

TARPEELLINEN AUTOILU?
Yksityisautoilu Etelä-Espoossa, Länsimetron vaikutusalueella

Sanna Huhtonen
Pro gradu-tutkielma
Sosiologia
Yhteiskuntatieteiden
ja filosofian laitos
Jyväskylän yliopisto
Syksy 2007

TIIVISTELMÄ

TARPEELLINEN AUTOILU?

Yksityisautoilu Etelä-Espoossa, Länsimetron vaikutusalueella.

Sanna Huhtonen

Sosiologia

Pro gradu-tutkielma

Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos

Jyväskylän yliopisto

Ohjaaja: Tapio Litmanen sekä Katariina Myllärniemi/LVM, Petri Jalasto/LVM

Syksy 2007

Sivumäärä: 67 sivua + liitteet 12 sivua

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää Länsimetron vastaanottoa eteläespoolaisten, työikäisten, autoilijoiden keskuudessa. Joukkoliikenteen tämänhetkisten puutteiden nähdään usein olevan syynä siihen, että valtatie 51, Länsiväylä, on arkisin työmatkalaisten ruuhkauttava. Tässä tutkimuksessa osoitetaan, että autoilun vähentämisessä joukkoliikenteen parannuksilla ei läheskään kaikissa tapauksissa ole merkitystä. Tutkimuksessa selvitetään miten autoilijoiden ominaisuudet ja käsitykset joukkoliikenteestä ovat yhteydessä siihen, miten he suhtautuvat omien autoilutottumustensa muuttamiseen. Autoilua tarkastellaan liikenteen sosiologisesta näkökulmasta, osana modernia yhteiskuntaa sekä kaupunkilaista elämäntapaa ja –liikkumisen eetosta. Autoilu ei ole vain liikennejärjestelmän osa, vaan joukko ihmisiä, jotka liikkumisellaan ilmentävät myös keskinäisiä suhteitaan. Autoilu on paitsi tehokasta liikkumista paikasta toiseen, myös neuvottelua toisten julkisessa tilassa liikkujien kesken.

Tutkimus on osa Liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU). Tutkimusaineisto kerättiin postikyselyllä huhti-/toukokuun (2007) aikana. Kysely lähetettiin 1000 eteläespoolaiseen talouteen, 18 – 61-vuotiaille, 500 miehelle ja 500 naiselle, joiden nimissä oli yksityiskäyttöön rekisteröity auto sekä ajolupa. Tutkimusotos kerättiin satunnaisotannalla Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta. Vastauksia palautui 485 kpl. Vastaukset tallennettiin SPSS-ohjelmaan, jolla niitä myös analysoitiin ristiintaulukoimalla, Khiin neliön riippumattomuustestillä sekä elaboroimalla.

Eteläespoolaisten autoilijoiden asenteita näyttäisivät määrittävän ikä ja lapsiperheellisyys. Ikäluokka 18 – 35 on parhaiten vaikutettavissa joukkoliikenteen parannuksin. Lapsiperhe-ikäluokassa, 36 – 50, autoilu sen sijaan perustuu lapsiperheen arjen hektisyyteen, ja joukkoliikenteen ei koeta pystyvän vastaamaan moninaiisiin liikkumistarpeisiin. Ikäluokassa 51 – 61 valtaosa on talouksia, joissa ei ole lapsia, eikä kiirettä koeta yhtälailla kuin kahdessa alemmassa ikäluokassa. Silti joukkoliikenteen parannukset näyttäisivät olevan kaikkein tehottomimpia juuri tässä ikäluokassa. Auton käyttö perustuu tässä ikäluokassa paljon mukavuuteen ja muihin niin sanottuihin subjektiivisiin auton käytön tarpeisiin sekä tapaan. Kaikkia autoilijoita yhdistävänä piirteenä näyttäisi olevan vapaamatkustus-ajattelu, joka selittää, miksi asenteet ja toiminta eivät usein kohtaa.

Avainsanat: yksityisautoilu, joukkoliikenne, Länsimetro, moderni yhteiskunta, kaupunkilainen elämäntapa

SISÄLLYS

JOHDANTO	4
1 TUTKIMUSONGELMA	6
2 LIIKENTEEN SOSIOLOGIA	12
3 AINEISTON KERÄÄMINEN - SURVEY	19
4 ETELÄESPOOLAISET AUTOILIJAT JA AUTON KÄYTÖN TARPEET	25
4.1 Työpaikka-autoilijat: Suhtautuminen joukkoliikenteen kehittämiseen ja Länsimetroon	25
4.2 Lapsiperheet: Arjen hektisyyden vaikutus asenteiden muodostumiseen	29
4.3 Subjektiiiviset auton käytön tarpeet: Ikäluokka 51 – 61v	32
4.4 Pääsääntöisesti autoilevien muutoshalukkuus ja näkemykset yhteiskuntavastuusta .	35
5 SUBJEKTIIVISET AUTON KÄYTÖN TARPEET LAAJEMMASSA KULTTUURISESSA KEHYKSESSÄ	41
5.1 Kaupunkilainen elämäntapa.....	44
5.2 Kulutuksen yhteisöllisyys	49
5.3 Vieraantuminen ja samastuminen	52
6 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	57
LÄHTEET	61
LIITELUETTELO	67

JOHDANTO

Autoilun tutkimuksessa suhteellisen tuore suuntaus on ollut tarkastella autoilua paitsi osana liikennejärjestelmää, myös osana sosiaalisuutta ja vuorovaikutusta. Autoilu on sosiaalisen kanssakäymisen muoto, joka paitsi viestii ihmisten henkilökohtaisista ominaisuuksista ja asenteista, myös yhteiskunnallisista normeista, jotka toimintaan ohjaavat. Näiden sosiaalisten prosessien ymmärtämisen tärkeys perustuu siihen, että liikenne on mitä suurimmassa määrin *joukko ihmisiä*, joiden käyttäytymiseen liittyy säännöllisyyden lisäksi paljon epärationaalisuutta, laskemattomuutta ja ennalta arvaamattomuutta. Autoilu ei enää perustu vain nopean paikasta toiseen liikkumisen pyrkimykseen vaan yhä enemmän myös *autoilunautintoon*. Yksityisautoilu on osa modernia yhteiskuntaa, ja sitä voidaan ymmärtää toimintana, joka syntyy ihmisten pyrkimyksestä mukavuuteen, yksilölliseen elämään ja - päätöksentekoon. Toisaalta kyse on myös yhteisöllisyyden muodosta. Moderni yhteisöllisyys ei kuitenkaan sido ihmisiä vaan antaa myös vapauden yksilölliseen elämäntyyliin. Moderni yhteisöllisyys onkin usein tilannekohtaista ja perustuu esimerkiksi kulutukseen, tai sosiologi Georg Simmelin mukaan, vaikkapa muotiin. Autoilun yhteisöllisyys muodostuu näin ollen *autoilijoiden* piiristä. Autoilu on toisaalta omaehtoista liikkumista, mutta se tapahtuu (tai ainakin pitäisi tapahtua) aina yhteisten liikennesääntöjen puitteissa. Auto on myös kulutustuote, jolla rakennetaan identiteettiä ja jonka avulla identiteettiä esitetään toisille. Autoilu on paitsi liikkumista, myös neuvottelua toisten liikkujien kesken (Toiskallio 2002a).

Vilkkaana keskustelun kohteena on ollut lisääntyneen liikenteen aiheuttamat ongelmat tieverkostolle sekä globaalimmin ajateltuna myös ilmastolle. Ruuhkautunut Etelä-Espoo (Länsiväylä) on yksi esimerkki yksityisautoilubuumien ongelmista pääkaupunkiseudun liikenteessä. Ruuhkat näyttäisivät toisaalta vaativan liikennejärjestelyjen parantamista, jotta ne palvelisivat autoilijoita paremmin. Toisaalta autoilua pitäisi pyrkiä vähentämään eikä lisäämään, esimerkiksi ilmastollisista ja ympäristöllisistä syistä. Suuren osan pohdinnoissa on saanut pääkaupunkiseudun joukkoliikenne, jonka rooli autoilun ja ruuhkien vähentämisessä on korostunut. Ilman toimivaa joukkoliikennettä ei autoilua pystytä rajoittamaan. Etelä-Espoon uusimpana tulevaisuuteen kohdistuvana joukkoliikenteen kehityskeinona on Länsimetron rakentaminen. Kalliina

rakennusprojektina Länsimetron niskaan on langennut paine purkaa Länsiväylän ruuhkaa ohjaamalla autoilevat työmatkalaiset metron käyttäjiksi.

Tässä tutkimuksessa tutkittiin eteläespoolaisten autoilijoiden asenteita autoiluun ja joukkoliikenteen käyttöön. Vastausten analyysin edetessä erottui selvä ristiriita autoilun ympärillä käytävän keskustelun ja autoilijoiden asenteista kerätyn empiirisen tiedon välillä. Autoilua ei läheskään aina selitetä joukkoliikenteen puutteellisuudesta käsin. Tulosten perusteella joukkoliikenteen parannuksilla ei olisi vaikutusta jopa yli 50:een % eteläespoolaisista autoilijoista. Tutkimuksen päähuomio kiinnittyykin nyt siihen, miksi näin on. Tutkimuksen ensimmäisessä luvussa perustellaan tarkemmin tutkimusaiheen valinta sekä täsmennetään tutkimusongelma. Ensimmäisessä luvussa myös kuvataan Espoo tutkimuskohteena. Toisessa luvussa perehdytään liikenteen sosiologian tutkimukselliseen näkökulmaan ja luodaan katsaus auton yhteiskunnallisen roolin muutokseen 1960-luvulta vuosituhannen vaihteeseen. Luvussa kolme esitellään kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä – sen edut ja puutteet, sekä menetelmän käyttö juuri tässä nimenomaisessa tutkimustarkoituksessa. Tässä luvussa myös esitellään tutkittavan otoksen ominaisuuksia sekä edustavuutta. Luku neljä alalukuineen muodostaa tutkimuksen varsinaisen analyysiosion, jossa etsitään selityksiä sille, mitkä erilaiset motiivit autoiluun ohjaavat, ja miten esimerkiksi elämäntilanteilla on vaikutuksia asenteiden muodostumiseen. Luvussa viisi heijastetaan subjektiivisia auton käytön tarpeita laajempaan kulttuuriseen kehykseen. Tässä luvussa perehdytään tarkemmin modernin yhteiskunnan käsitteisiin sekä kaupunkilaiseen elämäntyyliin ja kulutukseen. Johtopäätösosiossa tehdään yhteenveto tutkimuksen tuloksiin. Viimeisessä luvussa myös esitetään ideoita jatkotutkimusta varten.

1 TUTKIMUSONGELMA

Syksyn 2006 ja kesän 2007 aikana on käyty vilkasta keskustelua pääkaupunkiseudun yksityisautoilusta ja kasvavan henkilöautomäärän tuottamista haasteista liikenteen sujuvuudelle. Myös liikenteen vaikutuksista ilmastoon ja erilaisista vaikutuskeinoista päästöjen vähentämiseksi on kirjoitettu paljon esimerkiksi Helsingin Sanomissa. Keskustelussa joukkoliikenteen puutteellisuus on saanut jokseenkin itsestään selvän aseman runsaan henkilöautoliikenteen aiheuttajana. Yhä useammat ihmiset haluavat nykypäivänä asettua asumaan Helsingin keskusta-alueen ulkopuolelle, jolloin he ovat joko riippuvaisia joukkoliikenteen palveluista tai sen puutteellisuuden takia pakotettuja liikkumaan omalla autolla. Asutuksen tiivistäminen kuormittaa Länsiväylää, joka on seudun päätie Helsingin ja Espoon välillä ja erityisesti arkena työmatkalaisten ruuhkauttama.

Länsimetroon on viitattu kauan kaivattuna parannuksena joukkoliikenteeseen, jota on moitittu linja-autoyhteyksien epäluotettavuudesta. Helsingin Sanomien artikkelin (29.10.2006) mukaan erityisesti työmatkalaisten arkea ovat ajamatta jääneet lähdöt ja myöhästelyt. Linja-autot ovat myös aina jossain määrin riippuvaisia muusta liikenteestä ja ruuhkista, vaikka bussikaistoja Länsiväylällä onkin lähes alusta loppuun. Metro korvaa suorat linja-autoyhteydet Helsingin keskustaan ja siitä on suunniteltu ratkaisua työmatkaliikenteeseen, joka pyritään metron rakentamisen myötä ohjaamaan kiskoille. Länsimetron tavoitteena on siis houkuttaa myös niitä työmatkalaisia metron käyttäjiksi, jotka ennen taittoivat työmatkansa autolla. Länsimetron nähdään edustavan ”kestävää metrojärjestelmää”, jonka tarkoituksena on nopeuden lisäksi tuoda joukkoliikenteessä matkustamiseen laadukkuutta ja nykyaikaisuutta (www.lansimetro.fi/metrovaltuuso.shtml).

Tutkimusaiheen valintaan vaikutti ennen kaikkea aiheen ajankohtaisuus. Ajatus eteläespoolaisten autoilun tutkimiseen heräsi, kun korviini kantautui epäily siitä, että jotkut autoilijat Länsimetrosta riippumatta (tai mistä tahansa muusta joukkoliikenteen muodosta, toimipa se kuinka hyvin tahansa) eivät luopuisi omasta autoilustaan. Heräsi kysymys miksi? Selitykseksi ei selkeästi enää riittänyt joukkoliikenteen puutteellisuus (bussien myöhästely tai aikataulujen puutteet). Miksi osa autoilijoista ei vaihtaisi omaa autoa metroon, vaikka se tulisi hakemaan heitä kotiovelta ja veisi toivottuun määränpäähän

omaa autoa nopeammin? Liikenteen sosiologian kautta lähdin tarkastelemaan autoilua erillään liikennejärjestelmän kehyksistä, autoilun sosiaalisuuden kautta.

Tutkimusaineisto kerättiin postikyselyllä huhti-/toukokuun (2007) aikana. Tutkimusotos muodostui 485 työkäisestä, 18 – 61-vuotiaasta, eteläespoolaisesta auton omistajasta, jotka asuvat tulevan Länsimetron vaikutusalueella (kuvio 1) ja joiden nimissä on yksityiskäyttöön rekisteröity auto sekä ajolupa. Kyselyllä kartoitettiin eteläespoolaisten autoilijoiden asenteita autoilua ja joukkoliikennettä kohtaan.



Kuvio 1: Tutkimusalue

Otaniemi 02150, Tapiola 02110/02120, Laajalahti 02140, Mankkaa 02180, Westend 02160, Haukilahti 02170, Olari 02210, Matinkylä 02230, Puolarmetsä 02280, Suomenoja 02270, Nöykkiö 02300, Kivenlahti 02320

Tutkimusalueena oli siis eteläinen Espoo, jonka läpi kulkee valtatie 51, Länsiväylä. Kokonaisuudessaan Espoossa on asukkaita yli 235 000. Se on Suomen toiseksi suurin kaupunki. (www.espoo.fi.) ”Espoo on edelläkävijä. Espoo on hyvä paikka asua, elää, tehdä työtä ja yrittää.” Näin todetaan vuoden 2007 - 2009 Espoo-strategiassa. Espoo on tärkeä osa pääkaupunkiseutua, ja sitä korostetaan maailmanlaajuisesti verkottuneena huipputeknologian, koulutuksen, kulttuurin, tutkimuksen ja innovaatioiden erityisosajana. Espoon kaupungin palveluksessa työskentelee yli 13 000 henkilöä (www.espoo.fi.)

Esboota korostetaan turvallisena kaupunkiympäristönä – yksilön ja yhteisen vastuun kaupunkina, jossa luodaan hyvät edellytykset kuntalaisten henkiselle ja fyysiselle

hyvinvoinnille (Espoo-strategia 2007-2009). Espoon kaupunkirakenne on verkosto, joka koostuu viidestä kaupunkikeskustasta ja kahdesta paikalliskeskuksesta. Kaupunkikeskustoja ovat Leppävaara, Tapiola, Matinkylä-Olari, Espoonlahti ja Espoon keskus. Paikalliskeskukset ovat Kalajärvi ja Kauklahti. Länsimetron reitin läheisyyteen näistä sijoittuvat Tapiola, Matinkylä-Olari sekä Espoonlahti (*kuvio 2*).

Espoo-strategiassa korostetaan kaupunkikeskustojen elinvoimaisuuden ylläpitämistä ja asutusta ohjataan myös sen mukaisesti. Tiivistyvien kaupunkikeskustojen lisäksi kaavoitetaan myös paljon pientaloalueita. Vuosittain Espooseen nousee keskimäärin 2500 asuntoa, joista 500 on rivitaloja ja 1000 omakoti- tai paritaloasuntoa. Kaikessa asumisessa painotetaan laadukkuutta ja tarjonnan monipuolisuutta. Kunnallinen vuokra-asuntotuotanto suunnataan lähinnä pienperheille ja yksineläjille. (Espoo-strategia 2007-2009.) Kaupungin vuokra-asuntokanta on noin 14 000 asuntoa. (www.espoo.fi)

Espoossa painotetaan ympäristön tärkeyttä, ja hyvää elinympäristöä pidetäänkin Espoon vetovoimatekijänä (Espoo-strategia 2007-2009). Myös pientalorakentamisen kriteerinä näyttää tänä päivänä olevan luonnonläheisyys. Tonttitarjonta painottuu vielä harvaan asutuille, seudun reuna-alueille ja kysyntä näyttääkin kohtaavan tarjonnan tässä mielessä. Reuna-alueiden pientaloasuminen lisää väistämättä henkilöautoliikennettä, kun joukkoliikenneyhteyksiä ei vielä ole.

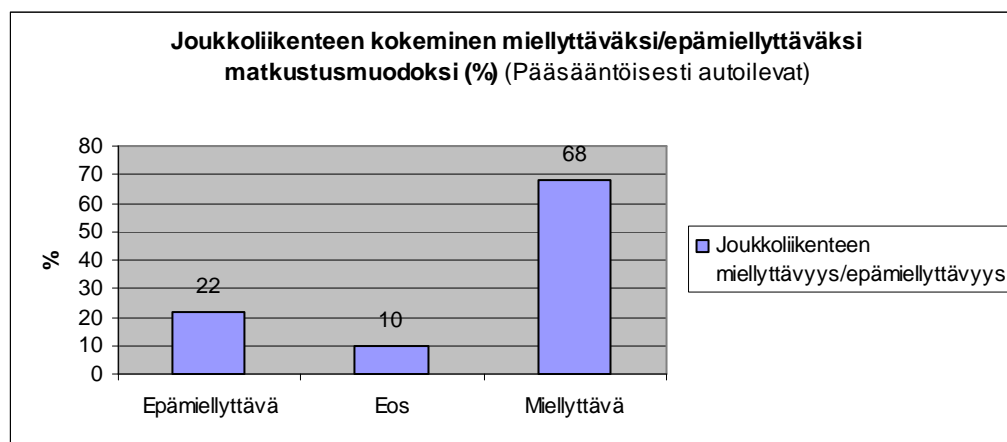
Etelä-Espoon alue on tässä mielessä oma ympäristönsä. Se on pitkälti seudun ”valmista” osaa, jonka asutus on jo tiivistä, ja myös liikennepalvelut (linja-autoyhteydet) ovat ehkä Espoon monipuolisimpia. Tutkimuskohteeksi valittiin alueet, jotka liittyvät Länsimetron tulevaan reittiin, joko niin, että Länsimetro kulkee alueen läpi tai, että alueelta tullaan luultavimmin ohjaamaan matkustajia liityntälinjoilla metron reitin varrelle (alueet siis sijaitsevat riittävän lähellä Länsimetron suunniteltua reittiä). Alueet poikkeavat toisistaan jonkin verran asumismuodon mukaan (ja jossain määrin myös imagon). Esimerkiksi Westend eroaa omaksi osiokseen huvilakaupunginosamaisuutensa vuoksi ja erityisesti asuntojen hintojen perusteella. Aineiston jakaumien alustavan tarkastelun perusteella ei kuitenkaan ole syytä epäillä, että aineisto olisi painottunut liiaksi edustamaan vain jotain tiettyä aluetta. Tätä voidaan perustella esimerkiksi tulojakaumaa tarkasteltaessa. Vastaajat eroavat vuosituloittain, vaikka joukko painottuukin korkeampia vuosituloja ansaitseviin

pieniä enemmän. Tämä oli kuitenkin jo ennakkoon odotettavissa, sillä vuokra-asuminen alueella on melko vähäistä ja asuntojen hinnat eivät houkuttele pienituloisia asukkaita.

Espoon ympäristökeskuksen teettämän tutkimuksen mukaan Espoolaiset ovat huolissaan ympäristön tilasta ja pitävät joukkoliikenteen parantamista parhaana keinona yksityisautoilun vähentämiseksi. Tutkimukseen vastanneista yli 18-vuotiaista espoolaisista työmatka-autoilijoista jopa 80 % vastasi olevansa halukas autoilun vähentämiseen, jos vain joukkoliikenne toimisi paremmin. (HS 9.8.2007). Omien tulosteni mukaan asia ei kuitenkaan näytä näin yksinkertaiselta. Eteläespoolaiset tutkimushenkilöt suhtautuivat Länsimetroon varsin myönteisesti. 77 % vastaajista sanoi kannattavansa metron rakentamista. Huomattiin kuitenkin, että Länsimetron myönteisyys ei aina ole yhteydessä autoilun vähentämisen kanssa. Sama ilmiö toistui myös muiden joukkoliikenteen parantamiskeinojen kohdalla. Etelä-Espoossa asuvista autoilijoista korkeintaan puolet (niin työmatkalaisista kuin muistakin) piti joukkoliikenteen parannuksia (Länsimetron rakentaminen, tiheämpi liikennöinti, lippujen hintojen aleneminen, turvallisuuden ja siisteyden paraneminen) merkityksellisinä oman autoilunsa kannalta. Autoilu ei siis aina ole yhteydessä siihen, että joukkoliikenne koettaisiin puutteelliseksi. Eteläespoolaisista autoilijoista jopa 50 % ei koe joukkoliikenteen parannuksilla olevan mitään vaikutusta omaan autoiluunsa. Joukkoliikennettä kuitenkin pidettiin varsin miellyttävänä; esimerkiksi pääsääntöisesti töihin autoilevista enemmistö (68 %) piti joukkoliikennettä miellyttävänä matkustusmuotona (*kuvio 3*).



Kuvio 2: Länsimetron reitti



Kuvio 3: Pääsääntöisesti autoilevien mielipiteet joukkoliikenteestä miellyttävänä tai epämiellyttävänä matkustusmuotona

Suuri osa eteläespoolaisista, ja siis potentiaalisista Länsimetron asiakkaista, ei siis pidä joukkoliikenteen parannuksia omaa autoiluaan vähentävinä (mukaan luettuna Länsimetron rakentaminen). Vaikka Länsimetroa kannattaa suurin osa kaikista vastaajista, ei Länsimetron tuomaa kehitystä joukkoliikennepalveluihin pidä nähdä itsestään selvänä ratkaisuna Länsiväylän työpaikka-autoilun vähentämiseksi. Tämän tutkimuksen tavoitteena onkin selvittää tarkemmin miten työpaikka-autoilijoiden ominaisuudet ja käsitykset joukkoliikenteestä ovat yhteydessä siihen, miten he suhtautuvat omien

autoilutottumustensa muuttamiseen. **Mikä selittää yksityisautoilua, joka ei ole yhteydessä joukkoliikenteen palveluihin (Etelä-Espoossa jopa yli 50 % autoilusta), eikä näin ollen selity joukkoliikenteen puutteellisuudesta käsin?** Tutkimusongelmaan virittää Liikenne- ja viestintäministeriön aiemmasta tutkimuksesta poimittu sitaatti erään autoilijan pohdinnoista omasta toiminnastaan.

”Itsellä on niin, että jos ostaa joukkoliikenteen kausilipun enkä käytä sitä parina päivänä, se tuntuu hukkaan heitetyltä rahalta. Toisaalta sitä saattaa silti hyvin ajaa autolla parkkihalliin ja maksaa neljä euroa useampanakin päivänä viikossa, eikä se tunnu hukkaan heitetyltä. Aika outoa oikeastaan, koska joukkoliikenteen kausilippu on vain pari euroa päivässä.”

(Liikenne- ja viestintäministeriö: *Autoilijat joukkoliikenteessä*. Julkaisuja 86/2005, 46)

2 LIIKENTEEN SOSIOLOGIA

Liikenteen sosiologia on varsin uusi tutkimusala. Oikeastaan itse nimitys ei edes vielä ole kunnolla vakiintunut, ainakaan Suomen tutkimusmaailmassa. Liikenteen sosiologia on autoilun ihmis- ja yhteiskuntatieteellistä tutkimusta, joka pyrkii lisäämään kulttuurintutkimukselliseen otteeseensa sosiaalisten käytäntöjen huomioimisen. Liikenteen sosiologian englanninkielinen vastine on jo vakiintunut käsite *automobility*. Käsitteen suora suomennos olisi *autoilu*, joka kuitenkin vielä tutkimusalueen tuoreudesta johtuen ei ole Suomessa vakiinnuttanut muuta asemaa kuin lähinnä arkikielisen puheen autolla ajamisesta. (Toiskallio 2002a, 26.) *Automobility* -tutkimus keskittyy autoilun arkisuuteen – autoiluun elämysmaailmana, sosiaalisen vaihdon ja vertailun kokemukseksi ja osakulttuurin työssijana. (Toiskallio 2002a, 27).

Liikenteen sosiologia -käsite sisältää Toiskallion mukaan kaksi liikennepoliittista ulottuvuutta. Yhtäältä kaupunkiliikennettä on tarkasteltu tehokkuustavoitteen kautta. Liikennetietoa on näin ollen hallinnut liikkumiskäytäntöjen erottelu ja järjestäminen. Tässä yhteydessä jokseenkin hyveenä on korostunut mahdollisuus liikkua nopeasti ja keskeytyksettä. Toisaalta tutkimuksessa pyritään tavoittamaan niin sanottua kaupungissa liikkumisen eetosta. (Toiskallio 2002a, 26.) Jälkimmäisen yhteydessä on siteerattu paljon esimerkiksi Georg Simmelin suurkaupungin mentaliteetti -käsitettä. Simmelin ajattelua kaupunkilaisuudesta käytetään myös tässä tutkimuksessa ymmärryksen tukena.

Liikenteen sosiologian yksi tarkoitus on ottaa osaa modernisaatio-keskusteluun (Toiskallio 2002a, 28). Modernisaatiolla tarkoitetaan tässä yhteydessä juuri ajalle tyypillistä ihmisten suhdetta toisiinsa ja suhtautumisen välittymistä erilaisissa arkisissa käytännöissä. Autoilu nähdään yhtenä tällaisena käytäntönä, jolla käydään neuvottelua toisten sosiaalisessa tilassa liikkujien kesken. Selvimmin autoilun modernit ulottuvuudet näkyvät kaupungissa, kaupunkiliikenteessä. Liikenteen kautta on esimerkiksi tarkasteltu millaisena ihminen hahmottaa kaupungin elinympäristönään – minkälaiset sosiaaliset käytännöt siellä vallitsevat ja miten ne välittyvät liikennekäyttäytymisestä. Kaupunkiliikennettä on myös tutkittu esimerkiksi kaupunkitilan visuaalisen hahmottamisen kautta. Nigel Taylor (2003) on tutkinut miten autoilu määrittää modernia kaupunkia jo kaupunkitilan visuaalisen kokemuksen kautta – miltä moderni kaupunki näyttää. Taylorin mielestä modernia

kaupunkia ja kaupunkikuvaa määrittää ennen kaikkea liikenne. Liikenne määrittää hänen mukaansa myös sitä, miltä kaupunki *tuntuu* (mentaalisesti) (Taylor 2003, 1610). Taylor näkee liikenteen myös suurimpana kaupunkirakenteen muutokseen vaikuttaneena tekijänä. Kaupunkikuva on mitä suurimmassa määrin eri suuntiin risteäviä liikenteen väyliä. Autoilu on myös ohjannut asumista kaupungin reunoille ('edge cities') ja elämästä kaupungissa on tullut yhä enemmän autoiluun nojaavaa. (Taylor 2003, 1612-1613.)

Modernisaatiossa keskeistä on yhteisöllisyyden muutos sekä yksilöllisen elämäntavan korostuminen. Tällaisesta perustasta tarkastellaan myös kaupunkilaista elämäntapaa ja niin sanottua kaupungissa liikkumisen eetosta. Modernisaatio-keskustelun yhteisöllisyyden kohtaloon liittyen liikenteen tutkimus tuo uutta tukea siihen näkökulmaan, että egoistiseltakin näyttävä toiminta (kuten yksityisautoilu) voi sisältää yhteisöllisiä ulottuvuuksia. Toiskallio (2002a) huomauttaa, että tässä suhteessa liikkujien ja liikenneasiantuntijoiden näkemykset liikkumisesta eroavat toisistaan. Liikenneasiantutkimuksen puheessa kun on pääasiassa korostettu liikkujien yhteistyökyvyttömyyttä. Tämän virhepäätelmän syntymiseen Toiskallio on nähnyt syynä tavan tarkastella liikennettä vain ulkoa päin (ei kuljettajien omasta kokemusmaailmasta käsin) (Toiskallio 2002a, 30).

Liikenteestä puhuttaessa tarkoitetaan yleensä liikennejärjestelmää tai autojärjestelmää (sillä nykyinen liikennejärjestelmä on henkilöautoriippuvainen). Autoa tutkitaan tällöin systeemisenä liikenneteknologiana ja laajemman järjestelmän osana, johon kuuluvat esimerkiksi kaupunkirakenne ja -suunnittelu, palvelujen sijoittelu sekä poliittinen päätöksenteko, joka koko järjestelmää koskee (Rajanti 2002, 29). Henkilöautoriippuvuus on kaksisuuntainen: liikennejärjestelmä on riippuvainen henkilöautoista, ja yksittäisen käyttäjän elämäntapa ja arki ovat riippuvaisia henkilöautosta (Rajanti 2002, 30). Sen lisäksi, että auto on tärkeä osana liikennejärjestelmää, se on myös tärkeä *esineenä*. Taina Rajanti painottaa autoilijan kykyä nähdä autonsa sekä osana systeemiä, että systeemiä erillisenä esineenä. Autolla ajamisen nautinto perustuu Rajannin mukaan juuri auton kokemiseen muusta liikennejärjestelmästä erilliseksi. Rajannin tutkimuksessa esimerkiksi auton ajaminen ruuhkassa koettiin epämiellyttäväksi ja parkkipaikan löytäminen aina yhtä hankalaksi (systeemiset ominaisuudet), mutta silti yksityisyyden tunne auton sisällä ja mahdollisuus mennä minne tahansa, milloin tahansa (esineelliset ominaisuudet) tekevät autosta muita vaihtoehtoja miellyttävämmän. (Rajanti 2002, 29.) Taina Rajanti on

tarkastellut autojärjestelmän kehitystä juurtuneen teknologian näkökulmasta, jolla tarkoitetaan, että henkilöautoa ei tarkastella vain erillisenä esineenä vaan teknologiana, joka olettaa kokonaisen järjestelmän olemassaoloa. Lähtökohtana on ajatus, että teknologia on aina sosiaalisesti muotoutunutta ja saa merkityksensä ihmisten keskinäisistä suhteista. Toisaalta teknologialla on aina myös oma logiikkansa, joka antaa merkityksiä ihmisten keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin. Teknologiasta (kuten henkilöauto) tulee juurtunutta, kun se ikään kuin sulautuu jokapäiväisen elämän käytäntöihin. (Rajanti 2002, 30.)

Toiskallio on keskittänyt tutkimuksensa auton tutkimiseen sosiaalisten tilanteiden säätelyn kannalta, ikään kuin liikenteen ”sisältä päin”. Toiskallio (2000) kuvaa urbaania taksia sekä kaupunkilaisten kohtaamisten areenana että julkisten ja yksityisten tilojen välimuotona. Kaupunkitilat eroavat toisistaan niiden inkluusoivan tai eksklusoivan luonteen mukaan. Kaikkiin tiloihin ei ole kaikilla ihmisillä samanlaista pääsyä. Rajoitukset ovat harvoin fyysisiä, mutta jokaisen oletetaan tunnistavan omat rajansa. Tämä luokittelee ihmisiä (tai oikeammin ihmiset itse luokittelevat omilla valinnoilla itseään). (Toiskallio 2000, 8.) Auto on esimerkki yksityiseksi käsitetyistä alueista, jonne jokainen vieras (tai usein kukaan vieras ylipäättään) ei ole tervetullut. Toisaalta taas joukkoliikenne on selkeästi yhteinen tila, joka ei oletusarvoisesti sulkeista ketään. Taksi on välimuoto yksityisestä autosta ja julkisesta joukkoliikenteestä (Toiskallio 2000, 8). Julkista tilaa luonnehtii Toiskallion mukaan vuorovaikutuksen väljyys, kun taas yksityisessä tilassa vuorovaikutus on jo oletusarvoisesti läheisempää, sillä sinne ei hyväksytä ketä tahansa. Taksissa, yksityisen ja julkisen tilan välimuotona, kohtaamiset eivät ilmennä tai tuota suoranaista yhteisöllisyyttä mutta kylläkin tietynlaista väljää ja tilapäistä kohtaamista (Toiskallio 2000, 10).

Toiskallio on tutkinut myös liikkumisessa tapahtuvaa jatkuvaa neuvottelua, joka jo itsessään kuvastaa liikkumisen sosiaalisuutta ja yhteisöllisyyttä. Liikenne on hänen mukaansa pääasiassa epäpersoonallista toimintaa, jossa satunnaisesti tulee vastaan tilanteita, joissa yhteisöllisyys muodostuu yhteisistä käsityksistä. Paradoksaalisesti sosiaalisuus kuitenkin syntyy juuri liikkujien yrityksestä ylläpitää sosiaalista etäisyyttä toisiin. Tässä pyrkimyksessä keskeisinä ovat sekä formaalit että informaalit liikenteessä vallitsevat säännöt. Tästä jatketaan myöhemmissä luvuissa. (Toiskallio 2002b; 2002c.)

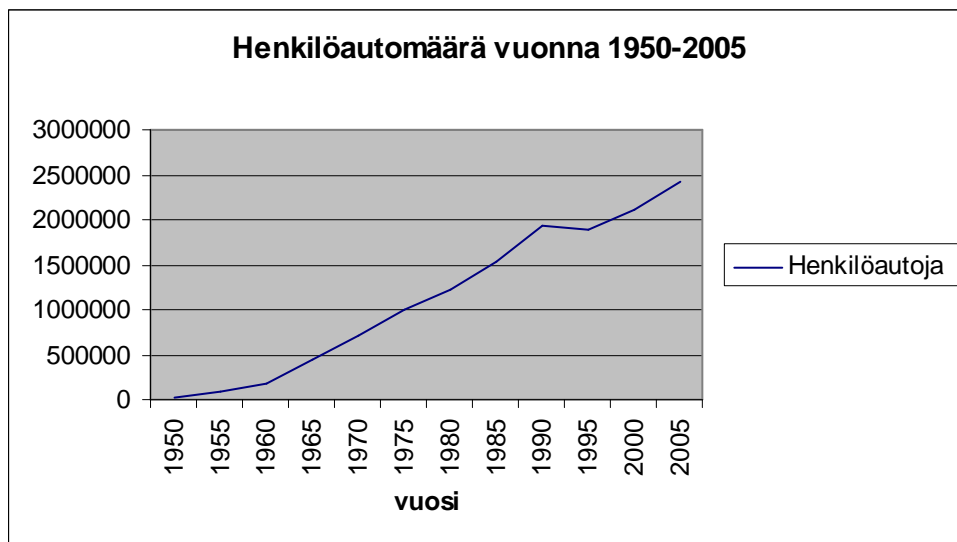
Elämäntilanteiden merkityksen korostaminen autoilukäytäntöjen muotoutumisessa on eräs tässä tutkimuksessa tärkeä esiin nouseva tekijä, joka usein on unohtunut, varsinkin kun

autoilua tarkastellaan vain liikennejärjestelmän osana. Katinka Lybäckin (2002, 118) mukaan elämäntilanne, niin yksilö- kuin perhetasollakin, on yksi keskeisimmistä auton käyttöä määrittävistä tekijöistä. Lybäck on tutkinut yksityisautoilua keskisuurissa kaupungeissa, Jyväskylän tapaustutkimuksen kohteenaan. Autonomistuksen todettiin olevan Jyväskylässä yleisintä omakotitalossa asuvien, lapsiperheiden ja ylempien toimihenkilöiden keskuudessa. Keskimääräistä useammin autoa käyttivät Jyväskylässä lapsiperheelliset, kokopäivätyössä olevat, omakotitalossa asuvat sekä miehet. Lybäckin mukaan elämäntilanteen muutos oli myös yleisimmin mainittu syy kysyttäessä, mitkä seikat saisivat vastaajan vähentämään auton käyttöä. (Lybäck 2002, 118.) Joukkoliikennettä kohtaan ei siis tässä mielessä näytettäisi tunnettavan erityistä tyytymättömyyttä, vaan autoilun tarpeellisuus syntyy juuri elämäntilanteiden myötä. Tyytyväisyys Jyväskylän paikallista, linja-autoliikenteelle perustuvaa, joukkoliikennettä kohtaan oli asukkaiden keskuudessa varsin hyvä (Lybäck 2002, 116).

Myös Lybäck nostaa esiin auton käytön houkuttelevuuteen liittyvät kaksi puolta. Henkilöauton merkitys pohjautuu toisaalta sen *käytännölliseen merkitykseen* ja toisaalta sen *symboliseen ulottuvuuteen*. Auto on siis sekä liikkumisväline että esine tai symboli. (Lybäck 2002, 121; vrt. myös Rajanti 2002.) Tänä päivänä, niin keskisuurissa kaupungeissa kuin pääkaupunkiseudullakin autoa näytettäisiin arvostettavan ennen kaikkea sen käyttöön liittyvien hyvien puolien takia. Lybäckin (2002, 121-122) mukaan auton merkitys perustuu tässä mielessä mukavuuteen, helppouteen, nopeuteen sekä sen rooliin eräänlaisena rentoutumisvälineenä. Lybäckin tutkimuksessa auto lähes aina assosioitiin nopeuteen, jolla halutaan lähinnä korostaa auton joustavuutta liikkumismuotona: sillä voi lähteä milloin vain, minne vain (Lybäck 2002, 123).

Keskisuurissa kaupungeissa osan auton käytön joustavuuden korostumisesta selittänee joukkoliikenteen puutteellisuus. Tämä näkyy konkreettisimmillaan joukkoliikenteen aikatauluissa, reiteissä sekä hinnoissa. Joukkoliikenne on verrannollinen asukasmäärän kanssa, jolloin pienten ja keskisuurten kaupunkien kiireisille asukkaille ainoa realistinen liikkumisväline on oma auto. Keskisuurissa kaupungeissa on myös todennäköisempää, että omakotialueella asuminen edellyttää omaa autoa jo pelkästään joukkoliikennereittien puutteiden takia. Tässä mielessä pääkaupunkiseutu on erityinen osa Suomea.

Auton rooli on muuttunut paljon 1960-luvusta, jolloin yksityisautoilun valtakauden voidaan sanoa alkaneen. *Kuviossa 4* on esitetty henkilöautomäärän kehitys vuodesta 1950 vuoteen 2005. Vuoden 2006 päätyessä ajoneuvorekisterissä oli 2 489 287 henkilöautoa ja henkilöautokannan kasvu edellisestä vuodesta oli 3,1 % (Ajoneuvohallintokeskus 2007; Tilastokeskus 2007).



Kuvio 4: Henkilöautomäärä vuonna 1950-2005

Lähde: Ajoneuvohallintokeskus (AKE)

Vielä 1950-luvulla auto oli Suomessa harvinainen ilmiö. 1960-luvulla se kuitenkin valtasi nopeasti tieliikenteen muilta kulkumuodoilta ja 1960-luvun alusta lähtien voidaan puhua yksityisautoilun valtakaudesta. Sen taustalla olivat ihmisen lisääntynyt liikkumistarve ja käytännön ongelmat, joita yhteiskunnan muutos kulkijan eteen toi. Autoistumista vauhditti merkittävästi myös autontuonnin rajoitusten poistuminen vuonna 1962 (AKT 2007). Yksityisautoilusta tuli ratkaisu työmatkoihin, maaseudun liikenteeseen sekä kesämökki- ja asiointiliikenteeseen. Yksityisautoilun yleistymiseen vaikutti myös ratkaisevasti 60-luvulla tapahtunut elintason nousu sekä kaupungeissa kaupunkirakenteen muutos. Työpaikat levittäytyivät kauemmas kaupunkien keskustoista niiden laita-alueille. Auto helpotti työmatkaongelmia. Sen käyttöön on kuitenkin alusta asti liittynyt vahvasti myös erottautumisen mentaliteetti.

Yksityisautoilu ei vain toimittanut käytännön ratkaisuja liikkumisongelmiin, vaan oli myös tärkeä status- ja symboliarvoja tuottava tekijä. (Mauranen 2001, 55-57.) Länsiväylällä ajoi

viime vuonna (2006) vuorokauden aikana keskimäärin yli 20 000 ajoneuvoa (joista yli 1200/vrk oli raskasta liikennettä) (www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/15241.PDF; www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/15905.PDF). Koko ajan lisääntyvän autoilun myötä myös keskustelu joukkoliikenteestä on lisääntynyt, erityisesti pääkaupunkiseudulla. Joukkoliikenteen kehittäminen nähdään keskeisenä keinona pääteiden ruuhkien ratkaisemiseksi sekä liikenteen ympäristöä kuormittavien päästöjen hillitsemiseksi. Espoon ympäristökeskuksen tutkimuksen mukaan henkilöautoliikenteen vähentäminen on avainasemassa ilmaston lämpenemistä lisäävien kasvihuonepäästöjen vähentämisessä (HS 9.8.2007).

Sen lisäksi, että auto tarjoaa mahdollisuuden liikkua nopeasti paikasta toiseen, se on myös sulautunut laajemmin koko kulttuurin osaksi. Auto ei ole vain liikkumisväline, vaan myös kulttuuriesine. Hannu Salmen (1991, 21) mukaan auton voi nykypäivänä nähdä niin liikkumavälineenä tai teollisuustuotteena kuin mentaliteettina tai vallankäyttönäkin. Salmen mukaan auton kulttuurisesta, sosiaalisesta ja psykologisesta merkityksestä löytyy selitys kysymykseen, miksi auto on saanut nykyisen sijansa länsimaisessa elämänmuodossa. (Salmi 1991, 21.) Tänä päivänä auto on merkittävä osa arjen käytäntöjä. Siitä on jopa käytetty nimitystä arjen alajärjestelmä. Liikenteen toiminnasta on tullut eräs yhteiskunnan päätoiminnoista ja auto on sen toiminnan johtava objekti – omalakinen osakulttuurinsa, joka osaltaan ohjelmoi arkeamme. (Toiskallio 2001, 11.)

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämässä tutkimuksessa ”*Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa*” selvitettiin auton omistukseen liittyviä syitä. Yleisin perustelu oli, että autoa tarvitaan työmatkoihin (kaupungeissa 44 - 55 %). Yleisiä syitä olivat myös lapset ja perhe, kesämökki, halu säilyttää mahdollisuus auton käyttöön sekä tavaroiden kuljetustarve. (LVM 9/2007, 36.) Auton käyttö perustuu siis hyvin paljon arjen toiminnoista suoriutumiseen. Autoilua ei kuitenkaan pidä nähdä ainoastaan tarpeellisuuskysymyksenä, varsinkaan pääkaupunkiseudulla, jonka joukkoliikennepalveluiden on todettu olevan kansainvälisessäkin vertailussa varsin korkeatasoisia (LVM 86/2005, 5). Henkilöautoa käytetään runsaasti myös lyhyillä matkoilla, jotka olisi usein helppo korvata esimerkiksi polkupyörällä (Santalahti 1991, 18). Liikennettä (ja ilmastoa) kuormittavat ja automäärää kasvattavat myös nykyään erityisesti kakkosautot. Tampereen teknillisen yliopiston erikoistutkija, Hanna Kalenoja (HS 23.5.2007) on pitänyt kakkosautojen yleistymistä autoistumisen uutena suuntauksena ja

sen huolestuttavimpana ilmiönä. Kakkosauton myötä julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen kuljettu matka vähenee Kalenojan mukaan puoleen. Hän selittää kakkosautojen äkillistä lisääntymistä tulotason nousulla sekä ihmisten halulla paeta kaupunkien keskustoista asumaan omaan rauhaan, omakotitaloihin. Kalenoja pitää kakkosautoilun yleistymistä joukkoliikenteen puutteellisuudesta johtuvana ja toisaalta joukkoliikenteen kehittämistä haasteellisena juuri siitä syystä, että ihmiset asuvat syrjässä, omakotialueilla (HS 23.5.2007). Ei kuitenkaan pidä ajatella, että kakkosauton omistaisivat ainoastaan ne, jotka asuvat joukkoliikenteen tavoittamattomissa. Näin ollen sen ei voi sanoa läheskään kaikissa tapauksissa selittyvän joukkoliikenteen puutteellisuudesta käsin.

Autoiluun johtavien syiden tarkkailussa on tärkeää huomioida se seikka, että eri elämäntilanteissa olevien ihmisten auton käyttö perustuu erilaisiin tarpeisiin (esimerkiksi lapsiperheet/lapsettomat taloudet). Näin ollen kaikki autoilijat eivät myöskään ole vaikutettavissa samoin keinoin. Liikenne- ja viestintäministeriön tutkimuksessa *Autoilijat joukkoliikenteessä* on todettu autoilua ohjaavan kaksi laadultaan erilaista tarvetta: **objektiiviset ja subjektiiviset auton käytön tarpeet** (LVM 86/2005, 46-47). Objektiiviset auton käytön tarpeet määräytyvät esimerkiksi toimintojen sijoittelulla ja päivittäisillä rutiineilla. Objektiivisena tarpeena voi esimerkiksi olla se, että työpaikka sijaitsee paikassa, jonne joukkoliikennettä käyttäen ei pääse. Subjektiiviset tarpeet sen sijaan perustuvat sellaisiin tarpeisiin, joita joukkoliikenne ei perusluonteensa vuoksi pysty täyttämään. Tässä tutkimuksessa huomio kiinnittyy juuri näihin subjektiivisiin auton käytön tarpeisiin.

”Subjektiivisilla auton käytön tarpeilla tarkoitetaan sellaisia asioita, joita ei oikeastaan voida tyydyttää joukkoliikenteen palvelutasoa tai maankäyttöä kehittämällä. Auto voidaan kokea välineeksi toteuttaa jotain sellaista, johon joukkoliikenne ei pysty vastaamaan sen perusluonteensa ”joukkojen” kuljettamisen vuoksi. Joukkoliikenteessä on siis aina sidottu olemaan muiden ihmisten kanssa, eikä siihen voi vaikuttaa kenen kanssa joutuu olemaan samassa tilassa.” (LVM 86/2005, 53.)

3 AINEISTON KERÄÄMINEN - SURVEY

Liikennetutkimuksen voi sanoa olevan vielä lapsenkengissä siinä mielessä, että sitä on vielä vuosituhannen vaihteessa lähinnä tarkasteltu suljettuna järjestelmänä, jonka kaikki osat on jo oletettu olevan tiedossa ja näkyvillä. Näin ollen esimerkiksi autoilutilanteiden tilannekohtaisuus ja autoilijoiden väliset jopa ristiriitaiset sosiaaliset käytännöt, ovat usein jääneet vaille huomiota. Toiskallio (2002a) onkin peräänkuuluttanut avoimemman järjestelmän näkökulman korostamista liikenteen ja liikkujien tutkimuksessa. Liikenteen näkemistä liikenteen sisältä eikä ulkoa päin. (Toiskallio 2002a, 6.) Liikennetutkimuksessa ennen vallinnut matemaattis-luonnontieteellinen paradigma (Toiskallio 2002a, 10) on pikkuhiljaa hivuttautumassa ymmärtävämpään, liikenne*kulttuurin* tutkimuksen suuntaan.

Liikennettä on yhteiskuntatieteissä yleensä tutkittu pääasiassa laadullisin menetelmin. Näistä yleisimpiä ovat olleet erilaiset haastattelut (ks. esim. Liikenne- ja viestintäministeriö 2005, 2007; Toiskallio 2002a). Haastattelu onkin päästy käsiksi niihin autoilussa vaikuttaviin henkilökohtaisiin arvotuksiin, joita myös tässä tutkimuksessa käytetään hyväksi. Yleisestä kaavasta poiketen tässä tutkimuksessa kuitenkin päädyttiin kvantitatiiviseen menetelmään kahdesta syystä. Lähtökohtana kvantitatiivisen menetelmän valintaan oli pyrkimys saada kerättyä laaja aineisto, josta olisi mahdollista tehdä perusjoukkoa koskevia yleistyksiä. Aineiston analysoinnin kannalta määrällinen aineisto oli ainoa mahdollinen. Toinen tekijä, mikä sulki esimerkiksi haastattelumenetelmän pois aineiston hankinnassa, oli tutkimusaiheen arkaluontoisuus. Tutkimuksessa pyrittiin pääsemään käsiksi niihin auton käytön motiiveihin, jotka eivät perustu tarpeellisuuteen, vaan lähinnä mukavuudenhaluun. Tällaisten myöntäminen kasvokkain (haastattelussa) ei olisi ollut kovinkaan odotettavaa. Tämän tutkimuksen näkökulma on myös siinä mielessä erilainen Toiskallion kuvaamiin tutkimusasetelmiin nähden, että tarkoitus on kerätä tietoa autoilijoiden asenteista *omaa* autoiluaan kohtaan. Tutkimuksessa näkemykset toisten käyttäytymisestä liikenteessä tai liikenteen analysoimisesta jotenkin kokonaisuutena on vastaajien näkökulmasta toisarvoinen.

Kvantitatiivisen tutkimusmenetelmän soveliaisuutta tässä tutkimuksessa voidaan myös perustella niillä varotoimilla, joilla tutkimuksen luotettavuutta pyrittiin vahvistamaan. Näihin kuuluvat tutkittavan yhteisön käsitteistön omaksuminen sekä hyvä perehtyminen

itse kohteena olevaan ilmiöön (Alkula 1994, 20-21). Tulosten ymmärtämisessä ja oikeassa tulkinnassa etukäteiserehtymisellä on suuri merkitys. Tässä tutkimuksessa liikennekäyttäytymiseen on perehdytty sekä liikennejärjestelmänä (liikennetutkimuksen perinteinen paradigma) että sosiaalisena toimintana (liikenteen sosiologia). Tutkimusasetelmassa ja esimerkiksi kyselyn laatimisessa huomioitiin myös niin sanotun tutkimusaiheen ympärillä oleva ja tutkimushenkilöiden arkikieli.

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa aineiston keruussa noudatetaan kolmea keskeistä tapaa: havainnointi, haastattelu ja kysely. Haastatteluita ja kyselyitä, jotka on tehty kyselylomaketta apuna käyttäen, kutsutaan nimellä *survey*. (Alkula 1994, 69.) Tässä tutkimuksessa aineistonkeruumenetelmänä oli kysely, joka lähetettiin postitse vastaajien kotiin. Surveyn käyttö aineistonkeruussa ei koskaan ole ongelmatonta. Sen ongelmaton käyttö vaatisi vuosien ammattitaitoa ja tilastollisen analyysin täydellistä hallintaa (yleensä surveyta on toteuttamassa eri alojen ammattilaisten joukko), joita kumpaakaan ei tämän tutkimuksen yhteydessä ole ollut mahdollista saavuttaa. Survey on kuitenkin mahdollista toteuttaa myös pienemmässä mittakaavassa, matalamman tason asiantuntijuudella, silti tulosten luotettavuudesta tinkimättä (Czaja 2005, 2).

Surveyta käytetään keräämään tietoa joukosta, jonka tutkija on etukäteen selkeästi määritellyt ja rajannut (Czaja 2005, 3). Kohderyhmän piirteiden ja käsitysten tunteminen on tärkeää, jotta kysymykset osataan asettaa kohdehenkilöiden käsityksimaailmaa vastaavaksi. On tärkeää miettiä, onko kohdehenkilöillä ylipäänsä tietoa kysyttävistä asioista tai ovatko ne heille henkilökohtaisesti merkityksellisiä, jotta kyselyyn ylipäänsä haluttaisiin vastata. Tässä tutkimuksessa kiinnostus kohdistui kunkin vastaajan henkilökohtaisiin autoilukäytäntöihin ja niihin liittyviin asenteisiin. Kyselyssä ei pyydetty esimerkiksi pohtimaan autoilua tai joukkoliikenteen käyttöä yleisesti vaan ainoastaan yksilön oman liikkumisen kautta. Kysely käsitteli kohdehenkilöiden asuinalueen kannalta ajankohtaisia liikenteeseen (autoiluun ja joukkoliikenteeseen) liittyviä suunnitelmia, joita julkisuudessa oli käsitelty jo jonkin aikaa. Näin ollen aihe oli kohdistettu tarkasti tietylle joukolla ihmisiä; vastaajille tarjottiin mahdollisuus vaikuttaa asiantuntijana oman asuinalueensa liikennejärjestelyihin.

Yleisesti katsoen kysely on keino tuoda jokapäiväisessä elämässä vallitsevat käsitykset ja näkemykset tutkittavaksi ja analysoitavaksi tutkimuksen kehikkoon (Czaja 2005, 59).

Kysely on kenties koko tutkimuksen kriittisin vaihe, jonka varassa koko tutkimuksen muu osa lepää. Kysely rakennetaan yleensä siten, että muutamaa pääteemaa tutkimaan laaditaan ryhmä kysymyksiä, jotka kerryttävät tietoa valituista teemoista (Czaja 2005, 3). Tässä kyselyssä haluttiin saada tietoa siitä, mihin ihmiset tarvitsevat autoaan, miksi he tarvitsevat autoaan, ja minkälainen merkitys sellaisilla subjektiivisilla tarpeilla kuten oma rauha, tilanteen hallinta ja yksityisyys autoilussa on. Tällaisten tiettyssä mielessä arkojen asioiden (kuten yksityisyyden suojele) tutkimiseen postikysely on esimerkiksi kasvokkain tapahtuvaa haastattelua parempi vaihtoehto. Mitä anonyymimpi aineistonkeruumenetelmä on, sitä paremmin todellisista asenteista tai käyttäytymisestä kerrotaan (Czaja 2005, 37).

Toisena kyselyn etuna Czaja (2005, 37) painottaa mahdollisuutta vastata kotona ja näin ollen tarpeen tullen pohtia kysymyksiä esimerkiksi perheen kesken tai tarkistaa tietoja, joita joka päivä ei tule miettineeksi (kuten tässä tapauksessa ajokilometrit vuodessa tms.). Näin vastaustarkkuus paranee. Kyselyn etuihin kuuluu myös visuaalisuus (Czaja 2005, 37). Postikyselyssä esimerkiksi vastausvaihtoehdot ovat näkyvillä, jolloin niistä on helpompi valita omaa mielipidettä parhaiten kuvaava vaihtoehto (vrt. esimerkiksi puhelimesta tehty haastattelu, jossa vastausvaihtoehtoja on useita). Kun halutaan kerätä tietoa suurelta joukolta ihmisiä, ei kyselyn sekä rahallinen että ajallinen ekonomisuus ole merkityksellisen. Usein kvantitatiivisten tutkimusten aineistokeruussa yhdistetään eri aineistonkeruumenetelmiä, mutta tässä tutkimuksessa esimerkiksi haastattelu tai havainnointi ei olisi tullut kyseeseen jo pelkästään ajallisten rajoitteiden takia.

Postikyselyn selkeänä ongelmana on vastaamatta jättämisen helppous (Czaja 2005, 38). Katoa esiintyy postikyselyissä yleensä 40 – 50 % verran. (Alkula 1994, 67.) Katoon vaikuttaa merkittävästi vastaajien kokemus tutkimusaiheen merkityksellisyydestä heidän henkilökohtaiselle elämälleen. Pelkkä mielenkiinto tutkimusaihetta kohtaan ei usein riitä. Vastaushalukkuutta voidaan lisätä myös erilaisin houkuttimin (esimerkiksi arvonta vastaajien kesken) ja lähettämällä karhukirjeitä. (Czaja 2005, 38.) Tämän tutkimuksen kohdalla kadon osuus oli 51 %, joka on kohtalainen ottaen huomioon, että kyselyyn ei liittynyt arvontaa ja kohdehenkilöille lähti ainoastaan yksi karhukirje (kysely ja karhukirje liitteenä).

Kyselylomakkeen tärkeä ominaisuus on selkeys ja ymmärrettävyys (Czaja 2005, 39). Paras keino karkottaa vastaajat on postittaa paksu ja monimutkaisen näköinen kyselylomake,

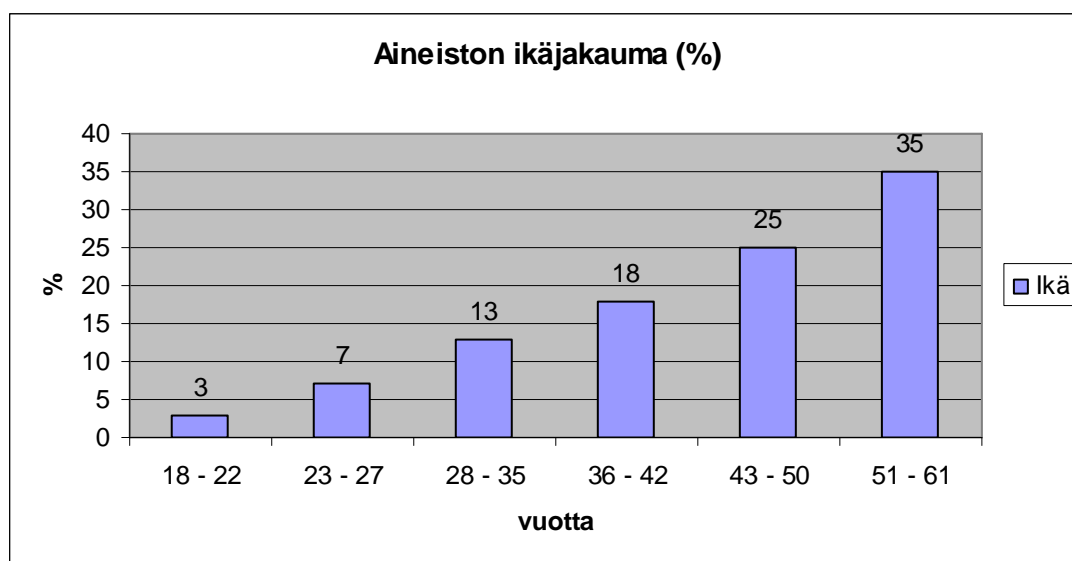
jonka täyttämässä vaaditaan erityistä tarkkaavaisuutta. Tähän seikkaan kiinnitettiin kyselyn suunnittelussa erityistä huomiota. Ylipäänsä kyselyn suunnittelu vei ajallisesti lähes puolet koko tutkimuksen aikataulusta. Kysymyksissä pyrittiin välttämään pitkiä johdatuksia, mutta kuitenkin ilmaisemaan vastausohjeet selvästi. Kyselyssä selkeät ohjeet ovat vastausten tarkkuuden takaamiseksi erityisen tärkeitä, sillä vastaajat ovat taipuvaisia sivuuttamaan sellaiset kysymykset, joita eivät heti ymmärrä (Czaja 2005, 39).

Kyselylomakkeen kysymykset laaditaan keskeisten käsitteiden operationalisoinnin tuloksena. Käsitteet muutetaan mitattavaan muotoon niin, että muodostuneilla muuttujilla voidaan mitata havaintoyksiköiden ominaisuuksia (Alkula 1994, 75). Kvantitatiivisessa analyysissä voidaan tämän jälkeen käyttää tilastollisia menetelmiä, joihin yksi tutkimusmenetelmän hyvistä puolista juuri liittyykin. Tilastollisten menetelmien avulla voidaan tarkastella ilmiöiden yleisyyttä ja jakaumaa sekä aukeaa mahdollisuus sattuman ja systemaattisen vaihtelun erottamiseen. Analyysissä on myös mahdollista vertailla ilmiötä eri tilanteissa ja yhteisöissä. (Alkula 1994, 21.)

Tutkimusaineisto siis kerättiin postikyselyllä, joka lähetettiin 1000 eteläespoolaiseen talouteen, 500 miehelle ja 500 naiselle, joiden nimissä oli yksityiskäyttöön rekisteröity henkilöauto sekä ajolupa. Vastaajat olivat iältään 18 - 61-vuotiaita ja elämäntilanteiltaan hyvin erilaisia. Kyselylomake rakennettiin siten, että perustietojen lisäksi saataisiin selkeä kuva eri-ikäisten autoilijoiden elämäntilanteesta, ja sen asettamista vaatimuksista liikkumiseen. Elämäntilanteen asettamien liikkumistarpeiden kautta pyrittiin myös selvittämään miten erilaisten ihmisten autoilutottumukset ovat vaikutettavissa ja miten tämä on esimerkiksi yhteydessä näkemyksiin yhteiskunnallisesta osallistumisesta ja omasta roolista yhteiskunnassa. Tärkeä osa lomaketta oli Länsimetroon kohdistettujen asenteiden selvittäminen sekä sen tuomat muutokset alueen asukkaiden liikkumiseen.

Pääosassa kysymyksiä oli valmiit vastausvaihtoehdot, useimmiten likert-asteikolla 1 – 5 (eri mieltä – samaa mieltä/ei tärkeä tekijä – tärkeä tekijä/ei välttämätöntä – välttämätöntä). Valittavana oli aina ”en osaa sanoa vaihtoehto”. Kysymykset oli jaoteltu erikseen autoilua ja joukkoliikennettä koskeviin kysymyksiin. Omassa osiossaan oli myös yleisiä asenteita koskevia väittämiä ja lopussa mahdollisuus kirjoittaa omia kommentteja ja mielipiteitä asuinalueen joukkoliikenteestä.

Vastauksia kyselyyn palautui 49 % ($n = 485$). Vastaajista enemmistö oli naisia (61 %). Ei kuitenkaan voida sanoa, että myös perusjoukosta (eteläespoolaisista) enemmistö olisi naisia, vaan sukupuolijakauma on otoksessa hieman vino. Ikäluokittain vastaajia oli eniten (35 %) luokassa 51 – 61 v (kuvio 5). Ammatilliselta asemaltaan puolet (49 %) toimi joko johtavassa asemassa tai ylempänä toimihenkilönä. 67 % vuositulot asettuivat välille 30 000 – 50 000 tai enemmän. Yli puolet vastaajista (58 %) oli avioliitossa. Aineisto jakautui kahtia lasten lukumäärän mukaan: lapsiperheitä 49 %, lapsettomia talouksia 51 %. Poliittiselta suuntaukseltaan aineisto oli oikeistopainotteinen (68 %). Taustamuuttujiltaan otoksen voidaan katsoa edustavan perusjoukkoa hyvin.



Kuvio 5: Aineiston ikäjakauma

Vastaajista 73 % autoili usein (useita kertoja tai muutaman kerran päivässä). 73 % myös käytti pääsääntöisenä liikumisvälineenä työmatkoihin autoa. Lähes puolet (41 %) ajoi autollaan 10 000 – 20 000 kilometriä vuodessa. Vastaajat oli asetettu luokkiin ajomäärien mukaan siten, että vastaaja, joka ilmoitti ajavansa 20 000 kilometriä vuodessa, sijoitettiin alempaan luokkaan 10 000 – 20 000 ja niin edelleen. Suurimmalla osalla (89 %) käytössä oleva auto oli oma. Työsuhdeautollisia oli siis joukosta vain 11 %. (Taulukko 1: Tutkimusaineisto, liitteenä.)

Aineistoa analysoitiin SPSS -tilasto-ohjelmalla. Aineiston alustavien jakaumien ja kuvailevien tunnuslukujen tarkastelun jälkeen siirryttiin vähitellen tarkemman eri muuttujien välisen yhteisvaihtelun tarkastelemiseen. Tätä varten aineistoa luokiteltiin

tarpeellisilta osin uudelleen. Muuttajat olivat laadultaan diskreettejä, eli epäjatkuvia, jonka vuoksi parhaaksi analyysimenetelmäksi todettiin ristiintaulukointi ja siitä johdettu Khiin neliön riippumattomuustesti. Kahden muuttujan yhteisvaikutuksen tulkinnan tukena käytettiin elaboraatiota, jolla päästiin tarkastelemaan muuttujien yhteyteen mahdollisesti vaikuttavien kolmansien muuttujien merkitystä. Elaboration kautta syntyikin tutkimuksen tulosten kiinnostavin anti, joka laadullisin menetelmin olisi luultavasti jäänyt pimentoon. Aineiston analyysin lähtökohdaksi otettiin Liikenne- ja viestintäministeriön aiempien tutkimusten tulokset, joiden mukaan auton käyttö perustuu usein hyvin käytännöllisiin syihin. Yleisinä syinä auton käyttöön mainitaan usein töihin matkustaminen, lapset ja perhe, kesämökki, halu säilyttää mahdollisuus auton käyttöön sekä tavaroiden kuljetustarve. Tässä tutkimuksessa näistä piirteistä kaksi korostui erityisesti: työpaikka-autoilu sekä lapsiperheellisyys.

4 ETELÄESPOOLAISET AUTOILIJAT JA AUTON KÄYTÖN TARPEET

4.1 Työpaikka-autoilijat: Suhtautuminen joukkoliikenteen kehittämiseen ja Länsimetron

Taulukossa 2 on kuvattu kaikkien kyselyyn vastanneiden arviot siitä, miten erilaisilla joukkoliikenteen parannuskeinoilla olisi vaikutusta heidän omaan autoiluunsa. Taulukossa ovat rinnakkain työpaikalle autoilevien (73 % vastaajista) ja työpaikalle muuten matkustavien (27 % vastaajista) vastaukset kuhunkin kohtaan. Kuten huomataan, jokaisessa kohdassa jäädään kauas Espoon ympäristökeskuksen tutkimustuloksesta, jonka mukaan työmatkalaisista 80 % arvioi vähentävänsä autoiluaan, jos joukkoliikenne toimisi paremmin. Eteläespoolaisten keskuudessa joukkoliikenteen lippujen hintojen aleneminen näyttäisi olevan tehokkain keino vähentää autoilua, ja silti silläkin koki olevan vaikutusta vain noin puolet kaikista vastanneista.

Taulukko 2 **Joukkoliikenteen parannusten vaikutus autoiluun (%)**

	Vähentäisi autoiluani	
	Työpaikalle autoilevat (73 % vastaajista)	Muut (27 % vastaajista)
Länsimetron rakentaminen	51 N = 328 Missing values = 5	44 N = 477 Missing values = 8
Joukkoliikenteen tiheämpi liikennöinti asuinalueelleni	50 N = 328 Missing values = 5	46 N = 477 Missing values = 8
Lippujen hintojen aleneminen	53 N = 329 Missing values = 4	55 N = 479 Missing values = 6
Joukkoliikenteen turvallisuuden paraneminen	22 N = 329 Missing values = 4	19 N = 477 Missing values = 8
Joukkoliikennevälineiden siisteyden paraneminen	24 N = 328 Missing values = 5	22 N = 478 Missing values = 7
Pysäkkien siisteyden paraneminen	16 N = 328 Missing values = 5	13 N = 478 Missing values = 7

Näyttäisi siltä, että ne, jotka eivät käytä autoa töihin matkustamiseen, olisivat vielä vaikeammin joukkoliikenteen parannuksilla vaikutettavissa. On kuitenkin huomioitava, että ryhmässä autoilu on toista ryhmää selvästi vähäisempää. Autoa käytetään useimmiten vain muutaman kerran viikossa tai kuukaudessa. Tässä ryhmässä kuitenkin lippujen hintojen alenemisella koettaisiin olevan varsin paljon vaikutusta omaan autoiluun. Vähän autoilevat ja usein autoilevat (työpaikka-autoilijat) eivät kuitenkaan eroa toisistaan esimerkiksi vuositulojen perusteella. Näyttäisikin siltä, että joukkoliikenteen käyttöön tottunut, vähän autoilevien ryhmä, pitää joukkoliikenteessä liikkumista varsin mukavana vaihtoehtona, johon lippujen hintojen aleneminen olisi ainoa tärkeä parannus.

Aineistosta 73 % sanoi käyttävänsä pääsääntöisenä liikkumismuotona työpaikalle matkustamiseen autoa. *Taulukosta 3* huomataan, että työpaikka-autoilu ja autoilutiheys ovat yhteydessä toisiinsa. 96 % vastaajista oli sellaisia, jotka autoilivat töihin ja ilmoittivat autoilevansa usein (joko useita kertoja tai muutaman kerran päivässä). Näyttäisi siltä, että ne, jotka eivät matkusta töihin autolla, eivät myöskään käytä autoa työajan ulkopuolella kovin usein. Tässä ryhmässä usein ilmoitti autoilevansa vain 16 %, vaikka automatkoja voisi kertyä muutama tai useita päivän aikana myös pelkästään ostoksilla ja harrastuksissa käydessä. Suurin osa vastaajista, jotka matkustivat töihin jollain muulla kulkutavalla kuin autolla, käyttivät muutenkin autoaan vain muutaman kerran viikossa, muutaman kerran kuukaudessa tai eivät juuri koskaan.

Taulukko 3 Työpaikka-autoilu ja autoilutiheys (%)

Autoilutiheys	Pääsääntöinen kulkuväline työpaikalle matkustamiseen (%)	
	Auto	Muu
Usein	96	16
Harvoin	4	84
Total	100	100
	N = 333	N = 111

Pearson Chi-Square = 0,000

Seuraavaksi tutkitaan keitä *työpaikka-autoilijat* ovat. Työpaikka-autoilua ei aineistossa määrää sukupuoli. Miehet ja naiset olivat yhtä usein työpaikka-autoilijoita, ja he myös

autoilivat suurin piirtein yhtä tiheästi (useimmiten useita kertoja tai muutaman kerran päivässä). Tässä mielessä Etelä-Espoon autoilijat eroavat yleisestä käsityksestä, että autoilu ja maskuliinisuus liittyisivät merkittävästi toisiinsa, ja josta käsite *gendered mobility* on juontunut (ks. Polk, Merriet).

Työpaikka-autoilu näyttäisi taustamuuttujista olevan yhteydessä ainoastaan iän ja lapsiperheellisuuden kanssa (*taulukko 4*). Ikäluokassa 36 – 50 työpaikka-autoilu on yleisintä. Tässä keskimmaisessa ikäluokassa vain 18 % käyttää jotain muuta kulkumuotoa kuin omaa autoa töihin matkustamiseen. Ikäluokassa 18 – 35 taas muiden kulkumuotojen käyttö on ikäluokista yleisintä, vaikka tässäkin ikäluokassa työpaikka-autoilijat olivat enemmistö. Toisaalta tähän ryhmään kuuluu vain 20 % vastaajista, ja autoilutiheys ei ole ryhmässä yhtä suuri kuin muissa ikäluokissa. 18 – 35-vuotiaista 40 % autoili harvoin ja 60 % usein, kun muissa prosenttiosuudet olivat 20 – 25 % harvoin, 75 - 80 % usein. Arvioinnit joukkoliikenteen parannusten vaikutuksista omaan autoiluun vaihtelevat myös ikäluokittain (*taulukko 5*).

Taulukko 4 Työpaikka-autoilu ikäryhmien mukaan (%)

	Ikä		
	18 – 35 (N = 95)	36 – 50 (N = 197)	51 – 61 (N = 151)
Työpaikka-autoilijat	61	82	74
Muut	39	18	26
Total	100	100	100

N = 443

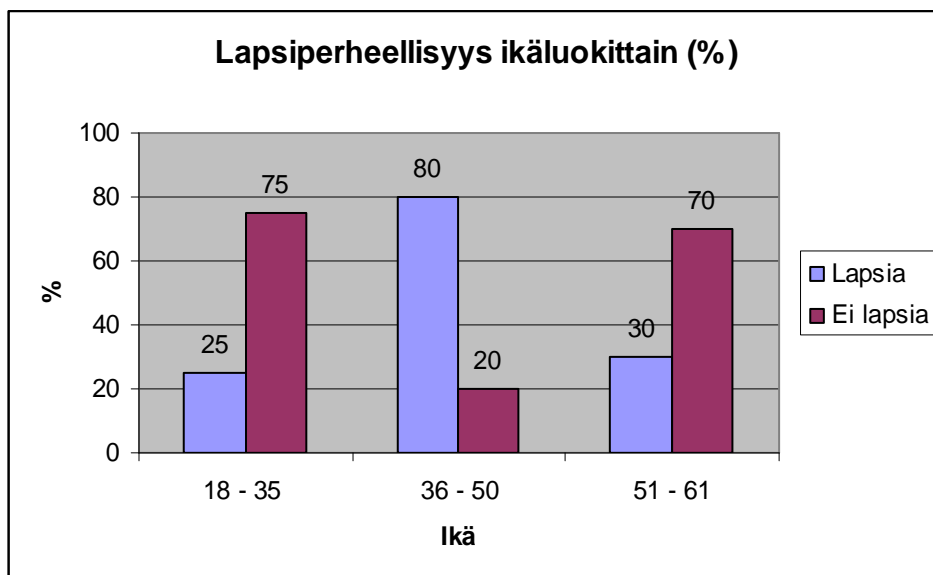
Missing values = 42

Pearson Chi-Square = 0,000 df = 2

Taulukko 5 Joukkoliikenteen parannusten vaikutus autoilua vähentävästi ikäryhmittäin (%)

	Ikä			
	18 - 35	36 - 50	51 - 61	
Länsimetron rakentaminen	61	49	43	N = 476 Pearson Chi-Square = 0,01 df = 2
Joukkoliikenteen lippujen hintojen aleneminen	68	53	51	N = 470 Pearson Chi-Square = 0,01 df = 2
Joukkoliikenteen tiheämpi liikennöinti asuinalueelle	57	48	43	N = 454 Pearson Chi-Square = 0,09 df = 2

Ikäluokassa 18 – 35 joukkoliikenteen parannuksilla nähdään olevan enemmän vaikutusta, kuin muissa ikäluokissa. Erityisesti joukkoliikenteen lippujen hintojen aleneminen koetaan tässä ikäluokassa merkitykselliseksi, joka selittyy osaltaan sillä, että joukossa ovat aineiston opiskelijat ja nuoret, joilla ei vielä ole samanlaista taloudellista vakautta kuin vanhemmissa ikäluokissa. Ikäluokka 36 – 50 on aineiston lapsiperheikäluokka (kuvio 6). Ikäluokassa selvä enemmistö on lapsiperheitä kun taas kahdesta muusta ikäluokasta selvästi enemmistö on talouksia, joissa lapsia ei ole.



Kuvio 6: Lapsiperheellisyys ikäluokittain

Työpaikka-autoilu näyttäisi siis olevan yleisintä niissä ikäluokissa, joissa on lapsia. Lapsiperheellisyys näyttäisi myös olevan yhteydessä autoilutiheyteen (*taulukko 6*) sekä siihen, miten joukkoliikenteen parannuksilla koetaan olevan vaikutusta omaan autoiluun. Myös aiemmissa tutkimuksissa lapsiperheellisyyden on todettu olevan yksi autoiluun ohjaava tekijä. Toisaalta kuitenkin myös vanhimmassa ikäluokassa, jossa enemmistö oli talouksia, joissa lapsia ei ollut, työpaikka-autoilijoita oli selkeä enemmistö. Tässä ikäluokassa myös autoiltiin usein. Seuraavassa luvussa tarkastellaan tarkemmin iän ja lapsiperheellisyyden vaikutusta.

Taulukko 6 Autoilutiheys ikäluokittain (%)

Autoilutiheys	Ikä		
	18 - 35 (N = 107)	36 - 50 (N = 210)	51 - 61 (N = 166)
Usein	60	80	72
Harvoin	40	20	28
Total	100	100	100

Pearson Chi-Square = 0,001 df = 2

4.2 Lapsiperheet: Arjen hektisyyden vaikutus asenteiden muodostumiseen

Ikäluokkaan 36 – 50 siis kuuluvat suurin osa aineiston lapsiperheistä, kun taas ikäluokassa 51 – 61 lapsiperheitä on vain vähän, samoin kuin ikäluokassa 18 – 35. *Taulukossa 7* on kuvattu lapsiperheellisyys-tekijän vaikutus eri ikäluokissa mielipiteiden muodostumiseen siitä, miten joukkoliikenteen parannuksilla nähdään olevan vaikutusta autoiluun. Vertailussa on tämän tutkimuksen kannalta vain oleellisin joukkoliikenteen kehittämistekijä, Länsimetro.

Aiemmin pohdimme iän merkitystä mielipiteiden muodostajana. Lapsiperheellisyys-tekijän mukaan otto osoittaaakin, että iän merkitys mielipiteiden tuottajana on pikemmin täsmäntävä kuin määräävä. Lapsiperheiden kohdalla Länsimetron vaikutukset autoiluun

näyttäisivät olevan suurin piirtein samat kaikissa ikäluokissa. Yli puolet kaiken ikäisistä lapsiperheistä ei pidä Länsimetron rakentamista omaan autoiluunsa vaikuttavana. Lapsettomien talouksien kohdalla sen sijaan erot ikäluokkien välillä ovat huomattavat. Nuorimmassa ikäluokassa Länsimetro vähentäisi autoilua muita selvästi enemmän. Vanhin ikäluokka sen sijaan on huonoiten vaikutettavissa. Iällä on siis merkitystä vain silloin, kun taloudessa ei ole lapsia ja näistä huonoiten Länsimetron rakentamiseen (ja myös muihin joukkoliikenteen parannuksiin) reagoiva ikäluokka on 51 – 61-vuotiaat.

Taulukko 7 **Länsimetron rakentamisen vaikutukset autoiluun ikäluokan ja lapsiperheellisuuden mukaan (%)**

	Lapsia			Ei lapsia		
	18 - 35	36 - 50	51 - 61	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Vähentäisi autoiluani	48	49	42	65	50	43
Ei muuttaisi autoiluani	52	52	58	35	50	57
Total	100	100	100	100	100	100
N = 473	Pearson Chi-Square = 0,7 df = 2			Pearson Chi-Square = 0,01 df = 2		

Vastaajien eroja näyttäisi selittävän se, miten kiireiseksi ihmiset kokevat elämänsä. Kiireisyyttä mitattiin väitteellä: Kiire on elämäni hallitseva piirre (*taulukko 8*). Nuorin ikäryhmä näyttäisi yllättäen olevan kiireisin. Vanhimmassa ikäryhmässä sitä vastoin 65 % oli sitä mieltä, että kiire ei ole heidän elämänsä hallitseva piirre.

Taulukko 8 **Kiireen kokeminen ikäryhmittäin (%)**

Kiire on elämäni hallitseva piirre	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Samaa mieltä	56	50	35
Eri mieltä	44	50	65
Total	100	100	100
N = 294	Pearson Chi-Square = 0,01 df = 2		

Lisäämällä vertailuun lapsiperheellisuuden vaikutuksen, kiireisyyden korostuminen eri ikäryhmien välillä säilyy (*taulukko 9*). Lapsiperheellisyys siis vahvistaa ilmiötä. Eri ikäryhmien erot kiireisyyden kokemisessa liittyvät osaltaan siihen, että eri ikäryhmät eroavat toisistaan lapsiperheellisuuden mukaan. Lapsiperheissä kiireistä arkea selittävät työn, harrastusten (omien ja lasten), sekä päivittäisten rutiinien (kuten ostosten teko) sovittaminen yhteen.

Taulukko 9 Kiireen kokeminen ikäryhmittäin ja lapsiperheellisuuden mukaan (%)

Kiire on elämäni hallitseva piirre	Lapsiperheet			Lapsettomat taloudet		
	18 - 35	36 - 50	51 - 61	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Samaa mieltä	78	69	51	61	50	41
Eri mieltä	22	31	39	39	50	60
Total	100	100	100	100	100	100
N = 375	Pearson Chi-Square = 0,04 df = 2			Pearson Chi-Square = 0,05 df = 2		

Kiireisyyden kokeminen on myös yhteydessä siihen, miten Länsimetrolla nähdään olevan vaikutusta omaan autoiluun (*taulukko 10*). Länsimetro näyttäisi olevan hyvä vaikutin kiireisten ihmisten autoiluun, etenkin silloin, kun kyse ei ole lapsiperheestä. Tämä selittäisi myös sitä, miksi nuorin ikäluokka näyttäisi reagoivan parhaiten Länsimetron rakentamiseen. He ovat kiireisiä, mutta useimmiten lapsettomia, ja siksi nopea joukkoliikenteen muoto palvelisi heidän tarpeitaan hyvin. Kiireisyydestä näyttäisi löytyvän yhteys myös sille, miksi vanhin ikäluokka 51 – 61 on huonoiten vaikutettavissa joukkoliikenteen parannuksilla, ja esimerkiksi Länsimetron rakentamisella. Ikäluokassa 51 – 61 kiirettä koetaan vähiten.

Taulukko 10

Länsimetron vaikutukset autoiluun kiireisyyden kokemisen mukaan (%)

Länsimetron vaikutukset autoiluun	Kiire on elämäni hallitseva piirre	
	Samaa mieltä	Eri mieltä
Vähentäisi autoiluani	56	43
Ei muuttaisi autoiluani	44	57
Total	100	100

N = 375

Pearson Chi-Square = 0,01 df = 1

Nuorimman ikäluokan auton käyttö näyttäisi siis perustuvan kiireisyyteen, samoin keskimmäisen, lapsiperhe-ikäluokan. Nuoriin joukkoliikenteen parannuksilla näyttäisi olevan parhaiten vaikutusta, sillä he kokevat itsensä kiireisiksi, mutta heillä ei usein vielä ole lapsia. Lapsiperheellisiin taas joukkoliikenteen parannuksilla ei koeta olevan kovin paljon vaikutusta lapsiperheen arjen moninaisten liikkumistarpeiden ja toimintojen takia. Vanhimmassa ikäluokassa (51 – 61) enemmistö on talouksia, joissa lapsia ei ole. Myöskään kiire ei näyttäydä merkittävänä. Silti ikäluokka näyttäisi olevan kaikista huonoiten vaikutettavissa joukkoliikenteen parannuksilla. Mikä tekijä erottaa tämän ikäluokan omaksi autoilijoiden joukokseen? Mihin ikäluokan 51 – 61 auton käytön tarpeet perustuvat?

4.3 Subjektiiiset auton käytön tarpeet: Ikäluokka 51 – 61v

Jatkossa olemme siis kiinnostuneita ikäluokasta 51 – 61, joka poikkeaa omaksi joukokseen siten, että siinä joukkoliikenteen parannuksia ei koeta kovinkaan hyvin autoiluun vaikuttavina. Suurin osa myös on lapsettomia talouksia, ja joiden elämässä kiire ei ole autoilua selittävä piirre. Huomio kohdistuukin nyt subjektiivisiin auton käytön tarpeisiin, joilla arvellaan olevan vaikutusta tämän ikäluokan autoiluun. Subjektiivisilla auton käytön tarpeilla siis tarkoitetaan ihmisen tarvetta saada matkustaa omassa rauhassa, joukosta irrallaan. Näin ollen joukkoliikennettä pidetään puutteellisena lähinnä ”joukossa” matkustamisen vuoksi eikä esimerkiksi siksi, että omalle työpaikalle ei pääsisi

joukkoliikennettä käyttäen. Subjektiiiviset auton käytön tarpeet korostavatkin joukosta irrottautumista ja omaehtoista liikkumista.

Sekä Timo Kalanti (2001) että Pasi Mäenpää (2000) ovat pohtineet nyky-yhteiskunnan teknologioiden roolia tällaisen yksilöllisyyden suojaamisen näkökulmasta. Mäenpään mukaan nyky-yhteiskunnan erilaisten teknologioiden merkitys ihmiselle perustuu siihen, että ne ovat kontrollia ja hallintaa tuottavia välineitä, joiden avulla ihminen pystyy manipuloimaan ympäröivää maailmaa niin, että se tulee luokse hallitusti ja hyvässä järjestyksessä (Mäenpää 2000, 147). Kalanti on laajentanut ajatusta korostamalla teknologioiden, erityisesti auton, roolia minuuden rakentajana ja ylläpitäjänä. Hän kuvaa autoa käsitteillä ”metallinen haarniska” ja ”yksilöllinen rajapyykki”, jonka avulla suojellaan elämän hallinnan kokemuksen säilymistä liikuttaessa ulkona, muiden ihmisten joukossa. Auton metallikuori piirtää rajat, jotka erottavat yksityisen julkisesta. (Kalanti 2001, 96.)

Oman rauhan kokemus autoillessa näyttäytyi myös tässä aineistossa merkityksellisenä subjektiivisena tarpeena. Vanhimmassa ikäluokassa oman rauhan merkitys korostui (*taulukko 11*). Nuorin ikäluokka on tässä suhteessa samankaltainen. Yhdistävä tekijä näiden kahden ikäluokan välillä on jo aiemmin todettu lasten puuttuminen. Näyttäisi siis siltä, että lapsettomien talouksien keskuudessa autoilua perustellaan enemmän subjektiivisilla auton käytön tarpeilla, kuin niissä talouksissa, joissa lapsia on. Vastaamatta jättäneiden osuus oli tässä kohdassa suuri (40 %), joka saattaa kertoa siitä, että monelle autoilijalle oman rauhan merkityksestä autoillessa ei ole syntynyt selkeää mielipidettä. On jo aiemmin todettu, että auton mukavuuden perustelut painottuvat usein auton joustavuuteen liikkumismuotona. Tämä näyttäisi myös tämän tutkimuksen mukaan olevan merkityksellinen subjektiivinen tarve. *Taulukossa 12* on vertailtu sitä, miten vastaukset olivat yhteydessä toisiinsa. Ne, jotka olivat vastanneet pitävänsä omaa rauhaa autoilussa tärkeänä, olivat vastanneet myös pitävänsä mahdollisuutta määrätä itse liikkumisen tahti ja reitti tärkeänä.

Taulukko 11

Oman rauhan merkitys kulkutavan valinnassa ikäryhmittäin (%)

Haluan matkustaa töihin omalla autolla oman rauhan takia	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Samaa mieltä	74	59	73
Eri mieltä	26	41	27
Total	100	100	100

N = 292 Pearson Chi-Square = 0,02 df = 2

Taulukko 12

Oman rauha ja mahdollisuus määrätä liikkumisen tahti: merkitys ikäryhmittäin (%)

Haluan matkustaa töihin autolla oman rauhan takia	Haluan matkustaa töihin autolla, koska saan siten määrätä liikkumiseni tahdin ja reitin					
	Samaa mieltä			Eri mieltä		
	18 - 35	36 - 50	51 - 61	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Samaa mieltä	79	66	80	0	0	25
Eri mieltä	21	34	20	100	100	75
Total	100	100	100	100	100	100

N = 275 Pearson Chi-Square = 0,04 df = 2 Pearson Chi-Square = 0,1 df = 2

Ikäluokissa, joissa ei ole lapsia nämä kaksi tekijää näyttävät olevan autoiluun vaikuttavia subjektiivisia tarpeita, joita joukkoliikenteessä matkustaessa ei pystytä saavuttamaan. Kuitenkin nuorimman ikäluokan tapauksessa subjektiivisten auton käytön tarpeiden merkitys ei näyttäisi olevan yhtä suuri, kuin vanhimmassa ikäluokassa, sillä nuoret arvioivat joukkoliikenteen parannusten vaikuttavan varsin paljon omaan auton käyttöön. Ikäluokassa 51 - 61 autoilijat ovat muutoshaluttomampia. Tähän voi olla monia selityksiä, joista ehkä ilmeisin saattaa olla yksinkertaisesti se, että autoilijat ovat vanhempia ja tottuneet käyttämään omaa autoa jo ehkä vuosikymmenien ajan. Autoilu on heille ikään kuin totuttua mukavuutta.

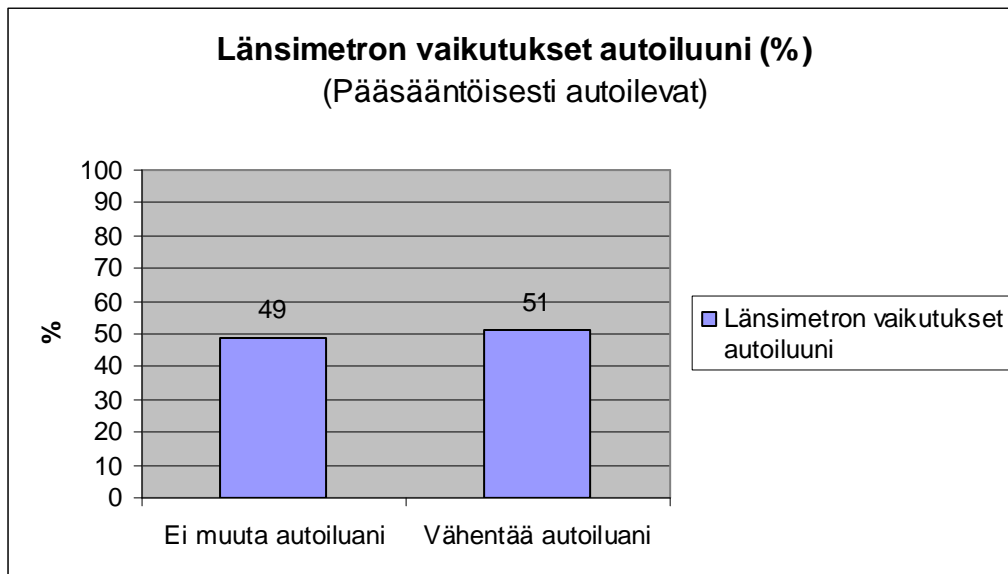
Tiivistetysti voidaan todeta, että ikäluokan 51 – 61 auton käytön tarpeita näyttäisivät määrittävän seuraavat seikat:

- Ikäluokassa suurimmassa osassa talouksia ei ole lapsia, eikä lapsiperheellisyyden mukanaan tuomaa kiirettä, joka selittäisi auton käytön tarvetta.
- Auton käyttö perustuu esimerkiksi sellaisiin subjektiivisiin tarpeisiin kuin oma rauha ja mahdollisuus määrätä liikkumisen tahti ja reitti.
- Autoiluun tottuminen on aikaansaanut sen, että muutoshalukkuus on vähäistä. Tässä mielessä vanhin ja nuorin ikäluokka eroavat toisistaan.

4.4 Pääsääntöisesti autoilevien muutoshalukkuus ja näkemykset yhteiskuntavastuusta

Jokseenkin kaikkia vastaajia yhdistävänä piirteenä esiin nousi epäjohtonmukaisuus oman ja toisten toiminnan yhteisvaikutuksen arvioimisessa. Vastaajat tuntuivat usein ajattelevan elinympäristöään koskevien muutosten tapahtuvan ilman, että heidän itsensä tarvitsisi muuttaa toimintaansa. Esimerkiksi Länsimetroa kannatti 77 % kaikista vastaajista ja yli puolet (66 %) arveli metron vähentävän autoliikennettä Länsiväylällä. Lähes samat olivat prosentiosuudet tarkasteltaessa pelkästään työpaikka-autoilijoiden mielipiteitä.

Työpaikka-autoilijoista (joista myös koostuu usein autoilevien ryhmä, ja joita oli 73 % kaikista vastaajista) kuitenkin 49 % vastasi, että Länsimetron rakentaminen ei muuttaisi heidän omaa autoiluaan (*kuvio 7*).



Kuvio 7: Länsimetron vaikutukset pääsääntöisesti autoilevien autoiluun

Arvioinnit siitä, että Länsimetro vähentää autoliikennettä Länsiväylällä, eivät näytäkään monessa tapauksessa perustuvan sille, että oman autoilun katsotaan vähenevän Länsiväylällä, vaan sille, että muiden autoilun oletetaan vähenevän. Tutkimukseen vastanneiden keskuudessa näyttäisikin olevan vallalla ajattelumalli, jota yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa on kutsuttu *vapaamatkustajan ongelmaksi*.

Vapaamatkustus-ilmio on yleinen puhuttaessa niin sanotuista yhteisistä hyödykkeistä. Se kuvaa individualistista ajattelumallia, jolla on koko yhteisöön kohdistuva vaikutus. Vapaamatkustukseen johtava ajattelutapa on yksilön kannalta rationaalinen – se on rationaalinen päätös jättää kontribuoimatta yhteisen hyödykkeen saavuttamiseksi. Autoilun näkökulmasta yhteiseksi hyödykkeeksi voitaisiin nähdä niinkin globaali tekijä kuin ilmastonmuutoksen pysäyttäminen, kasvihuonepäästöjen hillitseminen, tai vain joukkoliikenteen elinvoimaisuus, joka koetaan oleellisena pääkaupunkiseudun liikkumisen toimivuuden kannalta. Yhteiset hyödykkeet ovat kaikkien hyödynnettävissä, vaikka kaikki eivät olisikaan tehneet työtä sen saavuttamisen eteen. Yksilön näkökulmasta on rationaalisempaa jäädä odottamaan toisten toiminnasta saatavaa hyötyä kuin mahdollisesti joutua tekemään työtä muidenkin edestä (toisten vapaamatkustajien). Ongelma tilanteesta tulee silloin, kun vapaamatkustus on niin yleistä, että se uhkaa yhteisen hyödykkeen tuotantoa.

Eteläespoolaisista autoilijoista suuri osa uskoo autoilun vähenevän Länsiväylällä metron rakentamisen myötä, mutta ei aio itse muuttaa autoiluun. Ihmiset olettavat toisten toimivan heidänkin puolestaan. Vapaamatkustus on yhteydessä myös niin sanottuun *joukkoharhaan*. Eteläespoolaisten autoilijoiden keskuudessa vallitsevaa joukkoharhaa ilmentää erään tutkimukseen osallistuneen kommentti Länsimetrostä:

”Metro vähentää ruuhkia Länsiväylällä ja antaa näin myös autoilijoille lisää tilaa.”

(Mies 51-61v. Pääsääntöinen autoilija)

Joukkoharha tulee suomenkieleen ja yhteiskuntatieteisiin englanninkielisestä kirjallisuudesta, R. L. Schanckin käsitteestä ’pluralistic ignorance’, jonka suomenkielisen vastineen on esittänyt Antti Eskola. Joukkoharhan syntymisen lähtökohtana on kyvyttömyys havaita tai arvioida kanssaihminen ajatuksia ja tunteita oikein. Joukkoharha syntyy, kun valtaosalla jonkin yhteisön jäsenistä on samansuuntainen harhainen käsitys toistensa mielipiteistä, asenteista, odotuksista tai käyttäytymisestä. Joukkoharha syntyy sitä helpommin mitä vaikeampi jostain ilmiöstä on tehdä omakohtaisia havaintoja. (Mäkelä 1969, 218.) Klaus Mäkelä toteaa myös artikkelissaan, että joukkoharha vaikuttaa sosiaalisen paineen tavoin. Esimerkiksi edellä kuvattuja vastauksia tässä tutkimuksessa voidaan selittää sosiaalisen paineen alla syntyneinä siinä mielessä, että vastaajat vastasivat arvelevansa autoilun vähenevän Länsimetron myötä, koska tietävät sen toivottavaksi tavoitteeksi.

Joukkoharha voi Klaus Mäkelän mukaan syntyä myös erilaisista kognitiivisista ristiriidoista (Mäkelä 1969, 222). Ihminen on esimerkiksi voinut saada raittiuteen kannustavan kasvatuksen, jota myös pitää hyvänä elämäntapana. Erilaiset juomistilanteiden paineet (esimerkiksi nuorten kesken) voivat kuitenkin olla niin voimakkaita, että yksilö periaatteistaan huolimatta sortuu paineen alla jatkuvasti. Persoonallisten normien ja käyttäytymisen ristiriita synnyttää *kognitiivisen dissonanssin*, jota pyritään lievittämään korostamalla toisten vieläkin huonompaa käytöstä. (Mäkelä 1969, 122.) Autoilun näkökulmasta kognitiivinen dissonanssi voi syntyä autoilun ympäristön kuormittavuuden tiedostamisesta, jota kuitenkin seuraa jatkuva ja runsas autoilu. Epämiellyttävää dissonanssin tunnetta pyritään lievittämään ajattelemalla, että: ”Enhän minä nyt kuitenkaan pystyisi mitään tässä maailmankaikkeudessa muuttamaan, kun muut ajavat kuitenkin. Enkä sitä paitsi aja läheskään niin paljon kuin jotkut!”

Vapaamatkustusta ja joukkoharhaa kuvastivat aineistossa myös seuraavat vastaukset. Vastaajat pitivät omaa toimintaansa yhteiskunnallisesti merkittävänä (*taulukko 13*) ja sanoivat olevansa valmiita muuttamaan kulutustottumuksiaan ympäristöä suojellakseen (*taulukko 14*). He myös katsoivat yksityisautoilun vähentämisen olevan tärkeää ilmastonmuutoksen hillitsemisen kannalta (*taulukko 15*). 66 % pääsääntöisesti autoilevista oli tätä mieltä. Kuitenkin lähes puolet eivät pyrkineet käyttämään joukkoliikennettä silloinkaan, kun oman auton käyttö ei heistä tuntunut välttämättömältä (*taulukko 16*).

Taulukko 13 Omalla toiminnallani voin olla vaikuttamassa yhteiskunnallisiin muutoksiin (%)

	%	
	Työpaikka-autoilijat	Muut
Eri mieltä	13	9
Eos	19	14
Samaa mieltä	68	77
Total	100	100

N = 332 Missing values = 1 N = 110 Missing values = 1

Taulukko 14 Olen valmis muuttamaan kulutustottumuksiani ympäristöä suojellakseni (%)

	%	
	Työpaikka-autoilijat	Muut
Eri mieltä	9	3
Eos	26	11
Samaa mieltä	65	87
Total	100	100

N = 330 Missing values = 3 N = 111 Missing values = 0

Taulukko 15 Yksityisautoilun vähentäminen on tärkeää ilmastomuutoksen hillitsemisen kannalta (%)

	%	
	Työpaikka-autoilijat	Muut
Eri mieltä	15	5
Eos	19	14
Samaa mieltä	66	80
Total	100	100

N = 332 Missing values = 1 N = 111 Missing values = 0

Taulukko 16 Pysin käyttämään joukkoliikennettä aina kun oman auton käyttö ei ole välttämätöntä (%)

	%	
	Työpaikka-autoilijat	Muut
Eri mieltä	47	5
Eos	26	24
Samaa mieltä	27	71
Total	100	100

N = 331 Missing values = 2 N = 111 Missing values = 0

Ei ole selvästikään syytä olettaa, että autoilu ikään kuin itsestään ja esimerkiksi pelkästään tiedottamalla (esimerkiksi autoilun haitoista ilmastolle) vähenisi, tai että autoilijat olisivat oma-aloitteisesti valmiita luopumaan oikeudestaan liikkua autolla, autoilijoita palvelemaan rakennettuja teitä pitkin. Länsiväylä on kaikille eteläespoolaisille autoilijoille niin sanottu yhteinen hyödyke, *common good* (Ostrom 2003), jonne kaikilla autoilijoilla on rajoittamaton pääsy. Kaikki ovat oikeutettuja ajamaan ramppia alas moottoritiele, jonka tarkoituksena on taata espoolaisille nopea liikkuminen Helsingin keskustaan. Kuitenkin sitä mukaa, kun autoilijat toteuttavat tätä oikeuttaan esimerkiksi työaamuisin, jokaisen yhteisestä tilasta saama siivu pienenee. Päädytään kahtakymppiä matelemaan ruuhkasumaan, jossa jokainen tuskailee autossaan huonosti toimivaa liikennejärjestelyä. Yhteisen hyödykkeen rajoittamaton hyödyntäminen mitätöi hyödyn kaikilta käyttäjiltä.

Tämän yhteisiä hyödykkeitä vaivaavan ongelman takia tarvitaan yhteiskunnan sääntelyä siihen, miten hyödykettä käytetään, jotta se edelleen säilyisi hyödykkeenä. Yksityisautoilu on niin vahvasti ihmisiin iskostunut toimintamalli, että sen muuttaminen tarkoittaisi koko elämäntavan muutosta. Ihmiset nauttivat oikeudestaan päättää omasta liikkumisestaan ja käyttää yhteiskunnan tarjoamia palveluita autoilijalle, eivätkä ole halukkaita omaloitteisesti luopumaan elämäntavasta, vaikka se ei heille näyttäytyisikään suoraan sanottuna välttämättömänä. Yksityisautoilun vähentämisen vastuu lankeaa kuitenkin enemmän yhteiskunnan kuin yksittäisen autoilijan harteille.

Yhteisten hyödykkeiden sääntelyä voidaan toteuttaa erilaisin sanktioin. On olemassa niin kutsuttuja positiivisia ja negatiivisia sanktioita, joiden tulos on sama (hyödykkeen käytön rajoittaminen), mutta luonne eri. Positiivisena sanktiona Länsiväylän autoilun sääntelyssä toimii esimerkiksi Länsimetro. Länsimetro näyttäisi toimivan hyvänä säätelykeinona kuitenkin vain tietynlaisten autoilijoiden tapauksessa. Toisten autoilijoiden toiminnan muuttamiseen tarvitaan myös negatiivisia sanktioita, joita voivat olla erilaiset pakotteet, kuten tiemaksut. (Ostrom 2003.) Tällaisten sanktioiden käyttöönottoon on jo jossain määrin valmistauduttukin. Esimerkiksi ruuhkamaksujen käyttöönottoon (HS 25.1.2007) liittyvien pohdintojen lisäksi Helsingin kaupunki on esimerkiksi tehnyt toimintaohjeet äkillisten saastepiikkien varalta. Ilman typen oksidien ylittäessä määritetyn rajan voidaan tulevaisuudessa äärimmäisenä keinona kieltää yksityisautoilu koko kaupunkialueella tai määrätä Helsingin sisäinen ja seudullinen joukkoliikenne määräaikaisesti maksuttomaksi. (HS 25.9.2007.)

Eteläespoolaisten autoilijoiden jakautuminen kahtia joukkoliikenteen parannuksiin suhtautumisen perusteella, kertoo siitä, että pelkästään positiiviset sanktiot eivät kaikkien kohdalla riitä. Länsimetrolla näyttäisi olevan vaikutusta kaikista eteläespoolaisista autonomistajista nuorten (18 – 35-vuotiaiden), kiireisten, lapsettomien autoiluun. Toinen osa käsittää lapsiperheet ja haasteellisimpana ryhmänä 51 – 61-vuotiaat, autoiluun tottuneet, kiireettömät henkilöt, joiden talouteen ei kuulu lapsia. Autoilu ohjautuu eri ryhmien välillä eri tarpeista, ja vaatii näin ollen erilaisia säätelykeinoja, jos autoiluun halutaan tehokkaasti pyrkiä vaikuttamaan.

5 SUBJEKTIIVISET AUTON KÄYTÖN TARPEET LAAJEMASSA KULTTUURISESSA KEHYKSESSÄ

Tämän tutkimuksen tulokset valottavat sitä aluetta, joka Länsimetrokeskustelun ja muun joukkoliikenteen parannusten yhteydessä on jäänyt pimentoon: Joukkoliikenteen parannukset eivät ole suoraan verrannollisia yksityisautoilun vähentämisen kanssa. Kuten tässä tutkimuksessa olemme huomanneet, eteläespoolaisia autoilijoita ohjaavat hyvin erilaiset tarpeet, ja niiden mukaan autoilijoiden mielipiteet jakautuvat siinä, miten joukkoliikenteen parannuksilla joko nähdään tai ei nähdä olevan vaikutusta kunkin omaan autoiluun. Auton käytön tarpeet ja ”joustavuus” autoilun muuttamiseen liittyvät elämäntilanteeseen, joka myös erottaa eri-ikäiset ihmiset toisistaan. Nuorissa ikäluokissa joukkoliikennettä käyttäen liikkumistarpeet voidaan tyydyttää vielä varsin hyvin, ja joukkoliikenteen parannuksilla nähdään olevan varsin paljon vaikutusta oman auton käyttöön. Kun perheeseen kuuluu lapsia, auton käytön tarpeet muuttuvat. Arki muuttuu kiireisemmäksi työn, harrastusten (omien ja lasten) ja arjen toimintojen (esimerkiksi ostosten teko) sovittamisessa yhteen. Tällöin auton käyttö perustuu lähinnä kiireisestä arjesta selviytymiseen. Toisaalta auto koetaan myös muutoin hektisen arjen rinnalla ansaittuna mukavuuden tuottajana. Iässä, jossa lapset ovat jo muuttaneet pois kotoa, autoilun tarpeellisuusnäkökulma muuttuu jälleen. 51 – 61-vuotiaiden, lapsettomien talouksien autoilu ei enää perustu kiireisyyden kokemiseen, vaan yhä enemmän mukavuudenhaluun ja liikkumisen hallinnan tuottamaan hyvänolon tunteeseen. Autoilu voi myös olla ikään kuin totunnaistunutta toimintaa, joka on jääne esimerkiksi siltä ajalta, kun taloudessa vielä oli lapsia, ja auto (ja esimerkiksi kakkosauto) koettiin tässä mielessä tarpeelliseksi.

Elämänvaiheiden erojen lisäksi autoilutottumusten muuttamiseen haasteita tuo myös piirre, jota kuvaa käsite *joukkoharha*. Termillä viittasin vapaamatkustus-ilmiöllä kuvattuun ajattelumalliin, jossa oman toiminnan vastuu ikään kuin ulkoistetaan ja jäädään odottamaan toisten toiminnasta saatavaa hyötyä. Esimerkiksi oman autoilun vähentämistä Länsiväylällä ei nähdä tarpeellisena, koska riittää, että muiden autoilu vähenee. Yksilöt itse eivät pysty rajoittamaan yhteisten hyödykkeiden (kuten Länsiväylä) käyttöönsä, vaan toiminnan ohjaamiseen tarvitaan niin sanottu *rajoittava elin*, joka sanktioin säätelee toimintaa. Länsimetron tarkoitus on positiivisena sanktiona ikään kuin ”lempeästi”

vähentää eteläespoolaisten työpaikka-autoilua. Negatiivisena sanktiona taas voivat toimia erilaiset pakotteet, kuten ruuhkamaksut, tai ääritapauksessa, kuten Helsingin kaupungin toimintasuunnitelmassa ilman oksidipäästöjen rajan ylittyessä, jopa yksityisautoilun kieltäminen määräajaksi. Kyse onkin siis lopulta valinnasta. Vaikka ihmiset eivät usein pysty yhdistämään aatteita ja toimintaa (varsinkaan, jos kustannuksena on henkilökohtaisesta mukavuudesta luopuminen), on potentiaali tähän kuitenkin aina olemassa. Kyse on jokaisen yksilön päivittäisistä valinnantekotilanteista, jotka vaikuttavat siihen, millaisia rajoittamiskeinoja ja sanktioita tulevaisuudessa tarvitaan.

Valinnantekotilanteita ei helpota se tosiasia, että Helsingin seudun kaupunkirakenne hajautuu niin, että joukkoliikenneyhteyksiä ei mitenkään pystytä järjestämään samassa tahdissa. Autoilun ja ympäristön suhde on vastavuoroinen, kuten Tapio Bergholm (2001, 65) toteaa: ”Yhteiskunnalliset ratkaisut ovat ohjanneet autoistumista, mutta autoistuminen on myös olennaisesti muovannut yhteiskuntaa.” Asutuksen hajautumisen ja autoilun lisääntymisen yhteisvaikutuksen seuraus on esimerkiksi kakkosautoilun lisääntyminen. Tampereen teknillisen yliopiston erikoistutkija Hanna Kalenon mukaan kakkosautojen yleistymisen on autoistumisen uusi suuntaus ja sen huolestuttavin ilmiö (HS 23.5.2007). Myös VTT:n johtava tutkija, Pekka Lahti pitää asumisen hajautumista kauemmas pääkaupungin keskustasta autoilun lisääntymisen osasyynä (HS 15.10.2006). Myös Jokinen on kuvannut nykypäivänä, myöhäismodernille ajalle tyypilliseksi liikkumisen pakon. Arkielämää ylläpitävät toiminnot, kuten työssäkäynti, harrastaminen ja sosiaalinen kanssakäyminen ovat eriytyneet spatiaalisesti (ne eivät enää muodosta yhtenäistä elinpiiriä) ja ihmiset liikkuvat enemmän kuin koskaan aiemmin. (Jokinen 2002, 49.)

Lahden mukaan asutuksen leviäminen yhteydessä lisääntyvään autoiluun ei ole vain Suomen ongelma, vaan sama ilmiö on havaittavissa melkein missä länsimaassa tahansa. Yhteiskunnan kannalta tilanteesta tekee ongelmallisen liikenteen lohkaisema määrä asumiskustannuksista. Kaikkien veronmaksajien kannalta ei ole yhdentekevää missä ihmiset asuvat. Liikennekustannuksia kun maksavat kaikki veronmaksajat tasapuolisesti – eivät vain ne, jotka ajavat autollaan pitkiä työmatkoja. (HS 15.10.2006.)

Lahti korostaa kuntien vastuuta asiassa, viitaten huonoon kaavoitukseen, jonka takia asuinalueet ovat levittäytyneet sirpaleisesti huonojen yhteyksien varrelle. Kunnallispolitiikalla on tässä suuri vastuu asutuksen ohjaajana kaupunkirakenteen kannalta

tehokkaasti. Matti Kortteisen (1982) mukaan pääkaupunkiseudun kunnallispolitiikalla on ollut jopa päinvastainen vaikutus, hajauttamista edistävänä toimijana. Hän viittaa Helsingin kaupungin kasvun jälkeiseen Espoossa ja Vantaalla alkaneeseen kilpailuun asukkaista, joita houkuteltiin rakentamalla asuntoja halvoilla neliöhinnoilla pelto- ja metsätonteille. (Kortteinen 1982, 29.) Ja tämä kehitys on meneillään edelleen. Kilpailun keskellä on unohtunut ottaa huomioon koko seudun hyötynäkökulma, ja tarjonta on perustunut vain sille, mistä on eniten kysyntää. Lahden mukaan se on nykypäivänä iso omakotitontti, josta on suora yhteys ulos ja piha. (HS 15.10.2006.)

Kaupunkirakennetta hajauttava menneisyys ja meneillään oleva, Lahden kuvaama trendi, aiheuttavat haasteita myös Länsimetro-hankkeelle, jonka harteille näyttäisi nyt lankeavan kaupunkirakenteen tiivistäminen – Espoon hajautuneen pientaloalueen ”kokoaminen yhteen”. Maankäyttöpoliittiseksi välineeksi on nimitetty myös harkinnassa olevaa tariffijärjestelmää (HS 27.1.2007; Espoo-strategia 2007-2009). Sillä on ikään kuin asutuksen ohjausvaikutus: mitä jyrkemmin tariffit nousevat seudun reuna-alueilla, sitä tiiviimpänä aluerakenne pysyy.

Ottaen huomioon auton vakiintuneen roolin kulttuurisineenä (Salmi 1991) ja omalakisena alakulttuurina (Toiskallio 2002a), osana elämäntapaa, ei autoiluun vaikuttaminen ole yksinkertainen tehtävä. Auton käyttömukavuus ei rajoitu vain liikkumisen nopeuteen vaan yhä enemmän mukavuuteen, jonka tärkeänä osana on matkustaminen omassa rauhassa. Helsingin Sanomien tarkkailussa (HS 27.8.2007) todettiin perjantai-ruuhkassa Länsiväylää Helsinkiin päin ajavista autoista 87 %:ssa tapauksista kuljettajan olevan yksin. Kotioven vieressä seisovaan omaan autoon istahtaminen on aina vaivattomampaa kuin kimpakyytien järjestäminen ja omissa oloissa matkustaminen monin verroin rauhallisempaa kuin bussissa, puhumattakaan ruuhkabussista.

Kalle Toiskallio (1996, 18) on määritellyt tutkimuksessaan Vapaa taksi? ihmisjoukon, jota hän kutsuu automiesten piiriksi. Siihen kuuluvat taksin kuljettajat, jotka pitävät työstään sen antaman tietynlaisen *vapauden* ja *itsenäisyyden* vuoksi. Autoilussa syntyvä vapauden tunne on Toiskallion mukaan siinä mielessä ainutlaatuinen, että siinä pääsevät yhdistymään sekä vapaus jostakin (negatiivinen vapaus) että vapaus johonkin (positiivinen vapaus). Auton tuottamana negatiivisena vapautena voisi esimerkiksi nähdä vapauden joukkoliikenteen strukturoimasta elämäntavasta. Positiivista vapautta on auton tarjoama

mahdollisuus persoonallisuuden ilmentämiseen, olla yksilö muun liikenteen (yhteisön) joukossa. (Toiskallio 1996, 21.) Myös Timo Kalanti (2001) näkee autoilun vapautena – vapautena julkisesta tilasta, jossa joukkoliikennematkustajana on pakotettu olemaan. Kalanti on kutsunut autoa kodin liikkuvaksi jatkeeksi, toiseksi olohuoneeksi. Autolla esimerkiksi työmatkat voi tehdä ikään kuin kotoa poistumatta. Autoillessa pystytään välttämään joukkoliikennevälineissä vallitseva jännite, joka syntyy siitä, kun toisilleen vieraat ihmiset sullotaan lähekkäin, pieneen tilaan.

5.1 Kaupunkilainen elämäntapa

Auton viehätyks liittyy siis usein sen tuottamaan mukavuuteen, jota synnyttää esimerkiksi mahdollisuus määrätä itse liikkumisen tahti ja reitti. Autoilusta on muodostunut mukava *tapa* liikkua. Esimerkiksi Katinka Lybäck (2002) onkin todennut, että auton käyttö perustuu usein pikemmin tapaan tai tottumukseen kuin esimerkiksi rationaaliseen harkintaan (Lybäck 2002, 134).

Gronow kuvaa tapoja säännönmukaisiksi ja järjestyneiksi käyttäytymisen muodoiksi. Ne syntyvät arkipäivän normien ja sääntöjen sisäistymisen tuloksena ja niitä voidaankin luonnehtia pikemmin rutiininomaisiksi toistoiksi kuin tiedolliseksi toiminnaksi. (Gronow 2004, 251.) Autoilun tavanomaisuus tarkoittaisi näin ollen, että tottuminen siihen, että liikkuminen tapahtuu aina omalla autolla, aikaansaa kyvyttömyyden harkita mitään toisenlaista liikkumismuotoa. Autoilu ei näin ollen perustuisi niinkään rationaaliseen valintaan, vaan rutiininomaiseen toistoon. Ihmiset seuraavat enemmän tai vähemmän automaattisesti samoja rutiineja ja käytäntöjä päivästä toiseen ilman, että heitä ohjaisivat sen enempää normit kuin arvotkaan. Gronow jatkaa tapoja kuvatessaan, että ihmiset eivät yleensä ole tietoisia käyttäytymisensä syistä. Kuitenkin useimmat autoilijoista osaavat kysyttäessä määritellä autonkäyttöön vaikuttavia tekijöitä (nopeus ym.). Myöskään nykypäivänä kukaan ei voi varmasti välttyä kohtaamasta keskustelua, jota yksityisautoilun ja muun liikenteen ympärillä käydään. Vaikka autoilua aiemmin olisi alitajuisesti pidetty tapana, joutuu sitä miettimään nykypäivänä ajankohtaisuutensa takia ehkä enemmän kuin koskaan aiemmin. Toisaalta autoilua voisi tarkastella pragmatistisesta näkökulmasta. Kyse ei tällöin olisikaan tavasta, vaan pikemminkin inhimilliselle toiminnalle luonteenomaisesta toiminnan jäykkyydestä. Ihmiset eivät pohdi, tee päätöksiä ja valintoja joka käännteessä,

vaan seuraavat vanhoja rutiinejaan, kunnes jotkin uudet olosuhteet tai haasteet pakottavat heidät arvioimaan omaa toimintaansa ja sen seurauksia. (Gronow 2004, 253.) Kyseessä ei tällöin olisikaan kyvyttömyys muuttaa tapojaan, vaan pikemminkin saamattomuus vakiintuneiden kaavojen rikkomiseen.

Autoiluun tottuminen, oli sitten kyse tavasta tai toiminnan jäykkyydestä, on tehnyt autoilusta osan kokonaista elämäntapaa. Toiminnan muuttaminen tarkoittaisikin väistämättä myös elämäntavan muutosta – luopumista osasta auton tuottamasta mukavuudesta. Yhtenä tällaisena mukavuutena voidaan nähdä auton vapaa-aikaa laajentava ominaisuus. Autolla pääsee paikasta toiseen omassa aikataulussa ja (ilman ruuhkia) usein nopeammin kuin joukkoliikennettä käyttäen. Näin ollen vapaa-ajan määrä jää suuremmaksi kuin joukkoliikennematkustajalla, joka joutuu kiertelemään oman matkansa kannalta turhatkin korttelit ja olemaan riippuvainen joukkoliikenteen aikatauluista. Tämä seikka erottui myös kyselyn avoimien kommenttien kohdalla selkeänä Länsimetroon ja sen tuomaan yhdysliikenteeseen kohdistuvana huolenaiheena.

”Metro pidentää työmatkaan käytettävää aikaa, koska joutuu käyttämään kahta julkista kulkuneuvoa ja odottamaan kaksi kertaa. Todennäköisesti ryhtyisin käyttämään omaa autoa korvatakseni ainakin toisen vaihdon.” (Nainen, 43-50v)

Toisaalta auton mukavuus on nykypäivänä saatettu niin huippuunsa, että erityisesti uudehkolla autolla ajaessa on usein enemmän korostuneena liikkumisen mukavuus kuin käytäntö. Autosta on tässä mielessä tullut osa vapaa-aikaa. Kalanti onkin kuvaillut autoa toiseksi olohuoneeksi, mahdollisuudeksi esimerkiksi lähteä töihin oikeastaan poistumatta kotoa. Auto on sekä kodin että vapaa-ajan jatke.

Kortteinen (1982) on kirjoittanut lähiöitä kuvaavassa tutkimuksessaan vapaa-ajan suhteesta elinoloihin ja varallisuuteen. Vertailu perustuu lähinnä vapaa-ajan laatuun ja vapaa-ajan vieton mahdollisuuksien kokemiseen. Kortteisen mukaan lähiöt eroavat kaupunkikeskustojen luonteesta siinä, että lähiössä asuvilla on kaupunkikeskustoissa asuviin nähden hyvin suppeat toimintamahdollisuudet. Lähiöt tarjoavat asukkailleen varsin köyhän toiminnallisen ympäristön, jolloin asukkailla on viereisiä kaupunkikeskustoja heikommat mahdollisuudet tehdä vapaa-aikana, minkä kokevat henkilökohtaisesti

merkitykselliseksi ja tärkeäksi. Näin ollen lähiöasukkaat ovat vapaa-aikanaan vähemmän vapaita kuin kaupunkikeskustojen asukkaat. (Kortteinen 1982, 231.)

Kortteisen kuvaama alueellinen vapaa-aika näyttäisi kuitenkin olevan sellainen asia, jonka yksityisautoilu on tänä päivänä ratkaissut. Ihmiset voivat asua kaukana kaupunkien keskustoista ja runsaasta vapaa-ajanviettotarjonnasta ja tuntee silti kaikkien mahdollisuuksien olevan yhtä lähellä kuin jos asuisivat keskustassa. Auto on linkki lähellä luontoa asumisen ja rikkaan vapaa-ajan välillä. Auto ei rajoita ihmistä tietylle asuinalueelle niin kuin esimerkiksi Kortteinen (1982, 231) näkee joukkoliikennevälineiden tekevän. Auto ikään kuin vapauttaa ihmisen ulos samoista ympyröistä – laajentaa elinpiiriä ja antaa mahdollisuuden yksilöllisille ratkaisuille. Auto toimittaa näin ollen kaupunkikeskustojen ulkopuolella asuville kolmea tehtävää: se laajentaa vapaa-ajan kokemisen määrää, kuljettaa asukkaat monipuolisempien vapaa-ajan vieton mahdollisuuksien pariin sekä vapauttaa heidät joukkoliikenteen strukturoimasta elämäntavasta.

Yksityisautoilu on autoilun moderni piirre ja tärkeä osa elämäntapaa erityisesti kaupungissa. Kaupunkilaisuus on modernin elämän kohtaamispaikka, jossa ajalle tyypillinen sosiaalisuus pääse kukoistamaan. Simmelin ajatuksin Taina Rajanti (1999, 130) kuvaa suurkaupunkia modernin elämän esimerkilliseksi tilaksi ja rakenteeksi. *Urbaani elämäntapa* – kaupunkilainen elämäntapa – on syntynyt kaupungistumisen tuloksena tuhansien erilaisten ihmisten asetuttua asumaan tiiviisti, lähelle toisiaan. Urbaani elämäntapa määrittellään pääasiassa kaupungissa vallitsevan sosiaalisuuden ja erityisesti yhteisöllisyyden erityisyyden kautta. Tämä kaupungissa vallitseva yhteisöllisyyden erityisyys näkyy arjen käytännöissä, esimerkiksi ihmisten kohtaamisessa kaduilla tai vaikkapa, Toiskallion tutkimuksissa, taksin kuljettajien ja matkustajien kohtaamisessa kaupunkilaisessa taksissa. Tässä tutkimuksessa yhteisöllisyyttä on tarkasteltu kaupunkiympäristössä tapahtuvan autoilun näkökulmasta, autoilijoiden asennoitumisessa yksityiseen autoiluun ja yhteisölliseen joukkoliikennematkustamiseen. Sen sijaan, että tiivis asuminen tuottaisi tiivistä yhteisöllisyyttä, kaupunkiympäristössä toteutuu pikemmin antipatialta vaikuttavia kanssakäymisen muotoja. Tärkeänä osana sosiaalisuutta on myös pyrkimys tilanteiden kontrolliin. Kariston (1998, 184) mukaan urbaanille elämäntavalle ominainen sosiaalinen ja kulttuurinen pluralismi aiheuttaa sen, että ihmiset jäävät usein toisilleen ventovieraiksi, vaikka asuvatkin lähellä toisiaan. Fyysisen läheisyyden voisikin kärjistetyksi sanoa olevan synonyymi sosiaaliselle etäisyydelle.

Toiskallion (1996, 109) mukaan suvereenius ja tilanteen hallitsemisen vaikutelmien luominen ovat sopeuttavia keinoja, joilla ihminen kompensoi kaupungin jännitteisyyden tuottamaa epämukavuuden tunnetta. Toiskallio käyttää Simmelin hengessä termiä *suurkaupungin mentaliteetit*, joilla tarkoitetaan juuri kaupunkilaisen sopeutumiskeinoja elämän tiiviyn, vilkkauten ja vierauden yhdistelmään (Toiskallio 1996, 123). Matti Kortteinen (1982) on kuvannut urbaanissa elämäntavassa korostuvaa mentaliteettia *negatiiviseksi solidaarisuudeksi*. Kaupungissa on korrektia elää ikään kuin naapurissa asuvia tai kadulla vastaantulevia ihmisiä ei olisikaan. Solidaarisuus on negatiivista siinä mielessä, että se on pidättäytymistä ja ihmisten välisten rajojen vetämistä. Tämä ei kuitenkaan Kortteisen mukaan ole antipatiaa sen negatiivisessa mielessä (vihamielisyyttä), vaan omanlaista solidaarisuutta, kohteliaisuutta ja toisten yksityisyyden kunnioittamista. Samalla se on myös oletusarvoisesti vastavuoroista, sillä omalla välinpitämättömyydellä toisia kohtaan oletetaan saatavan myös muiden korrektiutta oman yksityisyyden kunnioittamista kohtaan. (Kortteinen 1982, 250-251.)

Autoilussa tällainen toisilta odotettu normin mukainen käyttäytyminen näkyy Toiskallion (2001) mukaan yhteisiin käyttäytymissääntöihin sitoutumisena, johon kuuluvat liikennesääntöjen lisäksi esimerkiksi liikenteessä liikkujien arvostus. Toiskallio kuvailee autoilua tässä merkityksessä sosiaalisesti maailmaksi, joka välittyy erityisesti liikkujien puheesta omasta ja toisten liikkumisesta. Yleisiksi käsitettyjen sääntöjen kunnioittaminen on tärkeä edellytys liikkumisen sujumiselle mutta myös tärkeä liikkujien keskinäisiä suhteita ylläpitävä tekijä. (Toiskallio 2001, 112.)

Yhteisen kohteliaisuuden vaatimuksesta on kirjoittanut myös Erving Goffman (1959), joka kuvailee ihmisten suhdetta toisiinsa näytelmän analytiikan kautta. Goffmanin mukaan ihmiset ovat ikään kuin vuorotellen näyttämöllä ja takahuoneessa. Näyttämöllä ihmiset ylläpitävät roolia, jolla esittävät itsensä toisille. Olettamuksena on, että toiset (katselijat) ”suojelevat” esitystä ja esittäjää ikään kuin ”kasvojen menettämiseltä”. Julkinen tila on tätä näyttämöllä oloa ja roolista voi irrottautua vasta takahuoneen puolella, jonne muut ihmiset eivät pääse. Takahuone on henkilökohtaisen alue, jonka yksityisyyttä toisten oletetaan kunnioittavan. Auto on yksi julkisen tilan takahuone, jonka metallikuori myös konkreettisesti pitää toiset henkilökohtaisen alueen ulkopuolella.

Vaikka suurkaupunki vaikuttaa varsinkin pikkukaupunkilaisen silmin kylmältä, on se myös vapauden asumus. Vaikka kaupunkilaisia ympäröi massa ihmisiä, asioita, esineitä ja ärsykeitä, on jokaisella ympärillään ikään kuin oma vapauden tila, jonka toisten varautuneisuus muodostaa. Suurkaupunkilainen on vapaa yksilölliseen elämäntapaan ja -tyyliin. (Rajanti 1999, 134.) Yksilöllisessä elämäntavassa on myös yhteisön syntymisen avaimet. ”Yhteisö, kuten kaupunki, koostuu toisilleen vieraista ihmisistä ja näiden vieraiden jaetusta yhteisyydestä” (Rajanti 1999, 51).

Kaupunkisosiologian klassikko, Georg Simmel näkee kaupunkilaisen asioihin ja ihmisiin suhtautumiselle tyypilliseksi järkipäisyyden. Tapahtumat ja tilanteet kaupungissa ovat runsaita ja usein ennalta arvaamattomia. Siksi niihin ei voi suhtautua tunteellisesti (kuten pikkukaupungeissa) vaan järkipäisesti. Vauhdikas ja monimuotoinen talous-, ammatti- ja seuraelämä tuottavat Simmelin mukaan niin sanotun suurkaupunkilaisen mielentilan, joka erottaa suurkaupunkilaiset ja pikkukaupunkilaiset toisistaan. Järkipäisyys välittyy myös ihmisten kanssakäymiseen, joka muuttaa perinteisesti tunteellisuuteen perustuvaa yhteisöllisyyttä ikään kuin väljemmäksi. (Simmel 2005, 28-29.) Samalla tällaiset väljät ja etäiset suhteet tuottavat vapautta pikkukaupungille tyypillisestä sulkeutuneesta, ennakkoluuloisesta ja ahdasmielisestä yhteisöstä (Rajanti 1999, 143).

Simmel pitää suurkaupunkilaisen olemassaolon muodolle ominaisena järkipäisyyden lisäksi kylläntymistä. Suurkaupunkielämän monimutkaisuus ja mittasuhteet vaativat täsmällisyyttä, arvioitavuutta ja tarkkuutta. Ne eivät jää pelkästään työmarkkinoiden ja rahatalouden käytäntöihin, vaan välittyvät ihmisten elämänsisältöihin laajemmin. Suurkaupunki muokkaa ihmiset toimimaan alati vaihtuvissa olosuhteissa, joissa yksilö ärsytetään äärimmäiseen psyykkiseen suoritukseen. Tiheästi vaihtuvat tilanteet kuitenkin lopulta turruttavat aistit ja vääjäämättömänä lopputuloksena on kylläntyminen. Kylläntyminen on tylsistymistä asioiden erojen tajuamiselle, jolloin tilanteet aletaan nähdä tasapaksuina, tapahtumien massana. Tätä Simmel ei kuitenkaan näe negatiivisena ilmiönä, vaan tärkeänä ja tarpeellisena, kaupunkilaisena selviytymiskeinona. (Simmel 2005, 32-35.)

”Jos suurkaupunkilainen joutuisi lukemattomia ihmisiä jatkuvasti kohdatessaan vastaamaan näihin kosketuksiin yhtä lukuisin sisäisin reaktioin kuin pikkukaupunkilainen, joka tuntee melkein jokaisen vastaantulijan ja jolla on lähes jokaiseen myönteinen suhde, hänen

sisimpänsä 'atomisoituisi' tyystin ja hän joutuisi täysin sietämättömään sielulliseen tilaan." (Simmel 2005, 35.)

Varautuminen ei siis ole ainoastaan välinpitämättömyyttä, vaan myös, Simmelin sanoin, ”hiljaista vastenmielisyyttä”, jolla on tärkeä rooli sekä yksilön eheyttä että koko yhteisön toimintakykyä ylläpitävänä keinona. Antipatia saa ihmiset ottamaan etäisyyttä, jotta elämästä suurkaupungissa tulee siedettävämpää ja ylipäänsä mahdollista (Simmel 2005, 36).

Autoilun viehätysten ymmärtäminen tätä kautta auttaa näkemään julkisessa tilassa vallitsevan mentaliteetin merkityksen käyttäytymiseen vaikuttavana. Käyttäytyminen ei ohjaudu itsestään vaan ”toimintaympäristöstä”. Autoilun merkitys oman rauhan ja elämän hallinnan tuottajana ilmentää sitä, mikä julkisessa tilassa liikkua ilman autoa koettaisiin puutteeksi. Negatiivinen solidaarisuus, yksilöiden välisten rajojen vetäminen, ilmentää yhteiskunnallisesti yleistynyttä arvostusta yksilöllisyydestä ja yksilöllisestä elämäntavasta. Tämä individualistinen eetos on levittäytynyt yhteiskuntaan niin työmarkkinoiden joustavuutena kuin jokaisen henkilökohtaisena vapautena toteuttaa yksilöllistä elämäntapaa ja esimerkiksi liikkumiskäytäntöään. Tätä on kutsuttu yhteiskunnan *yksilöllistymiskehitykseksi* ja sen ympärillä (sen hyvistä ja huonoista puolista) on keskusteltu paljon (ks. esimerkiksi Gronow 2004). Autoilun yhteydessä yksilöllistymiskehitys näkyy niin pyrkimyksenä omaehtoiseen liikkumiseen, omassa rauhassa, kuin myös valintatilanteissa tapahtuvaan arviointiin oikeudesta toteuttaa opittua elämäntapaa ja yksilöllistä vapautta siihen. Toisaalta yksilöllisyyden korostuminen näkyy jo auton valinnassa liikkumisvälineeksi – etenkin silloin, kun se ei objektiivisessa mielessä olisi tarpeellista.

5.2 Kulutuksen yhteisöllisyys

Auto on siis osa elämäntapaa ja erityisesti kaupunkilaista elämäntapaa, jossa korostuneena on ajatus auton roolista vuorovaikutuksen välineenä. Autoilua voidaan näin ollen tarkastella ikään kuin välineenä esittää itsensä toisille. Michel Maffesolin (1995, 84) mukaan kulutuksella on nyky-yhteiskunnassa merkittävä rooli tällaisessa oman kuvan luomisessa. Kuluttaminen on muuttunut tarpeiden tyydytyksestä yhä enemmän halujen

tydyttämisen suuntaan. Colin Campbellin (1987, 56) mukaan kulutuksella tavoitellaan ideaalia – elämäntapaa ja -tasoa, jotka haluaa saavuttaa. Kulutus on pitkälti tietoista toimintaa, jopa laskelmoivaa. Tällaiseen näkökulmaan perustuu Campbellin (1987) esittelemä Veblenesiläinen (Veblenesque) traditio, joka näkee kuluttajan toimijana, joka aktiivisesti ohjaa kulutuskäyttäytymistään ja -tottumuksiaan seuraamalla ja imitoimalla muiden kuluttajien toimintaa ja näin tuottamalla omaa kuvaa kuluttajana ja esimerkiksi kaupunkilaisena (Campbell 1987, 49).

Campbell näkee modernin ihmisen kuluttamisen luksuksen tavoitteluna. Campbellin mukaan ihmiset rakastavat luksusta. Se tuo heille mielihyvää, kun taas käyttötavarat tarjoavat vain jokapäiväisen elämän pyörittämiseen liittyviä piirteitä. Mikä tänään on luksusta, saattaa jo huomenna kuitenkin olla normaalia käyttötavaraa. Siksi kuluttajat janoavat koko ajan uusia tuotteita, uutta luksusta. Campbell jakaa tuotteet niihin, jotka ehkäisevät epämiellyttävää oloa ja niihin, jotka tuottavat mielihyvää. (Campbell 1987, 59.) Sosiaalisissa suhteissa jälkimmäisillä on ehdottomasti enemmän merkitystä. Yksityisautoilussa korostuu nykypäivänä yhä enemmän autoilun mielihyvää tuottava puoli. Mielihyvä syntyy toisaalta itse kuluttamisesta (ajamisesta autolla) ja toisaalta matkustusmukavuudesta, jonka erityisesti uudet autot pelkästään kehittyneen teknologiansa ja viimeistelynsä (sisustus ym.) ansiosta tuottavat.

Gerhard Schulze on käyttänyt halujen tyydyttämiseen perustuvasta kulutusyhteiskunnasta termiä *elämisyhteiskunta*. Elämisyhteiskunnassa ihmiset janoavat elämyksiä, jotta voisivat erottautua, nauttia ja luoda itselleen sisäisesti kauniin elämän. (Schulze 1992 Kariston 1998, 192 mukaan) Halujen tulva on loputon ja uusia innovaatioita tuodaan markkinoille sitä mukaa, kun vanhojen viehätyks alkua laantua – usein jo aiemmin. Tyytyväisyys tuotteen ostamisesta on hetkellistä, joka korvautuu uudella halulla, uuden tuotteen osuessa silmään. Kuluttamisella siis tavoitellaan ideaalia ja ideaalista elämäntapaa. Ideaalit tuottavat elämyksiä, joita ei tavallisia tuotteita kuluttamalla voi saavuttaa. Idealin käsite kuitenkin muuttuu sitä mukaa, kun sitä ollaan saavuttamassa. Tämä pitää kuluttajan liikkeessä ja kulutusyhteiskunnan elossa. (Campbell 1987, 56.)

Kulutus juuri idealin tavoittelun näkökulmasta sisältää aina yhteisöllisyyden elementin. Ideaali on jostain tai joltain omaksuttu tavoite, ja halut syntyvät sen perustalta. Esimerkiksi autoilua voi tässä mielessä tarkastella *autoilijoina* – ryhmänä ihmisiä, jotka jakavat saman

elämäntavan ja samat elämykset. Autoilu onkin sekä oman minäkuvan tuottamista että ryhmään kuulumista. Minä muodostuu asioista, jotka yksilö omistaa, joihin hänellä on hallintaoikeus, ja joiden kautta hän ilmentää asemaansa yhteiskunnallisessa järjestyksessä. Yksilöllinen identiteetti syntyy kuluttamisen prosessissa.

Michel Maffesoli on kuvannut tällaista uudenlaista yhteisöllisyyttä *uusheimolaisuudeksi*. Nykyinen (postmoderni) heimoutuminen on hänen mielestään kulutuksen, turhan yhdessäolon, nautinnon ja seurallisuuden kaipuun ympärille muodostunutta yhteisöllisyyttä. (Maffesoli 1988 Sulkusen 1996, 77; 1999, 299-300 mukaan). Se on siis irrallaan esimerkiksi yhteisistä päämääristä. Näkemys on siinä mielessä poikkeuksellinen, että se yhdistää yksilöllistymiskehityksen ja yhteisöllisyyden, ja pitää edellistä jopa jälkimmäisen edellytyksenä. Maffesoli näkee erilaisuuden tärkeänä vaihdon kannalta, johon hänen mukaansa nyky-yhteiskunnan yhteisöllisyys pohjaa. Vaihdon kautta ilmennetään ihmisten epätäydellisyyttä ja toisiaan täydentävää merkitystä. Ja kaikki yhteisöllisyys edellyttää erillisyyttä ja epätäydellisyyttä, ja näin ollen vaihtoa. (Maffesoli 1995, 83.)

Nyky-yhteiskunnalle on myös nähty tyypilliseksi sosiaalisten asemien väljyys ja runsaus (Gronow 2004, 240) sekä tilannekohtainen yhteisöllisyys (Bauman 1996, 16). Ollaankin kenties yhä enemmän sitä mieltä, että yhteisöllisyys on pikemmin muutoksen kuin rapautumisen alla. Baumanin (1996) mukaan ihmisellä on taipumus haluta rinnalleen tukea, joka jälkimodernissa maailmassa toteutuu tilapäisellä yhteisöllisyydellä: yhteisöillä, joihin ihminen voi hetkittäin kuulua ja joista hän ammentaa identiteettinsä ja minuutensa rakennusaineita (Bauman 1996, 162). Yhteisöt ovat siis Maffesolin näkemyksen lailla sitouttamattomia, mutta tärkeä tuki yksilöllisille valinnoille. Bauman painottaa, että tietoisuus sosiaalisen identiteetin tärkeydestä voimistuu sitä mukaa, kun turvallisuuden tunne järkkyy, kuten kilpailun kiristytessä ja nopeiden muutosten aikana (Bauman 1996, 163). Tästä näkökulmasta laajat globaalit ja yhteiskunnalliset muutokset synnyttävät pikemminkin tarvetta toimia yhdessä, kuin erottautua lisää. Tätä näkökulmaa tarkastellaan seuraavaksi vieraantumisen ja samastumisen käsitteiden kautta.

5.3 Vieraantuminen ja samastuminen

Mäkelän (1969) mukaan joukkoharha syntyy sitä helpommin mitä vaikeampi jostain ilmiöstä on tehdä omakohtaisia havaintoja. Tämä seikka on erityisen tärkeä tällä globaalilla aikakaudella, kun tapahtumat ja päätöksenteko ovat siirtymässä yhä kauemmas yksilöiden toiminnan piiristä. Samalla globalisoituminen on kuitenkin keskinäisriippuvuuden lisääntymistä. Esimerkiksi Anthony Giddensin (1995, 85) mukaan keskinäisriippuvuuden lisääntyminen on jälkitraditionaaliselle yhteiskunnalle tyypillinen suuntaus. Keskinäisriippuvuus näkyy yhtäältä valtion välisessä taloudellisessa toiminnassa ja toisaalta yksilön arkipäiväisen toiminnan globaaleissa seuraamuksissa. Riippuvuus toimii tämän lisäksi myös siten, että globaalitason tapahtumilla on vaikutusta yksilöiden elämään. Viimeisin huomio on helpon havaittavissa, kun taas yksilön vaikutus globaaleihin seuraamuksiin jää usein vain arvioiden varaan (niin yksilön itsen, kuin eri yhteiskunnallisten tahojenkin, vrt. informaatiotulva). Globalisoituvassa maailmassa, jossa tapahtumat ja päätökset ajautuvat yhä kauemmas ihmisten lähiympäristöstä, yksilöllisen toiminnan merkitys jää usein vaikeasti hahmotettavaksi.

Valistuskaudella ajateltiin, että maailmaa ja elämää voitaisiin hallita sitä paremmin mitä enemmän tietoa yhteiskunnasta ja luonnosta saataisiin kerättyä. Tiedon kerääminen tarkoitti kuitenkin ympäristön hyödyntämistä, ja pikkuhiljaa on käynyt selväksi, että tieto (ja siihen perustuva toiminta, esim. teknologia) ei pelkästään tuota hallintaa, vaan myös yhä uusia yllätyksiä, jotka ovat inhimillisen kontrollin tavoittamattomissa. Giddens on kuvaillut nykytilanteessa eläviä ihmisiä pieniksi rattaiksi jättiläismäisen teknis-byrokraattisen järjen koneistossa, joka huomaamattaan (pyrkiessään hallitsemaan ja laskelmoimaan) tuottaakin uudenlaista laskemattomuutta. Tällaisesta esimerkkinä on muun muassa kasvihuoneilmiö. (Giddens 1995, 86-87.) Ulrich Beck kuvaa nyky-yhteiskuntaa termillä *riskiyhteiskunta*.

”Riskiyhteiskunta tarkoittaa modernin yhteiskunnan kehitysvaihetta, jossa sosiaaliset, poliittiset, taloudelliset ja yksilölliset riskit yhä useammin luistavat teollisen yhteiskunnan seuranta- ja turvainstituutioiden otteesta.”

(Beck 1995b, 16.)

Käsite riskiyhteiskunta kuvastaa oivallisesti sitä mentaliteettia, joka harhauttaa ihmisen luulemaan, että asiat tapahtuvat hänestä riippumatta. Riski on ihmisen näkemys häntä kohtaavista *seurauksista*, mutta samalla riski kuvastaa ajatusta siitä, että nämä seuraukset

eivät ole ihmisen hallinnassa. Riskiyhteiskunta kuitenkin koostuu ennen kaikkea ihmisen toiminnasta. Riskiyhteiskunnan tuottajana onkin ollut modernisaatio itse. Beck (1992, 19) kutsuu tätä *modernisaation refleksiivisyydeksi*. Refleksiivinen modernisaatio on yhdenlaisen modernisaation purkamista/tuhoamista ja toisenlaisen synnyttämistä. Käsitteellä kuvataan juuri teollista yhteiskuntaa, joka murentamalla vanhoja malleja altistaa itsensä joko uudenlaisen vaiheen synnylle tai itsetuholle (Beck 1995b, 12-13).

”Refleksiivinen modernisaatio tarkoittaa sitä, että teollisen yhteiskunnan muutos, joka toteutuu vaivihkaa ja suunnittelematta normaalin, autonomisoidun modernisaation vanavedessä ja poliittis-taloudellisen järjestyksen jäädessä koskemattomaksi, edellyttää ja sisältää moderniuden radikalisoitumisen, joka vuorostaan murskaa teollisen yhteiskunnan lähtökohdat ja rajat ja avaa polkuja toiseen moderniuteen.”

(Beck 1995b, 13.)

Beck korostaa, että riskiyhteiskunta syntyy autonomisoituneista modernisaatioprosesseista, jotka ovat sokeita ja kuuroja omille vaikutuksilleen ja tuottamilleen uhkille. Näin ollen refleksiivinen modernisaatio tarkoittaa ennen kaikkea juuri ”niiden seurauksien tunnustamista, joita teollinen yhteiskunta ei kykene omilla institutionalisoiduilla normeillaan mitaten käsittelemään ja sulauttamaan järjestelmäänsä”. (Beck 1995b, 17.)

Beckin mukaan yhteiskunta on siis siirtymässä hyvinvoinnin jakamisesta (wealth-distributing) riskien jakamiseen (risk-distributing). Riskit eivät enää ole yhden valtion sisäisiä, vaan yhä enemmän globaalia hyvinvointia koskevia (Beck 1992, 20-21). Hallintaan pyrkinyt teknologiakehitys on synnyttänyt ongelmia, jotka tekevät elämästä hallitsematonta. Oleellinen tekijä on, että riskeistä ja ongelmista on tullut globaaleja. Näin ollen ne ovat ajautuneet yksilöllisistä päätöksistä kauas globaaleihin tapahtumaketjuihin. Ne ovat luoneet uudenlaisen, globaalien yhteisön, joka jakaa riskit, mutta jonka jäsenet ovat liian kaukana toisistaan, jotta kukaan ottaisi vastuun niistä. Riskiyhteiskunta on kuitenkin syytä nähdä pikemmin yhteisöjä muuttavana kuin niitä hajottavana kehityksenä (Beck 1992, 49). Riskiyhteiskunnan yhteisöllisyydelle on tyypillistä, että se ei perustu yhteisen hyvän ja turvallisuuden synnyttämiseen, vaan pahimman skenaarion välttämiseen.

Vaikka globaalien riskien yhteiskunnassa vallitsee yhteisöllisyyttä, jää yksittäisen ihmisen toiminnan merkitys kuitenkin usein näkymättömiin globaalien seurausten tulkinnassa. Nykyisen yhteiskunnan yhteisöllisyys ei niin sanotusti ankkuroi yksilöitä niin, että

jokainen kokisi oman toimintansa yhteisön kannalta merkitykselliseksi. Yhtenä keinona aktivoida kansalaisia on tehokas informaation levittäminen. Baumanin (2001) mukaan jälkimodernille yhteiskunnalle onkin jo tyypillistä suoranainen informaatiotulva. Liika informaatio ja toistensa kanssa kilpailevat näkökulmat saavat aikaan epätietoisuuden siitä, ovatko ratkaisut, joita päivittäin tekee, oikeita vai vääriä – ovatko niiden seuraukset odotetun- tai toivotunlaiset. Koska kukaan ei tunnu kontrolloivan tai pystyvän ennustamaan tapahtumien kulkua, on vaikeaa ristiriitaisen informaation keskellä luottaa keneenkään. Tästä johtuvat Baumanin mukaan jälkimodernissa elävälle yksilölle tyypilliset seurauksien kieltäminen ja vähättely – lyhytkatseisuus, innottomuus pitkäaikaisia elämänprojekteja kohtaan ja itsekäs oman edun tavoittelu. (Bauman 2001, 44, 52.)

Edellä kuvatuunlainen on tietyllä tapaa vieraantumista – kyvyttömyyttä havaita yksilöllisen toiminnan ja yhteisöllisten tapahtumien välistä yhteyttä. Simmel pitää tällaista vieraantumista suurkaupungille tyypillisenä piirteenä. Vieraantuminen näkyy konkreettisesti esimerkiksi työn kohdalla siinä, että tuotteet ovat vieraantuneet tekijästään, ja kulttuurin kohdalla siinä, ettemme enää pysty hallitsemaan ja sisäistämään luomaamme, rikasta kulttuuria. (Simmel 1983 Noron 1991, 117 mukaan.) Toisaalta vieraantuminen on välittynyt myös ihmisten väliseen vuorovaikutukseen. Tästä näkökulmasta vieraantumisen taustalla on erityisesti ihmisten välisten erojen korostuminen. Tämän voidaan nähdä positiivisia seurauksia sisältävänä siten, että vieraantuminen ja välinpitämättömyys (indifferenssi) tuottavat riippumattomuuden tunnetta ja ovat siinä mielessä yksilöä vapauttavia ja vieraantumisen positiivisia seurauksia. (Lohmann 1987 Noron 1991, 119-120 mukaan; myös Toiskallio 2000, 7).

Indifferenssi voidaan käsittää kuitenkin myös negatiiviseksi, jolloin puhutaan arvojen ja rahan aiheuttamasta riippumattomuudesta, jonka negatiivisuus perustuu sille, että se tuottaa vuorovaikutuksen objektivoitumista – vuorovaikutuksen irrallisuutta tunteista ja tunneperäisestä suhtautumisesta asioihin. Tämän seurauksena syntyy toisaalta ikävystyneisyyttä, toisaalta merkityksettömyyden tunnetta. Ympäröivä kulttuuri ei ole ihmiselle suoraan sanoen merkityksetöntä, mutta syvimmillään ei myöskään merkityksellistä. (Lohmann 1987 Noron 1991, 121 mukaan.) Simmelin mukaan moderni elämä jakautuu kolmeen tasoon: yhteiskuntaan, kulttuuriin ja persoonaan (sieluun), joita yhdistää *moderni elämäntyyli*. Simmel näkee modernisaation kasvattavan yksilön riippuvuutta funktionaalista kokonaisuudesta samaan aikaan, kun se toisaalta luo yhä

suurempaa riippumattomuutta yksittäisiä suorituksia, esineitä ja henkilöitä kohtaan. Riippuvuus ja indifferenssi luonnehtivat modernin yhteiskunnan pakottamaa yksilöllistymisprosessia, ja juuri tämä johtaa modernien elämäntyylien, ja myös modernin yhteisöllisyyden, muodostumiseen. (Lohmann 1987 Noron 1991, 121-122 mukaan.)

Simmel näkee suurkaupungin siis tuottavan kaksi yksilöllisyyden lajia: tietynlaiseen vastenmielisyyteen perustuvan distanssin, josta seuraa yksilöllinen riippumattomuuden tunne, sekä erilaisuuden (distinktion) korostamiseen liittyvän yksilöllisen ainutkertaisuuden (Simmel 1984 Noron 1991, 145 mukaan). Varauksellisuus ja siihen liittyvä lievä vastenmielisyys myös mahdollistavat Simmelin mielestä persoonallisen vapauden suurkaupungissa. Suuressa ryhmässä yhteisöllisyys ja yksilöllisyys siis lopulta liittyvät toisiinsa. (Simmel 1984 Noron 1991, 122, 143-145 mukaan.)

Modernin elämäntyylin yksilöllisyyden ja yhteisöllisyyden tasapainoilua on pohtinut autoilun näkökulmasta esimerkiksi Timo Kalanti (2001). Kalannin *romanttisen minuuden* käsitteen taustalla on autoilun näkeminen sopeutumiskeinona irrallisuuden tunteeseen yhteisöstä. Kalanti kuvaa käsitteellä nyky-ihmisen tapaa kääntyä itseensä. Tämä seuraa Kalannin mukaan yhteisöllisyyden heikentymisestä, jonka seurauksena toiminta ei enää voi ohjautua yhteisöllisyyden tunteesta käsin, vaan lähtee yhä enemmän jokaisesta itsestään. Kalanti näkee romanttisen minuuden yksilön keinona sopeutua yhteisöön, jossa yhteisöllisyys ei enää vallitse – yhteiskuntaan, jossa yksilöllinen toiminta jää samaan aikaan yksilön oman harkinnan varaan ja toisten sanattoman arvostelun kohteeksi. Romanttinen minuus ei tarkoita, että yksilöllinen toiminta koettaisiin tyydyttävimmäksi tai vapauttavimmaksi, vaan pikemminkin ainoaksi mahdollisuudeksi, johon samalla liittyy yhteiskunnan arvaamattomuudesta seuraavaa epävarmuutta. Arvaamattomuuden ilmapiirin Kalannin näkemyksen mukaan tuottavat yhteiskunnan arvopäämäärien rapautuminen ja yhdenmukaistavan normipaineen höltyminen. Kalanti näkee romanttisen minuuden tärkeänä yksilön minuutta suojelevana tekijänä, jolla tuotetaan riippumattomuutta yhteisöstä, jonka ei enää koeta olevan yksilöllisten päätösten tukena. Romanttisen minuuden mukainen ajatusmalli välittyy myös käytännön toimiin, esimerkiksi yksityisautoiluun.

Kalannin ajattelun mukaan auto toimii samoin kuin kodin tontin rajat. Auto on yksilöllisyyden rajapyykki, jonka kori estää ulkomaailman katseiden ja kosketuksen

osumisen ihmiseen. Autossaan ihminen voi rentoutua hallinnan ja turvallisuuden tunteeseen, joka häneltä auton ja kodin ulkopuolella puuttuu. (Kalanti 2001, 96.) Auton tuulilasi ja suojaava metallikuori piilottavat yksilön toimimaan ikään kuin kasvottomasti. Autoilu on toimintana sinänsä näkyvää, mutta huomattavasti anonyymimpaa kuin esimerkiksi kadulla käveleminen. Autoilu nähdään romanttisen minuuden näkökulmasta pääasiassa minuuden suojeluna. Itseen kääntyminen on nyky-yhteiskunnassa Kalannin näkemyksen mukaan ikään kuin toimintaedellytys. Minuuden korostuminen on elämän hallinnan tärkeä ylläpitäjä, jonka kautta yksilö pyrkii sopeutumaan mentaaliseen irrallisuuteensa muista.

Toisaalta autoilussa korostuu erillään pysyttelyn rinnalla myös samankaltaisuus ja huomaamattomuus, joka syntyy liikenteen sujumisesta yhteisiksi käsitettyjen normien mukaan. Toiskallio (2001) on kutsunut tätä samuuden eetokseksi, johon kuuluu tavallisuus ja erottautumattomuus. Samuuden eetos on Toiskallion mukaan autoilukäyttäytymistä ohjaava vahva ideaali, jota vaaditaan muilta, ja jota pyritään myös itse noudattamaan. (Toiskallio 2001, 108.) Autoilussa voi siis nähdä yhdistyvän sekä pyrkimys erillisyyteen toisista että samankaltaisuuteen toisten kanssa. Erillisyys näyttäisi liikenteessä myös jopa vaativan samankaltaisuutta. Yhteisiä liikkumissääntöjä noudattaen, käyttäytymällä samankaltaisesti toisten liikkujien kanssa, on mahdollista välttää konkreettiset kohtaamiset toisten kanssa. Liikennesäännöistä poikkeamisessa on aina riski joutua kohtaamiseen joko poliisin tai toisen autoilijan kanssa (esimerkiksi kolarin sattuessa). Kuitenkin samaan aikaan pyrkimyksessä pysytellä samankaltaisuudessa on myös ”me” -ajattelua kuvaileva puolensa. Toiminta ohjautuu ryhmässä vallitsevien sääntöjen mukaan, joita ei tässä mielessä pidetä ainoastaan auktoriteetin sanelemina, vaan myös oman hyvinvoinnin perustana.

6 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Yksityisautoilua on tässä tutkimuksessa tarkasteltu liikenteen sosiologisesta näkökulmasta osana modernia yhteiskuntaa, elämäntapaa ja kaupunkikulttuuria. On huomattu autoilun olevan paitsi osa liikennejärjestelmää, myös tärkeä vuorovaikutuksen muoto ja osa sosiaalisia suhteita. Autoilu on myös merkittävä osa kokonaista elämäntapaa, varsinkin kun kyse on jo vuosikymmeniä autoilleista henkilöistä. Elämäntapana autoilua selittää tavanmukaisuus, mutta myös autoilun tuottama mukavuus. Elämäntapa syntyy kulutuksen prosessissa, ja kulutustuotteet (kuten auto) toimivat aina myös välineenä esittää itsensä toisille.

Joukkoliikenteen parannusten vaikutuksella on yhteys erilaisten ihmisten, erilaisiin elämäntilanteisiin. Lapsiperheissä auto koetaan usein varsin välttämättömäksi, ja joukkoliikenne, parannuksistaan huolimatta, ei pysty vastaamaan lapsiperheiden moninaisiin liikkumistarpeisiin. Nuoret (18 – 35v), lapsettomat autoilijat, taas ovat varsin alttiita joukkoliikenteen parannuksille. Länsimetro saanee heiltä varsin hyvän vastaanoton, ja myös joukkoliikenteen lippujen hintojen aleneminen koettaisiin merkittävänä parannuskeinona oman auton käytön kannalta. Toisaalta nuori ikäpolvi ei autoile yhtä paljon kuin muut. Autoilun rajoittamiskeinojen pohtimisen kannalta haasteellisia olivat autoilijat ikäluokassa 51 – 61. He autoilivat paljon. Heidän talouksissaan ei kuitenkaan usein ollut lapsia, eikä heidän autoilunsa perustunut kiireisyyteen. Tästä huolimatta he kokivat kaikista ikäluokista joukkoliikenteen parannuksilla olevan kaikkein huonoiten vaikutusta omaan auton käyttöön. Tämän ikäluokan autoilijoiden muutoshaluttomuutta voi toisaalta ymmärtää tavanomaistuneen liikkumismuodon kannalta, ja toisaalta subjektiivisten auton käytön tarpeiden näkökulmasta. Joukkoliikenteestä puuttuu autoilijalla koettu mukavuus matkustamiseen omassa rauhassa, omavalintaisen tahdin ja reitin mukaan.

Tutkimuksessa todettiin, että autoilijoiden keskuudessa vallitsee myös yleinen ajatteluharha, josta seuraa vapaamatkustusta ja vapaamatkustajan ongelma. Vaikka ihmiset ovat vastuussa omasta toiminnastaan, ohjaa yksilöllinen, rationaalinen valinta yhteisön kannalta epärationaaliseen tulokseen. Yksityisautoilun vähentämisen vastuu lankeaa enemmän yhteiskunnan kuin yksittäisen autoilijan harteille. Positiivisin (esimerkiksi

Länsimetro) ja negatiivisin (ruuhkamaksut ym.) sanktioin voidaan säädellä yhteisen hyödykkeen (kuten Länsiväylä) käyttöä. Mitkä sanktiot ovat tehokkaita millekin ryhmälle autoilijoita, määräytyvät elämäntilanteen ja autoilussa vaikuttavien objektiivisten ja subjektiivisten tarpeiden painottumisen mukaan.

On myös pohdittava, miten paljon liikennettä Länsiväylällä tai ylipäänsä pääkaupunkiseudulla tulisi vähentää. Riittääkö esimerkiksi se, että Länsimetro poistaa bussit ja melko suuren osan nuorista, lapsettomista autoilijoita Länsiväylältä? Riittääkö, että autoilun rajoittamistoimia toteutetaan vain positiivisin sanktioin? Entä, jos käyttöön otetaan negatiivisia sanktioita, kuten ruuhkamaksut? Voivatko tällaiset sanktiot johtaa siihen, että autoilusta tulee ihmisiä luokitteleva tekijä? Esimerkiksi eteläespoolaiset, 51 – 61-vuotiaat autoilijat ovat usein valmiita maksamaan liikkumisensa mukavuudesta ja vaivattomuudesta. He eivät esimerkiksi kokisi ruuhkamaksuja erityisesti autoiluunsa vaikuttavina. Voivatko rahan perustuvat negatiiviset sanktiot näin ollen johtaa takaisin siihen, että ”rikkaat kulkee autolla, köyhät julkisilla”?

Yhteiskunnassa moni asia ohjautuu rahan voimalla. Raha on paitsi vallanväline, myös yksilöiden keskinäisiin suhteisiin vaikuttava tekijä. Liikenteeseen liittyvät erilaiset negatiiviset sanktiot kuitenkin perustuvat usein rahan (esim. erilaiset tienkäyttömaksut), ja näin ollen lähtökohtaisesti asettavat ihmiset varallisuuden mukaan eriarvoiseen asemaan. Vastuu yhteisistä asioista pitäisi kuitenkin pyrkiä jakaa tasan kaikille, varallisuuteen tai muihin tekijöihin katsomatta – varsinkin kun puhutaan globaalien, kaikkia ihmisiä koskevien uhkien torjumisesta, kuten kasvihuoneilmiö ja ilmastonmuutos, johon autoilun vähentäminen osaltaan tähtää. Toiset autoilijat voivat ja haluavat maksaa mukavuudesta enemmän, kuin toiset (esimerkiksi tässä tutkimuksessa autoilijat ikäluokassa 51 – 61v). Joukkoliikenteen toimivuuden kannalta on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota siihen, ettei sen maine (ainakaan enempää) muutu liikkumisvälineeksi, jossa ne, joilla ei ole mahdollisuutta autoilla, matkustavat.

”Auto on arvon mitta, busseissa kulkevat naiset, vanhat ja alle 18v nuoret. Bussiliikennettä ei arvosteta vielä. Bussinkuljettajan ammattia pidetään aivan tyhmänä, sopii vain ulkomaalaisille ja muuten yksinkertaisille. - -”
(Nainen, 23 – 27v)

On myös vaihtoehtoja, jotka eivät lähtökohtaisesti luokittele ihmisiä ”varattomiin” ja ”varakkaisiin” liikkujiin. Tällaisesta (ääri)esimerkkinä on Helsingin kaupungin suunnittelema autoilun rajoituskeino, jolla tarvittaessa kielletään autoilu määräajaksi, kaikilta. Toisena esimerkkinä voisi olla jo esimerkiksi Tukholmassa käytössä oleva autoton keskusta.

Kaikkien kannalta rationaalista olisi, että yhteisiä asioita hoidettaisiin yhteisellä panostuksella, johon myös liikennepolitiikalla tulisi pyrkiä. Kuten edellä olemme todenneet, mitä suuremmasta yhteisöstä on kyse, sitä huonommin kukin yksilö näkee omat vaikuttamismahdollisuutensa siinä. Yksilön kannalta ainoa rationaaliselta näyttävä vaihtoehto on toimia individualistisesti ja egoistisestikin. Jokaisella on oltava oikeus päättää omasta liikkumisestaan. Tämä oli myös yksi tämän tutkimuksen kyselyn väite, jonka vastaukset olivat varsin selkeät. Eteläespoolaiset autoilijat ovat sisäistäneet hyvin modernin yhteiskunnan eetoksen olla vapaa, riippumaton ja oikeutettu toteuttamaan yksilöllistä elämäntapaa – ja tähän kuuluu myös oikeus päättää miten, milloin ja kuinka paljon kukin haluaa liikkua. Yksilön etu ei kuitenkaan aina ole yhteisön etu, jonka myös eteläespoolaiset autoilijat näyttäisivät tiedostavan. He ovat, autoilustaan huolimatta, huolestuneita ympäristön tilasta ja pitävät yksityisautoilun vähentämistä tärkeänä tulevaisuutta ajatellen. Autoilua ei siis pidä nähdä vain joustamattomana ja egoistisena, yksilöllisen vapauden julistuksena, vaan pikemminkin rutinoituneena toimintamallina, jonka muuttamiseen tarvitaan aktiivista liikennepolitiikkaa.

Jatkotutkimusten kannalta hyödylliseksi on osoittautunut huomioida erilaisten auton käytön tarpeiden merkitys, erilaisissa elämäntilanteissa oleville autoilijoille, sekä yhteiskunnan merkitys autoilua rajoittavana elimenä. Tässä tutkimuksessa on keskitytty Etelä-Espoon ja Länsiväylän alueen autoiluun. Toisena tarpeellisena alueellisena tutkimuskohteena näyttäisi olevan Espoon sisäinen ja poikittainen joukkoliikenne. Miten merkittävästi Espoon sisäisen ja poikittaisen liikenteen puutteet vaikuttavat ihmisten auton käyttöön? Alla on erään kyselyyn vastanneen avoin kommentti.

”Länsimetro ei vähennä omaa autoiluani Helsinkiin päin, sillä en lähde sinne autolla nytkään. Bussiverkosta Espoon sisällä on parannettava huomattavasti, tuli metro tai ei. Se on nimittäin surkea ja suorastaan pakottaa auton käyttöön Espoon sisällä, etenkin poikittaisliikenteessä Vantaalle päin.” (Mies, 28-35v)

Joukkoliikenteen kehittämisen kohdalla on syytä miettiä myös sitä, miten ihmiset ikään kuin sosiaalistetaan joko auton tai joukkoliikenteen käyttäjiksi. Voiko tottuminen joukkoliikenteen käyttöön nuorena, toimia tulevaisuudessa autoilua rajoittavana tekijänä? Vai jääkö autoilu ikään kuin aina välttämättä päälle lapsiperhevaiheen seurauksena? Ovatko tulevaisuuden 51 – 61-vuotiaat erilaisia autoilijoita kuin tänä päivänä?

LÄHTEET

Alkula, Tapani, Pöntinen, Seppo & Ylöstalo, Pekka (1994): *Sosiaalitutkimuksen kvantitatiiviset menetelmät*. WSOY. Helsinki.

Bauman, Zygmunt (1996): *Postmodernin lumo*. Vastapaino. Jyväskylä.

Bauman, Zygmunt (2001): *Individualized Society*. Polity Press. Cambridge.

Beck, Ulrich (1992): *Risk Society. Towards a New Modernity*. Sage Publications. London.

Beck, Ulrich., Giddens, Anthony. & Lash, Scott (1995a): *Nykyajan jäljillä*. Vastapaino. Tampere.

Beck, Ulrich (1995b): *Politiikan uudelleen keksiminen: kohti refleksiivisen modernisaation teoriaa*. Teoksessa Beck, Ulrich., Giddens, Anthony. & Lash, Scott.: *Nykyajan jäljillä*. Vastapaino. Tampere.

Berghom, Tapio (2001): *Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa*. Teoksessa Toiskallio, Kalle. (toim.) (2001): *Viettelyksen vaunu. Autokulttuurin muutos Suomessa*. SKS. Helsinki.

Bottles, Scott. L. (1987): *Los Angeles and the Automobile. The Making of the Modern City*. University of California Press. Berkeley, Los Angeles, London.

Campbell, Colin (1987): *The Romantic Ethic and the Spirit of Modern Consumerism*. Basil Blackwell Ltd. Oxford.

Czaja, Ronald. & Blair, Johnny (2005): *Designing Surveys. A Guide to Decisions and Procedures*. Second Edition. Pine Forge Press. Thousand Oaks, London, New Delhi.

Giddens, Anthony (1995): *Elämää jälkitraditionaalisessa yhteiskunnassa*. Teoksessa Beck, Ulrich., Giddens, Anthony. & Lash, Scott.: *Nykyajan jäljillä*. Vastapaino. Tampere.

Goffman, Erving (1959): *The Presentation of Self in Everyday Life*. Penguin Books. London.

Gronow, Jukka (2004): *Modernin yhteiskunnan mahdollisuus: sosiaalinen eriytyminen ja esteettisen arvostelukyvyn kehkeytyminen*. Teoksessa Rahkonen, Keijo (toim.) (2004): *Sosiologisia nykykeskusteluja*. Tammer-paino. Tampere.

Helsingin Sanomat 15.10.2006: *Autolla töihin vai ei?*

Helsingin Sanomat 29.10.2006: *YTV:n bussivuoroja jää ajamatta liikennöitsijöiden sanktioista huolimatta*.

Helsingin Sanomat 25.1.2007: *Tienkäyttömaksujen vaikutuksia selvitetään liikenneministeriössä*.

Helsingin Sanomat 27.1.2007: *Seutulipun ja sisäisten lippujen yhdistämistä pohditaan YTV:ssä*

Helsingin Sanomat 27.1.2007: *”Hävettää ajaa Länsiväylällä yksin.”*

Helsingin Sanomat 23.5.2007: *Kakkos- ja kolmosautot ovat yleistyneet nopeasti viime vuosien aikana*.

Helsingin Sanomat 27.8.2007: *Lähes kaikki ajavat yksin Länsiväylän aamuruuhkassa*.

Helsingin Sanomat 25.9.2007: *Helsinki voi kieltää yksityisautoilun pahimpina saastepäivinä*.

Hoikkala, Tommi & Roos, J. P. (toim.) (2000): *2000-luvun elämä. Sosiologisia teorioita vuosituuhannen vaihteesta*. Tammer-paino. Tampere.

Jokinen, Marika (2002): *Suunnittelu kaupunkirakenteen ja liikenteen muovaajana*. Teoksessa Järvelä, Marja; Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.) (2002):

Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan työpapereita, 108. Jyväskylän yliopistopaino. Jyväskylä.

Järvelä, Marja, Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.) (2002): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan työpapereita, 108. Jyväskylän yliopistopaino. Jyväskylä.

Kalanti, Timo (2001): *Auto romanttisen minuuden kotina*. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.)(2001): *Viettelyksen vaunu. Autokulttuurin muutos Suomessa*. Gummerus. Jyväskylä.

Karisto, Antti, Takala, Pentti & Haapola, Ilkka (1998): *Matkalla nykyaikaan. Elintason, elämäntavan ja sosiaalipolitiikan muutos Suomessa*. WSOY. Juva.

Kortteinen, Martti (1982): *Lähiö. Tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. Otava. Keuruu.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2005): *Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa*. Julkaisuja 86/2005.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007): *Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa*. Julkaisuja 9/2007.

Lybäck, Katinka (2002): *Yksityisautoilu kansalaisten liikkumisessa – tilastollinen tapaustutkimus kaupunkilaisten autoasenteista*. Teoksessa Järvelä, M.; Lybäck, K. & Jokinen, M. (toim.) (2002): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan työpapereita, 108. Jyväskylän yliopistopaino. Jyväskylä.

Maffesoli, Michel (1995): *Maailman mieli. Yhteisöllisen tyylin muodoista*. Tammer-Paino. Tampere.

Mauranen, Tapani (2001): *Satavuotias autoilija*. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.)(2001): *Viettelyksen vaunu. Autokulttuurin muutos Suomessa*. Gummerus. Jyväskylä.

- Mäenpää, Pasi (2000): *Digitaalisen arjen ituja. Kännykkä ja urbaani elämäntapa*. Teoksessa Hoikkala, Tommi & Roos, J. P. (toim.) (2000): 2000-luvun elämä. Sosiologia teorioita vuosituhannen vaihteesta. Tammer-paino. Tampere.
- Mäkelä, Klaus(1969): *Joukkoharha ja kognitiivinen dissonanssi*. Sosiologia 1969, 4, s. 218-225.
- Noro, Arto (1991): *Muoto, moderniteetti ja 'kolmas'*. Tutkielma Georg Simmelin sosiologiasta. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä.
- Ostrom, Elinor. (2003): *How Types of Goods and Property Rights Jointly Affect Collective Action*. Journal of Theoretical Politics 15, 239-270.
- Polk, Merrit (1998): *Gendered Mobility: A Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Humanekologiska skrifter, No. 17. Göteborg.
- Rajanti, Taina (1999): *Kaupunki on ihmisen koti. Elämän kaupunkimuodon tarkastelua*. Tutkijaliitto. Helsinki.
- Rajanti, Taina (2002): *Helsingin autojärjestelmä – juurtunut teknologia*. Teoksessa Järvelä, Marja, Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.)(2002): Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan työpapereita, 108. Jyväskylä yliopistopaino. Jyväskylä.
- Salmi, Hannu (1991): *Autokulttuuri ja vauhdin maailma*. Teoksessa Santalahti, Päivi, Oroza, Valentina, Laakia, Raimo, Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.): Auto, terveys ja ympäristö. Priima-Offset. Helsinki.
- Santalahti, Päivi, Oroza, Valentina, Laakia, Raimo, Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.) (1991a): *Auto, terveys ja ympäristö*. Priima-Offset. Helsinki.
- Santalahti, Päivi (1991b): *Kuvaus liikenteestä*. Teoksessa Santalahti, Päivi, Oroza, Valentina, Laakia, Raimo, Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.): Auto, terveys ja ympäristö. Priima-Offset. Helsinki.

Simmel, Georg (2005): *Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895-1917*. Tammer-Paino. Tampere.

Sulkunen, Pekka (1996): *Orgioiden aika: Michel Maffesolin postmodernismi*. Tammer-Paino. Tampere.

Sulkunen, Pekka (1999): *Johdatus sosiologiaan. Käsitteitä ja näkökulmia*. WSOY. Juva.

Taylor, Nigel (2003): *The Aesthetic Experience of Traffic in the Modern City*. Urban Studies, vol. 40, No. 8, 1609-1625.

Toiskallio, Kalle (1996): *Vapaa taksi? Kuljettajan tilitys – luottamuksella*. Kirjapaino Raamattutalo. Pieksämäki.

Toiskallio, Kalle (2000): *Simmel Hails a Cab: Fleeting Sociability in the Urban Taxi*. Space and Culture 6, p. 4 – 20.

Toiskallio, Kalle (2001a): *Mihin auto on ajettu?* Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Toiskallio, Kalle (2001b): *Miten liikenteessä liikkujat arvioivat toisiaan – makukamppailua normaalista*. Sosiologia 38:1. s. 104 – 116.

Toiskallio, Kalle (2002a): *Liikenteen sosiologiaa. Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat*. Yliopistopaino. Helsinki.

Toiskallio, Kalle (2002b): *The Impersonal Flâneur. Navigation Styles of Social Agents in Urban Traffic*. Space and Culture vol. 5 no. 2 (May), p. 169 – 184.

Toiskallio, Kalle (2002c): *Route-Negotiation – Understanding impersonal sociality in urban traffic*. Teoksessa Toiskallio, Kalle (2002): Liikenteen sosiologiaa. Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat. Väitöskirja. Helsingin yliopiston sosiologian laitos. Yliopistopaino. Helsinki.

Internet-lähteet:

Ajoneuvohallintokeskus (AKE) [viitattu 28.8.2007]:

<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Ajoneuvokanta+vuosina+1966+-+2006.htm>

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry [viitattu 27.9.2007]: Kieltolaki ja vapaakauppa vauhdittivat autoistumista. Autoliikenne ja suomalainen yhteiskunta:

http://akt.ip-finland.com/magazine/2005/3-2005/pdf/autoliikenne_8_9.pdf

Espoon kaupunki [viitattu 16.10.2007]: www.espoo.fi

Espoo-strategia [viitattu 16.10.2007]:

<http://www.espoo.fi/default.asp?path=1;28;11866;11869;142>

Länsimetro [viitattu 21.5.2007]: <http://www.lansimetro.fi/metrovaltuusto.shtml>

Tiehallinto [viitattu 27.9.2007]: Liikennemäärät:

<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/15241.PDF>

Raskas liikenne: <http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/15905.PDF>

Tilastokeskus [viitattu 28.8.2007]: http://www.stat.fi/til/mkan/2006/mkan_2006_2007-

LIITELUETTELO

- | | |
|----------------|--|
| Liite 1 | Taulukko 1: Tutkimusaineisto |
| Liite 2 | Kysely autoilusta ja joukkoliikenteen käytöstä
Etelä-Espoossa |
| Liite 3 | Karhukirje |

Taulukko 1

Tutkimusaineisto

	%
Sukupuoli	
Miehiä	39
Naisia	61
Total	100
Ammattiasema	
Johtavassa asemassa	15
Ylempi toimihlö	34
Alempi toimihlö	15
Työntekijä	18
Yrittäjä	7
Opiskelija	4
Työtön	2
Eläkkeellä	2
Kotiäiti/isä	3
Total	100
Siviilisäätty	
Naimaton	14
Avoliitossa	17
Avoliitossa	58
Eronnut	11
Total	100
Lapsia	
Lapsiperheet	49
Lapsettomat taloudet	51
Total	100
Vuositulot	
0 - 10 000	5
10 000- 20 000	7
20 000 - 30 000	22
30 000 - 40 000	24
40 000 - 50 000	12
50 000 -	31
Total	100
Poliittinen suuntaus	
Vasemmisto	14
Oikeisto	68
Total	100
Auton omistus	
Oma	89
Työsuhde	11
Total	100
Ajokilometrejä vuodessa	
0 - 1 000	3
1 000 - 5 000	12
5 000 - 10 000	24
10 000 - 20 000	41
20 000 - 30 000	14

30 000 - 40 000	3
40 000 - 50 000	2
50 000 - 100 000	1
Total	100
Pääsääntöinen kulkuväline työmatkoilla	
Auton omistus	73
Linja-auto	16
Pyörä	4
Jalan	4
Muu	1
Ei työelämässä	3
Total	100
Autoilutiheys	
Autoilee usein	73
Autoilee harvoin	27
Total	100



Tutkimus autoilusta ja joukkoliikenteen käytöstä Etelä-Espoossa huhtikuu 2007

Hyvä vastaanottaja,

Teidät on valittu mukaan tutkimukseen, joka käsittelee autoilua ja joukkoliikenteen käyttöä eteläisessä Espoossa. Tutkimus on osa Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennetutkimusohjelmaa (JOTU) ja samalla sosiologian Pro gradu-työni. Mielipiteenne on ensiarvoisen tärkeä sekä tutkimuksen onnistumiselle että mahdollisuudelle kehittää asuinalueenne liikennejärjestelyjä ja -palveluja. Tutkimukseen osallistuminen ei vaadi teiltä muita toimia kuin oheiseen kyselyyn vastaamisen. Lomakkeen täyttämiseen kuluu aikaa 10 -12 minuuttia. Vastauksia käsitellään ehdottoman luottamuksellisesti ja nimettöminä.

Pyydän teitä palauttamaan lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 27.4.2007 mennessä.

Vaivannäöstänne ja osallistumisestanne kiittäen,

Sanna Huhtonen
Sosiologian opiskelija
Jyväskylän yliopisto

Työn ohjaajina toimivat:

Tapio Litmanen
Erikoistutkija
Jyväskylän yliopisto

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

Petri Jalasto
Liikenneneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö

1. SUKUPUOLI? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) mies
- 2) nainen

2. MINKÄ IKÄINEN OLETTE? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 1) 18-22 vuotta | 4) 36-42 vuotta |
| 2) 23-27 vuotta | 5) 43-50 vuotta |
| 3) 28-35 vuotta | 6) 51-61 vuotta |

3. MIKÄ ON AMMATILLINEN KOULUTUKSENNE? (Rengastakaa korkein suorittamanne tutkinto.)

- 1) ylempi korkeakoulututkinto
- 2) alempi korkeakoulututkinto
- 3) ammattikoulututkinto
- 4) ammatillinen kurssi
- 5) ylioppilastutkinto
- 6) ei mikään edellä mainituista

4. MIKÄ ON AMMATTIALANNE? (Rengastakaa yksi vaihtoehto.)

- 1) kasvatustieteet ja opettajankoulutus
- 2) humanistinen ja taideala
- 3) kaupallinen ala
- 4) yhteiskuntatieteet
- 5) luonnontieteet
- 6) tekniikan ala
- 7) maa- ja metsätalousala
- 8) terveys- ja sosiaali-ala
- 9) palveluala
- 10) muu, mikä? _____

5. OLETTEKO TÄLLÄ HETKELLÄ PÄÄTOIMISESTI: (Rengastakaa yksi vaihtoehto.)

- 1) johtavassa asemassa oleva
- 2) ylempi toimihenkilö
- 3) alempi toimihenkilö
- 4) työntekijä
- 5) yrittäjä
- 6) opiskelija
- 7) työtön
- 8) eläkkeellä
- 8) kotiäiti/isä
- 9) muu, mikä? _____

6. MIKÄ ON TOIMIALANNE? (Rengastakaa yksi vaihtoehto.)

- 1) maa- ja metsätalous
- 2) teollisuus ja rakennustoiminta
- 3) yksityiset palvelut
- 4) julkiset palvelut
- 5) En ole mukana työelämässä.

7. MIKÄ ON SIVILISÄÄTYNNE? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) naimaton
- 2) avoliitossa
- 3) avioliitossa
- 4) eronnut
- 5) leski

8. KUULUUKO TALOUTEENNE LAPSIA? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) kyllä, ____ kpl
- 2) ei

9. MIHIN KOHTAAN KATSOTTE SJOITTUVANNE POLIITTISEN SUUNTAUKSENNE PERUSTEELLA AKSELILLA OIKEISTO – VASEMMISTO?

vasemmisto

oikeisto

1 2 3 4 5 6 7

10. MIKÄ ON SUHTAUTUMISENNE YMPÄRISTÖN SUOJELUUN/YMPÄRISTÖKYSYMYKSIIN? (Rengastakaa suhtautumistanne parhaiten kuvaamin numeroarvo.)

1= en koe aihetta itselleni tärkeäksi

7= koen aiheen itselleni erittäin tärkeäksi

1 2 3 4 5 6 7

11. MITKÄ OVAT KESKIMÄÄRÄISET VUOSITULONNE? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

Tienaan vuodessa...

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1) 0 – 10 000 € | 4) 30 000 – 40 000 € |
| 2) 10 000 – 20 000 € | 5) 40 000 – 50 000 € |
| 3) 20 000 – 30 000 € | 6) 50 000 – € |

12. ONKO KÄYTÖSSÄNNE OLEVA AUTO: (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) oma
- 2) työsuhdeauto/vapaa autoetu
- 3) työsuhdeauto/käyttöetu

13. KUINKA USEIN KÄYTÄTTE HENKILÖAUTOA? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) useita kertoja päivässä
- 2) muutaman kerran päivässä
- 3) muutaman kerran viikossa
- 4) muutaman kerran kuukaudessa
- 5) en juuri koskaan

14. MITÄ KULKUVÄLINETTÄ KÄYTÄTTE PÄÄSÄÄNTÖISESTI TYÖMATKOIHIN/OPISKELUPAIKKAAN MATKUSTAMISEEN? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

Kuljen...

- 1) henkilöautolla
- 2) bussilla
- 3) lähijunalla
- 4) pyörällä
- 5) jalan
- 6) muuten, miten? _____
- 7) en ole työelämässä/ en opiskele

15. KUINKA PALJON AJATTE HENKILÖAUTOLLA KESKIMÄÄRIN VUODESSA? (Kirjoittakaa lukema viivalle.)

_____ km/ vuosi

16. MITEN VÄLTTÄMÄTTÖMÄNÄ PIDÄTTE OMAN AUTON KÄYTTÄMISTÄ SEURAAVIA MATKOJA TEHDESSÄNNE? (Rengastakaa jokaisesta kohdasta mielestänne sopivin numeroarvo.)

5= Oman auton käyttö on erittäin välttämätöntä.
4= Oman auton käyttö on melko välttämätöntä.
3= Oman auton käyttö ei ole välttämätöntä, mutta ei myöskään helposti korvattavissa muulla kulkutavalla.
2= Oman auton käyttö on melko helposti korvattavissa muulla kulkutavalla.
1= Oman auton käyttö ei ole ollenkaan välttämätöntä.

Oman auton käyttämisen välttämättömyys matkustaessani:

töihin/työtapaamisiin	5	4	3	2	1
harrastuksiin/lasten harrastuksiin	5	4	3	2	1
ruokakauppaan/ostoksille	5	4	3	2	1
kyläilemään	5	4	3	2	1
mökille/loman viettoon	5	4	3	2	1
ulkoilemaan /luontoon	5	4	3	2	1

17. KUINKA HYVIN TUNNETTE MAHDOLLISUUTENNE KÄYTTÄÄ ASUINALUEENNE JOUKKOLIIKENNETTÄ? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

Tunnen mahdollisuuteni...

- 1) hyvin
- 2) melko hyvin
- 3) melko huonosti
- 4) huonosti.
- 5) En ole koskaan perehtynyt asiaan.

18. KUINKA USEIN KÄYTÄTTE JOUKKOLIIKENNETTÄ? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) useita kertoja päivässä
- 2) muutaman kerran päivässä
- 3) muutaman kerran viikossa
- 4) muutaman kerran kuukaudessa
- 5) en juuri koskaan

19. KUINKA MIELLYTTÄVÄNÄ TAI EPÄMIELLYTTÄVÄNÄ PIDÄTTE JOUKKOLIIKENNETTÄ MATKUSTUSMUOTONA? (Rengastakaa mielipidettänne parhaiten kuvaava numeroarvo.)

9=Hyvin miellyttävänä

1=Hyvin epämiellyttävänä

9 8 7 6 5 4 3 2 1

20. MITKÄ TEKIJÄT VAIKUTTAVAT JOUKKOLIIKENTEESSÄ MATKUSTAMISEN MIELLYTTÄVYYTEEN? (Arvioikaa jokainen kohta rengastamalla mielipidettänne parhaiten kuvaavin numeroarvo.)

- | |
|--|
| 5= täysin samaa mieltä |
| 4= jokseenkin samaa mieltä |
| 3= ei samaa mieltä muttei eri mieltäkään |
| 2= jokseenkin eri mieltä |
| 1= täysin eri mieltä |

Joukkoliikenteessä matkustamisesta tekee **miellyttävää**:

toisten ihmisten seura/läsnäolo	5	4	3	2	1
matkustamisen huolettomuus ja vaivattomuus	5	4	3	2	1
matkustusmuodon edullisuus	5	4	3	2	1
ei parkkiongelmia	5	4	3	2	1
julkisten kulkuneuvojen hyvä kunto	5	4	3	2	1
kuljettajan ajon tasaisuus ja turvallisuus	5	4	3	2	1
kuljutavan ympäristöystävällisyys	5	4	3	2	1
kuljutavan nopeus.	5	4	3	2	1

21. MITKÄ TEKIJÄT VAIKUTTAVAT JOUKKOLIIKENTEESSÄ MATKUSTAMISEN EPÄMIELLYTTÄVYYTEEN? (Arvioikaa jokainen kohta rengastamalla mielipidettänne parhaiten kuvaavin numeroarvo.)

- | |
|--|
| 5= täysin samaa mieltä |
| 4= jokseenkin samaa mieltä |
| 3= ei samaa mieltä muttei eri mieltäkään |
| 2= jokseenkin eri mieltä |
| 1= täysin eri mieltä |

Joukkoliikenteessä matkustamisesta tekee **epämiellyttävää**:

harva vuoroväli	5	4	3	2	1
toisten ihmisten läsnäolo	5	4	3	2	1
oman rauhan puuttuminen	5	4	3	2	1
ruuhkaisuus/sisätilojen ahtaus	5	4	3	2	1
lippujen kalliit hinnat	5	4	3	2	1
kuljettajan ajotavan epätasaisuus/epämiellyttävyys	5	4	3	2	1
bussien sisustuksen epäsiisteys/likaisuus	5	4	3	2	1
pysäkkien epäviihtyisyys	5	4	3	2	1
minulle sopimattomat aikataulut	5	4	3	2	1
bussien myöhästely aikataulustaan	5	4	3	2	1
matkustamisen hitaus	5	4	3	2	1
kunnollisen ilmastoinnin puute	5	4	3	2	1
turvattomuuden tunne matkan aikana	5	4	3	2	1
pitkä kävelymatka pysäkille.	5	4	3	2	1

22. MITKÄ TEKIJÄT VAIKUTTAVAT HALUUNNE KÄYTTÄÄ OMAA AUTOA TYÖMATKOJEN TEKOON/OPISKELUPAIKKAAN MATKUSTAMISEEN? (Rengastakaa jokaisesta kohdasta mielipidettänne parhaiten kuvaava numeroarvo tai laittakaa rasti alhaalla olevaan laatikkoon. ”En yleensä käytä omaa autoa...”)

5= erittäin tärkeä tekijä
4= melko tärkeä tekijä
3= en osaa sanoa
2= ei erityisen tärkeä tekijä
1= ei ollenkaan tärkeä tekijä

Haluun matkustaa töihin/opiskelupaikkaan omalla autolla, koska...

pääsen autolla ovelta ovelle	5	4	3	2	1
saan matkustaa omassa rauhassa	5	4	3	2	1
minun pitää siirtyä päivän aikana useasti paikasta toiseen	5	4	3	2	1
joukkoliikenne kulkutapana on epäluotettava	5	4	3	2	1
saan itse määrätä liikkumisen tahdin ja reitin	5	4	3	2	1
työpaikkani sijaitsee paikassa, jonne ei pääse julkisilla kulkuneuvoilla	5	4	3	2	1
se tuo arkeeni mukavuutta	5	4	3	2	1
julkisen liikenteen hinnat ovat liian korkeat	5	4	3	2	1
autolla pääsen perille nopeammin.	5	4	3	2	1

En yleensä käytä omaa autoa työmatkan tekoon/opiskelupaikkaan matkustamiseen.

23. MITKÄ TEKIJÄT VAIKUTTAVAT HALUUNNE KÄYTTÄÄ OMAA AUTOA OMIIN TAI LASTEN HARRASTUKSIIN MATKUSTAMISEEN? (Rengastakaa jokaisesta kohdasta mielipidettänne parhaiten kuvaava numeroarvo tai laittakaa rasti alhaalla olevaan laatikkoon: ”En yleensä käytä omaa autoa...”)

5= erittäin tärkeä tekijä
4= melko tärkeä tekijä
3= en osaa sanoa
2= ei erityisen tärkeä tekijä
1= ei ollenkaan tärkeä tekijä

Haluun matkustaa omiin/lasten/lastenlasten harrastuksiin omalla autolla, koska...

harrastuspaikkaan on vaikea päästä julkisella kulkuneuvolla	5	4	3	2	1
harrastusvälineitä on mahdotonta kuljettaa julkisella kulkuneuvolla	5	4	3	2	1
aikatauluni on tiukka, enkä selviä siitä ilman omaa autoa	5	4	3	2	1
joudun samalla reissulla hoitamaan muitakin asioita	5	4	3	2	1
lapset eivät jaksaisi tehdä matkoja julkisella kulkuneuvolla	5	4	3	2	1
lapset eivät osaisi tehdä matkoja julkisella kulkuneuvolla	5	4	3	2	1
lasten turvallisuuden takia	5	4	3	2	1
harrastuksiin meno on vaivattomampaa omalla autolla	5	4	3	2	1
auton käyttö on mahdollista.	5	4	3	2	1

En yleensä käytä omaa autoa harrastuksiin matkustamiseen.

24. MITKÄ TEKIJÄT VAIKUTTAVAT HALUUNNE KÄYTTÄÄ OMAA AUTOA RUOKAKAUPASSA KÄYNTIIN? (Rengastakaa jokaisesta kohdasta mielipidettänne parhaiten kuvaava numeroarvo tai laittakaa rasti alla olevaan laatikkoon: "En yleensä käytä omaa autoa...")

5= erittäin tärkeä tekijä
4= melko tärkeä tekijä
3= en osaa sanoa
2= ei erityisen tärkeä tekijä
1= ei ollenkaan tärkeä tekijä

Haluan käyttää omaa autoa ruokakaupassa käyntiin, koska...

kotiani lähin ruokakauppa on automatkan päässä	5	4	3	2	1
ostosten paljous vaatii oman auton	5	4	3	2	1
aikatauluni on kiireinen	5	4	3	2	1
suuri osa ruokakaupoista sijaitsee automarketeissa, joihin on vaikea päästä ilman omaa autoa	5	4	3	2	1
auton käyttö on mahdollista	5	4	3	2	1
haluan käydä suurissa automarketeissa	5	4	3	2	1
en halua käyttää ruokakaupassa käyntiin liikaa aikaa	5	4	3	2	1
toimitan samalla muitakin asioita.	5	4	3	2	1

En yleensä käytä omaa autoa ruokakaupassa käymiseen.

25. MITÄ MIELTÄ OLETTE SEURAAVISTA VÄITTÄMISTÄ? (Rengastakaa jokaisesta kohdasta mielipidettänne parhaiten kuvaava numeroarvo.)

5= täysin samaa mieltä
4= jokseenkin samaa mieltä
3= ei samaa mieltä muttei eri mieltäkään
2= jokseenkin eri mieltä
1= täysin eri mieltä

Omalla toiminnallani voin olla vaikuttamassa yhteiskunnallisiin muutoksiin.	5	4	3	2	1
Olen valmis muuttamaan kulutustottumuksiani ympäristöä suojellakseni.	5	4	3	2	1
Yksityisautoilun vähentäminen on tärkeää ilmastonmuutoksen hillitsemisen kannalta.	5	4	3	2	1
Autoiluun kohdistuvan verotuksen kiristäminen on epäreilua ja autoilijoiden kiusaamista.	5	4	3	2	1
Jokaisella pitäisi olla oikeus päättää omasta liikkumisestaan.	5	4	3	2	1
Liikkumismuoto ilmentää sosiaalista asemaa yhteiskunnassa.	5	4	3	2	1
Auton käyttö perustuu omalta kohdaltani enemmän mukavuuteen kuin tarpeellisuuteen.	5	4	3	2	1
Länsimetro tulee vähentämään autoliikennettä Länsiväylällä.	5	4	3	2	1
Kiire on elämäni hallitseva piirre.	5	4	3	2	1
Tietoa joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista pitäisi olla enemmän ja helpommin saatavilla.	5	4	3	2	1
Oman auton tärkein ominaisuus on, että auto on yksityinen tila, jossa voi rentoutua.	5	4	3	2	1
En luota joukkoliikenteeseen.	5	4	3	2	1
Pyrin käyttämään julkista liikennettä aina kun oman auton käyttö ei ole välttämätöntä.	5	4	3	2	1
Sopeudun helposti uusiin tilanteisiin.	5	4	3	2	1

26. MITEN ARVIOISITTE SEURAAVIEN MUUTOSTEN VAIKUTTAVAN HALUUNNE KÄYTTÄÄ OMAA AUTOA? (Kirjatkaa sopivin numerovaihto (3, 2 tai 1) kuhunkin kohtaan.)

3=vähentäisi autoiluani huomattavasti
2=vähentäisi autoiluani jonkin verran
1=ei muuttaisi auton käyttöäni
9=en osaa sanoa

- joukkoliikenteen lippujen hintojen aleneminen
- joukkoliikennevälineiden siisteyden paraneminen
- ruuhkamaksujen käyttöönotto
- länsimetron rakentaminen
- autoverotuksen nostaminen
- Helsingin keskusta-alueen muuttaminen autottomaksi
- ilmastonmuutoksesta kertovat konkreettiset todisteet
- pysäkkien siisteyden paraneminen
- joukkoliikenteen käytön turvallisuuden paraneminen
- joukkoliikenteen tiheämpi liikennöinti asuinalueellani

27. OLETTEKO KÄYTTÄNYT YTV:N INTERNET-SIVUILLA OLEVAA REITTIOPASTA? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) olen
- 2) en
- 3) en tiedä mikä se on

28. SUHTAUTUMISENNE LÄNSIMETROON? (Rengastakaa oikea vaihtoehto.)

- 1) kannatan (vastatkaa sekä kysymykseen 29 että 30)
- 2) en kannata (siirry kohtaan 30)

29. MIKSI KANNATATTE LÄNSIMETRON RAKENTAMISTA? (Rengastakaa jokaisesta kohdasta mielipidettänne parhaiten kuvaavin numeroarvo.)

5= täysin samaa mieltä
4= jokseenkin samaa mieltä
3= ei samaa mieltä muttei eri mieltäkään
2= jokseenkin eri mieltä
1= täysin eri mieltä

Länsimetron rakentaminen on kannatettavaa, koska...

se elävöittää aluekeskuksia (esim. Tapiola, Matinkylä)	5	4	3	2	1
se turvaa palveluiden säilymisen aluekeskuksissa	5	4	3	2	1
se nopeuttaa liikkumistani	5	4	3	2	1
se mahdollistaa kaupunkialueen kasvun	5	4	3	2	1
se on ympäristöystävällinen liikkumismuoto	5	4	3	2	1
sen käyttökustannukset ovat pienet	5	4	3	2	1
kulkutapa on turvallinen verrattuna autoiluun.	5	4	3	2	1

30. MIKÄ LÄNSIMETROSSA ARVELUTTAA? (Rengastakaa jokaisesta kohdasta mielipidettänne parhaiten kuvaavin numeroarvo.)

5= täysin samaa mieltä
4= jokseenkin samaa mieltä
3= ei samaa mieltä muttei eri mieltäkään
2= jokseenkin eri mieltä
1= täysin eri mieltä

Länsimetron rakentamisessa arveluttaa...

metron rakentamisen kalleus	5	4	3	2	1
matkustamisen sosiaalinen turvallisuus	5	4	3	2	1
metron mukana mahdollisesti kulkeutuvat ongelmat, esim. rikollisuus	5	4	3	2	1
laiteviat	5	4	3	2	1
matkustaminen maan alla	5	4	3	2	1
metron automatisointi/metron ohjaaminen koneellisesti	5	4	3	2	1

31. HALUTESSANNE VOITTE KIRJOITTA TÄHÄN VAPAITA KOMMENTTEJANNE ESIM. LÄNSIMETROSTA TAI MUUSTA ALUEENNE JOUKKOLIIKENTEESTÄ.

Kiitos vastauksestanne!



Tutkimus autoilusta ja joukkoliikenteen käytöstä Etelä-Espoossa Kirje2
huhtikuu 2007

Hyvä vastaanottaja,

Vastaanotitte kaksi viikkoa sitten kyselyn liittyen tutkimukseen autoilusta ja joukkoliikenteen käytöstä eteläisessä Espoossa. Tutkimus on osa Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennetutkimusohjelmaa (JOTU) ja samalla sosiologian Pro gradu-työni. Mielipiteenne on ensiarvoisen tärkeä jotta tutkimus onnistuisi ja jotta asuinalueenne liikennejärjestelyjä ja -palveluja voitaisiin kehittää asukkaita paremmin palveleviksi. Jos ette vielä ole palauttanut vastauslomaketta, toivon teidän tekevän sen 11.5. mennessä. Kyselylomakkeen täyttämiseen kuluu aikaa 10 -12 minuuttia. Vastauksia käsitellään ehdottoman luottamuksellisesti ja nimettöminä.

Pyydän teitä palauttamaan lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 11.5.2007 mennessä.

Vaivannäöstänne ja osallistumisestanne kiittäen,

Sanna Huhtonen
Sosiologian opiskelija
Jyväskylän yliopisto

Työn ohjaajina toimivat:

Tapio Litmanen
Erikoistutkija
Jyväskylän yliopisto

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

Petri Jalasto
Liikenneneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö