ei arvioitu hyväksi juuri paikkauksen vuoksi, osallistujat eivät katsoneet, että se häiritseisi liikumista väylällä. Osaltaan tähän vaikutti väylän leveys, sillä paikkauksen molemmin puolin oli osallistujien mielestä riittävästi tilaa. Paikkauksen katsottiin jopa toimittavan keskiviivan virkaa ja olevan siten hyödyllinen. Paikkauksen ohella kommentteja tuli myös pinnan karheudesta.

Toi paikkaus, se on hyvin tehty tuossa keskellä. (m, r1)

Siinä on riittävästi tilaa. (m, r3)

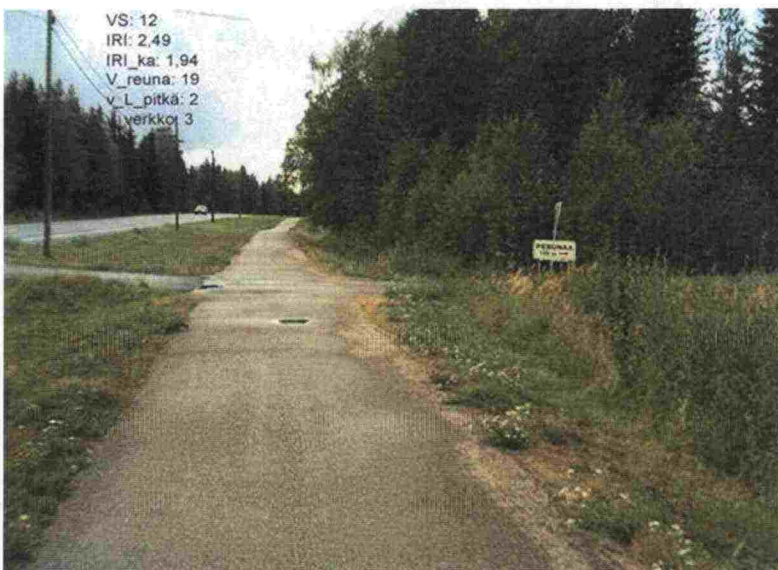
Toi näyttää aika tollaselta karheelta asfaltilla, pikkasen varmaan hampaat kalisee. (n, r2)

Kuva 16



Kuvan 16 väylää ei arvioitu erikseen. Se sijoitettiin ryhmissä 1, 2 ja 4 kohtalaisten joukkoon, ja ryhmässä 3 hyväkuntoisten väylien joukkoon. Syynä tähän on epäilemättä se, että väylällä ei ole sen kulkusuunnan mukaisia vaurioita.

Kuva 17



Myöskään kuvaa 17 ei arvioitu erikseen. Ryhmien mielipiteiden välillä oli suuria eroja. Ryhmissä 2 ja 3 sen kunto arvioitiin kohtalaiseksi, ryhmässä 1 huonoksi ja ryhmässä 4 hyväksi.

Hyvät

Parhaimpina väylinä kunnan puolesta pidettiin kaikissa ryhmissä numeroita 1 ja 19. Perhesidonnaisten ryhmä katsoi myös kuvien 3 ja 17 olevan hyviä, ja toinen eläkeläisten ryhmä sijoitti kuvan 16 näiden joukkoon. Näiden väylien pinnan arvioitiin olevan tasainen eikä niissä ollut selkeitä vaurioita juuri lainkaan. Niiden katsottiin siksi olevan turvallisia niillä liikkuville ihmisille.

Kuva 1



Kuvan numero 1 esittämää väylää pidettiin kaikissa ryhmissä yhtenä parhaimmista. Kaikki osallistujat pitivät sitä pääsääntöisesti hyvänä tienä johtuen sen tasaisuudesta ja siitä, että kuvan perusteella sen arvioitiin olevan myös riittävän kova, jotta siinä on hyvä kulkea. Reunojen arveltiin olevan vaarallisen pehmeät, mutta muuten osallistujat eivät keksineet mitään valitettavaa tästä kevyen liikenteen väylästä.

Eihän tuosta soratie voi parantua. (m, r3)

Reunat on vähän pehmeen näkösiä, että jos sinne ajautuis jostain syystä, niin saattais olla, että löytäis itensä tuolta ojasta. (m, r4)

Kuva 19



Väylä numero 19 valittiin kaikissa ryhmissä parhaimmassa kunnossa olevien väylien joukkoon. Sen pintaa pidettiin virheettömänä ja pinnan ajateltiin myös olevan miellyttävän pehmeä asfaltiksi. Ainoana negatiivisena piirteenä itse pinnasta sanottiin, että se on sateella luultavasti liukas. Muut kommentit koskivat väylän reunoja. Reunaa pidettiin viimeistelemättömänä ja siltä väylälle tuleva sora koettiin epämiellyttävänä. Ryhmässä 4 uumoiltiin, josko reuna oli ainoastaan väliaikaisesti tuossa kunnossa, vai onko se tarkoituksella jätetty sellaiseksi. Oletus tässä ryhmässä – ja jossain määrin muissakin – oli, että kyse on väliaikaisesta tilanteesta.

Uusi asfaltti ei tuosta kyllä parane. (m, r1)

Siitä on vielä tekemättä nurmikon reunat. (n, r1)

Se on vielä tommonen pehmonen asfaltiks. (n, r2)

4.6 Ryhmien välisistä eroista (käyttäjärhmittelyt)

Ryhmien valinta tähän tutkimukseen perustui osaltaan Tiehallinnon aiemmassa tutkimuksessa ”Ihmisten liikkumistarpeet” (Tiehallinnon selvityksiä 49/2006) tekemään käyttäjärhmittelyyn. Ryhmäkeskusteluun valittiin riippumattomia, perhe- ja työsidon naisia sekä työsidon naisia osallistujia. Monilta osin Tiehallinnon käyttäjärhmittelyn muuttajat ovat sellaisia, etteivät ne juuri näkyneet tai nousseet erityisesti esille näissä keskusteluryhmissä. Tällaisia olivat esimerkiksi osallistujien asumismuoto, toimeentulotaso, arvo maailma tai joukkoviestinten käyttö, jotka kaikki vaihtelevat jossain määrin eri käyttäjärhmiin mukaan. Itse liikkumiseen liittyvät tekijät kuten liikkumismuoto ja liikkumisen syyt yleisellä tasolla olivat keskustelunaiheina, ja niiden osalta näiden ryhmäkeskusteluiden anti heijastelee Tiehallinnon aiemman tutkimuksen tuloksia.

Yhtenä keskeisenä ryhmiä erottelevana tekijänä Tiehallinnon aikaisemmassa ryhmittelyssä on auton käyttö. Koska näissä keskusteluissa pääpaino oli

kevyen liikenteen väylissä, autonkäyttöön liittyvä keskustelu jäi melko vähäiseksi. Keskeisin huomio liittyy perhe- ja työsidonnaisten ryhmään, joka on Tiehallinnon aiemman selvityksen mukaan eniten autoileva ryhmä. Perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä osallistujat totesivatkin autonkäytön lisääntyneen merkittävästi lasten saannin myötä, ja muutamassa tapauksessa auto oli hankittu perheeseen vasta lasten myötä. Syitä tähän olivat liikkumiseen mukavuus sekä ajansäästö. Lasten kuljettaminen päiväkoteihin, kouluun tai harrastuksiin vaatii aikaa, ja yleinen näkemys oli se, että nopeinten se tapahtuu henkilöautolla (vaikka eriäviäkin kokemuksia oli). Myös vapaa-ajan puute vähensi muuta liikkumista tässä ryhmässä, sillä aikaa esimerkiksi vapaa-ajan pyöräilylle ei tuntunut löytyvän.

Mitä useempi lapsi, sitä useemmin käyttää autoa. (n, r4)

Kyllä siinä pyöräily väheni. Niin harvoin pääsee yksin. (n, r4)

Riippumattomien ryhmät erosivat muista ryhmistä luonnollisesti liikkumisen syiden osalta, koska riippumattomat määritelmällisesti eivät ole työelämässä eikä heillä siten ole yhtä lailla säännöllistä liikkumista kohteiden välillä. Tämä näkyi esimerkiksi siinä, että pyöräily oli heille enemmän vapaa-ajan harrastus kuin välttämätön apu liikkumiseen. Työsidonnaisten ryhmässä ja osittain myös perhe- ja työsidonnaisten ryhmässä polkupyörä oli monille pääsääntöinen kulkuväline, koska he käyttivät sitä työmatkoihin. Siten heidän odotuksensa kevyen liikenteen väyliä kohtaan olivat korkeammalla kuin riippumattomien ryhmissä.

Riippumattomat kulkevat ryhmänä muita useammin jalan, mikä näkyi keskustelussa esimerkiksi siten, että he kritisoivat pyöräilijöitä melko kärkevästi jalkakäytävillä ajamisesta. Riippumattomien ryhmissä monet kokivat pyöräilijät uhaksi omalle turvallisuudelleen liikenteessä. Muissa ryhmissä sen sijaan jalankulkijat saivat yhtä lailla kritiikkiä pyöräiteillä kulkemisesta. Näissä ryhmissä pyöräilijät puolestaan kokivat monet jalankulkijat – erityisesti sauvakävelijät ja koirien taluttajat – potentiaalisesti vaarallisiksi itselleen.

Keskusteltaessa kevyen liikenteen väylien kunnosta ryhmien väliset erot eivät olleet valtavia, mutta niitä oli kuitenkin selvästi havaittavissa, ja ne heijastelivat Tiehallinnon aiemman tutkimuksen tuloksia. "Ihmisten liikkumistarpeet" -selvityksen mukaan riippumattomat kokevat liikkumisen keskimääräistä turvattommaksi. Liikkumisen turvallisuus oli keskeinen teema kaikissa tämän tutkimuksen puitteissa järjestetyissä keskusteluryhmissä – yhtä lailla työsidonnaisten, perhe- ja työsidonnaisten kuin riippumattomien ryhmissä. Eroja löytyi kuitenkin siinä, missä määrin osallistujat pelkäsivät vaaratilanteita. Riippumattomien ryhmissä suurempi osa osallistujista pelkäsi enemmän onnettomuuksien mahdollisia seurauksia kuin muissa ryhmissä. Nuoremmassa ryhmissä vaaratilanteisiin suhtauduttiin vakavuudella, mutta viime kädessä ne eivät tuntuneet heistä yhtä uhkaavilta.

"Ihmisten liikkumistarpeet" -tutkimuksen mukaan riippumattomat ovat keskimääräistä tyytyväisempiä kevyen liikenteen väylien kuntoon, mikä näkyi myös tässä pilottitutkimuksessa siten, että riippumattomien ryhmissä kuvatehtävässä väylistä annetut arviot olivat parempia kuin työsidonnaisten ja perhe- ja työsidonnaisten ryhmissä. Nuoremmassa ryhmissä vaadittiin selvästi enemmän kevyen liikenteen väyliltä kuin vanhemmissa ryhmissä. Syinä tähän ovat toisaalta erilaiset liikkumisen muodot ja toisaalta erilaiset per-

spektiivit. Nuorempien ryhmien osallistujat pyöräilivät useammin ja säännöllisemmin, minkä lisäksi osa keskustelijoista myös harrasti rullaluistelua, joka asettaa kevyen liikenteen väylän kunnolle erityisesti vaateita. Tämän lisäksi riippumattomien ryhmissä osallistujien muisti riittää pidemmälle aikaan, jolloin väylien kunto on kenties ollut selkeästi huonompi, ja siksi vertailukohteet ovat erilaiset.

*Muistihan ylettyy kaikilla vielä 50-luvulle, ja jos otetaan sieltä mittapuuraken-
netta. (m, r3)*

Silloin ei ollut sitäkään. (n, r3)

Yksi selkeä ero riippumattomien ja muiden ryhmien välillä oli myös se, että valaistus nousi esille tärkeänä tekijänä ainoastaan riippumattomien ryhmissä. Epäilemättä myös nuoremmissa ryhmissä valaistusta pidetään tärkeänä, mutta he eivät yhdistäneet sitä kevyen liikenteen väylän kuntoon. Toisaalta on myös luultavaa, että valaistus on tosiasiallisesti tärkeämpää iäkkäämmille kuin nuorille. Riippumattomien ryhmässä valaistuksen puute yhdistyi sosiaaliseen turvattomuuden tunteeseen, joka ei noussut nuoremmissa ryhmissä lainkaan esille.

*[Hyväkuntoisessa kevyen liikenteen väylässä] on hyvä näkyvyys
ja valaistus. (n, r3)*

Haast: VALAISTUS ON TÄRKEÄÄ?

Kyllä joissakin paikoin, joissa liikkuu iltasin ja huonolla ilmalla. (n, r3)

Suurimmat erot ryhmien välillä muodostuivat siis riippumattomien ja muiden ryhmien välille. Perhe- ja työsidonnaisten ryhmän ja työsidonnaisten ryhmän väillä erot olivat melko pienet.

4.7 Yhteenveto

Tienkäyttäjien näkemys teiden kunnossapidosta yleensä sekä kevyen liikenteen väylien kunnossapidosta erityisesti on hyvin kokonaisvaltainen. Siihen kuuluvat niin tienpinnan kunnossapito ja yleinen ylläpito (tarkoittaen erityisesti teiden pitämistä puhtaana roskista ja teiden auraamista talvella) kuin huolehtiminen tien riittävästä leveydestä ja valaistuksesta sekä näkyvyydestä ja merkinnöistä väylillä ja teillä. Kaikkia näitä pidetään yhtä lailla tärkeinä, ja ne muodostavat kriteerien kokonaisuuden, jolla tienkäyttäjät käytännössä arvioivat niitä kulkureittejä, joilla he liikkuvat.

Keskeisin näkökulma, josta käsin väylien kuntoa arvioitiin, oli turvallisuus. Huonokuntoisten väylien katsotaan asettavan uhkia niillä liikkujille ja olevan siksi vaarallisia. Väyliä arvioidaan myös liikkumisen mukavuuden näkökulmasta, mutta se ei tämän tutkimuksen keskusteluiden perusteella ole yhtä tärkeässä asemassa kuin turvallisuus. Usein nämä kaksi näkökulmaa luonnollisesti yhdistyvät, sillä turvatonta väylää ei oletettavasti ole mukava ajaa. Tähän tutkimukseen osallistuneet henkilöt käyttivät kuitenkin pääsääntöisesti turvallisuuden retoriikkaa perustellessaan näkemyksiään kevyen liikenteen väylien kunnosta.

Kuvatehtävän perusteella yksityiskohtaiset kriteerit kevyen liikenteen väylien kuntoa arvioitaessa ovat raitojen tai urien syvyys, suunta ja määrä suhteessa leveyteen, yksittäisten kuoppien määrä ja sijainti, korotusten ja reunojen luonne, väylän kuperuus sekä paikkausten laatu ja määrä. Kaikkein turvatomimmiksi koetaan väylät, joilla on useita kulkusuunnan mukaisia raitoja usein koko väylän leveydeltä. Olennaisia tekijöitä ovat nimenomaan raitojen määrä suhteessa väylän leveyteen, eli kuinka suurelta osin yksittäisessä kohdassa väylän pinta on raitojen peitossa, ja raitojen kulkusuunta, eli ovatko ne itse väylän kulkusuunnan mukaisia vai eivät. Juuri ne väylät, joissa on lähes koko väylän leveydeltä kulkusuunnan mukaisia raitoja, koetaan sellaisiksi, että ne vaativat välitöntä kunnostusta. Muut tekijät – yksittäiset kuopat, korotukset, reunat, kuperuus ja paikkaukset – eivät itsessään vielä tehneet väylästä heti kunnostusta vaativaa, mutta yhteydessä aiemmin mainittuihin kahteen tekijään ne vahvistivat korjaustarvetta.

Muita keskusteluissa esille nousseita havaintoja olivat mm. seuraavat:

- Liikennekäyttäjien koettiin yleisesti huonontuneen ja ajoneuvojen nopeuksien kasvaneen
- Tietöitä koskevaa tiedotusta, erityisesti kevyen liikenteen reittien merkitsemistä tietöiden aikana, pidettiin huonotasoisena
- Ikääntyneet välttävät hankalina tai vaarallisina pitämiään kevyen liikenteen reittejä (esim. ylämäet, liukkaus)
- Eri kevyen liikenteen muotojen (pyöräily, kävely, koiranulkoilutus, sauvakävely jne.) keskinäiset suhteet aiheuttavat hankalia ja vaarallisia tilanteita, kun tilaa on väylillä vähän
- Ikääntyneet ovat vähemmän kriittisiä kevyen liikenteen väylien kuntoa kohtaa kuin nuoremmat väestöryhmät
- Päälystämätön, sorapintainen mutta sinänsä hyväkuntoinen kevyen liikenteen väylä arvioitiin paremmaksi kuin monet päälystetyt mutta esim. paikatut väylät
- Ne työikäiset, jotka käyttävät pyörää työmatkoillaan, olivat muita kriittisempiä kevyen liikenteen väylien kunnon suhteen.

5 KVALITATIIVISET RYHMÄKESKUSTELUT TIEHALLINNON KÄYTÖSSÄ

5.1 Ryhmäkeskusteluiden soveltuvuus Tiehallinnon tutkimuskäyttöön pilottitutkimuksen valossa

Ryhmäkeskustelu on metodina monipuolinen, ja sitä voi käyttää moniin tarkoitukseen: kvalitatiiviseen tutkimukseen, ideointiin, palautekeskusteluihin ja vastaaviin. Tässä raportissa ryhmäkeskustelua on käsitelty nimenomaan tutkimusmenetelmänä, ja oleellista on huomioida ryhmäkeskusteluiden tutkimuskäytön ja muun käytön väliset erot. Tiehallinnossa ryhmäkeskusteluita on käytetty osana vuoropuhelua Tiehallinnon ja sen asiakkaiden välillä. Esimerkkinä tästä ovat Savo-Karjalan tiepiirissä maaliskuussa 2002 järjestetyt ryhmäkeskustelut, joissa selvitettiin Savo-Karjalan taajamissa ja haja-asutus-alueilla asuvien henkilöiden näkemyksiä tiestön talvi- ja kesähoidosta. (Ks. Asiakastarpeiden selvittäminen täsmähoitoprojektissa, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 17/2003.)

Ryhmäkeskusteluiden käyttö tällaisessa vuorovaikutuksellisessa toiminnassa on varsin suotavaa, mutta tällöin kyseessä ei kuitenkaan ole kvalitatiivinen tutkimus siinä merkityksessä, josta tästä raportissa puhutaan. Vaikka kvalitatiivisiin tutkimuksiin osallistujat usein kokevatkin tutkimuksen tilaajan heidän mielipiteisiinsä kohdistaman kiinnostuksen positiivisena asiana, ja vaikka osallistujien mielipiteillä on viime kädessä vaikutusta päätöksentekoon, tutkimuksen pääasiallinen tavoite on tuottaa tietoa päätöksenteon avuksi. Se ei siis itsessään ole sellaista vuoropuhelua, johon Tiehallinto on vuoropuhelukäytännöissään pyrkinyt ja on lainsäädännöllisestikin tietyissä tapauksissa velvoitettu.

Yhtäältä tämä johtuu siitä, että kvalitatiiviset tutkimukset toteuttaa kolmas osapuoli, joka on tutkimustilanteessa puolueeton ja siinä mielessä objektiivinen. Varsinaista vuoropuhelua Tiehallinnon ja asiakkaiden välillä ei tällöin tapahdu, varsinkaan kun kvalitatiivisissa tutkimuksissa osallistujille kerrotaan vasta lopuksi tutkimuksen toimeksiantaja, jolloin osallistujat eivät edes tiedä, kenen kaikkien kanssa he ovat vuorovaikutuksessa. Toisaalta ne tavoitteet, joita tutkimustiedolle asetetaan, ovat pääsääntöisesti yleisemmällä tasolla kuin vuoropuhelussa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa ryhmäkeskusteluiden perusidea on myös tuottaa syvällisempää ymmärrystä asioiden taustalla vaikuttavista tekijöistä, kun taas vuoropuhelussa osapuolten välinen kommunikaatio ja erityisesti Tiehallinnon asiakkaiden mahdollisuus päästä kertomaan näkemyksensä jostain tietyistä heitä itseään koskevasta asiasta ovat keskeisempiä. Vuoropuhelukin tuottaa luonnollisesti tietoa, mutta pääsääntöisesti tämä tieto ei ole yleistettävissä.

Tässä luvussa tarkastellaan ryhmäkeskusteluiden soveltuvuutta Tiehallinnon käyttöön nimenomaan kvalitatiivisissa tutkimuksissa. Kuten tämän raportin aiemmista luvuista on käynyt ilmi, kvalitatiivisessa tutkimuksessa haetaan toisenlaista tietoa kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Kysymys on tällöin, mihin ja miten Tiehallinto voi tällaista tietoa käyttää. Kvalitatiivinen tutkimus tarjoaa mahdollisuuden saada tietoa sekä niistä perusteista, joilla Tiehallinnon tienkäyttäjät arvioivat tiestön ja tieliikenteen ominaisuuksia, että ylipäätään siitä tavasta ja käsitteistöstä, joilla tienkäyttäjät hahmottavat liikkumiseen

liittyviä teemoja. Tämän pilottitutkimuksen kevyen liikenteen väyliä koskeva osuus on esimerkki siitä, minkälaista tämä tieto käytännössä voi olla. Tulokset kertovat konkreettisesti, mitä tienkäyttäjät pitävät ongelmallisina asioina tienpinnan kunnossa, ja – toisin kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa – ne tarjoavat myös perustellun näkemyksen siitä, miksi ihmiset ajattelevat juuri sillä tavalla kuin ajattelevat.

Ryhmäkeskustelut kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmänä soveltuvat toisiin Tiehallinnon toimintoihin paremmin kuin toisiin. Mitä yleisemmällä suunnittelun tai päätöksenteon tasolla liikutaan, sitä luontevampaa on hakea tutkimustietoa päätöksenteon tueksi. Tämä perustuu osittain puhtaasti kustannustehokkuuteen, sillä tutkimusten teettäminen on kallista eikä yksittäisten ongelmien ratkaisemiseksi ole usein taloudellisesti järkevää tilata erillistä tutkimusta.

Tiehallinnon vuoropuheluoppaassa (Tiehallinto, Helsinki 2006) Tiehallinnon toiminnot on jaettu strategiseen suunnitteluun ja ohjaukseen, liikennejärjestelmäsuunnitteluun, tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitteluun, esiselvitysvaiheeseen, investointien hankekohtaiseen suunnitteluun sekä hoitoon ja ylläpitoon. Periaatteessa kvalitatiiviset tutkimukset soveltuvat mihin tahansa näistä, mutta käytännössä liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinta, tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnittelu sekä investointien hankekohtainen suunnittelu ovat usein paikallisia projekteja, jolloin kvalitatiivisten tutkimusten sijaan Tiehallinnon vuoropuhelukäytäntö on todennäköisesti soveltuvampi menetelmä asiakkaiden näkemysten keräämiseen.

Omimmillaan kvalitatiiviset tutkimukset ovat strategisen suunnittelun ja ohjauksen sekä toimintalinjojen laadinnan tukena - ylipäänsä silloin, kun suunnitellaan merkittäviä palvelutason muutoksia liikennejärjestelmässä. Tässä pilottitutkimuksessa kevyen liikenteen väyliä koskeva osuus kuuluu otsikon hoito ja ylläpito alle. Pilottitutkimuksen tuloksia hyödynnettiin kevyen väylien ylläpidon toimintalinjojen laadintatyössä, ja ryhmäkeskustelut koettiin kyseisessä työssä antoisaksi ja hyödylliseksi tavaksi kartoittaa asiakkaiden näkemyksiä.

Kvalitatiivisten tutkimusten soveltuvuutta Tiehallinnon käyttöön voidaan tarkastella myös alueellisten jakojen perusteella. On sinänsä luonnollisempaa, että varsinaiset kvalitatiiviset tutkimukset toteutetaan yleisemmällä eli lähinnä valtakunnallisella tai tiepiirin tasolla, ei niinkään paikallisella tai hanketasolla.

Kaiken kaikkiaan kvalitatiivisten tutkimusten ja erityisesti ryhmäkeskusteluiden soveltuminen Tiehallinnon toimintaan on enemmän riippuvainen siitä, tarvitaanko syvällisempää tietoa ja ymmärrystä tienkäyttäjän näkemyksistä ja kokemuksista vai ei, kuin siitä, mihin toimintoon tai suunnittelutasoon tutkimus liittyy tai millä maantieteellisellä tasolla toimitaan. Jos halutaan selvittää esimerkiksi sitä, mitkä yksittäiset risteykset ovat vaarallisia tietyssä kunnassa, kvalitatiivinen tutkimus ei ole oikea työkalu. Haluttaessa ymmärtää, minkälaisia risteyksiä yleisesti ottaen pidetään vaarallisina ja mistä syistä, jotta vastaisuudessa voidaan välttää sellaisten rakentaminen, ryhmäkeskustelu kvalitatiivisen tutkimuksen metodina on varsin käyttökelpoinen.

5.2 Kvalitatiivisten tutkimusten jatkokäyttö ja potentiaaliset tutkimuskohteet

Rekrytointi

Kvalitatiiviset tutkimukset syntyvät aina tietystä yksilöidystä tiedon tarpeesta ja ne räätälöidään kulloisenkin tapauksen erikoispiirteiden mukaiseksi. Tiehallinnon tilatessa kvalitatiivisia tutkimuksia jatkossa sen on huomioitava toimintansa valtakunnallisuus. Tässä pilottitutkimuksessa kaikki ryhmät olivat pääkaupunkiseudulta juuri tutkimuksen pilottiluonteen vuoksi, mutta vastaisuudessa rekrytointi on suositeltavaa suorittaa eri puolilta Suomea olosuhteiden vaihtelun vuoksi. Rekrytointi voidaan suorittaa esimerkiksi tiestön luonteeseen perustuvan kolmijaon perusteella (rannikkoalue, välialue sekä Lappi ja Itä-Suomi). Toinen keskeinen maantieteellinen jako on pääkaupunkiseutu vastaan muu Suomi, johtuen pääkaupunkiseudun erityisluonteesta. Luonnollisesti myös muut yleiset jaottelut – Itä-, Etelä-, Länsi-, Pohjois-Suomi – voivat toimia rekrytointiperusteina. Oleellista on, että tehtäessä valtakunnallisella tasolla kvalitatiivisia tutkimuksia ryhmien rekrytoinneilla pyritään takaamaan erilaisten kokemusmaailmojen edustus.

Koska maantieteelliset etäisyydet ovat Suomessa suuret, ryhmien järjestäminen eri puolilla Suomea on aikaa vievää. Internetissä järjestettävät niin sanotut verkkokeskusteluryhmät (On-Line Focus Groups, OLFG) voivat tuoda helpotuksen tähän, sillä ryhmän moderaattori voi tällöin olla Helsingissä, vaikka osallistujat olisivat Lapista. On kuitenkin muistettava, että suomalaisista "vain" reilulla puolella suomalaisista on internet-yhteys kotona, ja internetissä toteutettava tutkimus pudottaa ulkopuolelleen systemaattisesti tietyn ihmisjoukon. Internetin käyttäjät ovat tyypillisesti nuorempia, hiukan paremmin koulutettuja, hiukan paremmin tienaavia ja asuvat useammin kaupungeissa kuin keskivertokansalaiset. Erityisesti vanhempia ikäpolvia on vaikea saada sisällytettyä internetissä toteutettaviin tutkimuksiin. Verkkokeskusteluryhmät vaativat osallistujilta myös hyvää kirjoitustaitoa sekä ennen kaikkea kykyä kirjoittaa nopeasti, minkä vuoksi hitaammat kirjoittajat jäävät helposti kyydistä.

Tässä pilottitutkimuksessa rekrytointikriteerinä toimivat Tiehallinnon aiemmat käyttäjäryhmittelyt. Rekrytoinnin merkitystä on käsitelty laajasti luvussa 3. Rekrytointikriteerit ovat vahvasti riippuvaisia kulloisestakin ongelmanasettelusta, minkä vuoksi valmiiden käyttäjäryhmittelyiden käyttö automaattisesti rekrytointikriteerinä ei ole suositeltavaa. Ainoastaan silloin, kun halutaan tutkia juuri nimenomaan näiden ryhmien tiettyjä ominaisuuksia tarkemmin, on rekrytointi tehtävä käyttäjäryhmittelyn pohjalta. Tämä koskee myös käyttäjäryhmittelyn alaryhmiä (ks. julkaisu "Ihmisten liikkumistarpeet"). Alaryhmien tutkiminen vaatii sen, että koko keskusteluryhmä on rekrytoitu yhden alaryhmän kriteereillä. Yhden ryhmäkeskustelun sisällä – ainakaan ryhmäkeskustelun perusmuodossa – ei nimittäin voida tarkastella eri ryhmien välisiä eroja. Rekrytointikriteerit on siis aina mietittävä tutkimusongelman lähtökohdista.

Potentiaalisia tutkimuskohteita

Kvalitatiivisia tutkimuksia käytetään usein kvantitatiivisten tutkimusten yhteydessä: joko niitä ennen täsmentämään sitä, mitä todella halutaan tutkia, tai

niiden jälkeen selvittämään perusteita kvantitatiivisen tutkimuksen tuloksille. Kun esimerkiksi Tienkäyttäjätutkimuksessa talvelta 2007 todetaan raskaan liikenteen kuljettajien muuttuneen kriittisemmiksi teiden kunnan ja hoidon suhteen, kvalitatiivisilla ryhmäkeskusteluilla olisi mahdollista selvittää tarkemmin ja syvällisemmin, minkä vuoksi ja mistä syistä nämä kuljettajat suhtautuvat kriittisemmin, ja minkälaisia heidän odotuksensa ovat.

Toinen yleinen kvalitatiivisten tutkimusten käyttökohde on tiedotuksen ja viestinnän tutkimus. Tiehallinnon kohdalla olisi mahdollista tutkia ryhmäkeskusteluilla sekä ihmisten mielipiteitä Tiehallinnon nykyisistä tiedotustavoista että sitä, miten, missä tilanteissa, millaisissa asioissa ja minkä välityksellä tienkäyttäjät haluaisivat itseään lähestyttävän. Samoin kvalitatiivinen tutkimus soveltuisi hyvin Tiehallinnon vuoropuhelukäytäntöjen arviointiin ja ideointiin, ts. minkälaista vuoropuhelua ihmiset haluaisivat, missä tilanteissa ja kenen he haluaisivat niihin osallistuvan.

Ryhmäkeskusteluiden avulla voidaan tutkia myös sitä, miten tienkäyttäjät suhtautuvat uusiin tiehankkeisiin, ja minkälaisia tällaisten hankkeiden vaikutukset olisivat heidän omasta mielestään. Kvalitatiiviset tutkimukset soveltuvat hyvin myös erityisryhmien tarpeiden ja odotusten kartoittamiseen. Näitä voivat olla esimerkiksi liikuntarajoitteiset henkilöt, ammattiautoilijat tai muuten paljon autoilevat, eri liikuntamuotojen harrastajat ja monet muut vastaavat ryhmät.

Tämän pilottitutkimuksen keskusteluryhmissä turvallisuus nousi keskeiseksi teemaksi, ja sen tutkiminen kvalitatiivisten ryhmäkeskusteluiden avulla on myös mahdollista. Syvempi ymmärrys siitä, mitä tienkäyttäjät tarkoittavat puheessaan turvallisuudesta, mitä se konkreettisesti tarkoittaa, ja mitä konkreettisia toimenpiteitä he odottavat Tiehallinnolta turvallisuuden edistämiseksi, on asia jonka tutkimiseen ryhmäkeskustelut ovat oiva menetelmä. Kaiken kaikkiaan kvalitatiiviset tutkimukset ja ryhmäkeskustelut erityisesti sopivat hyvin ihmisten arvomaailmojen kartoittamiseen, mikä voi luonnollisesti olla tarpeen myös liikkumiseen ja liikenteeseen liittyen.

6 KIRJALLISUUSLUETTELO

Alasuutari, P. (1994). Laadullinen tutkimus. Jyväskylä: Vastapaino.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (1985). Teemahaastattelu. Jyväskylä: Gaudeamus.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (1997). Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kirjayhtymä.

Kiiskilä K., Mäenpää M. & Vaaranen H. (2005). Nuorten tarpeet liikkujaryhmänä. Tiehallinnon selvityksiä 59/2005.

Kivari, M., Kiiskilä K., Heltimo J. & Rönkä K. (2006). Ihmisten liikkumistarpeet. Tiehallinnon selvityksiä 49/2006.

Lehmuskoski V., Rönkä K., Wiik M. & Kallio R. (2002). Ikääntyneiden liikkuminen ja tienpito. Tiehallinnon selvityksiä 14/2002.

Solatie, J. (1997). Tutki ja tiedä. Helsinki: Mainostajien liitto.

Varto, J. (1992). Laadullisen tutkimuksen metodologia. Helsinki: Kirjayhtymä.

Tsupari, T. (2003). Asiakastarpeiden selvittäminen täsmähoitoprojektissa. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 17/2003.

Tiehallinto (2006). Tiehallinnon vuoropuheluopas. Suunnitteluvaiheen ohjaus.

Vepsäläinen M. & Hiltunen M.J. (2001). Liikkumisen arkea Muu-Suomessa. Liikenteen ja tienpidon sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo. Joensuun yliopisto, Maantieteen laitos, 9/2001.

Kvalitatiiviseen tutkimukseen liittyvää kirjallisuutta

Alasuutari, P. (1989). Erinomaista, rakas Watson: Johdatus yhteiskuntatutkimukseen. Helsinki: Hanki ja jää.

Alasuutari, P. (1995). Laadullinen tutkimus. Helsinki: Gummerus.

Bell, J. (1993). Doing your research project. A guide for first-time researchers in education and social science. Open University Press.

Denzin, N. & Lincoln, Y. (eds.) (1994). Handbook of Qualitative Research. Thousand Oaks: Sage.

Eskola, J. (toim.) (1995). Maa kutsuu? Kokemuksia kvalitatiivisten aineistojen mikroavusteisesta analyysistä. Lapin yliopiston kasvatustieteellisiä julkaisuja.

Eskola, J. & Suoranta, J. (1998). Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Grönfors, M. (1982). Kvalitatiiviset kenttätutkimusmenetelmät. Helsinki: WSOY.

Hirsijärvi, S. ja Hurme, H. (2000). Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Jokinen, A, Juhila, K. ja Suoninen, E. (1999). Diskurssianalyysi liikkeessä. Vuorovaikutus, toimijuus ja kulttuuri empiirisen tutkimuksen haasteina. Tampere: Vastapaino.

Kuula, A. (2000). Toimintatutkimus. Kenttätyötä ja muutospyrkimyksiä. Tampere: Vastapaino.

Mason, J. (2002). Qualitative Researching. London: Sage.

Mills, C. W. (1990). Sosiologinen mielikuvitus. Helsinki: Yliopistopaino.

Mäkelä, K. (toim.) (1990). Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta. Helsinki: Gaudeamus.

Silverman, D. (ed.) (1997). Qualitative Research: Theory, Method and Practice. London: Sage.

Silverman, D. (2000). Doing Qualitative Research. A Practical Handbook. London - Thousand Oaks - New Delhi: Sage.

Stake, R. E. (1995). The Art of Case Study Research. Thousand Oaks: Sage.

Sulkunen, P. (1995). Ryhmähaastattelujen analyysi. Teoksessa Mäkelä, K. (toim). Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta. Helsinki: Gaudeamus.

Sulkunen, P. & Törrönen J. (1997). Semioottisen sosiologian näkökulmia. Sosiaalisen todellisuuden rakentuminen ja ymmärrettävyys. Gaudeamus, Helsinki.

Syrjälä, L., Ahonen, S., Syrjäläinen, E. ja Saari, S. (toim.) (1994). Laadullisen tutkimuksen työtapoja. Helsinki: Kirjayhtymä.

Tuomi, J. ja Sarajärvi, A. (2002). Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.

7 LIITTEET

Liite 1 Keskustelurunko

Liite 2 Muistilista ryhmäkeskustelututkimusten tilaajille

KESKUSTELURUNKO

TIEHALLINTO – KESKUSTELURUNKO

Keuyen liikenteen väylät

25. & 26.4.2007

1. Esittelyt

- tutkimuksen tarkoitus (keskitytään teihin ja teiden kunnossapitoon...)
- luottamuksellisuus
- osallistujat (etunimi, perhesuhteet, ammatti...)

2. Tienkäyttö ja eri tilanteet

- Mitä välineitä käytätte päivittäiseen liikkumiseen? (jalan, polkupyörä, auto...)
 - työmatkoilla
 - ostosmatkoilla
 - vapaa-ajan liikkumisessa
- Millä perusteella valitsette liikkumismuotonne?
- Liikkuminen kesällä / talvella?
- Ärsyttävätkö jotkin asiat liikenteessä? Miltä kannalta? Miksi juuri ne asiat?
- Entä ärsyttääkö jokin teiden kunnossa pidossa? Miltä kannalta? Miksi juuri ne asiat?
- Mitä positiivista näette teiden kunnossa pidossa? Miksi juuri ne asiat?
- Onko eri teiden välillä eroja? Minkälaisia?
- Ovatko jotkin asiat muuttuneet tienpidossa yleensä esimerkiksi viiden viime vuoden aikana? Mitkä ja miten? Positiiviseen suuntaan vai negatiiviseen?
- Huomioidaanko teiden ylläpidossa riittävästi niiden käyttäjiä? Miten / miksi ei?
- Omat mahdolliset kokemukset muualta Suomessa? Erilaista? Samanlaista? ...

3. Ikääntymisen merkitys liikkumisessa (tämä osio ja sen sijoittaminen keskustelun kuluessa on sidoksissa kohderyhmään)

- Uskotteko ikääntymisellä olevan vaikutusta liikkumiseen? Minkälaisia? (Onko jo vaikuttanut?)
- Entä siihen, mitä välineitä / teitä käytätte?
- Mikä on tien kunnossa pidon merkitys jatkossa?
- Spontaanit kommentit? Miksi juuri sellaisia asioita tulee mieleen?
- Miten oletatte esimerkiksi teiden kunnossa pidon vaikuttavan ikääntyneiden ihmisten liikkumiseen? Entäpä ajatukset omalta kohdalta?
- Mitkä tekijät ovat esteitä liikkumiselle? Miksi juuri nämä tekijät?
- Uhkakuvia? Positiivista / negatiivista tienkunnossa pidosta yleensä?

4. Kevyt liikenne (mukana kuvat)

- Yleensä kevyen liikenteen väylien käyttö?
- Missä tilanteissa? Vaiko arkipäivää?
- Miten määrittelette nämä kevyen liikenteen väylät? Mitä ne tarkoittavat?
- Onko niiden välillä jotain eroja? Minkälaisia?
- Miten määrittelette kevyen liikenteen väylän kunnon?
- Minkälainen on hyväkuntoinen / keskinkertainen / huonokuntoinen väylä?
- Mitä väylän kunto vaikuttaa liikkumiseen? Vai onko sillä merkitystä arkipäivän valinnoissa?
- Millainen olisi teidän toiveidenne kevyen liikenteen väylä? Miksi juuri sellainen? Miksi juuri nämä piirteet?

Esimerkit

- Näytetään 10 – 15 kuvaa ja pyydetään kaikista arviot (huono/hyvä/korjattava) ja perustelut arvioille. Pyydetään myös kouluarvosana tien pinnan kunnolle.
- Palataan vielä ryhmittelemään kuvat (paperilla). Osallistujat ryhmittelevät kuvat 3-4 ryhmään tienpinnan kunnan mukaan. Osallistujia pyydetään nimeämään ryhmät ja kertomaan luokitteluperusteensa. Osallistujilta kysytään vielä, missä menee raja siedettävien ja heti korjausta vaativien välillä.

5. Lopetus

- Vielä määrittelyt hyväkuntoiselle / huonokuntoiselle / tielle / väylälle (kertaus, jos tarpeen)
- Milloin tie / väylä niin huonokuntoinen, että se vaatii korjausta?
- Osallistujien omia esimerkkejä tällaisista väylistä?
- Onko teiden kunnossa pito ylipäättään kiinnostavaa?
- Pitäisikö siihen puuttua jollakin tavalla? Vai, onko se hallinnassa?
- Ohjeet ja neuvot tulevaisuuden tien kunnossapidolle
- Muut mahdolliset kommentit.

MUISTILISTA RYHMÄKESKUSTELUTUTKIMUSTEN TILAAJILLE

1) Tutkimusongelman selkeä rajaaminen

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tarkoitus päästä mahdollisimman syvälle asian ytimeen, eikä kahden tunnin ryhmäkeskusteluun voi siten mahdollistaa kovin laajoja asiakokonaisuuksia. Keskittyminen olennaiseen on siten suotavampaa kuin mahdollisimman laajan kentän kattaminen.

2) Ryhmien määrä

Ryhmäkeskusteluita on aina järjestettävä vähintään kaksi. Tiehallinnon ollessa kyseessä ryhmiä on luultavasti oltava useampia, jotta ryhmissä on kattava maantieteellinen edustus. Tämäkin tosin riippuu siitä, missä määrin ihmisten kokemukset ja ajatukset tutkimusaiheeseen liittyen oletettavasti vaihtelevat maantieteellisesti.

3) Rekrytointi

Rekrytointikriteerit on syytä miettiä huolella tutkimusongelman näkökulmasta, jotta paikalle saapuu ihmisiä, joilla on myös kokemusta ja mielipiteitä tutkimuksen kohteena olevasta aiheesta. Rekrytointikriteerit eivät kuitenkaan saa olla liian tiukat, sillä ne tekevät rekrytoinnista hankalaa ja ne voivat myös osaltaan ohjata tutkimustuloksia tiettyyn suuntaan. Keskustelun sujuvuuden näkökulmasta on pyrittävä siihen, että rekrytoiduilla osallistujilla on jotain yhteistä (koulutus, asuinalue, sairaus tms.), jotta kaikki osallistujat tuntevat olevansa yhtä oikeutettuja osallistumaan keskusteluun

4) Yhteistyökumppanin valinta

Itse ryhmäkeskustelujen järjestäminen on useimmiten tutkimuksen toteuttajan vastuulla, yhdessä tilaajan kanssa sovittujen kriteerien mukaisesti. Tilaajan kannattaa ottaa huomioon yhteistyökumppaniaan valitessaan esimerkiksi moderaattoreiden kokemus ja ammattitaito; ryhmien vetäminen vaatii sekä analyyttistä ajattelua, sopeutumista erilaisiin sosiaalisiin että nopeaa reagointikykyä osallistujien yllättäviinkin kommentteihin. Tilaajan kannattaa selvittää lisäksi se, että yhteistyökumppanilla on edellytykset vaativienkin kohderyhmien rekrytointiin. Tilaaja voi lisäksi edellyttää esimerkiksi seuranta-mahdollisuutta ryhmien aikana. Analyysissä ja raportoinnissa tulee täsmentää, missä muodossa tutkimus halutaan raportoitavan: onko mukana sitaatteja, halutaanko Word-raportti (perusteellisempi) vai PowerPoint-raportti.

