

Hallinnan tunteen merkitys ikääntyvien ihmisten ulkona liikkumisessa

Sari Komonen
Pro Gradu -tutkielma
Jyväskylän yliopisto
Psykologian laitos
Syksy 2006

TIIVISTELMÄ

Nimi: Hallinnan tunteen merkitys ikääntyvien ihmisten ulkona liikkumisessa

Tekijä: Sari Komonen

Ohjaaja: Timo Suutama

Psykologian pro gradu -tutkielma

Joulukuu 2006

Jyväskylän yliopisto

Sivumäärä: 35

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää hallinnan tunteen merkitystä ikääntyvien ihmisten ulkona liikkumiselle. Ensiksi tutkittiin eroaako hallinnan tunne (sisäinen, ulkoinen – sattuma, ulkoinen – muut ihmiset) sukupuolen, asuinpaikan ja autonkäytön suhteen ja toiseksi tarkasteltiin, onko hallinnan tunteella yhteyttä siihen, kuinka paljon ikääntyvät ihmiset liikkuvat kotinsa ulkopuolella. Kolmas tutkimuskysymys oli hallinnan tunteen yhteys ikääntyvien liikennekäyttäytymiseen autoilijana ja jalankulkijana sen suhteen, välttelevätkö he liikkumista tietyissä olosuhteissa sekä onko välttelemisessä eroa sukupuolen, iän ja asuinpaikan perusteella. Lopuksi tarkasteltiin ikääntyvien ihmisten hallinnan tunteen yhteyttä turvallisuuden tunteeseen asuinalueellaan päivä- ja ilta/yöaikaan. Tutkittavat olivat 55-vuotiaita ja sitä vanhempia kaupungissa sekä haja-asutusalueella asuvia miehiä ja naisia. He täyttivät liikkumispäiväkirjan kolmen päivän ajalta sekä osallistuivat strukturoituun haastatteluun. Miehillä sisäisen hallinnan tunteen havaittiin olevan hieman korkeampi kuin naisilla, kun taas ulkoisen hallinnan tunteen sattuman osuus oli naisilla korkeampi kuin miehillä. Haja-asutusalueella asuvilla kaikki hallinnan tunteen ulottuvuudet olivat korkeampia kuin kaupungissa asuvilla. Ulkona liikkumisen suhteen havaittiin, että mitä korkeampi ulkoisen hallinnan tunne oli, sitä vähemmän tehtiin matkoja kodin ulkopuolella. Ikääntymisen myötä autoilua ja kävelyä välteltiin kysytyissä olosuhteissa enemmän. Sen sijaan iällä ei näyttänyt olevan merkitystä siihen, kuinka turvalliseksi asuinalue koettiin. Kaiken kaikkiaan tutkimus antoi uutta kuvailevaa tietoa ikääntyvän väestön ulkona liikkumisesta ja siihen liittyvistä tekijöistä, sillä tämän alan tutkimusta on tehty suhteellisen vähän.

Avainsanat: Ikääntyvät ihmiset, ulkona liikkuminen, hallinnan tunne, turvallisuuden tunne

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	1
1.1 Ulkona liikkumisen merkitys	1
1.2 Itsenäinen ulkona liikkuminen ja liikkumismuodot	3
1.2.1 Autoilu	3
1.2.2 Kävely	4
1.3 Liikkumisen esteet	5
1.4 Hallinnan tunne	7
1.4.1 Sisäinen hallinnan tunne	9
1.4.2 Ulkoinen hallinnan tunne	9
1.5 Tutkimuksen merkitys ja tavoitteet	11
2. MENETELMÄT	12
2.1 Tutkittavat	12
2.2 Aineiston keruu	15
2.3 Haastattelu	15
2.4 Aineiston analysointi	16
3. TULOKSET	18
3.1 Hallinnan tunteen yhteys sukupuoleen, asuinpaikkaan ja auton käyttöön	18
3.2. Hallinnan tunteen yhteys kodin ulkopuolella tehtyihin matkoihin	19
3.3 Tilanteiden välttely autoillessa	19
3.4 Tilanteiden välttely kävellessä	20
3.5 Turvallisuuden tunne asuinalueella päivä- ja ilta/yöaikaan	20
4. POHDINTA	22
LÄHTEET	28

1. JOHDANTO

Väestön ikärakenteen muutoksen seurauksena yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä lisääntyy voimakkaasti. 65 vuotta täyttäneiden määrän oletetaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2030 mennessä, jolloin Suomen väestöstä joka neljännen arvellaan olevan yli 65-vuotias (Koskinen, Nieminen, Martelin, & Sihvonen, 2003). Väestörakenteessa on näkyvissä myös sotien jälkeinen suuri syntyvyys, ns. suuret ikäluokat, jotka ovat vuoden 2010 jälkeen yli 65-vuotiaita. Toisaalta ikärakenteen vanhentuminen tarkoittaa myös naisten osuuden kasvua väestössä, miesten korkeammasta kuolleisuudesta johtuen (Raitanen, 2002). Väestön ikärakenteen nopea muutos korostaa gerontologisen tutkimuksen tärkeyttä. Yksi keskeinen ikärakenteen muutokseen liittyvä kysymys on toiminnallisen itsenäisyyden turvaaminen vanhuudessa, jotta ikääntyvät ihmiset kykenisivät jatkossakin mahdollisimman pitkään säilyttämään terveytensä ja toimintakykynsä sekä elämään ja liikkumaan itsenäisesti (Raitanen, Hänninen, Pajunen, & Suutama, 2004, 7–12).

Ikäihmisten ulkona liikkumista ja siihen vaikuttavia tekijöitä on tarkasteltu kansainvälisessä vuonna 1991 aloitetussa COST-A5 tutkimuksessa (Mollenkopf, Marcellini, Ruoppila & Tacken, 2004; Ukkonen, Ruoppila, Suutama, & Lintunen, 1998) sekä MOBILATE (Enhancing Outdoor Mobility in Later Life: Personal Coping, Environmental Resources and Technical Support) -projektissa (Mollenkopf, Marcellini, Ruoppila, Széman, & Tacken, 2005). Tavoitteena MOBILATE:ssa oli selvittää koettuja sekä objektiivisiä liikkumisen ehtoja ja esteitä. Vuoden 2000 tutkimuksen yhteydessä suoritettujen mittaukset tarjoavat myös mahdollisuuden erinäisten psykologisten näkökulmien tarkasteluun iäkkäiden ulkona liikkumisen suhteen. Tämän tutkimuksen lähtökohdaksi otettiin, Smith'n, Marsiken ja Maierin Locus of Control Believes Scale -menetelmän (Smith, Marsiske, & Maier, 1996) pohjalta, hallinnan tunteen merkitys 55-vuotiaiden ja sitä vanhempien kaupungissa ja haja-asutusalueilla asuvien ihmisten ulkona liikkumisessa.

1.1 Ulkona liikkumisen merkitys

Ulkona liikkuminen (kyky liikkua kodin ulkopuolella) tulee yhä tärkeämmäksi, kun ihminen vanhenee. Liikkuminen käsitetään ominaisuudeksi, johon vaikuttavat yhdessä toisiinsa kietoutuneet yksilön ja ympäristön voimavarat (Ukkonen ym., 1998). Yksilön voimavaroja

liikkumisessa ovat muun muassa kunto, koordinaatio, motivaatio ja toimintakyky, jotka mahdollistavat julkisen liikenteen käytön. Samoin yksilön voimavaraksi voidaan lukea ajokortin omistaminen. Ympäristön voimavaroihin kuuluvat puolestaan maantieteelliset tekijät, kuten palveluiden sijainti sekä eri kulkumahdollisuuksien määrä ja laatu. Ulkoilua tukevista voimavareteijöistä yleisin on kävely; muita tällaisia tekijöitä voivat olla oma auto, kesämökki, palvelujen hakeminen sekä luonto (Arber, 1996; Raitanen, 2002; Wiesmann, Einfeld, Hannich, & Hirtz, 2004).

Yksilön liikkumiseen vaikuttavat voimavarojen ohella esimerkiksi taloudelliset ja sosiaaliset tekijät, koulutustaso, terveys, sukupuoli ja ikä. Miehet ovat naisia aktiivisempia ulkona liikkumisen suhteen, nuoret liikkuvat enemmän kuin vanhemmat ja kaupunkilaiset enemmän kuin haja-asutusalueilla asuvat (Booth, Owen, Bauman, Clavisi, & Leslie, 2000; Laaksonen, Ruoppila, & Suutama, 2001). Kouluttamattomampien ihmisten on havaittu Droomersin, Schrijversin, van de Mheenin ja Mackenbachin (1998) mukaan olevan fyysisesti vähemmän aktiivisia kuin koulutetummat. Toisaalta he raportoivat muun muassa eläkeläisten ja työttömien olevan aktiivisempia liikkumaan kuin heidän, joilla oli työ tai muu ajankäyttöä rajoittava tekijä.

Henkilöt, jotka kokevat terveytensä melko hyväksi ja joiden fyysinen toimintakyky on hyvä, esimerkiksi liikkuvat helposti linja-autolla ja muilla julkisilla kulkuneuvoilla (Öberg & Ruth, 1994). Ikääntyville liikkuminen on myös tapa olla yhteydessä muihin ihmisiin ja ympäristöön, ei vain pakkoa liikkua paikasta toiseen mahdollisimman nopeasti. Eläkkeelle siirtymisen myötä vapaa-aika lisääntyy, jolloin myös mahdollisuudet harrastaa ja liikkua lisääntyvät. Sosiaalisten suhteiden ylläpitäminen sekä yhteiskunnan jäsenenä toimiminen edellyttävät kuitenkin liikkumista oman kodin ulkopuolella, mikä puolestaan edellyttää kykyä kävellä tai käyttää julkisia tai yksityisiä kulkuneuvoja (Laaksonen ym., 2001; Ukkonen ym., 1998). Liikkumiskyky on iäkkäälle usein välttämättömyys myös itsenäisen asumisen ja oman elämän hallinnan tunteen kannalta. Se edistää henkisen vireyden säilymistä ja lisää omatoimisuutta sekä tarjoaa virikkeitä ja onnistuneen ikääntymisen edellytyksiä (Lampinen, Heikkinen, Kauppinen, & Heikkinen, hyväksytty julkaistavaksi).

Meneillään olevan kaupungistumisprosessin myötä välimatkat haja-asutusalueilta palveluiden äärelle pitenevät, eikä julkinen liikenne välttämättä ole tarpeeksi kattavaa (Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004). Kaupunkien laajeneminen ja toiminnallisesti hajautunut yhdyskuntarakenne

luovat pakkoa liikkua pidempiä matkoja päivittäin, mikä on osaltaan tuonut mukanaan moottoriajoneuvon käytön tarpeellisuuden sekä yleisesti välimatkojen kulkemisessa että palveluiden ja henkilökohtaisten tavoitteiden saavuttamisessa (Lehmuskoski, Rönkä, Wiik, & Kallio, 2002). Tämä puolestaan on lisännyt myös ikääntyvien ihmisten tarvetta liikkua kotinsa ulkopuolella.

1.2 Itsenäinen ulkona liikkuminen ja liikkumismuodot

Itsenäinen ulkona liikkuminen ja mahdollisuus päästä tavoittelemiinsa kohteisiin ovat edellytyksiä itsenäiselle elämälle sekä tärkeitä tekijöitä elämänlaadun ja hyvinvoinnin ylläpitämisessä sekä onnistuneessa ikääntymisessä (esim. Laaksonen ym., 2001; Raitanen & Kuikka, 2004; Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004; Wiesmann ym., 2004; Öberg & Ruth, 1994). Itsenäisen liikkumiskyvyn ylläpitäminen vanhuudessa on osa WHO:n painottamaa aktiivista vanhenemista (Raitanen ym., 2004). Se on myös yhteiskunnassa oleellinen tekijä yritettäessä hallita sosiaalipalvelujen kustannuksia väestön ikääntyessä. Ikääntyvien ihmisten liikkuminen ei vastaa ainoastaan palveluiden saavuttamista ja yksilön toimintojen suorittamista, vaan se on oleellinen merkki itsenäisyydestä, jolloin matkustaminen itsessään on merkittävää ja mielekästä (Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004).

Ulkoillessaan ikäihminen käyttää yleensä niitä henkilökohtaisia reittejä ja ympäristöverkkoja, jotka ovat hänelle tuttuja ja jotka ylläpitävät hänen itsemääräämisoikeuttaan (Sarola, 1994). Tällaisia ovat esimerkiksi reitit palveluihin, omaisten luokse tai hautausmaalle. Ikääntyvän henkilön selviytyminen päivittäisistä perustoiminnoista ja asioiden hoitamisesta (PADL, physical activities of daily living; IADL, instrumental activities of daily living) on kognitiivisten edellytysten ohella kiinteästi sidoksissa fyysiseen toimintakykyyn, erityisesti liikkumiseen joko itsenäisesti tai erilaisten apuvälineiden turvin (Ukkonen ym., 1998).

1.2.1 Autoilu

Oman auton käyttömahdollisuus on myös merkittävää itsenäisyyden, turvallisuuden ja hallinnan tunteen ylläpitämiselle sekä liikkumismahdollisuuksien säilyttämiselle (Ellaway, Macintyre, Hiscock, & Kearns, 2003; Raitanen, 2002; Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004). Yhä useampi ikääntyvä onkin nykyisin riippuvainen omasta autosta ja jää eläkkeelle

”autoilijana”. Palveluiden hakeminen autolla on hyvin yleistä etenkin haja-asutusalueilla asuvilla ikääntyvillä ihmisillä (Patterson & Chapman, 2004).

Auton käyttömahdollisuuteen liittyen ikäihmisten elämäntyyli on aikaisempaa aktiivisempaa ja he tekevät enemmän ja pidempiä matkoja (Rosenbloom, 2001). Iän myötä tapahtuvat muutokset voivat kuitenkin heikentää ikääntyvän autoilijan selviytymistä liikenteessä. Niinpä iän lisääntyessä naiset luopuvat, miehiä herkemmin, autoilusta, mikä on ehkä helpoin tapa mukautua ja tulla toimeen iän tuomien rajoitusten kanssa (Rimmö & Hakamies-Blomqvist, 2002). Autoilusta luopuminen vähentää kuitenkin kodin ulkopuolella tehtyjen matkojen määrää etenkin, jos vaihtoehtoisten kulkuneuvojen käyttöä ei tueta (Marottoli ym., 2000). Kunnalliset kuljetuspalvelut ja palvelulinjat on luotu helpottamaan ikääntyvien ihmisten liikkumista, mutta ikään liittyvät terveysongelmat voivat vaikeuttaa kävelyä ja pyöräilyä ja siten vaikeuttaa myös julkisten kulkuneuvojen käyttämistä. Siksi onkin realistista olettaa, että yksityisautoilu on liikkumisen suhteen yhdenvertaistava tekijä, mahdollistaen liikkumisen heille, joille siihen ei muuten olisi edellytyksiä (Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004).

Autoa käytetään siis välineenä itsenäisen liikkumisen ylläpitämiseksi ikääntyessä. Ajokortin on huomattu olevan tärkein liikkumista ennustava tekijä kaupunkiympäristössä. Toisaalta ajokortittomat, vähän koulutetut, haja-asutusalueella asuvat vanhimpien ikäluokkien naiset kuuluvat vähiten liikkuvaan väestöryhmään (Carlsson-Kanyama & Lindén, 1999; Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004). Sukupuolierot vaikuttavat liikkumiskäyttäytymiseen, sillä naisilla on miehiä harvemmin ajokortti ja oma auto, joten he ovat useammin matkustajina autossa ja käyttävät enemmän julkista liikennettä, kun taas miehet ajavat yleensä itse (Ukkonen ym., 1998). Suurten ikäluokkien tullessa eläkeikään voidaan odottaa autoilevien naisten määrän kuitenkin kasvavan (Raitanen, 2002). Naiset tosin viihtyvät miehiä enemmän kotona ja tekevät näin ollen vähemmän matkoja kodin ulkopuolella kuin miehet (Carlsson-Kanyama & Lindén, 1999).

1.2.2 Kävely

Valtaosan matkoista ikääntyvät tekevät kävellen, autolla tai polkupyörällä. Suosituin liikkumismuoto, auton käytön merkityksestä huolimatta, on kuitenkin kävely. Suuri osa ikääntyvistä harrastaa sitä lähes päivittäin niin paikasta toiseen siirtymisen vuoksi kuin oman kunnan ja aktiivisuuden säilyttämisen näkökulmasta (esim. Lee, 2005; Owen, Humpel, Leslie,

Bauman, & Sallis, 2004; Patterson & Chapman, 2004). Esimerkiksi kaupungissa asuvat kävelevät useammin kauppaan ynnä muihin palveluihin kuin haja-asutusalueella asuvat. Siten heillä on mahdollisuus säilyttää itsenäisyys ja hallinnan tunne omasta elämästään pidempään kuin haja-asutusalueilla asuvilla, jotka tulevat varhemmin riippuvaisiksi erinäisistä tukitoimista (Patterson & Chapman, 2004).

Ympäristöllä on huomattava vaikutus kävelemisaktiivisuuteen (Gues-Corti & Donovan, 2003) Viihtyisäksi ja turvalliseksi koettu lähiympäristö kannustaa iäkkäitä kävelemään jopa kaksi kertaa enemmän kuin turvaton ympäristö (esim. De Bourdeaudhuij, Sallis, & Saelens, 2003; Craig, Brownson, Cragg, & Dunn, 2002; Humpel, Owen, Leslie, 2002; Humpel, Owen, Leslie, Marshall, Bauman, & Sallis, 2004). Tosin ikä ja sukupuoli vaikuttavat siihen, miten ympäristö koetaan, sillä nuoremmat kokevat sen usein viihtyisämpänä ja miehet puolestaan turvallisempana kuin naiset (De Bourdeaudhuij ym., 2003). Etenkin kunnolliset jalankulkuväylät, kattava tieverkosto sekä rauhallinen liikenne luovat turvallisuudentunnetta ja kannustavat liikkumaan. Julkisten kulkuneuvojenkin käytössä kävely on oleellinen tekijä esimerkiksi linja-autopysäkillä pääsemiseksi. Kaupunkilaiset, erityisesti naiset, käyttävätkin enemmän linja-autoa, taksia ja muita julkisia kulkuneuvoja kuin haja-asutusalueella asuvat (Patterson & Chapman, 2004).

1.3 Liikkumisen esteet

Lisääntyvät liikkumisen vaikeudet ja toimintakyvyn aleneminen vanhetessa luovat rajoituksia kodin ulkopuolella tapahtuvalle liikkumiselle etenkin 75. ikävuoden jälkeen (Booth ym., 2000; Laaksonen ym., 2001; Walsh, Pressman, Cauley, Browner, 2001). Tosin on vaikea sanoa, miten ikääntyminen itsessään vaikuttaa, mutta iän myötä fyysinen aktiivisuus vähenee ja liikkuminen koetaan vaikeaksi, krooniset yleiskuntoa ja liikkumiskykyä heikentävät sairaudet lisääntyvät ja aistitoiminnot heikkenevät huomattavalla osalla ikääntyvistä. Satarianon, Haight:n ja Tagerin (2000) mukaan 55–64-vuotiaiden naisten vapaa-ajan fyysisen aktiivisuuden vähenemiseen yleisin syy oli seuralaisen puute, mutta vielä 75-vuotiaista ja sitä vanhemmistakin lähes kolmannes ilmoitti saman syyn liikkumisen esteeksi. Miehillä yleisin syy puolestaan oli mielenkiinnon puute. Miehet ilmoittivat myös naisia enemmän ainoastaan terveydellisiä esteitä liikkumiselle, mutta miehet olivat silti naisia aktiivisempia liikkumaan (Satariano ym., 2000).

Yksilön toimintakyvyn muutokset heijastuvat arkipäivän rutiineihin ja sosiaaliseen kanssakäymiseen. Yleinen kehityspiirre on se, että ikääntymisen myötä arkitoiminta supistuu ja aikaa vietetään yhä enemmän kotona (Sarola, 1994). Erityisesti käveleminen vaikeutuu ikäännyttäessä, mikä saattaa estää ikäihmisen mahdollisuuksia harrastaa, tavata ihmisiä ja liikkua erinäisillä kulkuneuvoilla kodin ulkopuolella (Lampinen, 2004). Sosiaalisten suhteiden ynnä muiden kodin ulkopuolista liikkumista vaativien toimintojen hoitamisessa ongelmiksi voivat muodostua pitkät välimatkat ja matkan korkeat kustannukset sekä oman auton puute etenkin haja-asutusalueella (Sakari-Rantala, Heikkinen, & Ruoppila 1995; Sarola, 1994).

Vaikka ympäristötekijät sinänsä eivät olisi syynä liikkumisen ongelmiin, ovat liikkumisvaikeuksia omaavat alttiimpia ympäristön epäkohdille. Ympäristötekijät voivat siten estää tai tukea iäkkään ihmisen itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksia; olennaista on näin ollen ympäristön esteettömyys (Raitanen & Kuikka, 2004; Sarola, 1994).

Liikkumisen esteiksi koetaan myös huono sää sekä talviolosuhteet ja lyhyt päivä. Ikääntyvät henkilöt eivät esimerkiksi aja autolla mielellään talvella tai pimeässä (Rimmö & Hakamies-Blomqvist, 2002; Ukkonen ym., 1998). Myös parkkipaikan löytämisen vaikeus voidaan kokea esteenä liikkumiselle. Kaikilla ei ole mahdollisuutta omistaa autoa, mikä voi kaventaa ulkona liikkumisen mahdollisuuksia ja lisätä riippuvuutta julkisesta tai yksityisestä kuljetusavusta; näin on erityisesti iäkkäiden, yli 75-vuotiaiden, naisten kohdalla (Raitanen, 2002). Toisaalta vaihtelevat sääolosuhteet ja pitkät välimatkat tekevät autoilusta houkuttelevan vaihtoehdon (Raitanen, 2002).

Joukkoliikenne puolestaan voi tuntua ongelmalliselta sen vähäisyyden tai kiivastahtisuuden vuoksi; sisään astumiset ja poistumiset voidaan kokea pelottavina (Eyler ym., 2002; Lehmuskoski ym., 2002). Mutta jos ikäihmisillä ei ole omaa autoa käytössä, heidän on havaittu olevan tyytyväisempiä julkisen liikenteen käyttöön kuin niiden, jotka ajavat omalla autollaan (Ellaway ym., 2003).

Haja-asutusalueilla ikääntyvien liikkumisen ongelmat korostuvat huomattavasti. Heikoimmassa asemassa ovat syrjäkylien autottomat ikäihmiset (Lehmuskoski ym., 2002). Naisten ja vanhempien ikäryhmien on puolestaan havaittu olevan yleisesti ottaen tyytymättömämpiä liikkumismahdollisuuksiinsa, vaikka liikkuminen sinänsä koetaan turvallisenä ja kodin ulkopuolella tehdyt matkat miellyttävinä (Mollenkopf ym., 2004;

Ukkonen ym., 1998). Tyytymättömyyden taustalla on terveyden ja toimintakyvyn muutoksia, joista aiheutuu haittaa niin jalankulkuun, pyöräilyyn kuin autoiluun tai julkisten kulkuvälineiden käyttöön. Lisäksi koetut ongelmat voivat vähentää halukkuutta ja rohkeutta liikkua kodin ulkopuolella (Raitanen & Kuikka, 2004).

Fyysisten rajoitusten ohella ulkona liikkumisen esteet voivat olla psyykkisiä ja sosiaalisia, esimerkiksi jalankulkijoiden liikenteeseen liittyvät pelot (Laaksonen ym., 2001; Sakari-Rantala, Heikkinen, & Ruoppila 1995). Turvattomuuden tunne on suurta alueilla, jossa liikkumisen mahdollisuudet ovat usein toisista ihmisistä riippuvaisia. Ikääntyvillä heikentynyt fyysinen kunto ja turvattomuuden tunteet, sekä pelot kaatumisesta ja väkivallasta estävät lähtemästä liikkeelle (Eyler ym., 2002; Lehmuskoski ym., 2002). Ikäihmisten yksi merkittävä ongelma onkin huonot mahdollisuudet liikkua jalkaisin ja turvallisesti tavoittelemiinsa kohteisiin, kuten julkisen liikenteen äärelle, palveluihin ja ystävien luokse (Rosenbloom, 2001).

Ulkona liikkuminen on monimutkainen toiminto. Liikkumisympäristö kodin ja palvelujen välillä saattaa olla niin monimutkainen ja turvattomuuden tunnetta herättävä, että ikääntyvä ihminen välttää tämän takia liikkumista asuinympäristössään (Sarola, 1994). Ulkona liikkumisen käydessä vaikeaksi, ikääntyvä henkilö sopeuttaa toimintansa niin, ettei hänen ole tarpeen liikkua ulkona kovin paljon. Baltes ja Baltes ovat kehittäneet valikoivan ja kompensoivan optimoinnin mallin (The model of selective optimization with compensation) (Baltes & Baltes, 1990). Esimerkiksi ikääntyvät rajoittavat liikkumisaikojaan välttääkseen ruuhka-aikoja sekä pimeää ja huonoja keliolosuhteita (valikointi), he kompensoivat heikentyneeksi kokemiaan taitoja lisäämällä tarkkaavaisuutta ja hidastamalla liikkumisnopeutta ja käyttämällä tarvittaessa erilaisia autolla ajon ja liikkumisen teknisiä apuvälineitä säilyttääkseen itselleen optimaalisiksi koetut liikkumismahdollisuudet (Ruoppila, 2004). Toisaalta aktiivisesti liikkuvilla ikääntyvillä on parempi luottamus omaan pystyvyyteensä ja oman elämänsä hallintaan (Booth ym., 2000; Wilcox, Bopp, Oberrecht, Kammermann, & McElmurray, 2003).

1.4 Hallinnan tunne

Hallinnan tunnetta on kuvattu kirjallisuudessa monin eri tavoin (katso esim. Skinner, 1996). Eroa sanojen kontrolli ja hallinta välille ei ole tässä tutkimuksessa tehty vaan niitä käytetään

synonyymeina kuvaamaan yksilön tapoja tuntea voivansa vaikuttaa toimintaansa. Kaksi ehkä eniten käytettyä termiä tässä yhteydessä ovat sisäinen ja ulkoinen kontrolli sekä ensisijainen ja toissijainen kontrolli. Toissijainen kontrolli tarkoittaa pyrkimystä vaikuttaa omiin tunteisiin, motiiveihin ja mielen edustuksiin. Sen käyttäminen auttaa esimerkiksi menetysten tai muiden ikävien asioiden käsittelyssä. Samansuuntainen on Brandtstädterin (2002) mukauttavan hallinnan eli akkommodaation käsite. Siinä kyse on tavoitteiden uudelleen arvioinnista, jolloin henkilö muuttaa vaatimustasoaan tai tuottaa uusia merkityksiä kokemilleen tilanteille tai tapahtumille. Tämä tulee erityisen tärkeäksi menetysten ja oman hallinnan ulkopuolella olevien tilanteiden käsittelyssä, sillä se suojelee menetysten negatiivisilta vaikutuksilta. Ikääntyvät pyrkivätkin enemmän kontrolloimaan sisäisiä prosessejaan eli käyttämään toissijaista tai mukauttavaa hallintaa kuin muuttamaan ulkoisia olosuhteita vastaamaan omia tarpeitaan (ensisijainen kontrolli). (Brandtstädter, 2002; Wrosch & Heckhausen, 2002; Wrosch, Heckhausen, & Lachman, 2000). Brandtstädterin ensisijaista kontrollia vastaava käsite on assimilaatio eli sulauttava hallinta, jonka avulla henkilö pyrkii aktiivisesti vaikuttamaan ulkoisiin olosuhteisiin muuttamalla esimerkiksi elämäntapojaan tai turvautumalla auttajiin ja apuvälineisiin (Brandtstädter, 2002). Brandtstädterin (2002) mukaan tämän hallintakeinon käyttö siis vähenee ikäännyttäessä, jolloin toiminnan rajoitukset korostuvat ja voimavarat niukkenevat.

Rotter (1966) puolestaan määrittelee hallinnan tunteen tasoksi, jolla yksilö kokee pystyvänsä hallitsemaan omaa ympäristöänsä ja omien tekojensa vaikutusta. Hänen määrittelemänsä sisäisen ja ulkoisen hallinnan tunteen käsite on yksiulotteinen kuvaten jatkumon vastakkaisia puolia. Vaikka monet tutkijat ovat käyttäneet Rotterin yksiulotteista kontrollin käsitettä (esim. Datson & Marwit, 1997; Gerits & Ce Brabander, 1999; Groth-Marnat & Pegden, 1998), ovat toiset tutkijat kritisoineet sitä liian yksinkertaiseksi, ja että hallinnan tunnetta tulisi ennemminkin kuvata moniulotteisena käsitteenä (esim. Nexoe, Kragstrup, & Sogaard, 1999).

Kontrollin taso vaihtelee huomattavasti yksilöstä toiseen ja eri-ikäisten ihmisten välillä. Vaikka ihminen kokee saavutuksia ja menetyksiä kaikissa elämänsä vaiheissa, ovat vanhemmat ihmiset huolestuneempia menetyksistä selviämisestä ja toimintatasonsa ylläpitämisestä, esimerkiksi kohdatessaan sairauksien aiheuttamia rajoituksia liikkumisessa. Ikätasolle tyypilliset hallintaprosessit auttavat elämän muutoksista selviämisessä ja johtavat onnistuneeseen ikäännyntymiseen. Hallinnan tunne on käytännöllinen tapa järjestää ja tunnistaa itsenäisyyteen liittyviä tekijöitä ja tutkia niiden suhteita (Wilken, Walker, Sandberg, &

Holcomb, 2002). Tässä tutkimuksessa pääpaino on sisäisen ja ulkoisen hallinnan tunteen käsitteillä.

1.4.1 Sisäinen hallinnan tunne

Jos henkilö kokee tapahtumien vastaavan hänen omaa toimintaansa tai hänen suhteellisen pysyvää luonnettaan, on kyse Rotterin (1966) mukaan sisäisestä hallinnan tunteesta. Naisilla sen on todettu vähenevän merkitsevästi iän myötä, mutta miehillä vähenemistä ei ole havaittu (Hietanen ym., 2001). Sisäinen kontrolli vaikuttaa myönteisesti terveyteen ja elämäntyytyväisyyteen, henkiseen hyvinvointiin sekä sosiaalisiin suhteisiin (Menec & Chipperfield, 1997; Wilken ym., 2002). Laffrey ja Isenberg (2003) havaitsivatkin, ettei sisäisellä kontrollin tunteella ollut yhteyttä liikkumiseen, vaan tärkeämpiä tekijöitä liikkumisaktiivisuudessa olivat sosiaaliset suhteet.

Sisäisen hallinnan tunteen alhaisen tason avulla yksilö voi vähentää menetysten tai epäonnistumisten merkitystä itselle ja vähentää näin menetysten aiheuttamia negatiivisia tuntemuksia. Sisäisen hallinnan tunteen prosessit auttavat ikääntyviä sopeutumaan vanhuuden mukanaan tuomiin muutoksiin, sillä heillä oletetaan olevan vähän mahdollisuuksia aktiivisesti muuttaa ikääntymiseen liittyviä tapahtumia (Wrosch ym., 2000 ja 2002). Sisäinen kontrolli lisää myös luottamusta siihen, että kykenee selviämään stressitekijöistä ja hallitsee hyvät coping-keinot (Wilken ym., 2002).

1.4.2 Ulkoinen hallinnan tunne

Jos tapahtumien tulkitaan olevan kohtalon, sattuman, onnekkouden tai muiden vaikutusvaltaisten tekijöiden hallinnassa tai niiden ei koeta vastaavan omaa toimintaa, puhutaan ulkoisesta hallinnan tunteesta (Rotter, 1966). Ikääntyvillä henkilöillä ulkoinen kontrolli lisääntyy merkitsevästi iän myötä sekä miehillä että naisilla (Hietanen ym., 2001) ja se saattaa olla yhteydessä vanhenemisen kielteisiin puoliin, kuten pelokkuuden ja ahdistuksen lisääntymiseen sekä oman terveyden heikoksi kokemiseen (Frazier & Waid, 1999; Wrosch & Heckhausen, 2002). Droomers ym. (1998) puolestaan havaitsivat ulkoisen kontrollin tunteen olevan korkeampi kouluttamattomammalla väestön osalla.

Toisaalta sisäinen kontrolli ei tutkimusten mukaan ole aina parempi vaihtoehto ulkoiseen kontrolliin verrattuna. Erityisesti sellaisten tilanteiden, joiden ei koeta olevan omassa hallinnassa (esim. terveydellisten ongelmien kohtaaminen tai läheisten ihmisten menettäminen), käsitteleminen ja hyväksyminen on helpompaa ulkoisen kontrollin tunteen avulla (Kunzmann, Little, & Smith, 2002; Wilken ym., 2002). Esimerkiksi uskontoon turvautuminen, mikä voidaan katsoa ulkoapäin tulevaksi ”kontrolliksi”, voi olla ikääntyvälle keino ylläpitää henkistä hyvinvointiaan. Kunzmann ym. (2002) havaitsivat myös, että itsensä kokeminen vastuulliseksi epämieluisiin tapahtumiin, on yhteydessä kielteisiin tunteisiin. Vaikka länsimainen kulttuuri rohkaisee sisäiseen kontrolliin, ei se ole ainoa keino onnistuneeseen ikääntymiseen. Sitä vastoin sisäisen ja ulkoisen kontrollin joustava ja yhdistelevä käyttö tilanteen mukaan nähdään ehkäpä parhaimpana coping-keinona ikääntyessä (Wilken ym., 2002).

Hallinnan tunne on yksi tärkeimmistä psykologisista muuttujista, jotka myötävaikuttavat terveeseen ikääntymiseen (Kunzmann ym., 2002; Menec & Chipperfield, 1997). Hallinnan tunne muuttuu ihmisen ikääntyessä ulkoisen kontrollin määrän noustessa ja naisilla mahdollisesti myös sisäisen kontrollin vähetessä. Muutokseen vaikuttavia tekijöitä iän lisäksi ovat muun muassa terveysongelmien ja muiden rajoitteiden kohtaaminen ja niiden lisääntyminen, kuten puuttuva välineellinen tuki (liikkumisen apuneuvot, kuulolaite ym.) ennemminkin kuin vähäinen henkinen tuki.

Hirvensalon, Rantasen ja Heikkisen (2000) tutkimuksessa liikkumisen ongelmalliseksi kokeneet miehet arvioivat itsenäisyytensä noin seitsemän kertaa alhaisemmaksi kuin miehet, jotka tunsivat pystyvänsä liikkumaan itse haluamallaan tavalla, naisilla vastaava luku oli noin 2,5. Tässä kahdeksan vuoden seuraututkimuksessa siis liikkumisen vaikeutuminen ja fyysisen aktiivisuuden väheneminen ennustivat riippuvuuden lisääntymistä. Droomers ym. (1998) tutkivat hallinnan tunteen yhteyttä liikkumisaktiivisuuteen. He käyttivät Rotterin Locus of Control skaalaan perustuvaa 12 kohdan yksiuotteista kyselyä ja havaitsivat, että hallinnan tunne oli yhteydessä vähäiseen liikkumisaktiivisuuteen 15–74-vuotiailla haastatelluilla, mutta yhteys ei ole suoraviivainen. Erityisesti henkilöt, joilla ulkoisen kontrollin määrä oli suuri, olivat fyysisesti vähemmän aktiivisia kuin verrokkiryhmä. Heikko terveys ja vaihtuvat elinolosuhteet voivat myös johtaa koetun kontrollin tunteen vaihtelevaan tasoon. Epävakaa hallinnan tunne puolestaan voi aiheuttaa tyytymättömyyttä yksilön kokemukseen aktiivisuudestaan.

Kontrollin kokeminen mahdottomaksi aiheuttaa passiivisuutta ja pessimistisyyttä, jota voidaan myös kuvata opitun avuttomuuden käsitteellä (Skinner, 1996). Sosiaalisten normien ja roolien muuttuminen, alhainen koulutus- ja tulotaso sekä ikääntymiseen liittyvät kielteiset stereotyyptit voivat heikentää ikääntyvän ihmisen hallinnan tunnetta (esim. Menec & Chipperfield, 1997; Mirowsky, 1995; Rodin & Timko, 1992). Täten sosiaalinen tuki on tärkeä henkilökohtaisen autonomian ja hallinnan tunteen vahvistaja (Chipperfield, Campbell, & Perry, 2004; Smith ym., 2000). Kun hallinnan tunne on korkea, henkilö on optimistinen ja haluaa myös olla aktiivinen. Muutokset hallinnan tunteessa eivät kuitenkaan ole suoraviivaisia vaan pikemminkin asteittaisia ja vähitellen tapahtuvia, toiset osatekijät muuttuvat iän myötä, kun taas toiset pysyvät ennallaan (Aldwin & Gilmer, 2004; Wolinsky, Wyrwich, Babu, Kroenke, & Tierney, 2003). Yksilön yleinen hallinnan tunne on yhteydessä mm. hänen aktiivisuustasoonsa sekä fyysiseen ja psyykkiseen hyvinvointiinsa.

1.5 Tutkimuksen merkitys ja tavoitteet

Tiedot ikääntyvien ihmisten liikkumisesta ovat edelleen vähäisiä. Vain muutama tutkimus on keskittynyt ikäihmisten liikkumiseen, sen laatuun ja siihen vaikuttaviin tekijöihin (Siren & Hakamies-Blomqvist, 2004). Ennusteen mukaan suurten ikäluokkien vanhetessa iäkkäät liikkuvat tulevaisuudessa aikaisempaa enemmän, etenkin kävellen, joukkoliikenteessä ja omalla autolla (Lehmuskoski ym., 2002). Siten ikäihmisten ulkona liikkumisen kartoittaminen antaa arvokasta tietoa tarkasteltaessa kasvavan vanhusväestön tarpeita ja niihin vaikuttavia tekijöitä. Toisaalta ikääntymisen myötä tapahtuvat muutokset voivat ääritilanteessa johtaa siihen, että henkilö ei enää liiku kotinsa ulkopuolella (Hirvensalo ym., 2000). Vaikka iäkkäiden aktiivisuustasoon ja sitä kautta myös heidän liikkumiseensa vaikuttaa heidän kokemansa hallinnan tunne (Droomers ym., 1998), sen yhteyttä liikkumiseen ei ole juurikaan tutkimuksin selvitetty. Jos hallinnan tunne koetaan mahdottomaksi saavuttaa, kuten edellä todettiin, aiheuttaa se passiivisuutta. Mahdollisuus olla aktiivinen ja tuntea hallitsevansa omaa elämänsä liittyvät onnistuneeseen ikääntymisiin ja ovat sidoksissa yleiseen hallinnan tunteeseen.

Edellä tarkasteltujen tekijöiden pohjalta tutkimuksen lähtökohdiksi otettiin hallinnan tunteen merkitys iäkkäiden ulkona liikkumiselle. Hallinnan tunteen voidaan olettaa kannustavan vanhempaa väestöä liikkumaan kotinsa ulkopuolella iän mukanaan tuomista esteistä

huolimatta, sillä hallinnan tunne auttaa sopeutumaan sairauksien ja muiden tekijöiden asettamiin rajoituksiin (Wrosch ym., 2000). Ympäristö asettaa liikkumiselle omat haasteensa, jotka vanhuksen on koettava pystyvänsä hallitsemaan, jotta kodin ulkopuolella liikkuminen olisi mahdollista. Tämän vuoksi tutkimuksessa tarkasteltiin mahdollisia eroja kaupungissa ja haja-asutusalueella asuvien kokemien liikkumisen esteiden, liikkumisaktiivisuuden ja hallinnan tunteen suhteen. Sukupuolierojen havainnointi oli myös tarpeellista, sillä naisten on todettu viihtyvän miehiä enemmän kotona ja tekevän näin ollen vähemmän matkoja kodin ulkopuolella (Carlsson-Kanyama & Lindén, 1999). Toisaalta kaupungissa asuvat naiset käyttävät enemmän linja-autoa, taksia ja muita julkisia kulkuneuvoja kuin haja-asutusalueella asuvat (Patterson & Chapman, 2004; Ruoppila, 2004).

Tutkimuksessa pyrittiin ensinnäkin selvittämään, eroaako hallinnan tunne (ulkoinen/sisäinen) sukupuolen, asuinpaikan ja auton käytön suhteen. Toiseksi selvitettiin, onko hallinnan tunteella yhteyttä siihen, kuinka paljon ikääntyvät ihmiset liikkuvat kotinsa ulkopuolella. Kolmantena tarkasteltiin hallinnan tunteen yhteyttä ikääntyvien liikennekäyttäytymiseen autoilijana ja jalankulkijana sen suhteen, välttelevätkö he liikkumista tietyissä olosuhteissa sekä onko välttelemisessä havaittavissa eroavaisuuksia sukupuolen, iän ja asuinpaikan perusteella. Lopuksi tutkittiin ikääntyvien ihmisten hallinnan tunteen yhteyttä turvallisuuden tunteeseen asuinalueellaan päivä- ja ilta/yöaikaan.

2. MENETELMÄ

2.1 Tutkittavat

Tutkimusaineisto kerättiin eurooppalaiseen viiden maan MOBILATE-projektiin (Mollenkopf ym., 2005), jossa tarkasteltiin ikääntyvien ihmisten koettuja sekä objektiivisia liikkumisen ehtoja ja esteitä. Kansainvälinen otoskoko MOBILATE-projektissa oli 7161 ja osallistumisprosentiksi muodostui 55 %. Tarkkaa tietoa tutkimuksen kansallisesta otoskosta ei ollut saatavilla, mutta kansainvälisen osallistumisprosentin perusteella sen voidaan arvioida olevan noin 1000 henkeä. Tutkimusta varten Jyväskylän Väestörekisteri toteutti otannan asuinalueen, iän ja sukupuolen mukaan ositettuna. Osittamalla otos saatiin kaikki ikäryhmät riittävän suuriksi tilastollista analyysiä varten ja aineisto edustavaksi perusjoukkoon nähden. Tästä otoksesta 610 henkilöä osallistui haastatteluun. Tutkittavat olivat 55-vuotiaita ja sitä

vanhempia naisia ja miehiä, molempia suunnilleen yhtä paljon. Kaupungissa asuvien määrä otoksessa oli 309 ja haja-asutusalueella asuvia oli 301 (taulukko 1.). Alkuperäisessä otoksessa tutkittavat on jaettu kahteen ikäryhmään (55–74-vuotiaat ja yli 75-vuotiaat). Tätä tutkimusta varten nuorempi ikäryhmä jaettiin kuitenkin kahteen osaan, sillä alle 65-vuotiaista osa oli vielä työelämässä mukana olevia, minkä voidaan arvella aiheuttavan eroja ryhmien välille. Vanhempaa ikäryhmää sen sijaan ei katsottu järkeväksi jakaa kahteen ryhmään, sillä yli 85-vuotiaiden ryhmän koko olisi jäänyt huomattavasti muita ryhmiä pienemmäksi.

TAULUKKO 1. Otoksen jakautuminen iän, sukupuolen ja asuinpaikan mukaan.

Sukupuoli	Ikä	Asuinpaikka		Kaikki
		Kaupunki	Maaseutu	
Mies	55–64	50	43	93
	65–74	29	34	63
	75+	78	75	153
	Kaikki	157	152	309
Nainen	55–64	46	38	84
	65–74	30	37	67
	75+	76	74	150
	Kaikki	152	149	301

Pääsyyt olla osallistumatta tutkimukseen olivat haastattelusta kieltäytyminen, ongelmat järjestää haastattelu kyseisenä ajankohtana ja ongelmat haastateltavien tavoittamisessa. Vain suhteellisen pieni osa (13 %) kieltäytyi haastattelusta terveydellisistä syistä, mikä on usein syynä vanhempia väestöryhmiä tutkittaessa. Koska terveydellisistä syistä haastatteluun osallistumatta jätti prosentuaalisesti vain pieni osa, ei tutkimus osoita suurta vääristymää tervettä tutkimusjoukkoa kohti.

Siviilisääty oli yhteydessä ikään ja sukupuoleen, siten että nuoremmat miehet ja naiset olivat yhä naimisissa ja iän lisääntyessä tilanne muuttui. Kuitenkin suurimmalla osalla haastatelluista samassa taloudessa asui hänen lisäkseen yksi tai useampi muu henkilö (taulukko 2). Kaupungissa asuvat puolestaan olivat keskimäärin iän ja sukupuolen suhteen koulutetumpia (7,5–11,8 vuotta) kuin haja-asutusalueella asuvat (5,0–8,7 vuotta). Yleisesti ottaen miehet ja nuorempi ikäryhmä olivat koulutetumpia kuin naiset ja vanhemmat ikäryhmät.

Myös ammateissa oli eroja kaupungin ja haja-asutusalueen välillä. Suurin ryhmä kaupungissa asuvista miehistä oli tai oli ollut ylempiä toimihenkilöitä tai ammattitaitoisia työntekijöitä, ja naisista suurin ryhmä vähemmän koulutusta vaativissa työtehtävissä, kun taas haja-asutusalueella suurin osa oli tai oli ollut maanviljelijöitä. Tosin enää pieni osa tutkitusta ryhmästä oli jossain määrin mukana työelämässä (taulukko 2). Liikkumisen suhteen tärkein sosiodemografinen tekijä saattaa olla henkilön tulotaso. Tämän suhteen ryhmien välillä oli merkittäviä eroja. Kaupungissa asuvat miehet ansaitsivat eniten, kun taas haja-asutusalueella asuvien naisten tulot olivat pienimmät.

Kysyttäessä tutkittavien omaa arviota terveydentilastaan, fyysisestä liikkumisestaan ja päivittäisistä toiminnoista selviämisestä olivat nuoremmat ikäryhmät tyytyväisempiä terveyteensä kuin vanhemmat, mutta haja-asutusalueella ja kaupungissa asuvien välillä ei ollut merkitseviä eroja.

Autoilijoita tutkittavassa joukossa oli yhteensä 260 henkilöä, joista 202 oli miehiä ja 58 naisia eli yhteensä 42,6 prosenttia koko otoksesta ajoi autolla. Kaupungissa autoilijoista asui 135 ja haja-asutusalueella 125 henkilöä (taulukko 2).

TAULUKKO 2. Auton käyttö, asuinkumppani ja työssäkäynti (frekvensseinä, n=607).

	Sukupuoli		Asuinpaikka		Ikä		
	Mies	Nainen	Kaupunki	Maaseutu	55–64	65–74	75+
Ajaa autoa	202	58	135	125	130	57	73
Ei aja autoa	107	243	174	176	47	73	230
Ei asu yksin	250	152	181	221	149	93	160
Asuu yksin	58	149	127	80	28	37	142
Töissä	39	37	47	29	75	1	0
Ei töissä	268	263	259	272	100	129	302

Ulkona liikkumista kuvaamaan muodostettiin keskiarvomuuttajat kolmipäiväisestä liikkumispäiväkirjasta saatujen tietojen perusteella. Muuttajat muodostuivat ”kotoa – kotiin” tehdyistä matkoista sekä niin sanotuista osamatkoista, eli jos haastateltava saman matkan aikana kävi useammassa paikassa. Keskimäärin miehet tekivät enemmän matkoja kodin ulkopuolella kuin naiset. Samoin kaupungissa asuvat olivat aktiivisempia liikkumaan kuin haja-asutusalueella asuvat. Tehtyjen matkojen määrään vaikutti myös ikä siten, että matkojen määrä väheni, mitä vanhempia haastateltavat olivat (taulukko 3).

TAULUKKO 3. Autolla tehdyt matkat sukupuolen, asuinpaikan ja iän suhteen jaoteltuna

	Sukupuoli		Asuinpaikka		Ikä		
	Mies	Nainen	Kaupunki	Maaseutu	55–64	65–74	75+
Matkat (ka)*	1,35	1,08	1,29	1,14	1,59	1,36	0,94
Osamatkat (ka)**	2,84	2,36	2,73	2,48	3,54	2,83	1,96

*Matkat= Matkat kotoa kotiin

** Osamatkat= Jokainen siirtymä kahden paikan välillä on laskettu matkaksi

2.2 Aineiston keruu

Aineisto koottiin vuonna 2000 haastattelemalla Jyväskylässä sekä haja-asutusalueella Karstulassa, Kivijärvellä ja Nilsiässä asuvia henkilöitä heidän kotonaan strukturoitua haastattelulomaketta käyttäen. Kesän 2000 aikana osallistujille lähetettiin esittelykirje, jota seurasi toinen kirje, jossa olivat varsinaiset haastatteluajat. Tutkimukseen osallistujat täyttivät etukäteen postitetun liikkumispäiväkirjan kolmen päivän ajalta; haastattelua edeltävänä päivänä, haastattelupäivänä ja haastattelun jälkeisenä päivänä. Päiväkirjaan merkittiin matkan kesto, kohde/syy, käytetty/käytetyt kulkuneuvot, mahdollinen matkaseura sekä koettiinko matka miellyttäväksi tai epämiellyttäväksi ja miksi (Mollenkopf ym., 2005). Liikkumispäiväkirjoja kerättiin siten, että jokainen viikonpäivä tuli edustetuksi, ei ainoastaan arkena liikkuminen.

2.3 Haastattelu

Strukturoitu haastattelu rakennettiin sillä tavoin, että se kattaisi ulkona liikkumisen eri osa-alueiden lisäksi myös muita tärkeitä näkökohtia. Sosiodemografisten tietojen lisäksi

haastateltavilta kysyttiin heidän oma arvio kuulostaan ja näkökyvystään ja terveydentilastaan, asuntoon liittyvistä tekijöistä (kuten asunnon tasosta, sijainnista ja tyytyväisyydestä sen hetkisiin asuinoloihin sekä turvallisuuden tunteestaan asuinalueella), palveluiden käyttömahdollisuuksista ja vapaa-ajan harrastuksista sekä turvallisuuden tunteesta asuinalueellaan. Haastateltavat tekivät näkötestin (Visual Acuity Screening), käden puristusvoimaa mittaavan testin ja Digit-Symbol-Substitution -testin, joka mittaa psykomotorista nopeutta (Oswald & Fleischmann, 1995; Wechsler, 1958). He vastasivat myös kyselyihin positiivisista ja negatiivisista tunteista (PANAS; Watson, Clark, & Tellegen, 1988), kodin merkityksestä (Place attachment and indoor/outdoor-type; Mollenkopf, Oswald, Wahl, 1999), hallinnan tunteesta ja coping-strategioista (Tenacious goal pursuit and flexible goal adjustment; Brandtstädter & Renner, 1990).

Tutkimukseen osallistuneiden hallinnan tunnetta kartoittamaan käytettiin haastattelun yhteydessä Smithin, Marsisken ja Maierin (1996) Locus-of-Control Scale -kyselyä. Kyselyssä haastateltavan tuli vastata 14 väittämään arvioimalla viisiportaisella asteikolla, kuinka vahvasti hän on samaa tai eri mieltä. Väittämät olivat esimerkiksi seuraavanlaisia: ”Minun on itse järjestettävä kaikki hyvät asiat elämässäni” (sisäinen hallinnan tunne) tai ”Hyvät asiat elämässäni ovat onnekkaita sattumia” (ulkoinen hallinnan tunne, sattuma). Kysymykset latautuvat alkuperäisen kyselyn mukaan neljälle faktorille, mutta MOBILATE otos vahvisti kolmen faktorin mallin selittäen noin 47 % kokonaisvaihtelusta, minkä vuoksi tässäkin tutkimuksessa on käytetty kolmea faktoria (Mollenkopf ym., 2005). Faktorit kuvastivat sisäistä hallinnan tunnetta (kuusi kysymystä) ja kahta ulkoisen hallinnan tunteen aluetta, sattumaa (neljä kysymystä) ja muiden ihmisten vaikutusta (neljä kysymystä). Näille faktoreille laskettiin Cronbachin alfa -kertoimet, jotka olivat: sisäinen kontrolli $\alpha=0,66$, ulkoinen kontrolli (sattuma) $\alpha=0,52$ ja ulkoinen kontrolli (merkittävät muut henkilöt) $\alpha=0,68$ (Mollenkopf ym., 2005).

2.4 Aineiston analysointi

Tässä tutkimuksessa käytettiin 5 %:n riskirajaa kaikissa tilastollisissa testeissä. Hallinnan tunteen eri ulottuvuuksien eroavaisuuksia sukupuolen, asuinpaikan ja autoilun suhteen tarkasteltiin t-testien avulla. Summapistemääriä käyttäen hallinnan tunteen yhteyttä ulkona liikkumiseen tarkasteltiin puolestaan Pearsonin korrelaatiokertoimen avulla.

Erilaisten tilanteiden välttelyä autoilijana kysyttiin haastattelussa esimerkiksi hämärässä tai pimeässä ajamisen suhteen sekä välttääkö ajamista ruuhka-aikana, pitkiä matkoja, huonoilla teillä tai huonoissa sääolosuhteissa ajamista. Yhteensä autoilun välttämistä koskevia kysymyksiä oli tässä osiossa yhdeksän. Kysymyksiin vastattiin joko vältän aina, pyrin välttämään tai en välttä, ei häiritse minua. Tilastollista testausta varten kaksi ensimmäistä vaihtoehtoa (vältän aina ja pyrin välttämään) yhdistettiin välttämiseksi ja vaihtoehto "en välttä, ei häiritse minua" merkittiin ei-välttämiseksi. Näin muodostettiin välttämislle ja ei-välttämislle summapistemäärät. Liikkumisen esteiden kokemista autoilijana tarkasteltiin miesten ja naisten ja asuinpaikan suhteen t-testillä sekä ikäryhmien suhteen yksisuuntaisen varianssianalyysin avulla ja Bonferronin post hoc -testiä käyttäen. Lisäksi tutkittiin hallinnan tunteen yhteyttä autoilun tilanteiden välttämiseen Pearsonin korrelaatiokertoimen avulla

Liikkumisen esteiden kokemista jalankulkijana tarkasteltiin, samoin kuin autoiluakin, miesten ja naisten ja asuinpaikan suhteen t-testeillä sekä ikäryhmien suhteen yksisuuntaisella varianssianalyysin ja Bonferronin post hoc -testin avulla. Erilaisten tilanteiden välttelyä jalankulkijana kyseltiin yhdeksällä kysymyksellä. Kysytyjä tilanteita olivat esimerkiksi tien ylittäminen hämärässä tai pimeässä, liikkuminen ruuhka-aikana, vieraassa ympäristössä tai huonoissa sääolosuhteissa. Vastausvaihtoehdot olivat myös samat kuin yllä (vältän aina, pyrin välttämään ja en välttä, ei häiritse minua). 552 henkilöä vastasi tämän osion yhdeksään kysymykseen. Heistä oli miehiä ja naisia molempia 276, eli 90,5 prosenttia kaikista tutkimukseen osallistuneista. Muut eivät joko pystyneet kävelemään tai jättivät vastaamatta. Kävelemisen välttämistä kysytyissä tilanteissa ja hallinnan tunteen eri ulottuvuuksien yhteyttä tarkasteltiin puolestaan Pearsonin korrelaatiokertoimien avulla.

Lopuksi tutkittiin vielä turvallisuuden tunteen kokemista päivä- ja ilta/yöaikaan omalla asuinalueellaan. Haastattelussa kysyttiin kuinka turvalliseksi haastateltavat tuntevat olonsa asuinalueellaan päiväsaikaan yksin ollessaan. Vastausvaihtoehdot hyvin turvattomaksi ja jokseenkin turvattomaksi koodattiin 1:ksi merkitsemään turvattomuutta ja vastausvaihtoehdot jokseenkin turvalliseksi ja hyvin turvalliseksi merkittiin 2:lla kuvaamaan turvallisuutta. Samoin tehtiin kysymykselle turvallisuuden tunteesta ilta/yöaikaan. Mahdollista turvallisuuden tunteen riippuvuutta sukupuolesta, asuinpaikasta ja iästä testattiin χ^2 -riippumattomuustestin avulla ja hallinnan tunteen vaikutusta turvallisuuden kokemiseen tarkasteltiin Pearsonin korrelaatiokertoimen avulla.

3. TULOKSET

3.1 Hallinnan tunteen yhteys sukupuoleen, asuinpaikkaan ja auton käyttöön

Kolmen faktorin, jotka kuvaavat ulkoista hallinnan tunnetta (muut ihmiset ja sattuma) ja sisäistä hallinnan tunnetta, summapistemääriä käyttäen sukupuolella ei ollut vaikutusta t-testin perusteella ulkoiseen hallinnan tunteeseen. Sen sijaan eroa huomattiin olevan sisäisen hallinnan tunteen osalta t-testin perusteella siten, että miehillä oli vähän suurempi sisäisen hallinnan tunne kuin naisilla (taulukko 4). Maaseudulla ja kaupungissa asuvien hallinnan tunteessa oli eroa kaikkien ulottuvuuksien osalta (taulukko 4). T-testi osoitti kaupungissa asuvilla olevan vähemmän kaikkia hallinnan tunteen ulottuvuuksia kuin maaseudulla asuvilla.

Autolla ajavien ja autoa vain matkustajana tai ei ollenkaan käyttävien välillä sisäisessä hallinnan tunteessa ei t-testin perusteella ollut eroja. Sen sijaan ulkoisen hallinnan tunteessa eroja oli havaittavissa (taulukko 4). Heillä, jotka eivät itse ajaneet autoa, oli korkeampi ulkoisen hallinnan tunne sekä muiden ihmisten että sattuman osalta.

TAULUKKO 4. Hallinnan tunne sukupuolen, asuinpaikan ja auton käytön suhteen.

Sisäinen hallinnan tunne						
	N	ka	Sd	t	df	P
Mies	302	3,41	0,53	3,21	568,121	0,001
Nainen	286	3,26	0,60			
Kaikki	588					
Kaupunki	300	3,28	0,60	-2,22	580,639	0,027
Maaseutu	288	3,39	0,52			
Kaikki	588					
Ajaa autoa	257	3,33	0,56	-0,33	586	0,744
Ei aja autoa	331	3,34	0,57			
Kaikki	588					

Ulkoisen hallinnan tunne (muut ihmiset)						
	N	ka	Sd	t	df	P
Mies	304	2,45	0,68	-0,17	590	0,868
Nainen	288	2,46	0,68			
Kaikki	592					
Kaupunki	303	2,37	0,68	-3,23	590	0,001
Maaseutu	289	2,54	0,67			
Kaikki	592					
Ajaa autoa	259	2,32	0,60	-4,31	587,541	<0,001
Ei aja autoa	333	2,55	0,72			
Kaikki	592					

Ulkoisen hallinnan tunne (sattuma)						
	N	ka	Sd	t	df	P
Mies	302	3,22	0,64	-1,61	590	0,107
Nainen	290	3,30	0,65			
Kaikki	592					
Kaupunki	302	3,16	0,70	-3,80	573,756	<0,001
Maaseutu	290	3,36	0,57			
Kaikki	592					
Ajaa autoa	259	3,09	0,65	-5,5	534,984	<0,001
Ei aja autoa	333	3,39	0,61			
Kaikki	592					

3.2. Hallinnan tunteen yhteys kodin ulkopuolella tehtyihin matkoihin

Hallinnan tunteen ja tehtyjen matkojen välistä yhteyttä tarkasteltiin Pearsonin korrelaatiokertoimen avulla. Sen perusteella sisäisellä hallinnan tunteella ei ollut tilastollisesti merkitsevää yhteyttä tehtyihin matkoihin ($r=-0,008$, $p=0,842$), mutta korkean ulkoisen hallinnan tunteen huomattiin olevan yhteydessä ulkona liikkumiseen. "Kotoa kotiin" tehdyt matkat, huomioimatta tehtyjä osamatkoja (esimerkiksi kotoa postiin, postista pankkiin ja pankista kotiin), korreloivat siis negatiivisesti ulkoisen hallinnan tunteen kanssa tilastollisesti merkittävästi (muut ihmiset: $r=-0,144$, $p=0,001$ ja sattuma: $r=-0,111$, $p=0,007$). Mitä korkeampi oli ulkoisen hallinnan tunne, sitä vähemmän tehtiin matkoja kodin ulkopuolella.

3.3 Tilanteiden välttely autoillessa

Miesten ja naisten autolla ajamisen välttelyssä ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa ($t(250)=-1,766$, $p=0,079$). Myöskään haja-asutusalueella ja kaupungissa asuvien välillä ei ollut tilastollisesti merkittävää eroa ($t(250)=0,930$, $p=0,353$). Sen sijaan ikäryhmien välille

muodostui eroja ($F(2,251)=9,582$, $p<0,001$). Post hoc -testien ($p=0,003$) mukaan 55–64-vuotiaat eli nuorin ikäryhmä vältteli autoilua kysytyissä tilanteissa merkittävästi vähemmän kuin kaksi vanhempaa ikäryhmää (65–74-vuotiaat ja yli 75-vuotiaat), joiden välillä ei ollut merkittävää eroa.

Sisäisellä hallinnan tunteella ei ollut merkitsevää yhteyttä autoilun välttämiseen ($r=-0,830$, $p=0,194$). Sen sijaan ulkoisesta hallinnan tunteesta sekä muut ihmiset että sattuma korreloivat positiivisesti autoilun välttämisen kanssa. Mitä korkeampi oli ulkoisen hallinnan tunteen ulottuvuuden `muut ihmiset` osuus, sitä enemmän autoilua välteltiin ($r=0,189$, $p=0,003$). Samanlainen oli ulkoisen hallinnan sattumaulottuvuuden vaikutuskin ($r=0,234$, $p<0,001$).

3.4 Tilanteiden välttely kävellessä

Miesten ja naisten keskiarvoissa näytti olevan eroja kävelyn välttämisen suhteen. Naiset välttivät miehiä enemmän kävellessä liikkumista kysytyissä tilanteissa ($t(550)=-6,421$, $p<0,001$). Asuinpaikan suhteen ryhmät eivät kuitenkaan eronneet kävelyn välttämässä ($t(550)=-1,382$, $p=0,168$). Kaikki ikäryhmät erosivat toisistaan kävelyn välttämisen suhteen ($F(2,551)=95,709$, $p<0,001$) siten, että iän lisääntyessä kysytyjen tilanteiden välttelykin lisääntyi. Post hoc -testien ($p<0,001$) mukaan tässä suhteessa kaikki ikäryhmät erosivat toisistaan merkittävästi. Sisäisellä hallinnan tunteella ei ollut tilastollisesti merkittävää yhteyttä kävelyn välttämiseen ($r=0,06$, $p=0,890$). Ulkoisella hallinnan tunteella puolestaan oli vahva positiivinen korrelaatio kävelyn välttämiseen. Mitä korkeampi oli ulkoinen hallinnan tunne, sitä enemmän kävelyä välteltiin (muut ihmiset: $r=0,243$, $p<0,001$ ja sattuma: $r=0,248$, $p<0,001$).

3.5 Turvallisuuden tunne asuinalueella päivä- ja ilta/yöaikaan

Turvallisuuden tunteen kokeminen päiväsaikaan ei riippunut sukupuolesta ($\chi^2(1)=2,855$, $p=0,091$), mutta ilta/yöaikaan turvallisuuden tunne riippui sukupuolesta ($\chi^2(1)=11,428$, $p=0,001$). Pelkääviä naisia oli suhteellisesti enemmän kuin pelkääviä miehiä, mutta yleisesti ottaen haastateltavat tunsivat olonsa turvalliseksi sekä päivä että ilta/yöaikaan (taulukko 5).

TAULUKKO 5. Miesten ja naisten turvallisuuden tunne päivä- ja ilta/yöaikaan.

Suku- puoli	Mies		Nainen		Yhteensä	
	n	%	n	%	n	%
Päivä						
turvatonta	6	1,9	13	4,3	19	1,3
turvallista	303	98,1	288	95,7	591	96,9
yhteensä	309	100	301	100	610	100
Ilta/yö						
turvatonta	10	3,2	30	10,1	40	6,6
turvallista	298	96,8	268	89,9	566	93,4
yhteensä	308	100	298	100	606	100

Asuinpaikka ja turvallisuuden tunne päivällä eivät riippuneet merkitsevästi toisistaan ($\chi^2(1)=1,226$, $p=0,268$) mutta asuinpaikalla ja turvallisuuden tunteella ilta/yöaikaan oli riippuvuutta ($\chi^2(1)=4,954$, $p=0,026$) (taulukko 6). Asuinpaikka vaikutti siihen, kuinka turvalliseksi henkilöt tunsivat olonsa ilta/yöaikaan, sillä kaupungissa asuvat kokivat olonsa turvattommaksi kuin haja-asutusalueella asuvat.

TAULUKKO 6. Turvallisuuden tunne asuinpaikan mukaan päivä- ja ilta/yöaikaan.

Asuin- paikka	Kaupunki		Maaseutu		Yhteensä	
	n	%	n	%	n	%
Päivä						
turvatonta	12	3,9	7	2,3	19	3,1
turvallista	297	96,1	294	97,7	591	96,9
yhteensä	309	100	301	100	610	100
Ilta/yö						
turvatonta	27	8,8	13	4,3	40	6,6
turvallista	279	91,2	287	95,7	566	93,4
yhteensä	306	100	300	100	606	100

Turvallisuuden tunteella ja iällä ei χ^2 -riippumattomuustestin perusteella ollut riippuvuutta päivällä ($\chi^2(2)=2,851$, $p=0,240$) eikä illalla/yöllä ($\chi^2(2)=1,843$, $p=0,398$)

TAULUKKO 7. Turvallisuuden tunne iän mukaan päivä- ja ilta/yöaikaan.

Ikä	55–64		65–74		75+		Yhteensä	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Päivä								
turvatonta	3	1,7	3	2,3	13	4,3	19	3,1
turvallista	174	98,3	127	97,7	290	95,7	591	96,9
yhteensä	177	100	130	100	303	100	610	100
Ilta/yö								
turvatonta	8	4,5	9	6,9	23	7,7	40	6,6
turvallista	169	95,5	121	93,1	276	92,3	566	93,4
yhteensä	177	100	130	100	299	100	606	100

Hallinnan tunteella, sen millään ulottuvuudella, ei voitu korrelaatioiden perusteella sanoa olevan yhteyttä turvallisuuden tunteeseen päiväaikaan (sisäinen hallinnan tunne $r = -0,011$, $p = 0,783$; ulkoinen hallinnan tunne muut ihmiset $r = 0,002$, $p = 0,958$; ulkoinen hallinnan tunne sattuma $r = 0,048$, $p = 0,245$). Sama tulos saatiin myös hallinnan tunteen kaikkien ulottuvuuksien ja turvallisuuden tunteen suhteen ilta/yöaikaan eli yhteyttä ei ilmennyt (sisäinen hallinnan tunne $r = -0,003$, $p = 0,940$; ulkoinen hallinnan tunne muut ihmiset $r = -0,016$, $p = 0,691$; ulkoinen hallinnan tunne sattuma $r = -0,032$, $p = 0,434$).

4. POHDINTA

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää hallinnan tunteen merkitystä ikääntyvien (yli 55-vuotiaiden) ihmisten ulkona liikkumisessa haja-asutusalueella ja kaupungissa. Hallinnan tunnetta tarkasteltiin haastattelusta ja liikkumispäiväkirjasta saatujen tietojen perusteella sukupuolen, asuinpaikan, auton käytön ja kodin ulkopuolella tehtyjen matkojen suhteen. Lisäksi tutkittiin auton käytön ja kävelyn välttämistä sekä turvallisuuden tunteen (päivä- ja ilta/yöaikaan) yhteyttä sukupuoleen, ikään, asuinpaikkaan ja hallinnan tunteeseen. Mitä korkeampi ulkoinen hallinnan tunne oli, sitä vähemmän henkilöt liikkuvat kotinsa ulkopuolella ja välttelivät enemmän autoilua ja kävelyä kysytyissä tilanteissa, kuten pimeällä ja huonoissa sääolosuhteissa. Sisäisellä hallinnan tunteella ei kiinnostavaa kyllä ollut yhteyttä ikääntyvien ulkona liikkumiseen eikä tilanteiden välttelyyn.

Miehillä havaittiin olevan hieman korkeampi sisäisen hallinnan tunne kuin naisilla. Miehet siis kokivat tapahtumien vastaavan toimintaansa tai heidän suhteellisen pysyvää luonnettaan

enemmän kuin naiset (Rotter, 1966). Hietanen ym. (2001) ovatkin todenneet, että naisilla sisäinen hallinnan tunne vähenee merkittävästi ikääntyessä, mutta miehillä vähenemistä ei ole havaittu. Ulkoinen hallinnan tunne puolestaan lisääntyy ikääntyessä niin miehillä kuin naisillakin (Hietanen ym., 2001). Tulokset osoittivatkin ulkoisen hallinnan tunteen sattuman osuuden olevan naisilla suurempi kuin miehillä. Nämä tulokset tukevat myös MOBILATE-tutkimuksessa saatuja tuloksia (Mollenkopf ym., 2005). Korkeamman kronologisen iän havaittiin MOBILATE-tutkimuksessa olevan yhteydessä alhaisempaan sisäisen hallinnan tunteeseen ja korkeampaan ulkoiseen kontrolliin, erityisesti muiden ihmisten vaikutuksen osalta (Mollenkopf ym., 2005). Ikääntyessä elämän merkityksen ja lähestyvän kuoleman pohtiminen voi nostaa uskonnollisten arvojen asemaa, mikä voisi selittää ulkoisen hallinnan suurempaa osuutta, sillä uskonto voidaan katsoa ”ulkopuolelta tulevaksi kontrolliksi”. Hallinnan tunteen voisi siten olettaa olevan epäsuorasti yhteydessä ikään eli muutokset hallinnan tunteessa olisivat ennemminkin seurausta mukautumisesta vanhenemisen mukanaan tuomiin muutoksiin kuin suoranaisesti kronologiseen ikään. Tässä tutkimuksessa esimerkiksi noin kolmasosa nuorimmasta ikäryhmästä oli vielä työssä käyviä, mikä saattaa näkyä tuloksissa.

Maaseudulla asuvilla kaikki hallinnan tunteen eri ulottuvuudet olivat korkeampia kuin kaupungissa asuvilla. Tämä voisi selittyä sillä, että maaseudulta on välttämätöntä liikkua kaupunkiin palveluiden perässä (Lehmuskoski ym., 2002). Haja-asutusalueella mm. sukulaiset ja muu tukiverkosto asuu usein kauempana, siten maalla asuvien on tunnettava itse pystyvänsä vaikuttavan tekemisiinsä (korkea sisäisen hallinnan tunne). Toisaalta korkea ulkoisen hallinnan tunne voisi selittyä saman tarpeen, päästä palveluiden äärelle, kautta siinä tapauksessa, ettei henkilö esimerkiksi itse enää kykene ajamaan autoa tai kokee julkisten kulkuneuvojen käyttämisen hankalana ja on näin ollen riippuvainen muista ihmisistä.

Kaupungissa asuvat kävelevät Pattersonin ja Chapmanin (2004) mukaan useammin kauppaan ja muihin palveluihin kuin haja-asutusalueella asuvat. Siten heillä voi olla mahdollisuus säilyttää sisäisen hallinnan tunne pidempään kuin maaseudulla asuvilla. Kaupungissa auto ei ole yhtä välttämätön päivittäisten asioiden hoitamisessa kuin haja-asutusalueella, missä välimatkat ovat pidempiä ja palveluiden hakeminen autolla on hyvin yleistä (Patterson & Chapman, 2004). Oman auton käyttömahdollisuus on kuitenkin merkittävä tekijä hallinnan tunteen ylläpitämisessä sekä itsenäisyyden, turvallisuuden ja liikkumismahdollisuuksien säilyttämisessä (Ellaway ym., 2003; Raitanen, 2002; Siren & Hakamies-Blomquist, 2004).

Tässä tutkimuksessa ilmenikin, että niillä, jotka eivät itse aja autoa, oli korkeampi ulkoisen hallinnan tunne (sekä sattuman että muiden ihmisten osalta) kuin niillä, jotka autoilevat itse.

Hallinnan tunteen ja tehtyjen matkojen osalta voitiin todeta, että mitä korkeampi ulkoisen hallinnan tunne oli, sitä vähemmän tehtiin matkoja kodin ulkopuolella. Myös Droomers ym. (1998) raportoivat suuren ulkoisen kontrollin määrän vaikuttavan liikkumisaktiivisuuteen alentavasti, tosin tämä yhteys ei ollut suoraviivainen. Haight:n ja Tagerin (2000) mukaan ikääntyvien naisten yleisin syy fyysisen aktiivisuuden vähenemiseen oli seuralaisen puute, toisin sanoen ulkoisen motivaatiotekijän puuttuminen. Yleinen kehityspiirre onkin, että ikääntymisen myötä arkitoiminta supistuu ja aikaa vietetään yhä enemmän kotona (Sariola, 1994). Ulkona liikkumisen vähenemiseen on todennäköisemmin syynä fyysisen kunnon heikkeneminen ja ulkoiluseuran puute kuin hallinnan tunne sinällään, vaikka ulkoisella hallinnan tunteella havaittiinkin olevan yhteys kodin ulkopuolella tehtyihin matkoihin. Sisäisellä hallinnan tunteella ei puolestaan ollut merkitystä kodin ulkopuolella tehtyihin matkoihin. Tätä tulosta tukee myös Laffereyn ja Isenbergin (2003) havainto siitä, ettei sisäinen kontrolli ollut yhteydessä fyysiseen aktiivisuuteen, vaan merkittävämpi tekijä oli esimerkiksi henkilön sosiaaliset suhteet.

Autolla ajettaessa kysytyjä tilanteita välteltiin sitä enemmän, mitä vanhempaan ikäryhmään henkilö kuului. Esimerkiksi talvella ja pimeässä ajaminen vähenivät ikäännyttäessä. Samansuuntaisia tuloksia ovat saaneet myös Rimmö ja Hakamies-Blomqvist (2002) sekä Ukkonen ym. (1998). Sisäisellä hallinnan tunteella ei tässä kiinnostavaa kyllä ollut vaikutusta tilanteiden välttelyyn, vaikka sisäisen hallinnan tunteen voisi nimenomaan olettaa vähentävän välttelyä toiminnan vastatessa henkilön omaa aikomusta. Tähän saattaisi myös vaikuttaa Baltesin ja Baltesin (1990) kuvaama valikointi eli ikääntyvät rajoittavat liikkumistaan välttääkseen ruuhka-aikoja, huonoja sääolosuhteita ja niin edelleen sekä kompensoivat heikentyneeksi kokemiaan taitojaan esimerkiksi lisäämällä tarkkaavaisuutta. Näin he kykenevät mahdollisesti säilyttämään sisäisen hallinnan tunteensa. Sen sijaan mitä enemmän henkilöt kokivat ulkoista hallinnan tunnetta, sitä enemmän he välttivät autoilua kysytyissä tilanteissa. Mikä saattaisi olla merkki valikoivan ja kompensoivan optimoinnin vähäisestä käyttämisestä.

Kävelyn välttäminen kysytyissä tilanteissa osoitti samanlaisia tuloksia kuin autoilun välttäminenkin eli vanhemmat ikäryhmät välttelivät kävelyä nuorempia enemmän.

Käveleminen vaikeutuu ikäännyttäessä (Lampinen, 2004), mikä saattaa vaikuttaa siihen, että vaikeita olosuhteita vältetään erityisesti. Vaikka ympäristötekijät eivät suoranaisesti olisi syynä liikkumisen ongelmiin, ovat liikkumisvaikeuksia omaavat alttiimpia ympäristön epäkohdille. Lisäksi naiset välttivät kävelemistä kysytyissä tilanteissa miehiä enemmän, mikä on yhdensuuntainen tulos Santarianon ym. (2000) havaintojen kanssa. Samoin kuin autoilussa lisäsi ulkoinen hallinnan tunne välttelyä, mutta sisäisellä hallinnan tunteella ei ollut merkitsevää yhteyttä.

De Bourdeaudhuij ym. (2003) mukaan ikä vaikuttaa siihen, miten ympäristö koetaan. Tässä tutkimuksessa iällä ei sen sijaan näyttänyt olevan vaikutusta siihen, miten turvalliseksi henkilöt kokivat asuinympäristönsä. Naiset kokivat olonsa yöllä hieman miehiä turvattommaksi, mikä puolestaan oli yhdensuuntainen tulos De Bourdeaudhuij ym. (2003) kanssa. Suurin osa tutkimukseen osallistuneista kokikin olonsa turvalliseksi niin päivä- kuin ilta/yöaikaan eri ikäryhmissä ja maaseudulla sekä kaupungissa. Haja-asutusalueella asuvat tunsivat kuitenkin olonsa ilta/yöaikaan turvallisemmaksi verrattuna kaupungissa asuviin. Hallinnan tunne ei osoittautunut merkitseväksi turvallisuuden tunnetta tarkasteltaessa. Sen sijaan turvalliseksi koettu ympäristö kannustaa iäkkäitä liikkumaan kotinsa ulkopuolella (esim. De Bourdeaudhuij ym., 2003; Craig ym., 2002; Humpel ym., 2002; Humpel ym., 2004).

Tutkimuksen tuloksia tarkasteltaessa on otettava huomioon joitakin metodologisia rajoituksia. Keskeisenä rajoituksena voidaan pitää poikkileikkausasetelmaa. Tutkimuksen kaikkia asioita tarkasteltiin samana ajankohtana, minkä vuoksi esimerkiksi turvallisuuden tunteessa tai ulkona liikkumisessa havaitut erot ovat ikäryhmien välisiä eroja eivätkä suoraan iän myötä tapahtuvia muutoksia. Poikkileikkausasetelman vuoksi esimerkiksi hallinnan tunteen ja ulkona liikkumisen voidaan sanoa olevan yhteydessä toisiinsa, mutta syy-seuraus -suhteiden todentaminen vaatisi pitkittäistutkimusta. Toisaalta tietojen keruuseen käytettiin monipuolisia tutkimusmenetelmiä. Strukturoitu ja perusteellinen haastattelulomake sekä riittävän suuri vastanneiden määrä kaikkien muuttujien suhteen ovat tämän tutkimuksen erityisiä vahvuuksia. Koska liikkumispäiväkirjaa täytettiin kolmen päivän ajan, kodin ulkopuolella tapahtuvista matkoista saatiin luotettava kuva ja sellaisten satunnaistekijöiden kuten huonon sään vaikutus tuloksiin oli pieni. Tutkimuksessa tosin käytettiin ”kotoa kotiin” tehtyjen matkojen keskiarvoa, jolloin niin sanotut osamatkat jäivät ottamatta huomioon.

Lopullinen osallistumisprosentti oli vähintäänkin tyydyttävä ja myös kansainvälisesti hyvää tasoa, mutta henkilöitä, jotka eivät osallistuneet tutkimukseen, ei tiedetä eli katoanalyysiä ei voitu tehdä. Näin ollen ei voitu arvioida eroavatko he tutkimukseen osallistuneista, ja jos eroavat, niin minkä ominaisuuksien suhteen ja kuinka merkittävästi. Kun otetaan huomioon koko MOBILATE-projektiin osallistuneiden osuus (ei siis ainoastaan kansallista otosta) verrattuna muihin vanhempia henkilöitä koskeneisiin tutkimuksiin, osoittautui tutkimuksen laatu varsin hyväksi (Mollenkopf ym., 2005). Tästä kertoo myös se, että vain 4,4 % kaikista MOBILATE-projektin mahdollisista osallistujista maaseudulla ja 5,9 % kaupungissa asuvista kieltäytyivät haastattelusta terveydellisten syiden vuoksi (Mollenkopf ym., 2005). Siten aineiston ei pitäisi myöskään olla vääristynyt painottamaan tervettä väestöä. Näin ollen tulokset voidaan yleistää koskemaan perusjoukkoa eli Jyväskylän seudulla ja lähialueilla asuvia yli 55-vuotiaita miehiä ja naisia.

Hallinnan tunteen mittaaminen Locus-of-Control Scale -kyselyllä mahdollisti hallinnan tunteen kolmen ulottuvuuden tarkastelun, vaikka kysymyksiä olikin melko vähän. Menetelmän reliabiliteetti oli kaikkien kolmen ulottuvuuden osalta hyvä, vaikka ulkoisen hallinnan tunteen sattuman cronbach'n alfa jäikin lähelle 0,5:tä ($\alpha=0,52$). Menetelmän jonkinlainen heikkous voikin olla se, että huolellinen tarkastelu validiteetin suhteen on vielä tekemättä.

Jatkossa olisikin mielenkiintoista tutkia, kuinka paljon ikääntyminen vaikuttaa hallinnan tunteeseen ja kuinka paljon puolestaan hallinnan tunne vaikuttaa ikääntymisen mukanaan tuomiin muutoksiin esimerkiksi kävelyn vaikeutuessa ja sen vaikutuksissa ulkona liikkumiseen ja turvallisuuden tunteeseen omalla asuinalueellaan. Tämä olisi varmaankin mahdollista MOBILATE-projektin puitteissa, mikäli seuranta-aineistoa jälleen kerätään. Toisaalta tarkastelun kohteena voisi olla se, voiko hallinnan tunnetta vahvistamalla pitää yllä ikääntyvien itsenäisyyttä, pärjäämisen tunnetta ja aktiivisuutta ja näin edistää onnistunutta ikääntymistä. Lisätietoa voisi kartuttaa myös hallinnan tunteen eri ulottuvuuksien yhdistelevästä ja joustavasta käytöstä, mikä Wilkenin ym. (2002) mukaan on ehkä parhaita coping-keinoja vanhuudessa.

Tällä tutkimuksella saatu tieto voisi olla hyödyksi mietittäessä lisääntyvän vanhusväestön avuntarvetta ja hoitomuotoja sekä ikääntyvän henkilön mahdollisuutta asua kotonaan mahdollisimman pitkään. Näitä tukitoimia voisivat olla esimerkiksi sosiaalisten suhteiden

tukeminen ja kodin ulkopuolella tapahtuvan liikkumisen helpottaminen. Kaiken kaikkiaan sekä koko MOBILATE-projektilla että tällä tutkimuksella on saatu arvokasta kuvailevaa tietoa ikääntyvän väestön ulkona liikkumisesta ja siihen liittyvistä tekijöistä, sillä tämän alan tutkimusta on tähän mennessä tehty suhteellisen vähän.

LÄHTEET

- Aldwin, C. M. & Gilmer, D. F. (2004). Health, illness and optimal aging. Biological and psychosocial perspectives. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Arber, S. (1996). Sukupuoli ja ikä. *Gerontologia*, 10, 74–81.
- Baltes, P. B. & Baltes, M. M. (toim.) (1990). Successful aging: perspectives from the behavioral sciences. Cambridge: Cambridge University Press.
- Booth, M. L., Owen, N., Bauman, A., Clavisi, O., & Leslie, E. (2000). Social-cognitive and perceived environment influences associated with physical activity in older Australians. *Preventive Medicine*, 31, 15–22.
- De Bourdeaudhuij, I., Sallis, J. F., & Saelens, B. E. (2003). Environmental correlates of physical activity in a sample of Belgian adults. *American Journal of Health Promotion*, 18, 83–92.
- Brandtstädter, J. (2002). Searching for paths to successful development and aging: integrating developmental and action-theoretical perspectives. Teoksessa L. Pulkkinen & A. Caspi (toim.) Paths to successful development. *Personality in the life course*. Cambridge: Cambridge University Press, 380–408.
- Brandtstädter, J. & Renner, G. (1990). Tenacious goal pursuit and flexible goal adjustment: explication and age-related analysis of assimilative and accommodative strategies of coping. *Psychology and aging*, 5, 58–67.
- Carlsson-Kanyama, A. & Lindén, A.-L. (1999). Travel patterns and environmental effects now and in the future: implications of differences in energy consumption among socio-economic groups. *Ecological Economics*, 30, 405–417.

- Chipperfield, J.G., Campbell, D. W., & Perry, R. P. (2004). Stability in perceived control: implications for health among very old community-dwelling adults. *Journal of Aging and Health, 16*, 116–147.
- Craig, C. L., Brownson, R. C., Cragg, S. E., & Dunn, A. L. (2002). Exploring the effect of the environment on physical activity. A study examining walking to work. *American Journal of Preventive Medicine, 23*, 36–43.
- Datson, S. L. & Marwit, S. J. (1997). Personality constructs and perceived presence of deceased loved ones. *Death Studies, 21*, 131–146.
- Droomers, M., Schrijvers, C. T. M., van de Mheen, H., & Mackenbach, J. P. (1998). Educational differences in leisure-time physical inactivity: a descriptive and explanatory study. *Social Science & Medicine, 47*, 1665–1676.
- Ellaway, A., Macintyre, S., Hiscock, R., & Kearns, A. (2003). In the driving seat: psychosocial benefits from private motor vehicle transport compared to public transport. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 6*, 217–231.
- Eyler, A. E., Wilcox, S., Matson-Koffman, D., Evenson, K. R., Sanderson, B., Thompson, J., Wilbur, J., & Rohm-Young, D. (2002). Correlates of Physical Activity among Women from Diverse Racial/Ethnic Groups. *Journal of Women's Health & Gender-Based Medicine, 11*, 239–253.
- Frazier, L. D. & Waid, L. (1999). Influences on anxiety in later life: the role of health status, health perceptions, and health locus of control. *Aging & Mental Health, 3*, 213–220.
- Gerits, P. & Ce Brabander, B. (1999). Psychosocial predictors of psychological, neurochemical and immunological symptoms of acute stress among breast cancer patients. *Psychiatry Research, 85*, 95–103.
- Groth-Marnat, P. & Pegden, J.-A. (1998). Personality correlates of paranormal belief: Locus of control and sensation seeking. *Social Behavior and Personality, 26*, 291–296.

- Gues-Corti, B. & Donovan, R. J. (2003). Relative Influences of Individual, Social Environmental, and Physical Environmental Correlates of Walking. *American Journal of Public Health*, 93, 1583–1589.
- Hietanen, A., Suutama, T., Heikkinen, E., Heikkinen, R-L., Raitasalo, R., & Ruoppila, I. (2001). Vanheneminen, terveys ja kompetenssi. EXCELSA-projektin Suomen esitutkimus. *Sosiaali- ja terveysturvan tutkimuksia* 62. Jyväskylä: Gummerus.
- Hirvensalo, M., Rantanen, T., & Heikkinen, E. (2000). Mobility difficulties and physical activity as predictors of mortality and loss of independence in communit-living older population. *Journal of the American Geriatrics Society*, 48, 493–498.
- Humpel, N., Owen, N., Leslie, E. (2002). Environmental factors associated with adults' participation in physical activity. *American Journal of Preventive Medicine*, 22, 188–199.
- Humpel, N., Owen, N., Leslie, E., Marshall, A. L., Bauman, A. E., & Sallis, J. F. (2004). Association of location and perceived environmental attributes with walking in neighborhoods. *American Journal of Health Promotion*, 18, 239–242.
- Koskinen, S., Nieminen, M., Martelin, T., & Sihvonen, A-P. (2003). Väestön määrän ja rakenteen kehitys. Teoksessa E. Heikkinen & T. Rantanen (toim.) *Gerontologia*. Tampere: Tammer-Paino Oy, 25–32.
- Kunzmann, U., Little, T., & Smith, J. (2002). Perceiving control. A double-edged sword in old age. *The Journal of Gerontology Series B: Psychological Sciences and Social Sciences*, 57, 484–491.
- Laaksonen, J., Ruoppila, I., & Suutama, T. (2001). Tutkimus 55 vuotta täyttäneiden jyvaskylälaisten ulkona liikkumisesta: teemahaastatteluraportti. *Jyväskylän yliopiston psykologian laitoksen julkaisu* 346.

- Laffrey, S.C. & Isenberg, M. (2003). The relationship of internal locus of control, value placed on health, perceived importance of exercise, and participation in physical activity during leisure. *International Journal of Nursing Studies*, 40, 453–459.
- Lampinen, P. (2004). Fyysinen aktiivisuus, harrastustoiminta ja liikkumiskyky iäkkäiden ihmisten psyykkisen hyvinvoinnin ennustajina. 65–84-vuotiaiden jyvaskyläläisten 8-vuotisseuruututkimus. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, *Studies in sport, physical education and health* 99.
- Lampinen, P., Heikkinen, R-L., Kauppinen, M., & Heikkinen, E. Activity as a predictor of mental well-being among older adults. Hyväksytty julkaistavaksi.
- Lee, Y-S. (2005). Gender differences in physical activity and walking among older adults. *Journal of Women & Aging*, 17, 55–70.
- Lehmuskoski, V., Rönkä, K., Wiik, M., & Kallio, R. (2002). Ikääntyneiden liikkuminen ja tienpito. Tiehallinto, *Palvelujen suunnittelu*. Tiehallinnon selvityksiä 14/2002.
- Marottoli, R. A., Mendes de Leon, C. F., Glass, T.A., Williams, C. S., Cooney Jr., L. M., & Berkman, L. F. (2000). Consequences of driving cessation: decreased out-of-home activity levels. *Journal of Gerontology: Social Sciences*, 55, 334–340.
- Menec, V. H., & Chipperfield, J.G. (1997). Remaining active in later life. The role of locus of control in seniors' leisure activity participation, Health, and life satisfaction. *Journal of Aging and Health*, 9, 105–125.
- Mirowsky, J. (1995). Age and sense of control. *Social Psychology Quarterly*, 58, 31–43.
- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., & Tacken, M. (toim.) (2004). Ageing and outdoor mobility. A european study. IOS Press.

- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., Széman, Z., & Tacken, M. (toim.) (2005). Enhancing mobility in later life. Personal coping, environmental resources and the technical support. The out-of-home mobility of older adults in urban and rural regions of five European countries. IOS Press.
- Mollenkopf, H., Oswald, F., & Wahl, H.-W. (1999). Outdoor mobility in old age in two rural regions in Germany. Julkaisematon raportti.
- Nexoe, J., Kragstrup, J., & Sogaard, J. (1999). Decision on influenza vaccination among the elderly: A questionnaire study based on the Health Belief Model and the Multidimensional Locus of Control Theory. *Scandinavian Journal of Primary Health Care*, 17, 105–110.
- Oswald, W. D. & Fleischmann, U. M. (1995). Nürnbergger-Alters-Inventar (NAI). Göttingen: Hogrefe.
- Owen, N., Humpel, N., Leslie, E., Bauman, A., & Sallis, J.F. (2004). Understanding environmental influences on walking. *American Journal of Preventive Medicine*, 27, 67–76.
- Patterson, P. K. & Chapman, N. J. (2004). Urban form and older residents' service use, walking, driving, quality of life, and neighborhood satisfaction. *American Journal of Health Promotion*, 19, 45–52.
- Raitanen, T. (2002). Ikääntyvien eriarvoiset liikkumismahdollisuudet. Teoksessa Järvelä, M., Lybäck, K., & Jokinen, M. (toim.) (2002). Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.
- Raitanen, T., Hänninen, T., Pajunen, H., & Suutama, T. (toim.) (2004). Geropsykologia. Porvoo: WSOY.
- Raitanen, T. & Kuikka, P. (2004). Iäkkäiden ulkona liikkuminen ja autoilu. Teoksessa Raitanen, T., Hänninen, T., Pajunen, H., & Suutama, T. (toim.) (2004). Geropsykologia. Porvoo: WSOY.

- Rimmö, P.-A. & Hakamies-Blomqvist, L. (2002). Older drivers' aberrant driving behaviour, impaired activity, and health as reasons for self-imposed driving limitations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5, 47–62.
- Rodin, J. & Timko, C. (1992). Sense of control, aging and health. Teoksessa Ory, M. G., Abeles, R. P., & Lipman, P. D. (toim.), *Aging, health, and behavior* (s.174–206). Sage: Astrid Virdigin.
- Rosenbloom, S. (2001). Sustainability and automobility among the elderly: An international assessment. *Transportation*, 28, 375–408.
- Rotter, J.B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. Teoksessa Kimble, G. A. (toim.), *Psychological monographs: general and applied. Combining the applied psychology monographs and the archives of psychology with the psychological monographs*, (s.1–28). The American Psychological Association, INC.
- Ruoppila, I. (2004). Vanhenemisen psykologisen tutkimuksen historiaa ja haasteita. Teoksessa Raitanen, T., Hänninen, T., Pajunen, H., & Suutama, T. (toim.) (2004). *Geropsykologia*. Porvoo: WSOY.
- Sakari-Rantala, R., Heikkinen, E., & Ruoppila, I. (1995). Difficulties in mobility among elderly people and their association with socioeconomic factors, dwelling environment and use of services. *Aging: Clinical and experimental research*, 7, 433–440.
- Sarola, J. P. (1994). Asuinpaikan ja ympäristön merkitys vanhalle ihmiselle. Teoksessa Uutela, A. & Ruth, J.-E. (toim.), *Muuttuva vanhuus*. Tampere: Tammer-Paino Oy.
- Satariano, W. A., Haight, T. J., & Tager, I. B. (2000). Reasons given by older people for limitation or avoidance of leisure time physical activity. *Journal of the American Geriatrics Society*, 48, 505–512.

- Siren, A. & Hakamies-Blomqvist, L. (2004). Car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7, 107–118.
- Skinner, E.A. (1996). A guide to constructs of control. *Journal of Personality and Social Psychology*, 71, 549–570.
- Smith, G. C., Kohn, S. J., Savage-Stevens, S. E., Finch, J. J., Ingate, R., & Lim, Y. O. (2000). The effects of interpersonal and personal agency on perceived control and psychological well-being in adulthood. *The Gerontologist*, 40, 458–468.
- Smith, J., Marsiske, M., & Maier, H. (1996). Differences in control beliefs from age 70 to 105. Unpublished manuscript; Max Planck Institute for Human Development, Berlin.
- Ukkonen, T., Ruoppila, I., Suutama, T., & Lintunen, M. (1998). 55 vuotta täyttäneiden jyvaskyläläisten ulkona liikkumisen tavoitteet ja ongelmat. *Jyväskylän yliopiston psykologian laitoksen julkaisuja* 338.
- Walsh, J. M. E., Pressman, A. R., Cauley, J. A., & Browner, W. S. (2001). Predictors of physical activity in community-dwelling elderly white women. *Journal of General Internal Medicine*, 16, 721–727.
- Watson, D., Clark, L. A., & Tellegen, A. (1988). Development and validation of brief measures of positive and negative affect: the PANAS scales. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54, 1063–1070.
- Wechsler, D. (1958). *The measurement and appraisal of adult intelligence*. Baltimore: Williams & Wilkins.
- Wiesmann, U., Einfeld, K., Hannich, H.-J., & Hirtz, P. (2004). Motorische Handlungskompetenz und Lebensqualität älterer aktiver Menschen. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie*, 37, 377–386.

- Wilken, C. S., Walker, K., Sandberg, J. G., & Holcomb, C. A. (2002). A qualitative analysis of factors related to late life independence as related by the old-old and viewed through the concept of locus of control. *Journal of Aging Studies*, 16, 73–86.
- Wilcox, S., Bopp, M., Oberrecht, L., Kammermann, S. K., & McElmurray, C. T. (2003). Psychosocial and Perceived Environmental Correlates of Physical Activity in Rural and Older African American and White Women. *The Journals of Gerontology Series B: Psychological Sciences and Social Sciences*, 58, 329–337.
- Wolinsky, F. D., Wyrwich, K. W., Babu, A. N., Kroenke, K., & Tierney, W. M. (2003). Age, aging, and the sense of control among older adults: a longitudinal reconsideration. *The Journal of Gerontology Series B: Psychological Sciences and Social Sciences*, 58, 212–220.
- Wrosch, C., & Heckhausen, J. (2002). Perceived control of life regrets: good for young and bad for old adults. *Psychology and Aging*, 17, 340–350.
- Wrosch, C., Heckhausen, J., & Lachman, M. E. (2000). Primary and secondary control strategies for managing health and financial stress across adulthood. *Psychology and Aging*, 15, 387–399.
- Öberg, P. & Ruth, J.-E. (1994). Hyvä vanhuus – kaikesta huolimatta. Teoksessa Uutela, A. & Ruth, J.-E. (toim.), *Muuttuva vanhuus*. Tampere: Tammer-Paino Oy.