

**KESTÄVÄÄ LIIKENNETTÄ  
KAUPUNKIYMPÄRISTÖSSÄ**

-

**Tarkastelu ympäristömyötäisen liikkumisen esteistä  
Jyväskylässä value-action gap mallin avulla**

Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu

Yritysten ympäristöjohtaminen

Pro gradu -tutkielma

Jukka Karlstedt

Huhtikuu 2014

Ohjaaja: Tiina Onkila



JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO



## JYVÄSKYLÄN YLIOPISTON KAUPPAKORKEAKOULU

<b>Tekijä</b> Jukka Karlstedt	
<b>Työn nimi</b> Kestävää liikennettä kaupunkiympäristössä – Tarkastelu ympäristömyötäisen liikkumisen esteistä Jyväskylässä value-action gap mallin avulla.	
<b>Oppiaine</b> Yritysten ympäristöjohtaminen	<b>Työn laji</b> Pro gradu -tutkielma
<b>Aika</b> Huhtikuu 2014	<b>Sivumäärä</b> 53 s.
<b>Tiivistelmä - Abstract</b> <p>Tämän laadullisen tutkimuksen aiheena on liikkumisen green gap-ilmio, eli kuluttajien ympäristöasenteiden ja kulkutapavalintojen välillä esiintyvä kuilu. Ilmiötä tarkasteltiin Jyväskylän kaupungin asukkaiden ilmastonmuutoksen hillintään ja liikkumisen valintoihin liittyvien näkemysten kautta. Tutkimuksessa selvitettiin, millaiset tekijät osaltaan rajoittavat tai kokonaan estävät kestävien kulkutapamuotojen valintaa Jyväskylän kaupungin sisäisessä liikenteessä. Tässä tutkimuksessa kestäville kulkutapamuodoilla tarkoitettiin linja-autoilla tapahtuvaa joukkoliikennettä, pyöräilyä sekä kävelyä vastakohtana yksityisautoilulle.</p> <p>Tutkimuksen aineisto kerättiin seitsemällä kohderyhmähaastattelulla, joihin osallistui yhteensä 30 Jyväskylän kaupungin asukasta. Tutkimusaineisto analysoitiin teorialähtöisesti teemoitellen. Value-action gap mallin mukaisesti muodostettujen teemaluokkien avulla ja tutkimuksen kirjallisuusaineistoon vertailemalla löydettiin esteitä, jotka vaikuttavat asukkaiden liikkumisen valintoihin. Tutkimuksessa selvisi, että liikkuminen on rutinoitunutta toimintaa ja kulkutapatottumusten muuttaminen koetaan usein omaa elämänlaatua heikentävänä tekijänä. Lisäksi elämäntilanne, mielikuvat kestävästä liikkumisesta, hajautunut kaupunkirakenne sekä yksilön koetut ympäristöön liittyvät rajalliset vaikutusmahdollisuudet toimivat esteinä kulkutapojen muutokselle.</p>	
<b>Asiasanat:</b> Kestävä liikenne; Value-action gap; Ympäristökäyttäytyminen; Kohderyhmähaastattelu	
<b>Säilytyspaikka:</b> Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu	

## KUVIOT

KUVIO 1 Ympäristökäyttäytymisen varhainen malli .....	14
KUVIO 2 Suunnitellun käyttäytymisen malli .....	16
KUVIO 3 Ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteet .....	20
KUVIO 4 Tutkimusprosessin vaiheet .....	34
KUVIO 5 Teemaluokat ja niiden kattavuus aineistossa.....	35

## TAULUKOT

TAULUKKO 1 Kulikutapajakauman kehitys Jyväskylässä .....	11
TAULUKKO 2 Matkojen jakautuminen kulkutavan mukaan Jyväskylässä .....	12
TAULUKKO 3 Ympäristömyötäisen käyttäytymisen yksilölliset ja yhteisölliset esteet .....	28
TAULUKKO 4 Kohderyhmähaastatteluiden osallistujamäärät .....	31

# SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ – ABSTRACT  
KUVIOT JA TAULUKOT

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	7
1.1	Tutkimuksen tausta ja tutkimusongelma.....	8
1.2	Autoistuvan yhteiskunnan haasteita .....	9
1.3	Liikenteen nykytila ja tavoitteet Jyväskylän seudulla.....	10
1.4	Tämän tutkimuksen rakenne .....	13
2	YMPÄRISTÖASENTEET JA KÄYTTÄYTYMINEN .....	14
2.1	Asenne-käyttäytymiskuilun kompleksinen luonne .....	14
2.2	Suunnitellun käyttäytymisen malli.....	15
2.2.1	Sosiaalinen dilemma ja vapaamatkustajuus.....	18
2.3	Value-action gap .....	19
2.4	Ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteitä eri tutkimuksissa .....	21
2.4.1	Yksilölliset esteet .....	21
2.4.2	Yhteisölliset esteet .....	25
2.5	Yhteenveto tutkimuksissa havaituista esteistä.....	27
3	TUTKIMUSMENETELMÄT JA AINEISTO .....	29
3.1	Tutkimusongelma täsmentyy tutkimuskysymyksiksi.....	29
3.2	Kohderyhmähaastattelut tiedonhankinnan välineenä.....	29
3.3	Kohderyhmähaastatteluiden suunnittelu ja toteutus.....	30
3.4	Tutkimusaineiston analysointi .....	32
4	TUTKIMUSTULOKSET .....	35
4.1	Teemuokkien kattavuus aineistossa .....	35
4.2	Yksilöön liittyvät esteet.....	36
4.3	Vastuullisuuteen liittyvät esteet .....	38
4.4	Käytäntöön liittyvät esteet.....	39
5	TUTKIMUSTULOSTEN TARKASTELU .....	41
5.1	Kestävän liikkumisen yksilölliset esteet.....	41
5.2	Kestävän liikkumisen yhteisölliset esteet.....	42
5.3	Havaintoja esteistä kirjallisuusaineiston ulkopuolelta.....	43
6	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	45
6.1	Tutkimuksen arviointi .....	46
6.2	Jatkotutkimusehdotuksia.....	47
	LÄHTEET .....	48
	LIITE .....	53



# 1 JOHDANTO

Valtioneuvoston ilmasto- ja energiapolitiikkaa koskevan tulevaisuusselonteon (Valtioneuvoston kanslia 2009) mukaan ilmastonmuutos on yksi tämän vuosisadan suurimpia uhkia ihmiskunnan hyvinvoinnille. Se on paitsi haaste ympäristölle, myös taloudellinen, poliittinen sekä sosiaalinen kysymys, joka tulee koskettamaan lähes kaikkia yhteiskunnan aloja (Valtioneuvoston kanslia 2009, 15). Ilmastonmuutoksen keskeisenä ilmiönä on ilmaston lämpeneminen, joka osittain johtuu hiilipohjaisten energialähteiden, kuten hiilen, öljyn ja maakaasun voimakkaasti lisääntyneestä käytöstä viimeisen sadan vuoden aikana (Härtel & Pearman 2010). Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin IPCC:n raportin (2007) mukaan antropogeenisten kasvihuonekaasujen vuosittaiset päästöt lisääntyivät 70 prosentilla vuosien 1970 ja 2004 välillä, joista viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtunut kasvu oli kaikkein suurinta. Samalla tarkastelujaksolla maapallon keskilämpötila nousi 0,5-0,8 celsiusastetta, joka IPCC:n arvion mukaan on hyvin todennäköisesti seurausta kasvihuonekaasujen lisääntyneistä pitoisuuksista ilmakehässä (IPCC 2007, 39-40).

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi on pyritty sopimaan kansainvälisistä päästövähennysvelvoitteista. Suomi on omalta osaltaan sitoutunut Euroopan unionin tavoitteeseen, jolla pyritään rajoittamaan maailman keskilämpötilan nousu enintään kahteen asteeseen esiteolliseen aikaan verrattuna (Valtioneuvoston selonteko 2008). Julkilausuttuna päämääränä on, että Euroopan unionin kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2050 ovat 80-95 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 (Euroopan komissio 2011). VTT on raportissaan (VTT 2012) arvioinut, että ilmastotavoitteet on mahdollista saavuttaa, mutta niiden toteutuminen edellyttää puhtaiden energiateknologioiden kehittämistä ja käyttöönottoa, yhteiskunnan rakenteellisia uudistuksia sekä nykyisten elintapojen ja kulutustottumusten pysyviä muutoksia.

Julkisen kulutuksen ohella myös kotitalouksien energiankäyttö ja kulutuskeskeinen elämäntapamme ovat nousseet yhä enemmän huomion kohteeksi ilmastonmuutokseen liittyvässä keskustelussa (Valkila & Saari 2012). Suomalaisten hiilijalanjälki on maailman korkeimpia ja esimerkiksi WWF:n tutkimuksen (WWF 2012) mukaan kulutamme energiaa ja luonnonvaroja kolminkertaisesti maapallon kantokykyyn nähden. Suomalaisten kulutuksen ympäristövaikutuksista asuminen, ruoka ja liikenne muodostavat kolme eniten ympäristöä kuormittavaa tekijää (Nissinen 2012).

Suomessa kuluttajien ympäristömyötäistä käyttäytymistä on perinteisesti pyritty edistämään tiedottamisella ja ympäristökampanjoinnin avulla, mutta pysyviä muutoksia niiden avulla on ollut lopulta hankala saavuttaa (Heiskanen 2011). Useiden asenne- ja ympäristötutkimusten (mm. Sairinen 1996; Ekholm, Jutila & Kiljunen 2007; Puohiniemi 2011; Toivonen 2013) mukaan suomalaiset kuitenkin ovat hyvin tietoisia erilaisista ympäristöön liittyvistä ongelmista ja kokevat, että myös omilla toimilla on mahdollista vaikuttaa ympäristön tilaan. Suomalaisten ympäristöasenteet eivät juurikaan ole edes kahdenkymmenen vuoden seurantajaksolla muuttuneet, vaan ympäristömyönteisyys on ollut

vakaassa kasvussa ja on jopa kärkiluokkaa globaalissa vertailussa (Puohiniemi 2011, 46).

Tutkimuksissa on kuitenkin myös havaittu, että kuluttajat jotka sanovat olevansa huolissaan ilmastonmuutoksesta tai suhtautuvat positiivisesti ympäristönsuojeluun, eivät aina käyttäydy asenteitaan vastaavalla tavalla (mm. Moisander 1996; Uusitalo 1997; Hakkarainen & Koskinen 2011). Tällöin asenteiden ja käyttäytymisen välille on muodostunut niin sanottu *green gap*, eli kuilu jossa kuluttajan ympäristöasenteet eivät heijastu hänen käyttäytymiseensä (Id & Laaksonen 2012). Green gap -ilmiö tulee hyvin esille esimerkiksi vuoden 2010 asukasbarometrissa (Strandell 2011), jossa eri taajamien asukkaille esitettiin kysymyksiä asuinympäristöjen ympäristöystävällisyydestä. Kyselyn vastauksissa liikenne nousi asumisen ohella yhdeksi tärkeimmistä asuinympäristöjen ympäristöystävällisyyden tekijöistä. Suurin osa asukkaista piti lisääntyvää henkilöautoliikennettä ongelmana ja toisaalta hyviä joukkoliikenneyhteyksiä pidettiin tärkeä uuden asuinalueen valinnassa. Samalla kuitenkin auton omistus ja myös useamman auton omistus olivat lisääntyneet vastaajien keskuudessa. Lisäksi säännöllisesti autoa käyttävistä vastaajista vain neljännes oli valmis vähentämään oman auton käyttöä paremman elinympäristön luomiseksi. (Strandell 2011.)

Tämän pro gradu -tutkimuksen aiheena on liikkumisen green gap -ilmiö, eli kuluttajien ympäristöasenteiden ja kulkutapavalintojen välillä esiintyvä kuilu. Ilmiötä tarkastellaan Jyväskylän kaupungin asukkaiden ilmastonmuutoksen hillintään ja liikkumisen valintoihin liittyvien näkemysten kautta. Tavoitteena on selvittää, minkälaiset tekijät osaltaan rajoittavat tai kokonaan estävät kestävien kulkutapamuotojen valintaa Jyväskylän kaupungin sisäisessä liikenteessä. Tässä tutkimuksessa kestävillä kulkutapamuodoilla tarkoitetaan linja-autoilla tapahtuvaa joukkoliikennettä, pyöräilyä sekä kävelyä vastakohtana yksityisautoilulle.

## 1.1 Tutkimuksen tausta ja tutkimusongelma

Tutkimusaiheen valintaan minut johdatti Jyväskylän kaupungin ympäristötoimen toimeksiannosta talven 2009-2010 aikana suoritettu tutkimus, jossa olin mukana projektitutkijana. Jyväskylän kaupungin asukkaiden näkemyksiä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi -tutkimuksessa (Ala-mettälä, Karlstedt & Rey Lopez 2010) selvitettiin kaupungin asukkaiden näkemyksiä eri toimijoiden rooleista ilmastonmuutoksen hillinnässä. Tutkimuksen teemoina olivat liikenne ja energiansäästö. Tutkimuksen aineisto kerättiin seitsemällä eri kohderyhmähaastattelulla, joihin osallistui yhteensä 30 Jyväskylän kaupungin asukasta. Tutkimuksen aikana mielenkiintoni kohdistui yksilön näkemyksiin kestävästä liikkumisesta ja siihen millaisena liikkumisympäristönä kaupunki koetaan. Haastatteluiden liikenneosiossa tuotiin asukkaiden toimesta laaja-alaisesti esille liikkumisen eri vaihtoehtoja ja niiden toimivuutta Jyväskylän kaupungissa. Omien asenteiden ja valintojen lisäksi näiden vaihtoehtojen käytettävyyteen vaikuttivat keskustelijoiden mielestä myös infrastruktuurin sekä niihin liittyvien palveluiden taso. Esimerkiksi pyöriteiden hyvä kunto tai bussiliikenteen luotettavuus olivat seikkoja, joita asukkaat kokivat



edellytykseksi miellyttävälle ja ympäristömyötäiselle liikkumiselle. Toisaalta taas kaupunkia ei asukkaiden näkökulmasta mielletty kovinkaan tiiviiksi, vaan laajalle levinneen kaupunkirakenteen vuoksi esimerkiksi marketeissa asiointi koettiin hankalaksi ilman omaa autoa. Haastatteluiden aikana tuli toistuvasti esille kaupunkilaisten halu kestäväan liikkumiseen, mutta myös se, että usein erilaiset henkilökohtaiset sekä ulkoiset syyt haittaavat tai kokonaan estävät ympäristömyötäisten kulkutapamuotojen valinnan.

Haastatteluaineiston pohjalta tehty havainto valikoitui myös nyt käsillä olevan pro gradu -tutkimuksen aiheeksi. Havainnon myötä työn keskeiseksi mielenkiinnon kohteeksi ja tutkimusongelmaksi muodostui kysymys siitä,

- Millaiset esteet vaikuttavat ympäristöasenteiden ja käyttäytymisen välisen kuilun syntymiseen, eli tilanteeseen jossa ympäristömyötäiset asenteet eivät välity kestäväan liikkumisen valinnoiksi?

Tutkimus on luonteeltaan laadullinen. Kuten Hirsjärvi, Remes & Sajavaara (2009) toteavat, on laadullisen tutkimusotteen tavoitteena ihmisten arjen elämismaailman tarkastelu. Beirão & Cabral (2007) lisäävät, että laadullisen tutkimuksen menetelmät soveltuvat erityisen hyvin juuri kulkutapavalintojen tarkasteluun, sillä näin päästään määrällisiä menetelmiä syvällisemmin kiinni henkilöiden omiin kertomuksiin asenteiden ja valintojen taustalla vaikuttavista tekijöistä.

Laadulliselle tutkimukselle olennaista on myös aineiston rajaaminen siten, että sen käsitteleminen on sekä mielenkiintoista että järkevää (Eskola & Suoranta 2008). Tämä tutkimus rajautuu käsittelemään kestäväan liikkumisen valintoja pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen osalta. Rajaus on mielekäs, sillä kohderyhmähaastattelut painottuivat näihin liikkumismuotoihin henkilöautoilun ohella. Lisäksi erityisesti pyöräilyn ja kävelyn edistäminen ovat olleet esillä useissa viimeaikaisissa Keski-Suomea ja Jyväskylää koskevissa ympäristö- ja liikenneselvityksissä (mm. Keski-Suomen ELY-keskus 2010; Jyväskylän Seudun Liikenne 2025 -raportti 2011; Jyväskylän Kaupunki 2011).

Toisaalta kestäväan liikkumisen tarkastelua ei ole tässä tutkimuksessa syytä rajoittaa vain yhteen kulkutapamuotoon, sillä tutkimusaineiston kautta oli mahdollisuus päästä varsin monipuolisesti lähelle kaupungin asukkaiden arjen liikkumiskokemuksia. Vaismaa ym. (2011) mukailen onkin syytä muistaa, että kukaan ei voi liikkua kaupungissa pelkästään yhtä kulkutapamuotoa käyttäen, vaan valinnoista riippumatta jokainen kaupunkilaisen tekemä matka alkaa ja päättyy kävelyyn. Ympäristötavoitteista huolimatta kaupunkiliikenne on viime vuosien aikana kuitenkin muuttunut yhä enemmän henkilöautopainotteiseksi. Seuraavissa alaluvuissa tarkastelen kaupunkiliikenteen nykyisiä ongelmia sekä liikenteelle asetettuja tavoitteita Jyväskylän kaupungissa.

## 1.2 Autoistuvan yhteiskunnan haasteita

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM 2012) mukaan vuonna 2011 energiasektoriin laskettavat liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat noin 13,2 miljoonaa

tonnia hiilidioksidiekvivalenttia ja ne muodostivat noin 20 prosenttia Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteestä ja edelleen tieliikenteen kokonaispäästöistä noin 60 prosenttia syntyi henkilöautoliikenteestä. (LVM 2012). Euroopan komission (2007) arvion mukaan yksityisautoilun tuottamista kokonaispäästöistä jopa 70 prosenttia syntyy kaupunkiliikenteestä.

Tieliikenteen päästöt ovat Suomessa perinteisesti seuranneet talouden sekä liikennesuoritteiden nousuja ja laskuja. Päästöt esimerkiksi kasvoivat tasaisesti vuoteen 2007 asti vuoden 1990 vertailutasosta, mutta laskivat vuonna 2008 ja 2009 talouden taantuman seurauksena lähes 10 prosenttia. Päästöjen pienentymiseen ovat vaikuttaneet myös biopolttoaineiden lisääntynyt käyttö ja uusien henkilöautojen aikaisempaa pienemmät ominaispäästöt. (LVM 2012.) Vaikka liikenteen suhteelliset päästöt ovat ajoittain vähentyneet voimakkaasti, ovat sekä liikenteen kokonaisenergiankulutus että liikennesuoritteet kasvaneet viime vuosien aikana, mikä on merkinnyt ainoastaan loivaa laskua liikenteen kokonaiskasvihuonekaasupäästöissä (LVM 2012). Keskeisenä syynä tähän on ollut henkilöautojen määrän lisääntyminen lähes kolmanneksella 1990-luvun alusta. Yksityistalouksissa on yhä useammin kakkosauto ja autoa myös käytetään aikaisempaa useammin lyhyilläkin matkoilla liikkumiseen. Samaan aikaan pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuudet ovat laskeneet ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on pysynyt vakiona. (Liikennevirasto 2012.)

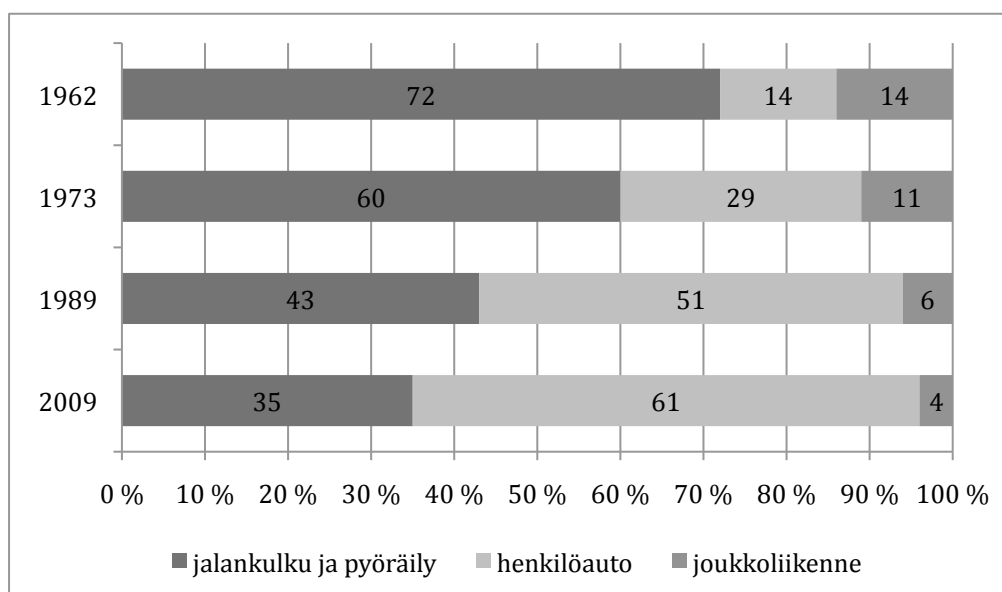
Gloaalien ja alueellisten ympäristövaikutusten lisäksi moottoroidun liikenteen ihmiselle aiheuttamat haitat ovat merkittäviä ja keskittyvät erityisesti kasvaville ja tiheään asutuille kaupunkiseuduille (Euroopan komissio 2009). Altistuminen ilmansaasteille, katupölylle ja liikenteen aiheuttamalle melulle lisäävät huomattavasti ihmisten terveysongelmia esimerkiksi hengityselin-, sydän- ja verisuonisairauksien sekä lisääntyneen stressin muodossa (WHO 2000). Myös turvattomuus lisääntyy ja ympäristön viihtyisyys vähenee autoilun kulkutapaosuuden kasvaessa (Liikennevirasto 2012b). Liikenteen ruuhkautuminen varsinkin suurissa kaupungeissa aiheuttaa ympäristö- ja terveyshaittojen lisäksi tuntuvia kustannuksia myös talouselämälle. Liikkumisen kustannukset nousevat koska matkantekoon kuluu enemmän aikaa ja ajoneuvot kuluttavat enemmän energiaa (Lintusaari 2010). Euroopan komissio (2007) on arvioinut, että kaupunkiliikenteen ruuhkista johtuvat taloudelliset menetykset ovat EU-maissa yhteensä noin 100 miljardia euroa vuosittain. Vaikka meillä Suomessa kaupungistuminen on ollut hieman muuta Eurooppaa hitaampaa, niin 2010-luvulle tultaessa jo yli 60 prosenttia suomalaisista asui kaupungeissa (Tilastokeskus 2013). Kaupungistumiskehityksen uskotaan myös edelleen kiihtyvän elinkeinoelämän, työpaikkojen sekä koulutusmahdollisuuksien keskittyessä elinvoimaisille alueille (Von Bruun & Kirvelä 2009). Liikenteen osalta tämä merkitsee jatkuvasti kasvavia liikennevirtoja sekä erityisesti yksityisautoilun voimakasta lisääntymistä kaupunkialueilla.

### **1.3 Liikenteen nykytila ja tavoitteet Jyväskylän seudulla**

Runsaan 134 000 asukkaan Jyväskylä on asukasluvultaan Suomen seitsemänneksi suurin kaupunki. Se on myös yksi Suomen merkittävistä

kasvukeskuksista ja kaupungin väkiluku kasvaa noin tuhannella asukkaalla vuosittain. Vuonna 2009 Jyväskylän kaupunki yhdistyi maalaiskunnan ja Korpilahden kanssa, jolloin kaupungin pinta-ala yli kymmenkertaistui 1466 km<sup>2</sup>:iin, ja samalla asukastiheys laski noin 112 asukkaaseen per km<sup>2</sup>. Vaikka Jyväskylä onkin varsin laajalle levittäytynyt, voi Jyväsjärven, Tuomiojärven ja Palokkajärven ympärille keskittyneen kaupunkikeskuksen rakennetta pitää jokseenkin tiiviinä, sillä noin 90 prosenttia kaupungin väestöstä asuu 10 kilometrin säteellä ydinkeskustasta. Samalla säteellä sijaitsee myös noin 90 prosenttia työpaikoista. (Jyväskylän kaupunki 2013, Jyväskylän kaupunki 2013b.)

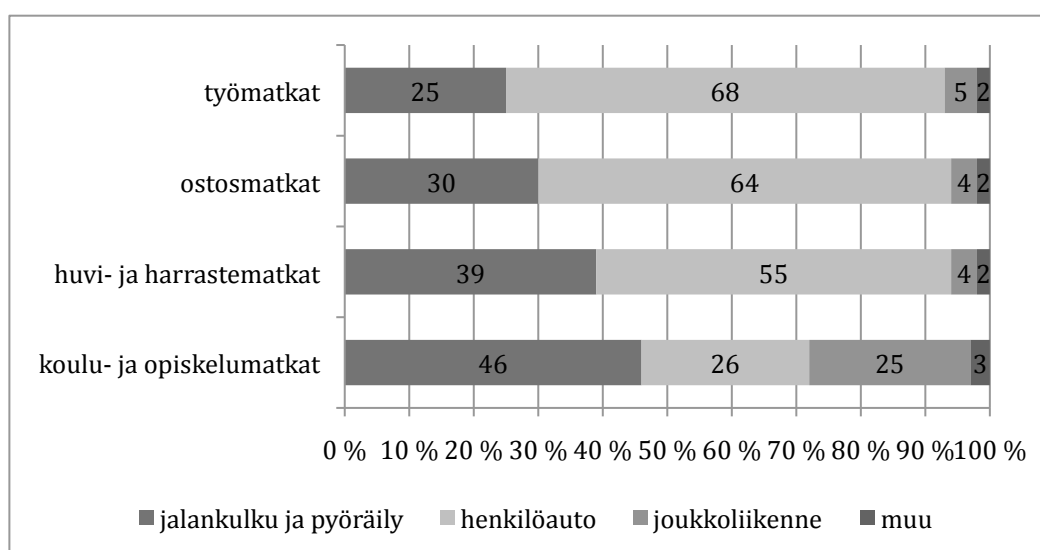
Kaupungin laajeneminen ja väestön lisääntyminen ovat kasvattaneet liikenteen määriä myös Jyväskylässä. Viimeisimmän, vuonna 2009 toteutetun liikennetutkimukseen mukaan Jyväskylän seudulla tehtiin arkisin yli 450 000 matkaa, joista 75 prosenttia oli Jyväskylän kaupungin sisäisiä matkoja. Näistä matkoista suurin osa, yli 60 prosenttia tehtiin henkilöautoilla (taulukko 1). Jyväskylä onkin, muun Suomen kehitystä seuraten, autoistunut voimakkaasti viimeisten vuosikymmenien aikana. Vuonna 2009 Jyväskylän autoistumisaste oli noin 450 autoa tuhatta asukasta kohti, mikä oli hieman alle koko maan keskiarvon<sup>1</sup>. Noin 20 prosenttia kotitalouksista oli kokonaan autottomia ja vähintään yhden auton kotitalouksia oli noin 56 prosenttia. (Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009.)



TAULUKKO 1. Kuljutapajakauman kehitys Jyväskylässä eri vuosikymmeninä (Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009).

<sup>1</sup> Vuonna 2009 koko maan keskiarvo oli 519 autoa tuhatta asukasta kohti (Tilastokeskus 2012b).

Autoilu on lisännyt suosiotaan jyvaskyläläisten arjen liikkumisessa, samalla kun kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet ovat laskeneet. Vuonna 2009 vajaa 70 prosenttia päivittäisistä työmatkoista ja yli 60 prosenttia ostosmatkoista tehtiin henkilöautoilla. Myös huvi- ja harrastematkoista yli puolet tehtiin autoilla. Ainoastaan koulu- ja opiskelumatkoilla auton osuus jäi alle 30 prosenttiin (taulukko 2). Yksityisautoilun osuutta esimerkiksi ostosmatkoista voi pitää erittäin merkittävänä, sillä keskimääräinen etäisyys lähimpään päivittäistavarakauppaan on Jyväskylässä vain noin 500 metriä (Kanninen, Kontio, Mäntysalo & Ristimäki 2010).



TAULUKKO 2. Matkojen jakautuminen kulkutavan mukaan Jyväskylässä (Jyväskylän seudun liikennetutkimus 2009).

Autoliikenteen kasvua halutaan Jyväskylässä hillitä erilaisilla toimenpiteillä. Jyväskylän kaupunki on kaupunkistrategiassaan (Jyväskylän kaupunki 2010) asettanut tavoitteeksi autoriippumattomuuden ja kestävien kulkutapamuotojen edistämisen. Jyväskylän seudun liikenne 2025 -raportissa (2011) määrällisiksi tavoitteiksi on asetettu jalankulun ja pyöräilyn yhteisen kulkutapaosuuden nostaminen 33 prosentista 41 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä. Joukkoliikenteessä vastaava tavoite on kulkutapaosuuden nosto viidestä prosentista seitsemään prosenttiin.

Käytettävissä olevista keinoista esimerkiksi alueidenkäytön ja liikennesuunnittelun käytäntöjen yhteinäistämällä pyritään siihen, että autoliikenteen tarve kaupunkialueen sisällä muodostuu mahdollisimman vähäiseksi. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita pyritään kehittämään lisäämällä väylien yhteinäisyyttä, viihtyisyyttä sekä turvallisuutta. Myös joukkoliikenteestä halutaan tehdä kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle lisäämällä vuorojen määrää ja kattavuutta. Kuten Keski-Suomen ympäristöohjelmassa (Keski-Suomen ELY-keskus 2010) todetaan, on tavoitteena luoda liikennejärjestelmä, jossa eri kulkutapamuotojen joustava, tehokas ja ympäristömyönteinen yhdistäminen tulee mahdolliseksi.

## 1.5 Tämän tutkimuksen rakenne

Tässä johdantoluvussa olen esitellyt tutkimuksen lähtökohdat, taustat ja tavoitteet. Seuraavan luvun tarkoituksena on tutustuttaa lukija tarkemmin ympäristöasenteiden ja käyttäytymisen tutkimukseen. Luvussa esittelen kaksi eri mallia, joiden kautta ympäristömyötäistä käyttäytymistä ja erityisesti käyttäytymisen esteenä olevia tekijöitä voidaan mielekkäästi havainnollistaa. Jälkimmäinen malleista toimii samalla tämän tutkimuksen aineistoanalyysin teoreettisena tarkastelukehiksenä. Tämän lisäksi luvussa kaksi tarkastelen sitä, millaisia ympäristömyötäisen käyttäytymisen ja kestävästi liikkumisen esteitä muissa tutkimuksissa on havaittu.

Luvussa kolme esittelen työn metodologiset valinnat. Tiivistän aineiston tarkastelunäkökulmaa teoriataustan kautta muodostuvien tutkimuskysymysten avulla. Tämän jälkeen esittelen aineiston hankintaprosessin sekä analysoinnin vaiheet seikkaperäisesti. Luvussa neljä esittelen työn tutkimustulokset edellisen luvun tutkimuskysymysten kautta. Tämän jälkeen luvussa viisi kytken työn teoreettisen taustan kokonaisvaltaisesti osaksi tulosten pohdintaa vertailemalla tuloksia aiemmin tehtyihin tutkimuksiin. Lopuksi luvussa kuusi luon tutkimuksen johtopäätökset ja arvioin työn luotettavuutta sekä tieteellisestä että käytännöllisestä näkökulmasta.

## 2 YMPÄRISTÖASENTEET JA KÄYTTÄYTYMINEN

### 2.1 Asenne-käyttäytymiskuilun kompleksinen luonne

Liikkuminen on merkittävä osa arjen ympäristösidonnaista toimintaa. Ihmisten ympäristöön liittyvää käyttäytymistä on tutkittu laajasti eri tieteenaloilla, mutta lukuisista tutkimuksista huolimatta ei ole löydetty kattavaa selitystä sille, miksi ihmiset käyttäytyvät ympäristömyötäisesti ja mikä estää ympäristömyötäisen toiminnan (Kollmuss & Agyeman 2002). Myös Anable, Lane & Kelay (2006) esittävät, että käyttäytymisen syyt ja esteet käyttäytymisen muutokselle ovat moninaisia. Heidän mukaansa ongelman suurin haaste on siinä, että oletusarvoisesti ajattelemme, että asenteilla ja käyttäytymisellä on oltava johdonmukainen yhteys. Voidaan hyvin kysyä, tarvitseeko ihminen välttämättä faktuaalista tietoa ilmastonmuutoksesta tai ympäristöhaitoista muuttaakseen esimerkiksi omaa kulkutapakäyttäytymistään? (Anable ym. 2006, 62.)

Anable ym. (2006) mukaan tiedon asemasta asenne-käyttäytymiskuilun täyttäjänä on olemassa kaksi toisistaan poikkeavaa näkökulmaa. Ensimmäisen ja perinteisen näkemyksen (kuvio 1) mukaan ympäristöasioista tiedottaminen ja kouluttaminen saavat ihmiset toimimaan ympäristömyötäisemmin uuden ja opitun tiedon valossa. Kollmuss & Agyeman (2002) huomauttavat, että vaikka kyseinen käsitys on moneen kertaan todistettu riittämättömäksi, niin se on edelleen pohjana esimerkiksi monien kansalaisjärjestöjen ympäristöön liittyvissä tiedotuskampanjoissa. Heiskanen (2012) mukaan perinteisen tiedolla ohjaamisen ongelmana on se, että ihmisten oletetaan tekevän vain selkeitä, yksilöllisiä ja rationaalisia valintoja. Tällöin jätetään huomiotta arkisten toimintojen rutiininomaisuus, ihmisten sosiaaliset sidonnaisuudet sekä muut inhimilliset tekijät, kuten esimerkiksi taloudellinen tilanne tai terveys, jotka myös kaikki vaikuttavat jokapäiväisiin valintoihimme (Heiskanen 2012, Lybäck 2002).



KUVIO 1. Ympäristökäyttäytymisen varhainen malli (Kollmuss & Agyeman 2002, 241).

Myös useat muut tutkijat (mm. Jackson 2005; Owens & Driffill 2008; Flynn, Bellaby & Ricci 2009; Valkila & Saari 2012) muistuttavat, että riippumatta siitä kuinka tietoisia ihmiset ovat ilmastonmuutoksesta, sen seurauksista tai muista ympäristöongelmista, on potentiaali pelkän tiedon avulla tapahtuvaan käyttäytymisen muuttumiseen pieni. Anable ym. (2006) toteavat, että näin on erityisesti kulkutapavalintojen kohdalla. Tutkijoiden mukaan syynä on se, että ympäristömyötäisistä asenteista huolimatta erilaiset sisäiset ja ulkoiset esteet rajoittavat ihmisten valinnanvapautta ja toisaalta vaihtoehtoisten valintojen

hyötyjen ja haittojen vertaileminen on hankalaa. Lisäksi ihmisten on vaikea arvioida oman käyttäytymisensä vaikutuksia suhteessa muihin toimijoihin ja ympäristöön. (Moisander 1996; Anable ym. 2006; Moisander 2007.)

Toisen, tieteellisessä tutkimuksessa nykyisin vallitsevan näkemyksen mukaan ympäristötietoisuus ja myönteiset ympäristöasenteet ovat toki tarpeellisia, mutta eivät yksinään riitä kuilun täyttämiseen. Anable ym. (2006) esittävät, että käyttäytymisen muutoksessa syitä ja esteitä tulisikin tarkastella ensisijaisesti muista kuin tietovajeen täyttämiseen pyrkivistä lähtökohdista käsin. Tällaisina lähestymistapoina voivat toimia esimerkiksi sosiopsykologiset, antropologiset tai taloudelliset näkökulmat. Lisäksi yksilökäyttäytymisen suhdetta on aina peilattava myös muihin toimijoihin ja yhteiskunnan eri tasoihin (Anable ym. 2006).

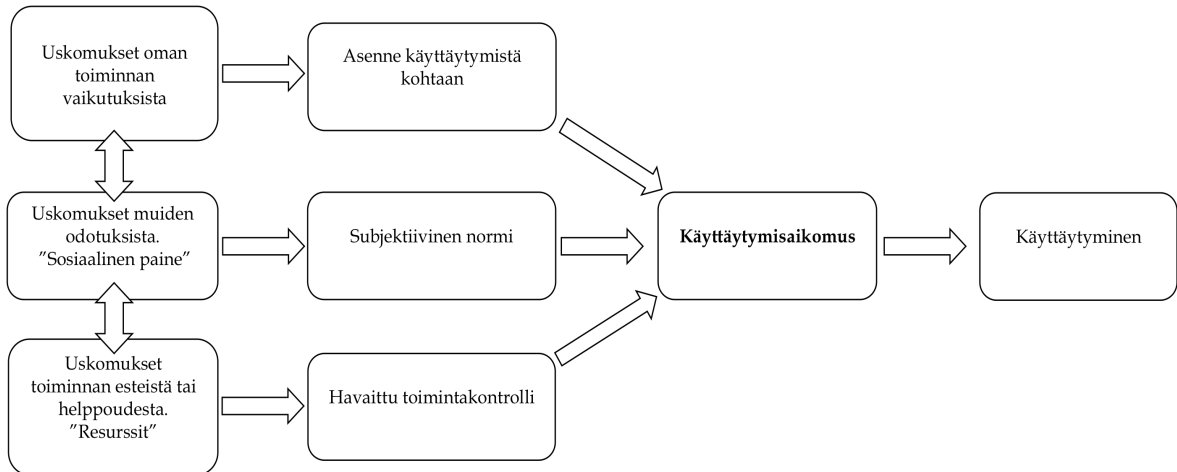
Ihmisten liikkumisvalintoihin liittyvien asenteiden ja käyttäytymisen välisten suhteiden ymmärtäminen vaatii siten niitä muokkaavien tekijöiden läheisempää tarkastelua (Anable ym. 2006). Näitä ovat esimerkiksi olosuhteisiin liittyvät ulkoiset, objektiiviset, tekijät kuten eri liikennejärjestelmien toimivuus, yhdyskuntarakenne, taloustilanne tai lainsäädännölliset kysymykset. Yhtälailla tärkeitä ovat myös sisäiset, subjektiiviset, psykologiset tekijät kuten esimerkiksi yksilön arvot, identiteetti, käsitys omista kyvyistä, tietoisuus ympäristöstä, moraaliset normit sekä luottamus muihin toimijoihin (Anable ym. 2006). Lane & Potter (2006) huomauttavat subjektiivisten tekijöiden tarkastelun olevan erityisen tarpeellista myös sen vuoksi, että suorien yksilöllisten vaikutusten lisäksi ne heijastuvat epäsuorasti myös objektiivisiin olosuhdetekijöihin. Esimerkiksi ihmisten oletukset joukkoliikenteen tasosta vaikuttavat kulkutapa-valintoihin enemmän kuin vaikkapa linja-autoverkoston todellinen kattavuus tai vuorojen tiheys.

Ympäristökäyttäytymiseen liittyviä subjektiivisia ja objektiivisia tekijöitä on mielekkäintä havainnoida sitä varten luotujen sosiopsykologisten mallien avulla (Lane & Potter 2006). Seuraavaksi tarkastelen lyhyesti kahta erilaista mallia, jotka pyrkivät selittämään ihmisten käyttäytymistä ja ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteenä olevia syitä. Jälkimmäinen malli toimii myös tämän tutkimuksen aineistoanalyysin teoreettisena tarkastelukehyksenä.

## 2.2 Suunnitellun käyttäytymisen malli

Monien muiden tutkijoiden (mm. Moisander 1996; Uusitalo 1997; Kollmuss & Agyeman 2002; Jackson 2005; Anable ym. 2006) ohella myös Lane & Potter (2006) argumentoivat, että yksi tärkeimmistä tähän astisista asenteiden ja käyttäytymisen suhdetta selittävästä sosiaalipsykologisista malleista on Icek Ajzenin (1991) suunnitellun käyttäytymisen malli (Theory of planned behaviour). Mallia voidaan käyttää silloin, kun halutaan tarkastella erilaisten psykologisten tekijöiden vaikutusta tiettyyn käyttäytymiseen, esimerkiksi kuluttajien suhtautumista joukkoliikenteellä matkustamiseen tai kierrätykseen (Uusitalo 1997, 20). Mallin (kuvio 2) keskeisenä ajatuksena on, että jotain tiettyä käyttäytymistä koskevassa valintatilanteessa yksilö harkitsee eri vaihtoehtoja ja arvioi niiden seurauksia sen mukaan, minkälaisia uskomuksia hänellä on suhteessa käyttäytymiseen tai sen koettuihin vaikutuksiin. Uskomukset

muokkaavat yksilön asenteita kyseistä käyttäytymistä kohtaan, jotka edelleen vaikuttavat yksilön käyttäytymisaikomukseen. Aikomus käyttäytyä tietyllä tavalla toimii indikaattorina varsinaiselle käyttäytymiselle. (Kollmuss & Agyeman 2002; Lane & Potter 2006.)



KUVIO 2. Ajzenin (1991) suunnitellun käyttäytymisen malli (Muokattu Anable ym. 2006, 68).

Mallissa *käyttäytymisaikomus* on siis keskeisin varsinaista käyttäytymistä edeltävä tekijä. Ajzenin (1991, 188) mukaan käyttäytymisaikomusta määrittää kolme toisiinsa liittyvää komponenttia. Näistä ensimmäinen, *asenne*, viittaa siihen kuinka suotuisana tai epäsuotuisana jonkin tietyn toiminnan lopputulosta yksilö pitää. Toisena komponenttina on *subjekttiivinen normi*, jolla tarkoitetaan yksilön uskomusta siitä, mitä muut toimijat häneltä odottavat ja kuinka valmis hän on mukautumaan näihin odotuksiin. Kolmas käyttäytymisaikomuksen rakenneosana on *havaittu toimintakontrolli*, eli se kuinka helppona tai vaikeana yksilö jonkin toiminnan suorittamista pitää. (Ajzen 1991; Uusitalo 1997.)

Vaikka mallia onkin kritisoitu jossain määrin puutteelliseksi erityisesti ympäristöasenteisiin ja liikkumiseen liittyvän tutkimuksen piirissä (Anable ym. 2006), niin se puolustaa paikkaansa etenkin yksinkertaisuutensa, selkeytensä ja käytettävyytensä vuoksi (Kollmuss & Agyeman 2002). Malli esimerkiksi nojaa yksinkertaistettuun käsitykseen siitä, että ihmiset käyttäytyvät rationaalisesti, kun taas kulutusvalintojen on todistettu olevan vahvasti sidoksissa myös muihin tekijöihin, kuten tapoihin ja rutiineihin, mitä Ajzenin malli ei huomioi (Anable ym 2006). Ajzen (1991) itse toteaa, että mallin ei myöskään ole tarkoitus kattaa yleisiä asenteita, vaan asenteita ja käyttäytymistä tulee tarkastella tietyillä määreillä, joiden myös tulee olla samalla tarkastelutasolla. Toisin sanoen mallilla tarkastellaan sitä, miten asenteet *tiettyä* käyttäytymistä kohtaan vaikuttavat kuluttajan aikomuksiin käyttäytyä asenteensa mukaisesti.

Mallia on kuitenkin menestyksekkäästi käytetty perustana myös yleisiä ympäristöasenteita koskevassa tutkimuksessa. Suomalaisista taloustieteilijöistä ensimmäisenä Johanna Moisander (1996) tarkasteli sen avulla kuluttajien yleisiä



ympäristöasenteita motivaatiotekijöinä vastuullisessa kulutuksessa. Hän selvitti tutkimuksessaan kuluttajien aikomuksia käyttää joukkoliikennevälineitä tai muita ympäristöystävällisiä kulkuvälineitä työmatkaliikenteessä. Moisander lisäsi malliin muuttujia, joiden avulla hän tarkasteli vihreän kuluttajuuden identiteettiä, moraalista vastuuta ja ympäristönsuojeluun liittyviä sosiaalisia tekijöitä ympäristömyötäisen käyttäytymisen taustalla. Hänen keskeinen havaintonsa oli, että vaikka ympäristöön liittyvät myönteiset asenteet ovatkin relevantteja määreitä ympäristömyötäisessä käyttäytymisessä, niin lukuisat eri tulkinnat siitä, mikä on ympäristövastuullista toimintaa vähentävät kuluttajien mielenkiintoa ympäristömyötäiseen käyttäytymiseen. (Moisander 1996, 115.)

Kysymykseen siitä, millaiset eri tekijät vaikuttavat kulkutapavalintoihin työmatkaliikenteessä, Moisander havainnollisti useita spesifejä subjektiivisia osatekijöitä. Näistä tärkein yksittäinen aikomuksen taustavaikutus liittyi *havaittuun toimintakontrolliin*. Toisin sanoen se, kuinka paljon yksilö uskoo hänellä olevan valtaa oman kulkutapamuotonsa valintaan, vaikuttaa merkittävästi aiottuun liikkumistapaan. Moisanderin havainto on yhteneväinen Heath & Giffordin (2002) yliopisto-opiskelijoiden joukkoliikenteen käyttöä koskevan tutkimuksen kanssa. Heath & Gifford (2002, 2168) havainnoivat Ajzenin mallia hyväksi käyttäen, että mitä korkeampi opiskelijan käsitys joukkoliikenteen käytön helppoudesta on, sitä vahvemmin se vaikuttaa myönteisesti kyseisen kulkutavan valintaan.

Havaitun toimintakontrollin lisäksi käyttäytymisaikomusta ohjaavat myös erilaiset asenteelliset, moraaliset sekä sosiaaliset tekijät. Moisanderin (1996) tutkimuksessa ihmiset esimerkiksi tulkitsivat omia yksityisautoiluun liittyviä mieltymyksiään, kuten mukavuutta ja vapautta, muiden kulkutapamuotojen vajavaisuutena. Samoin käsitykset ympäristönsuojelun henkilökohtaisesta ja moraalista vastuusta heijastelivat heidän liikkumisvalintojaan. Toisin sanoen ne ihmiset, jotka olivat halukkaita myös muuhun ympäristönsuojelutoimintaan, olivat myös muita valmiimpia käyttämään ympäristöystävällisiä liikennevälineitä (Moisander 1996, 116). Heath & Gifford (2002) huomauttavat, että heidän tutkimuksessaan tällaista yhteyttä ei ollut suoraan havaittavissa. Sen sijaan yksilön ympäristönsuojelua koskevat myönteiset asenteet vaikuttivat ensisijaisesti muuhun käyttäytymiseen, kuten kierrätystoimintaan tai halukkuuteen toimia yhteiskunnallisen ympäristövaikuttamisen keinoin.

*Subjektioivinen normi* näyttäytyi kummassakin tutkimuksessa vahvana käyttäytymisaikomuksen osatekijänä. Toisin sanoen ihmiset muokkasivat omia kulkutapatottumuksiaan sen mukaan, miten he ajattelivat muiden ajattelevan heidän liikkumisvalinnoistaan (Moisander 1996, 117; Heath & Gifford 2002, 2177). Moisander (1996, 117) toteaa, että hänen tutkimuksessaan normatiiviset vaikutukset välittyivät ensisijaisesti motivaatiotekijänä. Ihmiset eivät siis välttämättä halua suoraan mukautua tiettyihin käytäntöihin tai normeihin, vaan he ennemminkin ottavat normatiivisia vaikutteita omasta sosiaalisesta lähiympäristöstään sen mukaan, miten heidän henkilökohtaiset ympäristöeettiset käsitykset tai havaittu toimintakontrolli muuttuvat ajan kuluessa. Myös Heath & Gifford (2002, 2177) havainnoivat, että moraaliset normit ja lähiympäristön tuottamat signaalit vaikuttavat yksilön käyttäytymisaikomukseen. Toisin sanoen sosiaalinen lähiympäristö ja muiden

ihmisten näkemykset tuottavat määritelmiä, joiden kautta yksilö arvioi esimerkiksi hyväksyttävissä olevaa vaivannäön määrää valitessaan ympäristömyötäisemmän kulkutavan henkilöauton sijaan (Heath & Gifford 2002, 2177). Samoin yksilö täsmentää näiden määritelmien avulla sitä, mikä on hänen henkilökohtainen vastuunsa ympäristönsuojelun kollektiivisista tavoiteista (Moisander 1996, 116-117).

Tutkimusten perusteella voidaan päätellä, että yleiset ympäristömyötäiset asenteet eivät siis suoraan korreloi ympäristömyötäisten kulkutapavalintojen kanssa, vaan ihmisiä motivoivat ensisijaisesti uskomukset omista toimintamahdollisuuksista ja toisaalta ympäristöstä tulevat sosiaaliset signaalit (Moisander 1996; Heath & Gifford 2002). Moisanderin (1996, 117) mukaan yksilön yleiset ympäristömyötäiset asenteet voivat kuitenkin toimia suoraan käyttäytymistä motivoivina tekijöinä silloin, kun ne muuttuvat yksilön omiksi eettisiksi ympäristönsuojelun periaatteiksi tai saavat yksilön aktivoitumaan ympäristövastuullisena toimijana.

### 2.2.1 Sosiaalinen dilemma ja vapaamatkustajuus

Uusitalo (1997) toteaa, että samaistuminen ympäristönsuojelun normeihin tai ulkopuolinen paine voivat toki saada yksilön käyttäytymään ympäristömyötäisemmin, mutta ongelmia syntyy silloin, kun yksilö joutuu punnitsemaan omia lyhytkestoisia ja henkilökohtaisia hyötyjään suhteessa pitkäaikaisiin kollektiivisiin ympäristönsuojelun tavoitteisiin. Argumenttia tukee Heiskanen (2011) näkemys, jonka mukaan ihmisten vakiintuneet arvot ja intressit joutuvat sitä helpommin törmäyskurssille mitä suuremmasta elämänmuutoksesta on kyse. Uusitalo (1997, 21) viittaa tässä *sosiaalisen dilemman* käsitteeseen (ks. myös Steg & Gifford 2005; Thøgersen 2005; Moisander 2007), eli siihen, että toimiessaan ympäristömyötäisesti yksilö ei voi varmasti tietää, pystyykö hän omalla toiminnalla vaikuttamaan lopputulemaan ilman tietoa siitä, miten muut ihmiset toimivat. Tämä osaltaan aiheuttaa sen, että pysyvien käyttäytymismuutosten aikaansaaminen koetaan hankalaksi (Heiskanen 2011).

Tieliikenne toimii tyypillisenä sosiaalisen dilemman esimerkkinä. Jotta kestävä liikenteen tavoitteet toteutuisivat, olisi ihmisten ajettava vähemmän omalla autolla ja siirryttävä ympäristöystävällisempien kulkutapamuotojen käyttöön. Kollektiivisina seurauksina liikenne rauhoittuisi, jolloin myös autoilun aiheuttamat ympäristö- ja terveyshaitat vähenisivät. Yhteisöä koskevat edut olisivat siis merkittäviä, mutta yksilön hyötynäkökulmasta katsottuna oman auton käyttöä ei kannata vähentää sen monien etujen vuoksi, sillä ei ole täyttä varmuutta siitä, aikovatko myös muut tielläliikkujat toimia samoin (Steg & Gifford 2005).

Ympäristöä koskeva sosiaalinen dilemma johtaa samalla myös vapaamatkustajan ongelmaan (Uusitalo 1997). Esimerkiksi ympäristöön kohdistuvia haittoja pystytään merkittävästi vähentämään vain, jos riittävän suuri osa kansalaisista osallistuu ympäristömyötäiseen toimintaan. Toisin sanoen tietty ympäristön tila, esimerkiksi pakokaasupäästöjen vähenemisen avulla syntyvä puhtaampi kaupunki-ilma, voidaan laskea yhteistoimin

saavutettavaksi hyödykkeeksi, joka saavutetaan vain, jos kaikki liikkujat sen tuottamiseen yhdessä osallistuvat. Ongelma syntyy, koska yhteishyödykkeen eli kaupunki-ilman käytöstä ei ketään voida sulkea pois ja houkutus vapaamatkustajuuteen kasvaa. Yksilöllisen hyödyn näkökulmasta voi siis olla mielekkäämpää valita ympäristölle haitallinen toiminta ja jättää ympäristövastuulliset teot muiden ihmisten harteille. (Uusitalo 1997; Moisander 2007.)

Barr & Gilg (2006) argumentoivat, että ympäristömyötäinen käyttäytyminen on aina vahvasti sidoksissa myös arkielämän kontekstiin. Siten onkin mahdotonta esittää vain yhtä kattavaa ympäristökäyttäytymisen mallia, koska ihmiset arvottavat omaa ympäristöön liittyvää toimintaansa aina suhteessa muihin toimijoihin, vallitseviin objektiivisiin olosuhteisiin ja kysymyksessä olevaan valintatilanteeseen. Ihmisten käyttäytyminen voi siis vaihdella esimerkiksi sen mukaan, onko kyse kaupassa asioinnista, kulkutapavalinnoista vai jätteiden kierrättämisestä kotona. (Barr & Gilg 2006.) Myös James Blake (1999, 265) yhtyy näkemykseen ja ilmaisee asian seuraavasti:

Research has shown that people do not have a fixed, rational and ready-made set of values that will be activated by particular calls to action: rather people's values are negotiated, transitory and sometimes contradictory.

Tutkimus on osoittanut, että ihmisillä ei ole kiinteitä, rationaalisia ja valmiita arvoja jotka aktivoituisivat tietyistä toimintakutsuista: ihmisten arvot ovat ennemminkin neuvoteltuja, lyhytaikaisia ja joskus ristiriitaisia.

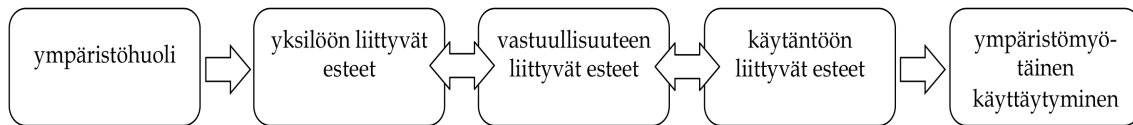
Blaken (1999) lisäksi myös muut tutkijat (mm. Lorenzoni, Nicholson-Cole & Whitmarsh 2007; Owens & Driffill 2008) näkevät, että ihmisten rationaaliseen käyttäytymiseen nojaavat mallit ovat puutteellisia sen vuoksi, että niissä objektiiviset tai tilannekohtaiset tekijät huomioidaan ainoastaan yksilön asenteisiin vaikuttavina muuttujina. Toisin sanoen niitä ei oteta huomioon *suoraan* käyttäytymistä mahdollistavina tai estävinä tekijöinä (Blake 1999). Esimerkiksi yksityisautoilun vähenemistä hidastaa autoiluun kulkutapamuotona liittyvien subjektiivisten tekijöiden ohella myös kulttuuriset normit sekä yhteiskunnan spatiaalinen hajaannus ja vaihtoehtoisten palveluiden saatavuus (Owens & Driffill 2008).

### 2.3 Value-action gap

James Blake (1999) problematisoi tutkimuksessaan tämän luvun alussa esitettyä perinteistä informaatiokäsitystä yksilön käyttäytymiseen johtavana tekijänä. Blaken (1999) mukaan ihmisten ympäristömyötäistä toimintaa ohjaa ylhäältä annetun tiedon sijasta ennemminkin yksilön ja rakenteellisten sekä sosiaalisten järjestelmien välinen monimutkainen suhde. Blake (1999) toteaa, että yksilön ympäristökäyttäytymiseen vaikuttavat sekä psykologiset että institutionaaliset tekijät. Näiden tekijöiden tärkeys vaihtelee riippuen yksilöstä, kyseessä olevasta toiminnasta sekä niihin liittyvistä sosiaalisista ja institutionaalisista esteistä. Blake (1999) huomauttaa, että perinteiset asenne-käyttäymismallit ovat siinä

mielessä rajoittuneita, että ne eivät juurikaan huomioi näitä rakenteellisia tai institutionaalisia järjestelmiä, jotka osaltaan mahdollistavat tai estävät ihmisten ympäristömyötäisen toiminnan.

Blake (1999) tarkasteli asenne-käyttäytymiskuilua (value-action gap) ihmisten itsensä havainnoimien esteiden kautta. Havaintojen perusteella Blake (1999) jakoi yksilön ympäristömyötäistä toimintaa estävät tekijät kolmeen eri luokkaan; *yksilöllisyyteen* (individuality), *vastuullisuuteen* (responsibility) ja *käytäntöön* (practicality) liittyviin esteisiin (kuvio 3).



KUVIO 3. Ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteet (Johdettu Blake 1999, 267).

*Yksilöön liittyvät esteet* ovat psykologisia, henkilöön itseensä liittyviä esteitä. Blake (1999, 266) huomauttaa, että nämä esteet ovat erityisen voimakkaita ihmisillä, joiden asennemaailmassa huolestuneisuus ympäristön tilasta ei ole kovinkaan merkittävässä roolissa. Tällöin myös ympäristöasenteet jäävät toissijaisiksi suhteessa muihin ristiriitaisiin asenteisiin (Kollmuss & Agyeman 2002, 247). Esimerkiksi laiskuus tai kiinnostuksen puute voivat estää joitain ihmisiä toimimasta ympäristömyötäisellä tavalla. Toiset ihmiset taas saattavat kokea olevansa väärinä henkilöitä johonkin tietyn tyyppiseen ympäristötoimintaan (Blake 1999, 266). Seuraavat, *vastuullisuuteen liittyvät esteet* puolestaan kytkeytyvät yksilön henkilökohtaiseen hallintakäsitykseen ympäristömyötäisen toiminnan seurauksista (Blake 1999, 266). Toisin sanoen, vaikka edellä esitetyt yksilölliset tekijät puoltaisivat ympäristömyötäistä toimintaa, yksilö voi jättää toimimatta, koska hän ei usko, että hänen itsensä tulisi kantaa vastuuta kollektiivisista ympäristönsuojelun velvoitteista (Kollmuss & Agyeman 2002, 247). Yksilö saattaa myös kokea, että hänen omalla henkilökohtaisella toiminnallaan ei kuitenkaan olisi merkittäviä kollektiivisiä ympäristövaikutuksia (Blake 1999, 266). Näiden lisäksi myös luottamuksen puute yhteiskunnallisiin instituutioihin ja annettuun ympäristötietoon voi vähentää yksilön mielenkiintoa ympäristömyötäistä toimintaa (Kollmuss & Agyeman 2002, 247). Blaken esittämät vastuullisuuteen liittyvät esteet linkittyvät siten tiiviisti myös edellisessä alaluvussa esitettyyn sosiaalisen dilemman käsitteeseen. Kolmantena ovat, *käytäntöön liittyvät esteet* ovat niitä sosiaalisia ja institutionaalisia tekijöitä, jotka estävät yksilön ympäristömyötäisen toiminnan tämän ympäristömyötäisistä asenteista tai aikomuksista huolimatta (Kollmuss & Agyeman 2002, 247). Blaken (1999, 268) mukaan käytäntöön liittyviä esteitä ovat esimerkiksi ajan tai rahan puute, riittävän tiedon puute, institutionaaliset esteet kuten riittävän kierrätystoiminnan tai kattavan joukkoliikenteen järjestäminen sekä henkilökohtaiset fyysiset esteet.

Blake (1999) toteaa, että ylläolevasta jaottelusta huolimatta ympäristömyötäisen toiminnan esteet ovat osin myös päällekkäisiä, eikä kaikkia toiminnan esteitä voi jakaa kovin helposti esitettyihin kategorioihin. Kollmuss & Agyeman

(2002) lisäävät, että vaikka Blaken malli onkin varsin käytännöllinen ja selkeä yhdistäessään sisäisiä ja ulkoisia toiminnan esteitä, niin se jää puutteelliseksi siinä, että se ei kovinkaan syvällisesti tarkastele sosiaalisia tekijöitä kuten perhesuhteita tai kulttuurisia normeja ympäristömyötäisen toiminnan esteinä.

On siis edelleen huomioitava se, kuten monet tutkijat (mm. Poortinga, Steg & Vlek 2004; Anable ym. 2006; Lane & Potter 2006) sekä myös Kollmuss & Agyeman (2002) tämän pääluvun alussa, että kattavan ympäristömyötäistä käyttäytymistä selittävän mallin rakentaminen on vähintäänkin haastavaa. Toisaalta Lorenzoni ym. (2007, 447) esittävät, että erilaisten mallien puutteista huolimatta ihmisten omien kokemusten kautta nousevien esteiden tarkastelu on hyvin hedelmällistä, sillä näin päästään parhaiten kiinni keinoihin, joilla yksilön ympäristömyötäistä toimintaa voidaan todella edistää. Myös Valkila & Saari (2012, 24) huomauttavat, että ihmisten kohtaamien ympäristömyötäisen toiminnan esteiden poistaminen on yksi tärkeimmistä keinoista ilmastonmuutoksen hillitsemisessä ja ympäristöongelmien vähentämisessä.

Edellä esitelty Blaken malli on kuitenkin vain yksi tapa jaotella kuluttajien omien kokemusten kautta nousevia esteitä. Millaisia ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteitä muissa tutkimuksissa on sitten havaittu? Seuraavaksi jatkan green gap -ilmiön tarkastelua luomalla tiivistetyn katsauksen aikaisempiin ympäristömyötäisen toiminnan esteitä käsitteleviin tutkimuksiin. Tarkoitukseni on tuottaa kattava kuvaus siitä, millaisia esteitä ihmiset muissa tutkimuksissa ovat tuoneet esiin ja miten erilaiset esteet ovat vaikuttaneet heidän kulkutapavalintoihinsa.

## 2.4 Ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteitä eri tutkimuksissa

Tässä luvussa käytän Lorenzoni ym. (2007) esittämää jaottelua *yksilöllisiin* (individual) ja *yhteisöllisiin* (social) esteisiin. Jaottelua on käytännöllinen, sillä se nojaa osin edellä esitettyyn Blaken malliin. Myös Kennedy, Beckley, Mcfarlane & Nadeau (2010) ovat käyttäneet samanlaista jaottelua pienin poikkeuksin. He lisäsivät jaotteluun vielä kotitalouteen (household) liittyvät esteet erottamaan sosiaalisen lähipiirin laajemmasta yhteisöllisestä kontekstista.

Lorenzoni ym. (2007) tarkastelivat kolmea Iso-Britanniaan sijoittuvaa tutkimusta eri kaupunkien asukkaiden omista käsityksistä ja toimista ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. He yhdistivät eri tutkimuksissa esiintyneet esteet yksilöllisiin ja yhteisöllisiin pääluokkiin. *Yksilölliset* esteet viittaavat esimerkiksi kuluttajien ympäristötietoisuuteen, arvoihin, kokemuksiin ja elämäntapaan. Yksilöllisiin esteisiin vaikuttaa laajempi *yhteisöllinen* konteksti, kuten poliittiset kannustimet, kaupunkien hajautuminen ja infrastruktuuri sekä lähiympäristön tuen puute ja muut sosiaaliset esteet.

### 2.4.1 Yksilölliset esteet

Useiden tutkimusten (mm. Lorenzoni ym. 2007; Kennedy ym. 2009; Young, Whang, McDonald & Oates 2010; Valkila & Saari 2012) mukaan ihmiset kokevat ympäristötiedon puutteen olevan yksi keskeisistä ympäristömyötäistä käyttäytymistä estävistä tekijöistä. Thogersen (2005) huomauttaa, että vaikka

kuluttajat ovat tietoisia ympäristöongelmista, niin he eivät välttämättä ymmärrä, kuinka ne linkittyvät heidän jokapäiväiseen elämäänsä ja miten heidän tulisi niihin suhtautua. Lisäksi ilmastonmuutos ja erilaiset ympäristöongelmat käsitetään usein ajallisesti ja paikallisesti etäisinä, jotka tapahtuvat jossakin muualla ja joillekin toisille ihmisille (Flynn ym. 2010).

Ihmiset voivat myös kokea, että julkiselta taholta, tiedeyhteisöstä tai mainosten kautta tuleva ympäristöinformaatio on epäuskottavaa, sekavaa ja osin ristiriitaista. Isenhour (2010) toteaa, että kuluttajia esimerkiksi ohjataan ostamaan uusia, vähäpäästöisiä ja vähemmän polttoainetta kuluttavia autoja huolimatta vanhojen autojen toimintakyvystä tai turvallisten kierrätys suunnitelmien puutteesta niiden käytöstä poistamiseksi. Oletus vanhan tuotteen korvaamisesta uudella, ympäristöystävällisemmällä tuotteella haastaa samalla myös kestävän elämäntavan perusajatuksen siitä, että ympäristön suojeleminen vaatii ensisijaisesti kokonaiskulutuksen merkittäviä vähennyksiä (Isenhour 2010).

Kuluttajien ohjaaminen ympäristömyötäisiin tekoihin voi siten kääntyä myös itseään vastaan. Tutkijat kutsuvat tätä rebound-ilmiöksi (Steg & Gifford 2005; Owens & Driffill 2008). Esimerkiksi uudella, energiatehokkaalla autolla saatetaan ajaa useammin kuin vanhalla, koska se kuluttaa vähemmän ja on edellistä ympäristöystävällisempi (Steg & Gifford 2005). Samoin esimerkiksi hehkulampun korvaaminen energiansäästölampulla voi antaa ihmisille väärän signaalin siitä, että valoja ei välttämättä tarvitsekaan sammuttaa niin usein.

Kuluttajille annettavan ympäristötiedon määrä ja laatu tulee siten myös kohdentaa oikein. Yhtäältä liian vähäinen ja toisaalta liiallinen ympäristötieto voidaan kokea kiusallisena, joka saattaa johtaa passivoitumiseen tai jopa negatiiviseen suhtautumiseen ympäristötekoja kohtaan (Thogersen 2005). Informaatiotulvan virrassa ihmiset saattavat helposti tuntea myös voimattomuutta ympäristöön liittyvien tekojensa kanssa. Epätietoisuus omien toimien vaikutuksista näkyy ihmisten väsymisenä ja turhautumisena kollektiivisten ympäristötavoitteiden edessä, sillä yksilön näkökulmasta on hyvin vaikea hahmottaa globaaleja, alueellisia tai jopa paikallisia ympäristöongelmia (Massa 2006; Heiskanen 2011). Epätietoisuus voi heijastua myös vastuun siirtämisenä pois omista toimista suuremmille saastuttajille, kuten teollisuudelle tai nopeasti kehittyville talousmaille (Valkila & Saari 2012). Flynn ym. (2010) lisäävät, että vastuun siirtäminen muille toimijoille on usein yksi yleisimmistä perusteluista olla toimimatta ympäristön hyväksi. Ihmiset eivät välttämättä halua käyttäytyä ympäristövastuullisesti, koska kokevat, että muutkaan yksilöt, yritykset tai valtiovalta eivät riittävästi sitoudu ympäristönsuojeluun. Lorenzoni ym. (2007) huomauttavat, että globaalien ympäristöongelmien edessä voidaan myös kokea fatalismia, eli kohtalonuskoa siitä, että ongelmat ovat menneet jo liian pitkälle, eikä mitään ole enää ihmisvoimin tehtävissä niiden torjumiseksi.

Ihmiset voivat myös ajatella, että ympäristömyötäinen toiminta ei ole välttämätöntä, koska uudet ja kehittyvät teknologiat tulevat ratkaisemaan nykyiset ja tulevat ympäristöongelmat heidän puolestaan (Lorenzoni ym. 2007). Näkemystä tukee esimerkiksi EVA:n teettämä tutkimus (Toivonen 2013), jonka mukaan valtaosa suomalaisista luottaa kehittyvän tieteen ja tekniikan kykyyn ratkaista useimmat nykypäivänä esiintyvät ympäristöongelmat. Steg & Gifford

(2005) huomauttavat, että ihmiset haluavat uskoa teknologisiin ratkaisuihin usein juuri siitä syystä, että heidän ei tarvitsisi muuttaa nykyisiä elintapojaan ympäristön vuoksi. Esimerkiksi autoilun vähentäminen vaihtoehtona täysyhybridiautolla ajamiseen merkitsee samalla muutoksia kulkutapavalinnoissa, mikä voidaan helposti kokea myös vapautta, mukavuutta ja yleistä elämänlaatua rajoittavana tekijänä. Beirão & Cabral (2007) lisäävät, että vaikka yhä useammat kaupunkilaiset ymmärtävät kestävä liikenteen edellyttävän kokonaisvaltaista yksityisautoilun vähentämistä, niin he eivät useinkaan ole valmiita vähentämään juuri omaa autoiluaan.

Flynn ym. (2010) mukaan haluttomuus muuttaa elämäntapoja johtuu siitä, että ihmiset ovat syvästi lukittautuneita nykyisiin kestättömiin kulutustottumuksiin ja elinolosuhteisiin. Arkielämän toiminnot, kuten asuminen, ostoskäyttäytyminen tai liikkuminen muodostuvat pääsääntöisesti toistuvien käyttäytymisrutiinien kautta, joiden tarkoituksena on helpottaa arjen sujuvuutta (Id & Laaksonen 2012). Rutiinien myötä yksilön ei aina tarvitse pohtia erilaisia vaihtoehtoja tai niiden mielekkyyttä ennen kuin hän voi toimia. Tämän vuoksi myös ympäristövastuullisuuteen pyrkivät kuluttajat sitoutuvat helpoimmin sellaisiin ympäristötekoihin, jotka vaativat heiltä vähiten nykyisten elintapojen, kulutustottomusten tai rutiinien muutosta (Id & Laaksonen 2012). Moisander (2007) jatkaa, että todellisuudessa vain harvat kuluttajat pyrkivät täydelliseen ympäristökäyttäytymiseen, sen sijaan suurin osa ihmisistä tekee vain sen mihin heidän kykynsä tai aikansa riittävät. Toisaalta jotkut ihmiset saattavat myös kompensoida omaa ympäristölle haitallista käyttäytymistään, kuten auton käyttöä, pyrkimällä laajamittaiseen energiansäästöön muissa arjen toimissaan (Moisander 2007). Esimerkiksi Lorenzoni ym. (2007) tarkastelemissa tutkimuksissa useimmat asukkaat vastasivat jätteiden kierrätyksen ja energian säästön kotona olevan useimmin toistuvia ympäristötekoja, kun taas kulkutapojen muuttaminen koettiin hankalimpana toteuttaa. Heiskanen (2011) huomauttaa, että ympäristömyötäisten tekojen taustalla onkin usein muita tekijöitä kuin ympäristöhuoli, eikä omia toimia välttämättä aina edes huomata ympäristön kannalta positiivisiksi. Ympäristökäyttäytymisen taustalla voivat olla esimerkiksi energiansäästön taloudelliset insenttiivit tai kierrätyksen opitut sovinnastavat. Samoista syistä ihmiset suosivat usein sellaisia ympäristötekoja, joiden tulokset ovat konkreettisia ja helposti nähtävillä (Heiskanen 2011).

Heiskanen havaintoa tukee helsinkiläisten ympäristöasenteita tarkastellut tutkimus (Hakkarainen & Koskinen 2011), jonka mukaan suosituimpia ympäristötekoja olivat ruoan säästäminen, kestävien tuotteiden ostaminen ja energiansäästölamppujen käyttäminen. Tutkijat huomasivat, että helsinkiläisten ympäristökäyttäytymistä määrittää ensijaisesti taloudelliset ja ajankäyttöön liittyvät tekijät. Avoimien vastausten perusteella esimerkiksi luomutuotteita ja lähiruokaa pidettiin kalliina ja toisaalta niiden käyttöä perusteltiin ympäristön ohella myös paikallisten tuottajien tukemisella. Samoin kotitalouden ruokajätteen vähentäminen nähtiin kyllä ympäristötekona, mutta siihen pyrittiin ensisijaisesti rahallisen säästön vuoksi. Henkilöauton käyttöä perusteltiin arjen rutiinien lisäksi hankitun auton kuluilla, jonka seisottaminen ja vaihtoehtoisten kulkutapamuotojen kustantaminen ei olisi taloudellisesti kovinkaan järkevää. (Hakkarainen & Koskinen 2011.)

Kanninen ym. (2010) esittävät, että juuri arjen rutinoituneet liikkumistavat yhdistettynä autoriippuvuuteen ovat huomattavia kestävien kulkutapavalintojen esteitä. Lybäckin (2002) mukaan henkilöautosta on tullut kiinteä osa nykyistä yhteiskuntajärjestelmää ja samalla auto välineenä on juurtunut osaksi arkeamme niin, että on jopa vaikea havaita missä määrin olemme tulleet riippuvaisiksi tästä teknologiasta. Autoilun suosiminen johtaa tietynlaiseen elämäntapaan josta voi olla vaikea luopua, kun auton käyttöön totutaan yhä helpommin. Negatiivinen kierre syntyy, koska autoileva kuluttaja perustelee auton käyttöä sen suomilla mahdollisuuksilla ja samalla arkielämän toiminnot sovitetaan sellaisiksi, että niiden suorittamiseen tarvitaan autoa (Kanninen ym. 2010).

Autoilulla on myös merkittävä yksilöllinen statusarvo ja autoon esineenä liitetään monia sellaisia mielikuvia, jotka entisestään hankaloittavat autoilun vähentämistä. Yksi yleisimmistä on käsitys autosta eräänlaisena vapaan liikkumisen symbolina (Toiskallio 2001). Henkilöauto välineenä antaa mahdollisuuden olla riippumaton aikatauluista ja sen kuljettajalla on mahdollisuus matkareittiensä itsenäiseen suunnitteluun. Auto myös näyttäytyy mukavuudenhaluiselle ihmiselle eräänlaisena olohuoneen jatkeena, kuten Kalanti (2001) elävästi kuvailee. Se tarjoaa tutun yksityisyyden ilmapiirin ulkomaailman jäädessä sen metallikuoren toiselle puolelle, mahdollistaen samalla voimakkaan koneen hallinnan (Steg & Gifford 2005).

Erityisesti autoteollisuus ja sen tuottama automainonta ovat ruokkineet tämänkaltaista vapauden ja eskapismien illuusiota. Automainoksen ympäristönä kuvataan usein idyllinen maalaistie tai vuoristomaisena, ruuhkaisen ja pakokaasun katkuisen kaupunkiväylän sijasta (Lybäck 2002b). Auton omistaminen ja autoilu merkitsevät siten monille paitsi vapautta, myös oman elinpiirin helpohkoa laajennusta. Auto ei pysähdy kaupungin rajalle, vaan on kätevä esimerkiksi mökkimatkoilla tai sukulaisivierailuilla toisiin kaupunkeihin. Auton käytöstä tulee opittu tapa, jota perustellaan ensisijaisesti subjektiivisten tarpeiden pohjalta, vaikka objektiivisesti ajatellen esimerkiksi kaupungin sisällä tapahtuvaan liikkumiseen olisi tarjolla muitakin vaihtoehtoja. Siten auto subjektiivisena välttämättömyytenä mahdollistaa liikkumistarpeiden tyydyttämisen juuri halutulla tavalla ja ilman autoa liikkuminen voidaan helposti kokea hankalana tai jopa mahdottomana (Lybäck 2002b).

Autoilusta tulee myös henkilökohtaisesti hyväksytympää vaikka samaan aikaan voidaan havaita, että siitä johtuvat yhteiskunnalliset ja ympäristölliset ongelmat lisääntyvät. Rajanti (2002) toteaa ristiriitaisuuden aiheutuvan osaltaan siitä, että usein auto esineenä erotetaan virheellisesti autosta osana liikennejärjestelmää. Esimerkiksi autolla ajamisen nautinto liitetään autoon esineenä, kun taas autolla ajamisen rasitteita, kuten ruuhkia, syntyvää melua tai parkkipaikan etsintään tuhlautuvaa aikaa pidetään olemassa olevan liikennejärjestelmän ominaisuuksina ja auton itsensä kannalta satunnaisina. Rajanti (2002) huomauttaa, että tosiasiallisesti tällaista erottelua on mahdoton tehdä, sillä ruuhkat, stressi tai liikenteen turvattomuus eivät ole autosta irrallisia, vaan siihen kiinteästi liittyviä systeemisiiä ominaisuuksia.



## 2.4.2 Yhteisölliset esteet

Yksilöllisten esteiden lisäksi erilaiset sosiaaliseen ja fyysiseen toimintaympäristöön liittyvät esteet rajoittavat ihmisten ympäristömyötäistä toimintaa. Useiden ympäristöasennetutkimusten (mm. Owens & Driffill 2008; Valkila & Saari 2012; Toivonen 2013) mukaan monet kuluttajat kokevat, että valtiovalta ja poliitikot ovat ensisijaisesti vastuussa yksilön käyttäytymistä ohjaavien kannustimien ja sanktioiden asettamisessa. Owens & Driffill (2008) huomauttavat, että havainto on tavallaan ristiriitainen, sillä tutkimusten mukaan kuluttajat myös uskovat, että valtiovalta ei kuitenkaan riittävästi toimi ympäristön hyväksi. Esimerkiksi Lorenzoni ym. (2007) tarkastelemissa tutkimuksissa asukkaat esittivät luottamuksen puutteen päättäjien toimia kohtaan olevan merkittävä omaa ympäristökäyttäytymistä estävä tekijä. Owensin & Driffillin huomautusta tukee myös Flynn ym. (2010) tutkimus, jossa tarkasteltiin englantilaisten asenteita vetyenergian liikennekäyttöä kohtaan. Kyselytutkimuksen mukaan kuluttajat halusivat hallituksen ottavan aktiivisemmän roolin vetyenergian edistämässä, mutta samaan aikaan useimmat vastaajista myös uskoivat, että hallituksen toimenpiteet eivät kuitenkaan tule olemaan riittäviä kestävien energiamuotojen edistämässä (Flynn ym. 2010).

Ihmiset voivat myös kokea, että heillä ei ole riittäviä mahdollisuuksia vaikuttaa yhteisöä koskevaan päätöksentekoon. Tämä käy ilmi esimerkiksi Risto Haverisen (2006) tutkimuksesta, jossa tarkasteltiin helsinkiläisten asiointia Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen kanssa. Haverisen (2006) mukaan kaupunkilaiset kokivat keskuksen kanssa asiointin vaikeaksi, sillä havaitessaan jonkin epäkohdan tai kehittämistarpeen ympäristössä, he eivät välttämättä tienneet keneen heidän tulisi ottaa yhteyttä. Lisäksi asioiden hidaskäynnin eteneminen tai ratkaisujen viipyminen koettiin usein lamaannuttavana. Lisäksi osa asukkaista oli sitä mieltä, että he eivät henkilökohtaisesti koe olevansa vastuussa asioiden etenemisen viemisestä, vaan ympäristökeskuksen itsensä tulisi olla aktiivisempi erilaisten ympäristöongelmien havaitsemisessa ja ratkaisemisessa (Haverinen 2006). Toisaalta myös omaa elinympäristöä koskevien rakenteellisten muutosten hitaus voi vaikuttaa ihmisten mielenkiinnon laantumiseen. Esimerkiksi liikennejärjestelyiden muuttaminen tai pyöräteiden rakentaminen voivat laajuudesta riippuen viedä helposti useitakin vuosia. Tällöin omat vaikutusmahdollisuudet voidaan helposti kokea rajallisina ja jokin ei-toivottu kehityksen suunta itsestäänselvyytenä, johon omalla toiminnalla ei juurikaan pystytä vaikuttamaan (Lapintie 2002).

Tutkimusten (Lybäck 2002b; Poortinga ym. 2004; Thogersen 2005; Kanninen ym. 2010) mukaan myös rakennetulla ympäristöllä ja olemassa olevalla infrastruktuurilla on merkittävä vaikutus ihmisten liikkumisvalintoihin. Spatiaalisesti hajautunut kaupunkirakenne kasvattaa liikkumisen tarvetta ja vaikuttaa samalla myös yksityisautoilun lisääntymiseen. Jokinen (2002) huomauttaa, että esimerkiksi kaupunkien ulkopuolelle keskittynyt automarkettirakentaminen on lisännyt kaupunkien hajakehitystä ja liikennemääriä. Se on samalla vaikuttanut myös yhteiskunnalliseen eriarvoistumiseen liikkumismahdollisuuksien kannalta, sillä autottoman henkilön voi olla vaikea päästä

osalliseksi kaupungin laidalla sijaitsevan myymäläkeskittymän tai kauppakeskuksen ostostarjonnasta (Jokinen 2002).

Ostokeskusten rakentaminen onkin jatkunut varsin vapaana lähes tähän päivään saakka ja niitä on usein rakennettu sinne, missä se on ollut taloudellisesti, mutta ei välttämättä sosiaalisesti ja ekologisesti kestävä. Vuonna 2011 voimaantulleen maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen myötä kauppakeskusrakentamisen päätäntävaltaa on kuitenkin siirretty kunnilta takaisin valtioneuhjauksen piiriin ja ympäristöministeriön alaisuuteen. Muutoksen yhtenä tavoitteena on ollut suunnittelun kokonaisvaltaistaminen, jolla pyritään ottamaan huomioon rakentamisen sosiaaliset ja ympäristölliset vaikutukset jotka heijastuvat esimerkiksi liikenteen suuntaan ja määrään yli kaupunki tai kuntarajojen (Eduskunta 2011).

Eheyttävä yhdyskuntarakentaminen on usein nostettu keskeiseen asemaan pohdittaessa kaupunkisuunnittelun mahdollisuuksia vaikuttaa asukkaiden liikkumisvalintoihin. Nykyistä tiiviimpi kaupunkirakenne ja toimintojen sekoittaminen estäisivät hajakehitystä ja säästäisivät kaupunkia ympäröiviä luonnonympäristöjä rakentamiselta. Samalla on kuitenkin huomioitava, että kaupunkirakenteen tiivistäminen ei välttämättä ole pelkästään myönteinen asia. Jokisen (2002) mukaan sosiaaliset ongelmat saattavat lisääntyä ihmisten muuttaessa asumaan yhä tiiviimmin rakennetuille alueille. Lisäksi julkisen tilan väheneminen voi vaikuttaa elämänlaatuun ja asuinympäristön viihtyisyyteen, kun luonnontilaisia ja myös rakennettuja viheralueita joudutaan hyödyntämään täydennysrakentamisessa. Kanninen ym. (2010) lisäävät, että vaikka tiivis kaupunkirakenne voikin vähentää ihmisten liikkumistarpeita, niin se ei välttämättä takaa yksityisautoilun vähenemistä, sillä henkilöautolla ajetaan paljon lyhyitäkin matkoja.

Kaupunkirakenteen hajautumisen lisäksi myös olemassa oleva infrastruktuuri vaikuttaa ihmisten liikkumisvalintoihin. Kestävien kulkutapamuotojen edistäminen edellyttää myös niitä palvelevan liikennejärjestelmän laadukasta ja tehokasta toimintaa. Esimerkiksi Beirão & Cabral (2007) havaitsivat joukkoliikenteen kasvattamista koskevassa haastattelututkimuksessaan, että matkalippujen hintojen sekä vuorojen tiheyden lisäksi myös pysäkkien ja kuljetuskaluston kunto vaikuttavat voimakkaasti ihmisten valintoihin. Mielenkiintoista myös oli, että useammalla vastaajalla mielikuvat järjestelmän toimivuudesta vaikuttivat olemassa olevaa fyysistä järjestelmää enemmän (Beirão & Cabral 2007). Toisin sanoen esimerkiksi ihmisten aiemmat huonot kokemukset tai sosiaalisesta lähiympäristöstä tulevat viestit joukkoliikenteen huonosta laadusta vähensivät mielenkiintoa joukkoliikenteen kokeilua tai käyttöä kohtaan. Beirão & Cabral (2007) huomioivat, että joukkoliikennettä käytävillä ihmisillä olikin usein myönteisempi käsitys joukkoliikenteestä kuin niillä, jotka eivät sitä käyttäneet.

Samansuuntaisiin tuloksiin on päädytty myös suomalaisissa kulkutapatutkimuksissa. Maiju Lintusaari (2010) tarkasteli tutkimuksessaan joukkoliikenteen maksukäytäntöjen uudistamista. Hän havaitsi, että suurin osa päivittäin autoilevista kuluttajista piti joukkoliikennettä liian vaivalloisena tai muuten epäsovelmavana omiin kulkutapoihinsa nähden. Sen sijaan säännöllisesti joukkoliikennettä käytävillä kuluttajilla oli huomattavasti myönteisempi

näkemyksinä joukkoliikenteen laadusta, aikatauluista, reittien sopivuudesta kuin nopeudestakin. Lintusaaren (2010, 27) mukaan osa mielikuvista selittyy todennäköisesti sillä, että paljon autoilevat ihmiset asuvat keskimääräistä useammin heikomman joukkoliikenteen palvelutason alueella.

Mielikuvat ja oletukset eri kulkutapamuotojen laadusta ja nopeudesta vaikuttavat merkittävästi kestävien liikkumisvaihtoehtojen edistämiseen. Kuten Vaismaa ym. (2011) toteavat, niin meillä Suomessa esimerkiksi kävely ja pyöräily liitetään hyvin usein kuntoiluun, kun taas Tanskassa ne mielletään tanskalaisen elämäntavan symboleina ja helppona tapana arjen liikkumisessa. Samoin nuorten pyöräkampanjointiin liittyy Suomessa vahvasti usein sinällään hyvä turvallisuuskäsitelmä, mutta yksin vaaroista tiedottaminen ei kuitenkaan edistä pyöräilyn kiinnostavuutta liikkumisena (Liikennevirasto 2012b).

Heiskanen (2012, 9) jatkaa, että ihmisten ympäristöön liittyvä arkitieto ja käyttäytyminen muodostuvat hyvin usein mallioppimisen ja sosiaalisen vuorovaikutuksen kautta. Toisin sanoen yksilön sosiaalisella lähiympäristöllä, eli perheellä, sukulaisilla ja ystävillä on oma vaikutuksensa mielikuviin ja arjen valintoihin. Kennedy ym. (2010) tarkastelivat tutkimuksessaan erityisesti lähipiirin vaikutusta ympäristömyötäisen toiminnan esteenä. He havaitsivat, että lähipiirin tuen puuttuminen vaikuttaa kielteisesti kuluttajien ympäristöä koskeviin ostos- ja liikkumisvalintoihin. Esimerkiksi nuorten arvomaailma ja ihanteet saattavat usein olla hyvin toisenlaisia kuin heidän vanhemmillaan, jolloin he voivat kokea olevansa rajoittuneita toteuttamaan omia ympäristöä säästäviä tekojaan (Kennedy ym. 2010).

## 2.5 Yhteenveto tutkimuksissa havaituista esteistä

Edellä olen tarkastellut kuluttajien ympäristöasenteiden muodostumista sekä ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteenä olevia tekijöitä eri tutkimuksissa. Yhteenvetona tutkimuksista voi todeta, että ympäristöön liittyvän tiedon määrä ei yksinään edistä kuluttajien ympäristömyötäistä käyttäytymistä, vaan käyttäytyminen muodostuu aina sisäisten ja ulkoisten tekijöiden yhteisvaikutuksen kautta. Usein liikkumiseen liittyvissä valinnoissa uskomukset toiminnan helppoudesta tai vaikeudesta ovat keskeisin toimintaa määrittävä tekijä. Lisäksi myös uskomukset muiden ihmisten odotuksista sekä lähiympäristön luomat sosiaaliset signaalit vaikuttavat kulkutapavalintoihin. Sen sijaan omien kulkutapavalintojen vaikutuksia on usein vaikea arvioida arvioida suhteessa muihin toimijoihin tai olemassa olevaan ympäristöön. Tästä syystä myöskään yksilön yleiset ympäristöasenteet eivät kovinkaan merkittävästi vaikuta kulkutapamuodon valintaan.

Value-action gap mallin (Blake 1999) avulla ympäristömyötäiseen käyttäytymiseen liittyviä esteitä voidaan tarkastella varsin kattavasti ja selkeästi. Kolmuss & Agyemanin (2002) mukaan Blaken malli on kuitenkin osittain puutteellinen, sillä se ei juurikaan huomioi sosiaalisia tekijöitä, kuten perhettä tai kulttuurisia normeja käyttäytymiseen vaikuttavina tekijöinä. Puutteistaan huolimatta malli on kuitenkin mielekäs tapa myös tämän työn tutkimusaineiston tarkasteluun. Kattavan analyysin tuottamiseksi on tulosten

tarkastelussa tarpeellista kuitenkin huomioida myös muissa tutkimuksissa havaittuja esteitä. Edellä tarkastelluissa tutkimuksissa havaitut esteet on tiivistetty alla olevaan taulukkoon 3.

Ympäristömyötäisen käyttäytymisen yksilöllisiä esteitä	Ympäristömyötäisen käyttäytymisen yhteisöllisiä esteitä
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ympäristötiedon puute</li> <li>• Tiedon määrä</li> <li>• Tiedon uskottavuus</li> <li>• Rajalliset vaikutusmahdollisuudet</li> <li>• Vastuun siirtäminen</li> <li>• Vapaamatkustajuus</li> <li>• Teknologiausko</li> <li>• Lukittautuneet elämäntavat</li> <li>• Raha ja ajankäyttö</li> <li>• Motivaation puute</li> <li>• Tavat ja rutiinit</li> <li>• Autoriippuvainen elämäntapa</li> <li>• Autoilun status</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yhteisöllisten kannustimien puute</li> <li>• Rajalliset vaikutusmahdollisuudet</li> <li>• Vastuun siirtäminen</li> <li>• Sosiaalinen dilemma</li> <li>• Spatiaalinen hajautuminen</li> <li>• Lähipiirin tuen puute</li> <li>• Yhteisöä koskevat normit</li> <li>• Yhteisön luomat signaalit ja mielikuvat</li> </ul>

TAULUKKO 3. Ympäristömyötäisen käyttäytymisen yksilölliset ja yhteisölliset esteet.

Taulukkoon koottuja esteitä vertaillaan tämän työn tutkimustuloksiin luvussa viisi. Seuraavaksi luvussa kolme esittelen tutkimusmenetelmät ja aineiston hankinnan.

### 3 TUTKIMUSMENETELMÄT JA AINEISTO

Tämän luvun tarkoituksena on selvittää tutkimuksen metodologiset valinnat. Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen, eli laadullinen. Kuten Hirsjärvi ym. (2009) toteavat, suositetaan laadullisessa tutkimuksessa ihmistä tiedonkeruun instrumenttinä. Myös tutkimusaineisto kootaan yleensä luonnollisissa, todellisissa tilanteissa (Hirsjärvi ym. 2009). Tuomi & Sarajärvi (2011) lisäävät, että laadullisen tutkimuksen synonyymeinä on usein käytetty myös pehmeää ja ymmärtävää tutkimusta. Kiteytettynä laadullisen tutkimuksen ydinajatus on ihmisten todellisen elämän kuvaaminen, missä tutkittavien näkökulmat ja oma ääni pääsevät esille (Hirsjärvi ym. 2009).

#### 3.1 Tutkimusongelma täsmentyy tutkimuskysymyksiksi

Hirsjärvi ym. (2009) mukaan tutkimuksella tulee aina olla jokin tarkoitus tai tehtävä. Tämä työn tarkoituksena on tarkastella kuluttajien ympäristöasenteiden ja liikkumiskäyttäytymisen välillä esiintyvää green gap -ilmiötä. Tutkimustehtävää lähestytään Jyväskylän kaupungin asukkaiden ympäristöön liittyvien asenteiden ja kulkutapavalintojen tarkastelun kautta. Laadulliselle tutkimukselle on myös tyypillistä, että asetettu tutkimusongelma muokkautuu ja täsmentyy tutkimuksen teon edetessä (Hirsjärvi ym. 2009). Niin myös tässä työssä, jossa ensimmäisessä luvussa esitetyn tutkimusongelman tarkoituksena oli kuvailla työn tavoitetta yleisellä tasolla. Aihetta koskevaan kirjallisuuteen tutustumisen jälkeen varsin laeva tutkimusongelma jäsenyikin seuraavien tarkempien tutkimuskysymysten muotoon:

- Mikä estää Jyväskylän kaupungin asukkaiden ympäristömyötäistä liikkumista?
- Millaisia yksilöön, vastuullisuuteen ja käytäntöön liittyviä esteitä asukkaat tunnistavat kestäville liikkumisvalinnoille?

Tällä kysymysten asettelulla haluan täsmentää sitä, että tämän työn keskeisenä mielenkiinnon kohteena on Jyväskylän kaupungin asukkaiden arjen liikkumiseen liittyvät näkemykset. Toinen tutkimuskysymys linkittää edellä esitetyn value-action gap mallin aineistotarkastelun työkaluksi. Kuten seuraavissa alaluvuissa esitän, päästään laadullisen tutkimuksen menetelmin ja kohderyhmähaastatteluin toteutetun aineiston hankinnan kautta varsin syvällisesti kiinni asukkaiden omiin näkemyksiin liikkumisvalintojen taustalla vaikuttavista tekijöistä.

#### 3.2 Kohderyhmähaastattelut tiedonhankinnan välineenä

Tutkimusaineisto kerättiin käyttämällä kohderyhmähaastatteluja (focus group interviews). Kohderyhmähaastatteluilla tarkoitetaan tilanteita, joissa on samanaikaisesti läsnä useita haastateltavia haastattelijan lisäksi (Greenbaum 2000).

Tavoitteena on luoda keskustelutilaisuus, jossa haastateltavat keskustelevat annetusta aiheesta tai ilmiöstä. Kohderyhmähaastattelua ohjaa haastattelija eli moderaattori. Moderaattori ei suoraan puutu keskustelun kulkuun, mutta hänen tehtävänä on varmistaa, että keskustelu pysyy annetun aihepiirin sisällä. Tarkoituksena on siten muodostaa osallistujien välille yhteinen tilanne ja samalla kerätä tietoa siitä, miten he kokevat annetun aiheen. (Krueger & Casey 2000.)

Kohderyhmähaastattelun etuna on, että sillä saadaan samanaikaisesti tietoa monelta eri vastaajalta. Osallistujat saattavat myös kokea ryhmähaastattelutilanteen mielekkäämpänä kuin yksilöhaastattelun, sillä paine vastaamiseen on pienempi kuin yksilöhaastattelussa (Greenbaum 2000). Kohderyhmähaastattelussa esitettävät kysymykset on tarkoituksenmukaista muodostaa niin, että ne eivät johdattele osallistujien vastauksia mihinkään tiettyyn suuntaan, vaan osallistujien annetaan mahdollisimman vapaasti kertoa omia näkemyksiään käsiteltävästä aiheesta.

Monien etujen lisäksi kohderyhmähaastattelussa on myös omat haasteensa. Sulkusen (1990) mukaan ryhmähaastattelumuodon tyypillisenä ongelmana on usein se, että moderaattorin tavoittelemaa dialogia ei välttämättä synny osallistujien välille, vaan keskustelu pysyy haastattelumuotoisena. Osallistujat saattavat kyllä viitata toistensa puheisiin, mutta he eivät käy varsinaista vuoropuhelua keskenään (Eskola & Suoranta 2008). Tällöin moderaattorin tulee varmistaa, että myös ryhmän hiljaisimmat jäsenet otetaan keskustelussa huomioon (Greenbaum 2000).

Mitä kohderyhmähaastattelulla sitten halutaan saada selville? Sulkusen (1990) mukaan kohderyhmähaastatteluja voidaan käyttää monipuolisesti hyvin erilaisiin tarkoituksiin. Haastatteluilla voidaan tutkia esimerkiksi haastateltavien välisiä vuorovaikutussuhteita, kommunikaatiota tai heidän yhteisiä normejaan ja ihanteitaan Toisaalta, kuten tässä tutkimuksessa, kohderyhmähaastatteluissa voidaan keskittyä pelkästään haastatteluiden faktuaaliseen informaatioon, eli toisin sanoen ryhmän jäsenten omiin tai yhteisiin käsityksiin ja kokemuksiin käsiteltävästä aiheesta. (Sulkunen 1990.)

### **3.3 Kohderyhmähaastatteluiden suunnittelu ja toteutus**

Kuten ensimmäisessä luvussa mainitsin, on tämän tutkimuksen taustalla Jyväskylän kaupungille toteutettu tutkimus ja siten myös aineiston lähteenä olevat kohderyhmähaastattelut on suunniteltu tuota kyseistä tutkimusta varten. Oman työni tutkimusongelma alkoi hahmottua minulle vasta sen jälkeen, kun aloin ensimmäisen kerran analysoida haastatteluissa kerättyä aineistoa. On siis syytä korostaa, että kohderyhmähaastatteluissa esitetyt kysymykset ei ole varsinaisesti suunniteltu tätä omaa tutkimustani varten. Kohderyhmähaastattelun etuna kuitenkin on, että se ei ole tiukasti strukturoitu haastattelu vaan ennemminkin vapaamuotoinen, mutta asiassa pysyttelevä keskustelutilaisuus (Eskola & Suoranta 2008). Tämän vuoksi myös haastatteluaineistoa on mahdollista lähestyä monista eri näkökulmista käsin. Seuraavassa kuvaan kohderyhmähaastatteluiden toteutuksen kokonaisuudessaan, vaikka nyt käsillä

oleva työ rajautuukin käsittelemään siinä kerättyä aineistoa vain haastatteluiden liikenneosion osalta.

Tutkimusta varten järjestettiin seitsemän keskustelutilaisuutta, joihin jokaiseen kutsuttiin erilaisia asukasryhmiä edustavia Jyväskyläläisiä. Alun perin tarkoituksena oli järjestää kahdeksan tilaisuutta, mutta suunniteltua yrittäjien keskustelutilaisuutta ei onnistuttu järjestämään aikatauluongelmien vuoksi. Tutkimus rajattiin näin seitsemään kaupungin edustajien kanssa valittuun asukasryhmään (taulukko 4).

Haastateltu asukasryhmä	Keskustelijoiden määrä haastattelussa	Liikenneosion kesto (min)	Energiansäästöosion kesto (min)
Nuoret	5	10	15
Ympäristöalan opiskelijat	7	38	31
Pienten lasten äidit	3	17	10
Eläkeläiset	5	35	22
Ulkomaalaiset asukkaat	4	26	20
Ympäristöjärjestöjen jäsenet	5	30	25
Asukasyhdistysten jäsenet	3	30	20

TAULUKKO 4. Kohderyhmähaastatteluiden osallistujamäärät ja haastatteluihin käytetyt ajat (Ala-Mettälä, Karlstedt & Rey Lopez 2010).

Ryhmiä valinnalla tavoiteltiin edustavaa otosta kaupunkilaisista, joiden arjen kulkutapojen ja asumistottumusten voitiin olettaa eroavan toisistaan. Samoin kiinnitettiin huomiota siihen, että osalla ryhmistä voi olla muita enemmän tietoa ilmastonmuutoksesta ja sen vaikutuksista. Haastatteluiden järjestämisen lähtökohtana myös oli, että riittävän keskustelun aikaansaamiseksi ryhmien jäsenillä on yhteistä taustaa, mutta ryhmät ovat keskenään riittävän erilaisia monipuolisen ja kattavan aineiston muodostamiseksi. Keskusteluissa oli aina paikalla 3-7 osallistujaa tilaisuutta kohden. Keskustelutilaisuus muodostui kahdesta eri aihepiiriä käsittelevästä osiosta. Ensimmäisessä osiossa käsiteltiin ilmastonmuutosta sekä liikennettä ja toisessa osiossa ilmastonmuutosta sekä energian säästöä kotona. Keskustelun aikana moderaattori esitti osallistujille yksinkertaisia kysymyksiä, jotka liittyivät eri toimijoiden rooleihin ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Keskustelun myös annettiin jatkua niin kauan kuin osallistujilla oli sanottavaa kuitenkin niin, että liikenneosion maksimipituus oli 45 minuuttia ja energiasäästöosion 30 minuuttia. Jokainen haastattelutilaisuus nauhoitettiin kokonaisuudessaan. Osallistujilta kerättiin taustatiedoiksi ainoastaan etunimi, ikä sekä heidän edustamansa asukasryhmä.

Kaikki haastattelutilaisuudet etenivät kysymysten (liite 1) osalta samalla kaavalla. Keskustelut aloitettiin moderaattorin lyhyellä johdatuksella aiheeseen, jonka jälkeen esitettiin pääkysymys. Tämän jälkeen jatkettiin tarpeen mukaan aiheeseen johdattavilla alakysymyksillä. Toisissa keskusteluissa alakysymyksiä oli tarpeen esittää enemmän keskustelun aikaansaamiseksi, kun taas toisissa moderaattorin ei juuri lainkaan tarvinnut osallistua keskusteluun ensimmäisen kysymyksen jälkeen. Kysymykset myös suunniteltiin niin, että ne olisivat mahdollisimman vähän osallistujia johdattelevia. Esimerkiksi liikenneosion pääkysymys muotoiltiin seuraavasti,

”Millaisia kokemuksia teillä on liikkumisesta Jyväskylässä? Kertokaa kokemuksianne jalankulusta, pyöräilystä, bussilla liikkumisesta, mopoilusta tai autoilusta.”

Tällä kysymyksen asettelulla haluttiin antaa osallistujien kertoa mahdollisimman vapaasti omasta liikkumisestaan kaupungissa. Samalla pyrittiin myös siihen, että kysymys ei suoraan johdattele vastaajaa ajattelemaan kestävien kulkutapojen ja yksityisautoilun eroja yleisesti tai omien valintojensa hyötyjä ja haittoja. Sen sijaan kysymyksen tarkoituksena oli ensisijaisesti kerätä tietoa siitä, miksi asukkaat liikkuvat ilmoittamallaan tavalla ja toisaalta syntyvän keskustelun kautta havainnollistaa valintojen taustalla vaikuttavia tekijöitä.

Kohderyhmähaastatteluiden järjestäminen sujui pääsääntöisesti hyvin. Haastattelut suoritettiin ryhmätöinä, joten haastateltavien lisäksi paikalla oli aina myös muita projektiin osallistuneita tutkijoita. Jokainen kolmihenkinen tutkijaryhmämme jäsenistä toimi vuorollaan keskustelun moderaattorina ja muut avustivat taustalla esimerkiksi nauhoitusten järjestämisessä. Kuten edellä esitetystä taulukosta huomaa, vaihtelivat haastatteluiden kestoajat melkoisesti. Nuorten haastatteluryhmän kanssa ongelmana oli osallistujien kärsimättömyys ja aiheesta pysyminen. Toisaalta esimerkiksi äitien keskustelutilaisuuteen tuli lukuisia peruutuksia ja varsinaisessa haastattelutilanteessa mukana oli myös muutama huomiota tarvitseva sylivauva. Ulkomaalaisten asukkaiden haastatteluryhmän osallistujista osa puhui vain hieman englantia, jota toiset osallistujat yrittävät parhaansa mukaan tulkita, englanniksi. Tämän vuoksi myöskään kaikkea ulkomaalaisten asukkaiden haastattelussa kerättyä materiaalia ei saatu litteroitua. On tosin huomioitava, että laadullisessa tutkimuksessa yhteensä 30 henkilön otosta voidaan pitää jo kohtuullisen kattavana (Tuomi & Sarajärvi 2011), joten vain muutamissa haastatteluissa ilmenneiden ongelmien ei voida katsoa vaikuttavan tuloksien luotettavuuteen. Haastattelut perustuivat myös vapaaehtoisuuteen, joten onkin oletettavaa, että keskusteluihin ilmoittautuneet asukkaat olivat keskivertokaupunkilaisia tietoisempia ympäristöasioista ja omien toimiansa ympäristövaikutuksista, mikä tulee osaltaan ottaa huomioon tutkimustulosten käytettävyyteen vaikuttavana seikkana.

### **3.4 Tutkimusaineiston analysointi**

Keskustelut litteroitiin kohderyhmähaastattelujen jälkeen kokonaisuudessaan. Tähän päädyttiin tutkijaryhmän yhteisellä päätöksellä, sillä haluttiin varmistaa,

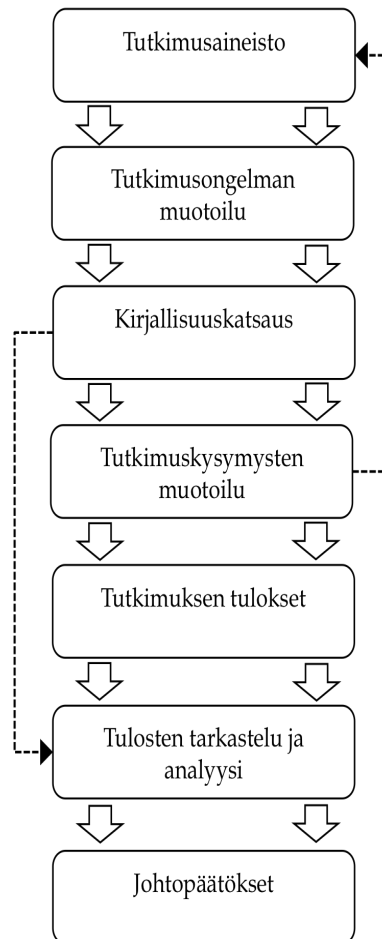


että kaikilla ryhmän jäsenillä oli koko tutkimusaineisto käytettävissään omia pro gradu -töitään varten. Materiaalia seitsemästä keskustelutilaisuudesta kertyikin runsaasti, joten tätä tutkimusta varten aloitin aineiston tarkastelun sisällönanalyysillä.

Kuten Tuomi & Sarajärvi (2011) esittävät, on laadullisessa tutkimuksessa käytettävän sisällönanalyysin runko varsin selkeä ja yksinkertainen. Aivan aluksi tulee tehdä päätös siitä, mikä aineistossa kiinnostaa. Tämän jälkeen aineisto käydään läpi ja siitä merkitään kaikki ne asiat jotka ovat kiinnostuksen kohteena. Seuraavaksi aineistosta rajataan pois kaikki muu, epäolennainen materiaali. Lopuksi jäljelle jäävä aineisto luokitellaan, teemoitellaan tai tyypitellään, eli pilkotaan ja ryhmitellään helpommin hallittaviksi paloiksi erilaisten aihepiirien mukaisesti. Eskola & Suorannan (2008) mukaan laadullista raakamateriaalia voidaan lähteä tiivistämään periaatteessa kahdella eri tavalla. Yksi tapa on lähteä liikkeelle aineistolähtöisesti, eli ilman teoreettisia etukäteisolettamuksia. Toinen tapa on hyödyntää jotain olemassa olevaa teoriaa tai aineistoon otetaan tietoisesti jokin teoreettisesti perusteltu näkökulma. (Eskola & Suoranta 2008.) Jälkimmäisessä tarkastelutavassa teoria toimii tavallaan kehyksenä, jonka kautta aineistosta muodostetaan tulkintoja. Tällöin teoria ohjaa myös aineistohavaintojen teemoittelua, kun analysoinnissa käytettävä jaottelu perustuu teorian myötä muodostuviin teemoihin (Tuomi & Sarajärvi 2008). Teemoittelun jälkeen analyysiä on mielekästä jatkaa etsimällä samankaltaisuuksia eri teemaluokkien väliltä (Eskola & Suoranta 2008). Hirsjärvi & Hurme (2000, 174) toteavat, että aineistosta esiin nousevien seikkojen tarkastelu suhteessa toisiinsa onkin analyysin olennaisin osa.

Tämän tutkimuksen aineisto analysoitiin siis teorialähtöisesti teemoitellen. Aluksi tarkastelin ja merkitsin aineistoa ensimmäisessä luvussa esitetyn tutkimusongelman kautta. Toisin sanoen pyrin tiivistämään aineistoa käyttäen asettamaani tutkimusongelmaa ikään kuin sateenvarjona, jonka alle keräsin haastatteluaineistosta kaiken aihepiiriä koskevan materiaalin. Tätä vaihetta helpotti se, että olin käsitellyt aineistoa lukuisia kertoja jo Jyväskylän kaupungin projektin yhteydessä, joten materiaali oli varsin tuttua. Tosin nyt tarkastelin aineistoa hieman eri näkökulmasta, eli pyrin löytämään asukkaiden ympäristökäyttäytymisen ja kestävien liikkumisvalintojen esteitä. Kirjallisuuskatsauksen myötä näkökulma aineistoon tarkentui tutkimuskysymysten muodossa, joten seuraavaksi teemoittelin esteitä teoria-osiossa esitetyn value-action gap mallin mukaisesti yksilöön, vastuullisuuteen ja käytäntöön liittyviin esteisiin. Tässä käytin hyväkseni värikoodausta. Yksilölliset esteet merkitsin punaisella, vastuullisuuteen liittyvät vihreällä ja käytäntöön liittyvät keltaisella. Värikoodaus auttoi aineiston jäsentämisessä. Samalla sain myös tietoa siitä, millaisia esteitä asukkaat toivat ryhmäkeskusteluissa eniten esiin. Koodauksen jälkeen jatkoin aineiston tiivistämistä etsimällä teemojen mukaan jaetuille näkemyksille yhteisiä ominaisuuksia. Jaottelin esteet edelleen yksilöllisiksi ja yhteisöllisiksi esteiksi. Tämä oli mielekästä, sillä näin sain laajennettua tutkimustulosten tarkastelua vertailemalla asukkaiden näkemyksiä muissa tutkimuksissa havaittuihin esteisiin. Seuraavassa kuviossa (4.) on vielä havainnollistettu tutkimusprosessin eteneminen kokonaisuudessaan. Kuviossa tutkimusprosessin eteneminen on

esitetty vaiheittain, vaikka kaikki vaiheet etenivät myös vuorovaikutuksessa keskenään. Tutkimuskysymysten muotoilun jälkeen siirryin teemoittelemaan aineistoa ja kirjallisuuskatsauksen pyrin liittämään keskeiseksi osaksi tulosten tarkastelua ja analysointia.



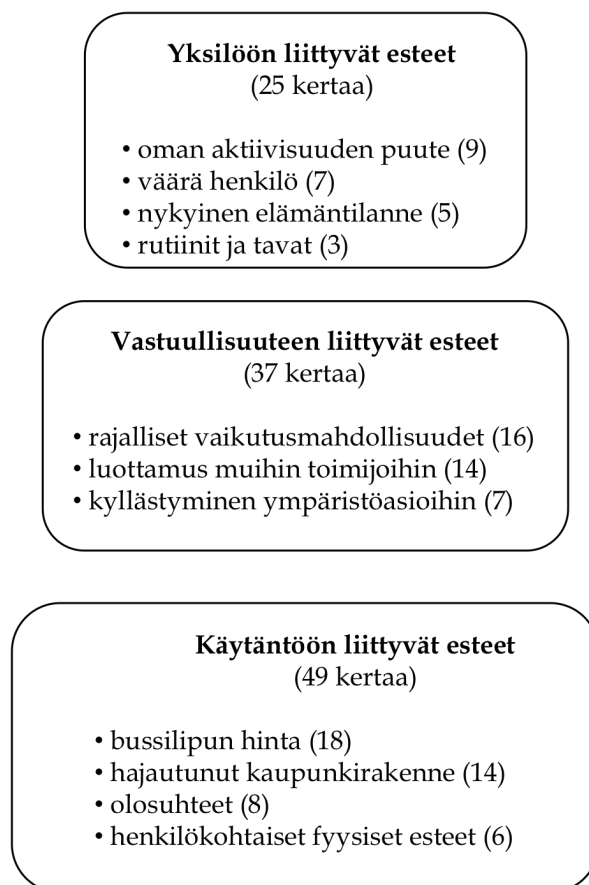
KUVIO 4. Tutkimusprosessin vaiheet.

## 4 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa esittelen työn tutkimustulokset. Luku rakentuu siten, että aluksi havainnollistan teemaluokkien kattavuuden aineistossa. Tutkimuksessa käytettävät teemaluokat jakautuvat Blaken (1999) esittämän value-action gap mallin mukaisesti yksilöön, vastuullisuuteen ja käytäntöön liittyviin esteisiin. Tämän jälkeen avaan tutkimusteemoja tarkastelemalla niihin kuuluvia esteitä asukkaiden esiin nostamien näkemysten kautta. Tässä luvussa ei siis vielä analysoida haastatteluissa esiin nostettuja esteitä. Varsinainen tutkimustulosten tarkastelu ja analyysi suoritetaan vertailemalla esteitä kirjallisuusaineistoon seuraavassa luvussa viisi.

### 4.1 Teemaluokkien kattavuus aineistossa

Alla olevaan kuvioon (5.) on jaoteltu teoreettisen mallin mukaan muodostetut teemaluokat ja sulkuihin niihin kuuluvien esteiden mainintakerrat. Mainintojen lukumäärät on ilmoitettu yhteisesti kaikki ryhmähaastattelut ja mainintakerrat huomioiden. Tämän lisäksi jokaisen teemaluokan alle on listattu haastatteluissa useimmin mainittuja esteitä.



KUVIO 5. Teemaluokat ja niiden kattavuus aineistossa.

Jyväskylän kaupungin asukkaat toivat kohderyhmähaastatteluissa useimmin esiin käytäntöön liittyviä kestävän liikkumisen esteitä. Tähän teemaluokkaan kuuluvia esteitä mainittiin haastatteluissa yhteensä 49 kertaa. Mainintakertojen perusteella merkittävimmiten käytäntöön liittyviksi esteiksi nousivat bussilipun hinta sekä spatiaalisesti hajautunut kaupunkirakenne. Seuraavaksi eniten mainittiin vastuullisuuteen liittyviä esteitä, yhteensä 37 kertaa. Näistä tärkeimmiksi nousivat yksilön rajalliset vaikutusmahdollisuudet sekä odotukset muiden toimijoiden vastuusta. Yksilöön itseensä liittyviä esteitä mainittiin kaikissa haastatteluissa yhteensä 25 kertaa. Useimmin tähän teemaluokkaan kuuluvista esteistä mainittiin oman aktiivisuuden puute sekä se, että jotkin asukkaat kokevat olevansa väärä henkilöitä ympäristömyötäiseen liikkumiseen.

## 4.2 Yksilöön liittyvät esteet

Yksilöön liittyvät esteet ovat henkilökohtaisia, omiin asenteisiin liittyviä esteitä. Haastatteluun osallistuneet Jyväskylän kaupungin asukkaat mainitsivat useita erilaisia yksilöön itseensä liittyviä kestävän liikkumisen esteitä. Monille asukkaille henkilöauton käyttö oli osa päivittäisiä liikkumisrutiineja ja kestävien kulkutapamuotojen käytön vähyyttä perusteltiin osittain oman aktiivisuuden ja viitseliäisyyden puutteella. Eräs ulkomaalaisten asukkaiden haastatteluryhmän jäsen tiivistä ajatuksia näin,

"- - and I think, as you mentioned, people when they get the car, they become so luxurious, they become so lazy.. so hard to get out [of] that lifestyle..." Nainen, 41v.

"- - luulen, kuten mainitsit, että kun ihmiset hankkivat auton, se on luksusta ja heistä tulee laiskoja... sellaista elämäntapaa on vaikea muuttaa..." Nainen, 41v.

Toisaalta monille haastatelluille, kuten opiskelijoille ja nuorille, kestävien kulkutapamuotojen käyttö oli lähes ainoa tapa liikkua kaupungilla. Esimerkiksi kaikki nuorten keskusteluryhmään osallistuneet asukkaat olivat ala-ikäisiä, joten oman auton käyttö ei ollut ajankohtainen aihe. Nuoret eivät myöskään mopoilleet, vaan liikkuvat pääsääntöisesti joko pyörällä tai bussilla kulkien. Huomattavaa kuitenkin oli, että nuoret eivät tuoneet omia kulkutapatottumuksiaan esiin ilmastonmuutoksen tai ympäristön kannalla, vaan liikkumisvalintoja perusteltiin ensisijaisesti nykyisen elämäntilanteen kautta.

"- - no aika sama, että nautitaan nyt tästä nuoruudesta ja sitten ruvetaan kattomaan sitä kestävän kehityksen mukasta autoo ja ei tässä nyt niinku koe että vois tän ikäsenä hirveesti oikeesti niinku tehdä [ympäristön hyväksi]." Poika, 16v.

Myös muissa haastatteluryhmissä syntyi vilkasta keskustelua omasta elämäntilanteesta ja osa asukkaista koki nykyisessä elämäntilanteessaan olevansa väärä henkilö ajattelemaan tai toimimaan ympäristövastuullisella tavalla. Eläkeläisten haastatteluryhmässä monet keskustelijat perustelivat omaa auton käyttöönsä tottumuksella ja päivittäisten kauppamatkojen tarpeella, mutta mielenkiintoista

oli, että myös korkea ikä mainittiin yhtenä mahdollisena yksilöllisiin asenteisiin vaikuttava esteenä ympäristömyötäiselle käyttäytymiselle.

" - eläkeläisistä vois kuvitella että kun meillä on kumminkin rajallinen, tai kaikillahan se rajallinen määräaika on enää jäljellä, mutta me voidaan ajatella että kärsikööt muut sitten seurauksista..." Mies, 68v.

Toisaalta muutamat eläkeläisistä totesivat ympäristöä säästävän elämäntavan olevan osa lapsuudesta periytyvää arkea. Näitä tapoja ei kuitenkaan perusteltu ympäristön näkökulmasta, vaan ensisijaisesti taloudellisten ja käytännöllisten syiden kautta. Esimerkiksi veden tai sähkön kulutuksen tarkkailu kuuluivat joiden eläkeläisten arkeen. Eläkeläisten lisäksi myös äitien keskusteluryhmässä keskusteltiin nykyisestä elämäntilanteesta ympäristömyötäistä käyttäytymistä rajoittavana tekijänä. Kaikki keskusteluun osallistuneet äidit pyrkivät kuitenkin liikkumaan mahdollisimman usein kestäviä kulkutapamuotoja käyttäen, vaikka aina se ei välttämättä olisikaan mahdollista.

"Kun ei niitä asioita jaksa miettiä varsinkaan lapsen kanssa, et teenkö nyt näin ja meenkö nyt noin ja sit se millaisia asioita meille hankitaan. Kun kaikki nää kysymykset, sit pitää olla vaan sellasia suuntaviivoja itelle... suunnilleen aina suunnistaa niitten mukaan ja välillä vähän pysähtyy miettimään uudestaan." Nainen, 26v.

Kaikissa ryhmissä useat keskustelijat olivat sitä mieltä, että ihmisten oma asenne ja viitseliäisyys ovat tärkeimpiä kestäväää liikkumista edistäviä tai estäviä tekijöitä. On tosin huomioitava, että ryhmäkeskusteluissa asukkailta ei suoraan kysytty heidän omista asenteistaan. Siten olettavaa myös on, että asukkaiden vastauksissa asenne viittaa omien asenteiden sijaan ennemminkin heidän käsityksiinsä ihmisten yleisistä asenteista, sillä monet keskustelijat viittasivat puhuessaan itsensä sijaan ihmisiin yleisellä tasolla. Keskusteluista oli kuitenkin tulkittavissa asukkaiden omat myönteiset asenteet ympäristöä kohtaan, mutta positiivisista ympäristöasenteista huolimatta omien liikkumistottumusten muuttaminen koettiin joidenkin keskustelijoiden osalta vaikeaksi. Sen sijaan esimerkiksi kierrättäminen tai muu ympäristöä säästävä toiminta oli huomattavasti suositumpaa.

" - tota toi yksityisautoilu on sit sellanen asia, mistä autottoman on niinku helppo puhua ja syyllistää ihmisiä ja kaikkee muuta... - - mu sitte on nää työmatkat sun muut mitkä pitää vaan hoitaa." Nainen, 52v.

" - ehkä jätteiden lajittelu on just sitten se mihin ite pystyy paremmin panostaan..." Nainen, 26v.

Muita haastatteluissa mainittuja yksilöön liittyviä esteitä olivat kiinnostuksen puute ympäristöasioita kohtaan sekä autoilun helppous verrattuna bussilla tai pyörällä liikkumisen vaikeuteen. Edellä esitetyt asukkaiden omat asenteet ja käsitykset muiden ihmisten käyttäytymisestä liittyvät kiinteästi value-action gap mallin toiseen teemaluokkaan, eli vastuullisuuteen liittyviin esteisiin.

Myönteisistä ympäristöasenteista huolimatta ihmiset voivat jättää toimimatta, mikäli he uskovat, että omilla toimilla ei juurikaan ole vaikutusta ympäristön tilaan tai he kokevat, että muutkaan ihmiset eivät toimi ympäristömyönteisellä tavalla. Seuraavaksi tarkastelen sitä, millaisia vastuullisuuteen liittyviä esteitä asukkaat toivat ryhmähaastatteluissa esiin.

### 4.3 Vastuullisuuteen liittyvät esteet

Lähes kaikki haastatteluissa mainitut, tähän teemaluokkaan kuuluvat esteet kuuluivat pääosin kahteen luokkaan. Henkilökohtaiseen sekä kollektiiviseen vastuuseen liittyviin esteisiin. On myös huomioitava, että mainitut esteet eivät välttämättä suoraan liity asukkaiden liikkumisvalintoihin. Sen sijaan ne havainnollistavat asukkaiden yleistä ympäristöön liittyvää käyttäytymistä, joka osaltaan vaikuttaa myös heidän kulkutapavalintoihinsa.

Ihmisten omat, rajalliset vaikutusmahdollisuudet nousivat vilkkaan keskustelun kohteeksi useissa haastatteluryhmissä. Monet keskustelijat kokivat, että omilla yksittäisillä valinnoilla ei juurikaan ole vaikutusta ympäristön tilaan. Lisäksi rajatut vaikutusmahdollisuudet tuntuivat joistakin asukkaista hyvin turhauttavilta. Asukasyhdistysten sekä eläkeläisten keskusteluryhmissä yksilön rajattuja vaikutusmahdollisuuksia kuvattiin seuraavasti;

*"Kyllä se aika turhauttavaa monesti on tuo, et kun yrittää vaikuttaa niin ei saa kun jonkun millimetrin ehkä joskus jossain aikaan."* Nainen, 57v.

*"- - energiaa tuhlataan ja tuolla pitkällä tyhjillä teillä niin palaa kirkkaat valot ja teollisuudessa pistetään energiaa menemään vaikka miten, ni se ei oikein motivoi yksityistä ihmistä siihen säästämistalkoisiin."* Mies, 64v.

Monien keskustelijoiden mielestä myös muiden ihmisten tulisi ottaa nykyistä suurempi vastuu kollektiivisista ympäristöasioista. Osa asukkaista totesi, että esimerkiksi heidän sosiaalisessa lähipiirissä tai yhteisössä ei välttämättä aina toimita ympäristövastuullisella tavalla.

*"- - se talo missä mä asun ni asuu muitakin eläkeläisiä jonkiverran. - - jotkin sanoo asuneensa yli kymmenen vuotta mutta ei oo koskaan käyttäny julkista liikennettä, että se oman auton käyttö on niin mukavaa ilmeisesti monella että."* Mies, 68v.

*"- - niin ei siellä kyllä kovin moni jaksa meidän taloyhtiössä ainakaan kierrättää. Tuntuu että mä oon ite ronkinu niitä roskia että tää ei kuuluis tänne..."* Nainen, 26v.

Edellisen lisäksi myös yhteiskunnan, yritysten sekä erityisesti poliittisten päättäjien toivottiin kantavan nykyistä suurempaa vastuuta ympäristöasioista. Osa keskustelijoista sanoi uskovansa, että esimerkiksi poliitikot eivät riittävästi toimi yhteisen ympäristön hyväksi. Asukasyhdistysten jäsenten keskustelussa esiin nousi myös yhdistysten rajalliset vaikutusmahdollisuudet. Keskustelijoiden mielestä eri yhdisten ympäristöön liittyviä toimintamahdollisuuksia olisi nykyistä paremmin edistettävä kaupungin päättäjien suunnalta. Yksi haastatteluista asukkaista esimerkiksi totesi asukasyhdistysten edustajien

olevan oman alueensa asiantuntijoita, joiden näkemyksiä tulisi nykyistä paremmin hyödyntää omaa aluetta koskevassa päätöksenteossa. Toinen asukasyhdistysten ryhmän keskustelijoista huomioi myös oman yhdistyksensä tärkeänä linkkinä tavallisen kaupunkilaisen ja päättäjien välillä.

"Mut jos mä kuuntelen tätä meidän keskustelua joka me käytiin ensin, niin mitä asukasyhdistys voi tehdä, mitä luonnonsuojeluyhdistys voi tehdä niitten asioitten eteen, ei oikeastaan mitään. Kyllä se kaatuu sinne kaupungin ja valtakunnan päättäjien kontolle tää asia." Nainen 53v.

"- - me olemme kuitenkin välittäjiä. Välitämme kaupungille asiat kun meillä on hyvät yhteydet sinne kaupunkiin..." Mies 57v.

Omien ja yhteisten vaikutusmahdollisuuksien lisäksi keskusteluissa mainittiin myös muutamia muita vastuullisuuteen liittyviä esteitä. Eläkeläisten haastatteluryhmässä keskustelua syntyi teknologisen kehityksen merkityksestä ja sen vaikutuksista ihmisen käyttäytymiseen. Eräs haastatelluista esimerkiksi totesi, että mitä pitemmälle energiantuotannon kehitys etenee, sitä vähemmän ihmisten tarvitsee tulevaisuudessa huolehtia sen säästämisestä. Joissakin asukasryhmissä keskusteluun nousi myös ympäristöön liittyvän informaation määrä. Osa keskustelijoista piti esimerkiksi kaupungin tiedottamista hyvänä asiana, kun taas toiset ilmoittivat olevansa kyllästyneitä eri tiedotusvälineiden kautta tulevaan ympäristökäyttäytymisen ohjailuun.

"- - ihan semmosta niinku itsestänselvyyttä kun toistetaan ja toistetaan ja toistetaan niin se käy ottamaan päähän." Nainen, 53v.

"- - nii et jos sitä [ilmastonmuutosta] mediassa touhotetaan, niin siihen saattaa tulla vääristymiä, et kaikkia ympäristöasioita vaan liiotellaan..." Poika, 17v.

Useat keskustelijat eri ryhmissä, mutta erityisesti nuoret, huomioivat median vaikutuksen ja mainosten kautta välittyvän informaation osittaisen epäjohtomukaisuuden. Eräs nuorista esimerkiksi kertoi vierastavansa ekologinen-sanaa ostaessaan tuotteita, koska hänen mielikuvissaan se liittyy lähinnä hintaan, eikä täyttää varmuutta tuotteen alkuperästä tai ympäristöystävällisyydestä voi kuitenkaan saada.

#### **4.4 Käytäntöön liittyvät esteet**

Jyväskylän kaupungin asukkaat toivat keskusteluissa eniten esiin käytäntöön liittyviä kestävästä liikkumisesta esteitä. Huomioitavaa myös on, että tähän teemaluokkaan kuuluvat esteet liittyvät vahvimmin juuri kulkutapakäyttäytymiseen. Muissa teemaluokissa tuli runsaasti esiin myös yleisiä ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteitä, jotka kuitenkin osaltaan vaikuttavat liikkumisen valintoihin.

Asukkaiden haastatteluvastausten perusteella merkittävin yksittäinen käytäntöön liittyvä este on bussilipun hinta. Yli puolet haastatteluun osallistuneista asukkaista piti matkalipun hintaa liian korkeana. Tämän lisäksi

myös kuljetuskaluston kunto, vuorojen myöhästely, ruuhka-ajan ahtaus sekä kuljettajien auttamishalun puute mainittiin linja-auton käytön vähyteen vaikuttavina tekijöinä. Osa asukkaista koki myös aikataulujen tarkistamisen vaikeana. Eläkeläisten ryhmässä keskusteluun nousi myös bussiverkoston kattavuus, jonka puutteilla oman auton käyttöä perusteltiin. Toisaalta, kuten edellä mainitsin, joidenkin haastatteluryhmien osallistujat liikkuvat pääsääntöisesti vain kestäviä kulkutapamuotoja käyttäen. Näillä ryhmillä linja-auton käytön vähyys korvautui usein kävelyllä tai pyöräilyllä.

”Mun tulee ainakin harvemmin lähettyä sitten lapsen kanssa bussilla keskusta koska ne aikataulut. Joko on niin harvoin busseja tai sit ne ei saavu pysäkille just siihen aikaan. Et melkeen säästää aikaa sit et lähtee kävelemään... säästyy vähän huudoiltakin kun lähtee samantien kävelemään keskusta.” Nainen, 26v.

Jyväskylän kaupunkirakenteesta ja alueiden suunnittelusta asukkailla oli hyvin erilaisia mielipiteitä. Useat haastateltavat pitivät laajalle levittäytyneitä kaupunkirakennetta ongelmallisena kestävien kulkutapamuotojen kannalta. Esimerkiksi Palokan, Keljon ja Seppälän automarkettien saavutettavuus koettiin hankalaksi vain pyörällä tai jalan kulkien. Toisaalta taas pyöriteiden kattavuus sekä tiiviiksi rakennettu keskusta-alue saivat monilta asukkailta kiitosta.

”- - kyllähän se niinku lähtee hyvin paljon myös kaupunkisuunnittelusta, että mihin kaavotetaan uudet asuinalueet ja mihin kaavotetaan tommosii kaupan suuryksiköitä, vai kaavotetaanko niitä ylipäätään. Sit myös että miten uusille asuinalueille sekä vanhoille järjestetään joukkoliikennettä. Vai niinku tehäänks ne sil oletuksella, et joka perheessä on se kaks autoo ja niitä vaan käytetään...” Nainen, 26v.

”- - ja just noihin kauppakeskuksiin, niihin mennään autolla, siellä ei oikein juurikaan pyöriä näy, muutama pyörä ehkä.” Nainen 53v.

”- - asumme aivan keskustassa. Omat jalat riittää melkein kaikkeen, tämä on senverran pieni ja kompakti kaupunki...” Mies, 64v.

Myös matkan tarkoitus sekä erilaiset olosuhdetekijät vaikuttavat hyvin paljon asukkaiden kulkutapakäyttäytymiseen. Esimerkiksi ostos- ja työmatkoilla useat keskustelijat suosivat autoa, kun taas vapaa-ajan liikkumisessa käytetään mieluummin polkupyörää tai kävellään. Lisäksi myös keliolosuhteet, kevytväylien kunto sekä turvallisuustekijät nousivat esiin erityisesti pyöräilyyn ja kävelyyn vaikuttavina esteinä.

”- - jos teiden kunnossapidossa kevytväylät tulis autoteiden kanssa vihdoinkin tasavertaseks. Tossa keskustassakin jystetään kerran viikossa ihan asvaltille tiet autoilta, mutta jalankulkijat ja pyöräilijät on aika eri asemassa. Monesti justiinsa [lumi]kinokset kasataan siihen pyöriteille...” Mies, 25v.

Muita keskusteluissa mainittuja käytäntöön liittyviä esteitä olivat esimerkiksi arjen kiireistä johtuva ajan puute. Ulkomaalaisten asukkaiden ryhmässä yksi keskustelijoista liikkui pyörätuolilla ja hän nosti keskusteluun myös fyysiset ja terveyteen liittyvät esteet.



## 5 TUTKIMUSTULOSTEN TARKASTELU

Edellä olen havainnollistanut Jyväskylän kaupungin asukkaiden kohderyhmähaastatteluissa esiin nostamia ympäristömyötäisen käyttäytymisen ja kestävän liikkumisen esteitä. Tässä luvussa tarkastelen tutkimuksessa havaittuja esteitä aiempien tutkimusten sekä kirjallisuuden valossa. Yhteenvetona eri esteistä voi todeta, että ne ovat suurelta osin yhteneviä tämän tutkimuksen kirjallisuuskatsauksessa esitettyjen esteiden kanssa. Tarkastelua varten aineistosta esiin nousseet esteet on jaettu yksilöllisiin ja yhteisöllisiin esteisiin. Lisäksi tarkastelen lyhyesti muutamia esteitä, joita kirjallisuudessa ei erikseen käsitelty.

### 5.1 Kestävän liikkumisen yksilölliset esteet

Yksilöllisistä esteistä haastatteluissa nousi selkeimmin esiin asukkaiden omat rajatut ympäristöön liittyvät vaikutusmahdollisuudet. Vaikka asukkaat suhtautuvat myönteisesti ilmastonmuutoksen hillintään ja ympäristöongelmien torjumiseen, niin käsitykset omien vaikutusmahdollisuuksien puutteesta vaikuttavat heidän omaan ympäristökäyttäytymiseensä. Rajoittuneet vaikutusmahdollisuudet tulivat haastatteluvastauksissa esille avuttomuuden tunteena, turhautumisena sekä vastuun siirtämisenä muille toimijoille. Tulokset ovat yhteneviä Flynn ym. (2010) tekemän tutkimuksen kanssa, jonka mukaan epätietoisuus omien toimien vaikutuksista on usein yksi tärkeimmistä ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteistä.

Myös nykyinen elämäntilanne oli monille haastatelluille merkittävä este ympäristömyötäiselle liikkumiselle. Esimerkiksi auton käyttöä perusteltiin usein tottumuksella ja erilaisilla arjen vaatimuksilla. Tutkimustulokset ovat yhteneviä Flynn ym. (2010) sekä Id & Laaksosen (2012) tekemien, ihmisten elämäntapoihin ja rutiineihin liittyvien, havaintojen kanssa. Haastatteluvastausten perusteella asukkaiden liikkumisen valinnat ovat usein osa arjen rutinoitunutta toimintaa, jota ei niinkään ajatella ympäristön tai välttämättä edes käytännöllisten syiden kautta. Esimerkiksi muutamat eläkeläisten ryhmän keskustelijoista ilmoittivat ajavansa usein autolla keskustaan asioimaan, vaikka samalla he totesivat keskustassa autoilun olevan itselleen haastavaa ja vapaan parkkipaikan löytämisen olevan jokseenkin työlästä. Toisaalta taas joillekin asukasryhmille, kuten nuorille ja opiskelijoille, esimerkiksi kävely ja pyöräily olivat pääsääntöisesti ainoita liikkumistapoja kaupungissa. Näilläkin ryhmillä liikkumisvalintojen syyt eivät kuitenkaan olleet ensisijaisesti ympäristöön, vaan taloudelliseen tilanteeseen ja ajankäyttöön liittyviä.

Myös muissa keskusteluryhmissä ympäristömyötäinen käyttäytyminen liitettiin yleensä muuhun arjen toimintaan liikkumisvalintojen sijaan. Havainto on yhdenmukainen Heiskasen (2011) sekä Hakkaraisen & Koskisen (2011) esittämän näkemyksen kanssa, jonka mukaan ihmiset suosivat mieluiten sellaisia ympäristötekoja, joiden vaikutukset ovat konkreettisia ja tulokset

helposti havaittavissa. Esimerkiksi autoilun ympäristövaikutukset ovat usein vaikeasti hahmotettavissa, joten tästä syystä myös auton käytön vähentämiseen vaikuttavat tekijät muodostuvat ympäristösyiden sijaan muiden seikkojen, kuten taloudellisen tilanteen tai muun merkittävän elämänmuutoksen kautta.

Haastatteluvastauksissa auton käyttöä perusteltiin myös helppoudella ja nopeudella esimerkiksi joukkoliikenteeseen nähden. Voikin olettaa, että paljon autoilevilla Jyväskylän kaupungin asukkailla kyse on ensisijaisesti joukkoliikenteeseen liittyvistä negatiivisista mielikuvista, kuten myös Lintusaari (2010) joukkoliikenteen maksukäytäntöjä koskevassa tutkimuksessaan esitti. Näkemystä vahvistaa se, että esimerkiksi osa nuorista keskustelijoista, joille oman auton käyttö ei vielä ollut ajankohtaista, ilmoittivat olevansa joukkoliikenteen laatuun ja käytettävyyteen kohtuullisen tyytyväisiä, lippujen hintoja ja sekä satunnaista myöhästelyä lukuunottamatta.

Toiskallio (2001) ja Lybäck (2002b) esittävät auton omistamisen ja käytön merkitsevän monille oman elinpiirin helpohkoa laajennusta. Näkemys on yhtenäinen tämän tutkimuksen aineiston kanssa, sillä esimerkiksi eläkeläisten keskusteluryhmässä auton käyttöä perusteltiin muiden seikkojen ohella myös mökkimatkojen tarpeella. Lybäckin (2002b) mukaan autoilun vähentämisen esteeksi muodostuukin usein opittu tapa, kun yksityisautoilua perustellaan muiden kulkutapamuotojen käytön vaikeudella tai jopa mahdottomuudella. Tutkimusaineistossa tavat ja tottumukset auton käytön vähentämisen esteenä tulivat esille erityisesti eläkeläisten ja asukasyhdistysten jäsenten keskusteluissa.

## 5.2 Kestävän liikkumisen yhteisölliset esteet

Yhteisöllisistä ympäristömyötäisen käyttäytymisen esteistä asukkaat nostivat useimmin esiin luottamuksen puutteen muihin toimijoihin. Luottamuksen puute liittyy vahvasti kirjallisuuskatsauksessa esitettyyn sosiaalisen dilemman käsitteeseen (Uusitalo 1997). Ihmiset eivät välttämättä toimi ympäristömyötäisellä tavalla mikäli uskovat, että muutkaan toimijat eivät tee omaa osuuttaan ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tai ympäristöongelmien torjumiseksi. Asukkaiden haastatteluvastauksissa luottamuksen puute näkyi heidän ympäristöön liittyvän motivaationsa vähentymisenä ja vastuun siirtämisenä pois omista toimista muille toimijoille. Esimerkiksi yrityksiltä ja kaupungin organisaatiolta odotettiin aktiivisempaa roolia ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Lisäksi erityisesti asukasyhdistysten ja ympäristöjärjestöjen jäsenten keskusteluissa nousi esiin myös yhteisöä koskevat rajalliset vaikutusmahdollisuudet. Osa haastatelluista koki omat sekä edustamansa yhteisön vaikutusmahdollisuudet rajallisiksi yhteisöä koskevassa päätöksenteossa. Näkemys on samansuuntainen Lapintien (2002) havainnon kanssa, jonka mukaan ihmisten omat rajallisiksi koetut roolit voivat vaikuttaa ympäristöä koskevan mielenkiinnon laantumiseen.

Yksilöllisen näkökulman lisäksi elämäntilanne voidaan määrittää myös yhteisölliseksi ympäristömyötäisen toiminnan esteeksi. Monet arjen toiminnoista ovat usein riippuvaisia yksilön itsensä lisäksi myös sosiaalisen lähiympäristön tarpeista sekä opituista sosiaalisista normeista. Keskusteluissa

sosiaalisella lähiympäristöllä viitattiin usein naapureihin tai yhteisöön, mutta äitien haastattelutilaisuutta lukuunottamatta keskusteluissa ei kuitenkaan suoraan tuotu esiin esimerkiksi perheen merkitystä omissa liikkumisvalinnoissa. Osa äideistä perusteli auton käyttöönsä tai joukkoliikenteen käytön vähyyttä erityisesti lapsen kanssa liikkumisen haasteilla. Kuitenkin myös muissa keskusteluissa auton käytön tarpeella viitattiin usein juuri ”arjen pyörittämiseen”, esimerkiksi työ- ja asiointimatkojen muodossa. Haastattelu-aineisto tukee siten Moisanderin (1996) sekä Heath & Giffordin (2002) tutkimusten havaintoa, jonka mukaan sosiaalisen lähiympäristön paine on yksi merkittävistä liikkumisvalintoihin vaikuttavista tekijöistä. Esimerkiksi auton käyttö saattaa olla sosiaalisesti hyväksyty tapa selviytyä arjen haasteista, jolloin sen käytön vähentämistä tai muihin kulkutapamuotoihin siirtymistä ei välttämättä juuri edes ajatella. Toisaalta lähiympäristön tuottamat sosiaaliset signaalit voivat toimia myös toisinpäin, eli ympäristömyötäistä toimintaa motivoivasti, kuten Moisander (1996, 117) esittää. Tämänkin tutkimuksen ympäristöjärjestöjen jäsenten haastattelussa yksi asukkaista ilmoitti perheensä halunneen luopua oman auton käytöstä nimenomaan ilmastonmuutoksen ja autoilun aiheuttamien ympäristöhaittojen takia.

Kaupunkirakenteen spatiaalinen hajautuminen nostettiin esiin useissa keskusteluissa merkittävänä kestävien liikkumistapojen käyttöä rajoittavana tekijänä. Tulokset ovat yhteneväisiä Lybäckin (2002b) tekemän kaupunkilaisten autoasenteisiin liittyvän tutkimuksen kanssa. Asukkaiden päivittäiset ostosmatkat suuntautuvat usein automarketteihin, jonne kulkeminen ilman autoa koettiin erityisen haastavaksi. Samoin myös se, miten kaupunkia tullaan jatkossa kehittämään tai rakentamaan vaikuttaa erittäin paljon asukkaiden kulkutapavalintoihin. Useat asukkaista kuitenkin pitivät esimerkiksi pyöräteiden laatua ja kattavuutta kohtuullisen hyvänä, mutta kausittaiset keliolosuhteiden vaihtelut sekä niihin liian hidas vastaaminen kaupungin toimesta koettiin kestävästä liikkumisesta mielekkyyttä rajoittavana tekijänä.

Joukkoliikenteen käyttöön liittyvät esteet ovat samansuuntaisia Beirão & Cabralin (2007) tekemien havaintojen kanssa. Matkalippujen hintojen lisäksi joukkoliikenteen käyttöön vaikuttaa keskusteluun osallistuneiden asukkaiden mukaan myös vuorojen tiheys, vuorojen kattavuus sekä kuljetuskaluston kunto. Mielenkiintoista myös oli, että eri keskusteluryhmien näkemykset pyöräilystä ja kävelystä erosivat toisistaan jonkin verran. Esimerkiksi monet opiskelijoista tai nuorista pitivät pyöräilyä hyvin nopeana tapana liikkua kaupungilla, kun taas eläkeläisten keskusteluryhmässä useat keskustelijat liittivät pyöräilyyn ensisijaisesti kulkutapamuodon turvallisuuden ja hankaluuden.

### 5.3 Havaintoja esteistä kirjallisuusaineiston ulkopuolelta

Tutkimusaineistosta oli havaittavissa myös esteitä, joita kirjallisuusaineistossa ei käsitelty erillisinä esteinä. Esimerkiksi joidenkin demografisten tekijöiden, kuten iän tai asuinpaikan voidaan myös katsoa osaltaan vaikuttavan ihmisten liikkumisvalintoihin. Iän merkitys kestävästä liikkumisesta esteenä tuli esille

erityisesti nuorten ja eläkeläisten keskusteluissa. Nuorilla ikä liittyy välinpitämättömyyteen sekä siihen, että erilaiset ympäristöongelmat eivät tällä hetkellä ole ajankohtaisia heidän omassa elämässään. Eläkeläisten keskustelussa ikä tuotiin esiin asenteiden lisäksi myös omiin fyysisiin toimintamahdollisuuksiin vaikuttavana esteenä. Joissakin keskusteluissa nousi esiin myös asuinpaikan merkitys kestävästä liikkumisesta haittaavana esteenä. Esimerkiksi muutamat ympäristöjärjestöjen jäsenten sekä eläkeläisten keskusteluihin osallistuneista asukkaista perustelivat oman auton käyttöä taajama-alueen ja kattavan joukkoliikenneverkoston ulkopuolella asumisella.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Asukkaiden omien vaikutusmahdollisuuksien parantaminen on keskeinen osa ilmastonmuutoksen hillintää ja liikenteen ympäristövaikutusten vähentämistä. Tässä tutkimuksessa keskityttiin asukkaiden vaikutusmahdollisuuksien osalta liikkumisen valintoihin ja erityisesti kestävän liikenteen esteisiin. Tutkimuksen tavoitteena oli tuottaa vastauksia kysymykseen siitä, mikä estää Jyväskylän kaupungin asukkaiden ympäristömyötäistä liikkumista? Haastattelutuloksiin pohjautuen ja kirjallisuusaineistoon nojautuen voidaan Jyväskylän kaupungin asukkaiden kestävän liikkumisen esteet tiivistää seuraavasti:

1. *Rutiinit ja tavat.* Liikkuminen on rutinoitunutta toimintaa. Päivittäinen auton käyttö on usein pikemminkin totuttu tapa kuin rationaaliseen päättelyyn perustuva valinta. Kulikutapatottumusten muuttaminen voidaan helposti kokea omia liikkumismahdollisuuksia rajoittavana ja nykyistä elämänlaatua heikentävänä tekijänä.
2. *Elämäntilanne.* Asukkailla on heidän elämäntilanteestaan riippuen erilaisia liikkumistarpeita. Perhesyyt, ikä tai asuinpaikka vaikuttavat osaltaan kulkutapamuodon valintaan ja autoilu koetaan usein välttämättömänä ja luonnollisena osana arjen toimintaa.
3. *Infrastruktuuri.* Rakennettu ympäristö sekä nykyinen yksityisautoiluun nojautuva liikennejärjestelmä eivät juurikaan kannusta asukkaita kestävien kulkutapamuotojen käyttöön. Spatiaalisesti hajautunut kaupunkirakenne lisää liikkumisen tarvetta ja ohjaa ihmisiä yksityisautoiluun heidän henkilökohtaisista mieltymyksistään riippumatta.
4. *Mielikuvat kestävästä liikkumisesta.* Aiemmat huonot kokemukset tai negatiiviset mielikuvat joukkoliikenteen palvelutasosta sekä lippujen hinnoista vähentävät mielenkiintoa joukkoliikenteen käyttöä kohtaan. Samoin myös mielikuvat pyöräilystä tai kävelystä esimerkiksi hitaana, turvattomana tai sääalttiina liikkumisen muotona vähentävät näiden liikkumismuotojen kiinnostavuutta.
5. *Sosiaalinen dilemma.* Asukkaat kokevat omat vaikutusmahdollisuutensa kollektiivisten ympäristöongelmien edessä rajallisina. Lisäksi asukkaiden on usein vaikea tietää, toimivatko muut ihmiset, yritykset tai organisaatiot ympäristövastuullisella tavalla. Epätietoisuus omien toimien vaikutuksista johtaa välinpitämättömyyteen, avuttomuuden tunteeseen sekä vastuun siirtämiseen pois omista liikkumisen valinnoista.

Tässä tutkimuksessa olen tarkastellut asukkaiden valintoihin vaikuttavia tekijöitä erityisesti kestävän liikenteen esteinä. On kuitenkin myös huomioitava, että jotkin esteet voivat osaltaan toimia myös kestäväää liikennettä edistävinä tekijöinä. Esimerkiksi elämäntilanteesta, iästä tai taloudellisesta tilanteesta johtuen oman auton käyttö ei välttämättä ole mahdollista tai kannattavaa,

jolloin liikkuminen voi tapahtua ympäristömyötäisesti kestäviä kulkutapamuotoja käyttäen. Siten ihmisten ympäristömyötäinen toiminta ei aina välttämättä ole tietoista, vaan myös tiedostamattomalla toiminnalla voi olla ympäristön kannalta myönteisiä vaikutuksia.

On myös tarpeellista pohtia lyhyesti sitä, miten koetut esteet ylitetään, eli miten liikkumisvalintoja olisi mahdollista muuttaa pysyvästi kestäväan suuntaan? Tämän tutkimuksen perusteella voidaan esittää, että ihmisten liikkumisvalintoihin ei vaikuteta yksinomaan fyysisiä rakenteita muuttamalla tai yksilökeskeisellä liikkumisen ohjauksella. Ylhäältä alas tapahtuvan vaikuttamisen sijaan tarvitaankin kokonaisvaltaista elämäntapojen ja ajattelumallien muutosta, joiden osana myös liikkumisen valinnat muuttuvat kestäväan suuntaan. Kuten Heiskanen (2011, 60) toteaa, on kestävien elämäntapojen edistäminen aina myös sosiaalista toimintaa. Tässä tutkimuksessa yhteisön ja lähiympäristön luomaa sosiaalista painetta käsiteltiin esteenä, mutta sillä voi olla myös merkittävä kestäväää liikennettä edistävä vaikutus. Voidaankin siis ajatella, että yksi väylä kestäväan liikenteen esteiden ylittämiseen olisi ”ylhäältä alas” tapahtuvan ohjailun sijaan ”alhaalta ylös” suuntautuvan yhteisöllisyyden ja sosiaalisten esimerkkien korostaminen, sillä yhteiskunta kehittyä ja muuttuu parhaiten ihmisten oman toiminnan kautta. Tutkimuksen lopuksi arvioin vielä lyhyesti tutkimuksen luotettavuutta sekä esitän muutamia jatkotutkimusehdotuksia.

## 6.1 Tutkimuksen arviointi

Laadullisen tutkimuksen luotettavuuden arviointiin ei ole olemassa yhtä yleispätevää ohjetta (Tuomi & Sarajärvi 2011), joten seuraavassa keskitytään tutkimuksen luotettavuuden arviointiin aineiston keruun ja analysoinnin onnistumisen osalta. Kuten menetelmäluvussa totean, ei tässä tutkimuksessa käytettyä aineistoa ole kerätty varsinaisesti tätä tutkimusta varten. Siten on myös syytä pohtia, olisiko toisenlaisella haastattelukysymysten asettelulla voinut saada haastatteluista enemmän ”irti” juuri tämän tutkimuksen aihepiiriä koskevaa tietoa. Toisaalta, kuten tutkimustulokset -luvussa esitän, saatiin eri teemaluokkien alle lukuisia mainintoja erilaisista esteistä joiden pohjalta esteitä päästiin yleistämään. On siis todettavissa, että esitetyt tutkimuskysymykset saivat vastauksensa. Esteitä pyrittiin yleistämään aineistossa esiintyneen toistuvuuden ja saturaation kautta. Tämän lisäksi esteitä tarkasteltiin myös muiden tutkimusten valossa, kuten Eskola & Suoranta (2008) erääksi yleistämisen keinoksi esittävät.

Tutkimustulosten käytettävyyttä ja merkittävyyttä rajaa se, että tässä tutkimuksessa tarkasteltiin verrattain pientä joukkoa Jyväskylän kaupungin asukkaita, joten tuloksia ei voida suoraan yleistää koskemaan koko tutkittavaa ihmisjoukkoa. Toisaalta on huomioitava, että haastatellut asukkaat edustivat hyvin erilaisia asukasryhmiä, joten aineistoa voi pitää kohtuullisen kattavana kuvauksena siitä, millaisia näkemyksiä Jyväskylän kaupungin asukkailla kestävästä liikkumisesta ja siihen liittyvistä esteistä on.

## 6.2 Jatkotutkimusehdotuksia

Tutkimuksen kirjoittamisen ja erityisesti aineistoanalyysin aikana nousi esiin muutamia mielenkiintoisia jatkotutkimusideoita. Jyväskylässä on edellisen kerran tutkittu kaupunkilaisten autoiluun liittyviä asenteita laajalla kvantitatiivisella kyselytutkimuksella Katinka Lybäckin toimesta vuonna 2002. Tämän tutkimuksen kirjallisuusaineistoon perehtymisen yhteydessä tuli kuitenkin useista lähteistä esille se, että myös laadullisen tutkimuksen menetelmät toimivat hyvin asenteisiin ja käyttäytymiseen liittyvässä tutkimuksessa. Mielekäs ja luonteva jatkotutkimuksen aihe olisikin tarkastella laadullisen tutkimuksen keinoin, miten asukkaiden rutinoituneita liikkumistottumuksia voitaisiin muuttaa nykyistä kestävämpään suuntaan.

Toinen jatkotutkimuksen aihe liittyy asukkaiden omien vaikutusmahdollisuuksien parantamiseen. Tämän tutkimuksen aineistotarkastelun yhteydessä tuli esille, että asukkailla on näkemyksiä joita he haluavat saattaa myös päättäjien tietoisuuteen. Siten toinen mielekäs jatkotutkimuksen aihe voisikin olla asukkaiden osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksien parantaminen heitä koskevassa päätöksenteossa.

## LÄHTEET

- Ala-mettälä, A., Karlstedt, J. & Rey Lopez, A. 2010. Jyväskylän kaupungin asukkaiden näkemyksiä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi - loppuraportti. Jyväskylän Yliopisto.
- Anable, J., Lane, B. & Kelay, T. 2006. An Evidence Base Review of Public Attitudes to Climate Change and Transport Behaviour. The Department for Transport.
- Barr, S. & Gilg, A. 2006. Sustainable lifestyles: Framing environmental action in and around the home. *Geoforum* (37), 906-920.
- Beirão, G. & Sarsfiel Cabral, J.A. 2007. Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport Policy* 14, 478-489.
- Blake, J. 1999. Overcoming the 'Value-Action Gap' in Environmental Policy: tensions between national policy and local experience. *Local Environment* 4, (3), 257-278.
- Eduskunta. 2011. Täysistunnon pöytäkirja PTK 171/2010 vp. [viitattu 03.03.2014] Saatavilla:[http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/trip?\\${APPL}=utpptk&\\${BASE}=faktautpPTK&\\${THWIDS}=0.29/1393842149\\_217473&\\${TRIPPIFE}=PDF.pdf](http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw/trip?${APPL}=utpptk&${BASE}=faktautpPTK&${THWIDS}=0.29/1393842149_217473&${TRIPPIFE}=PDF.pdf)
- Ekholm, P., Jutila, K. & Kiljunen, P. 2007. Onpa ilmoja pidellyt - Ilmastonmuutos ja kansalainen. Helsinki, Nykypaino.
- Eskola, J., Suoranta, J. 2008. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 8. Painos. Jyväskylä: Gummerus.
- Euroopan komissio. 2007. Vihreä kirja - Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen. KOM(2007) 551. Bryssel.
- Euroopan komissio. 2009. Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma. KOM(2009) 490. Bryssel.
- Euroopan komissio 2011. Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Etenemissuunnitelma - siirtyminen kilpailukykyiseen vähähiiliseen talouteen vuonna 2050. KOM (2011) 112. Bryssel.
- Flynn, R., Bellaby, P. & Ricci, M. 2009. The 'value-action gap' in public attitudes towards sustainable energy: the case of hydrogen energy. *The Sociological Review* 57, 159-180.
- Greenbaum, T. L. 2000. *Moderating Focus Groups: A Practical Guide for Group Facilitation*. Thousand Oaks.
- Hakkarainen, T. & Koskinen J. 2011. Helsinkiläisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen vuonna 2011. *Tutkimuksia* 2011:3. Helsingin kaupungin tietokeskus
- Haverinen, R. 2006. Kaupunkilaisten ja ympäristöviraston kohtaaminen. Teoksessa Massa, I. & Ahonen, S. (toim.) *Arkielämän ympäristöpolitiikka*. Helsinki: Gaudeamus, 166-183.
- Heath, Y. & Gifford, R. 2002. Extending the Theory of Planned Behaviour: Predicting the Use of Public Transportation. *Journal of Applied Social Psychology* 32 (10), 2154-2189.



- Heiskanen, E. 2011. Kohti yhteisöllistä ympäristötietoisuutta. Teoksessa Harju-Autti P., Neuvonen, A. & Hakkarainen, L. (toim.) Ympäristötietoisuus: Suomalaiset 2010-lukua tekemässä. Helsinki: Rakennustieto, 49-61.
- Heiskanen, E. 2012. Ympäristömyötäiseen elämäntapaan: yksin vai yhdessä? Tieteessä tapahtuu 2, 9-14.
- Hirsjärvi, S., Hurme, H. 2000. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15., uudistettu painos. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino.
- Härtel, C. E.J. & Pearman, G. I. 2010. Understanding and responding to the climate change issue: Towards a whole-of-science research agenda. *Journal of Management & Organization* 16, 16-47.
- Id, V. & Laaksonen, P. 2012. Tavoitteena ympäristöystävällisemmät rutiinit: Motiiviperustaisen viitekehyksen rakentaminen. *Kulutustutkimus.Nyt* 1, 42-59.
- IPCC. 2007. Climate Change 2007: Synthesis report. An Assessment of the Intergovernmental Panel on Climate Change.
- Jackson, T. 2005. Motivating Sustainable Consumption. A review of evidence on consumer behaviour and behaviour change. Centre for environmental strategy. University of Surrey.
- Jokinen, M. 2002. Suunnittelu kaupunkirakenteen ja liikenteen muovaajana. Teoksessa Järvelä, J., Lybäck, K. & Jokinen, J. (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopistopaino, 49-70.
- Jyväskylän kaupunki. 2010. Jyväskylän kaupungin kehitysaallot –Jyväskylän kaupunkistrategia. Verkkojulkaisu [viitattu 11.3.2014] Saatavilla: [http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/37511\\_jkl\\_strategia\\_20100322.pdf](http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/37511_jkl_strategia_20100322.pdf)
- Jyväskylän kaupunki. 2011. Jyväskylän kaupungin ilmasto-ohjelma. Verkkojulkaisu [viitattu 11.3.2014] Saatavilla: [http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/47992\\_ilmasto-ohjelma\\_08082011.pdf](http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/47992_ilmasto-ohjelma_08082011.pdf)
- Jyväskylän kaupunki. 2013. Jyväskylän kaupungin yleiskaavan täydennysrakentamisselvitys –kivat naapurit. Jyväskylän kaupunkirakennepalvelut. Verkkojulkaisu [viitattu 11.3.2014] Saatavilla: [http://www2.jkl.fi/kaavakartat/jkl\\_yleiskaava/kivat\\_naapurit.pdf](http://www2.jkl.fi/kaavakartat/jkl_yleiskaava/kivat_naapurit.pdf)
- Jyväskylän kaupunki. 2013b. Tietoa Jyväskylästä. Jyväskylän kaupungin verkkosivut [viitattu 11.3.2014] Saatavilla: <http://www.jyvaskyla.fi/info>
- Jyväskylän Seudun Liikennetutkimus 2009. 2010. Yhteenvetoraportti: Liikenteen nykytila Jyväskylän seudulla. Jyväskylän kaupunki, Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen liitto.
- Jyväskylän Seudun Liikenne 2025. 2011. Toimintalinjat ja kehittämissuunnitelma. Keski-Suomen ELY-keskus, Keski-Suomen Liitto, Jyväskylän kaupunki, Laukaan kunta, Muuramen kunta.
- Järvelä, M. 2002. Ajankohtaisia avauksia kaupunkiliikenteen tutkimukseen. Teoksessa Järvelä, J., Lybäck, K. & Jokinen, J. (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopistopaino, 209-240.

- Kalanti, T. 2001. Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Toiskallio, K. (toim.) Viettelyksen vaunu -autoilukulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841. Jyväskylä: Gummerus, 95-126.
- Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. 2010. Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. YTK:n julkaisuja B101. Espoo: Yliopistopaino.
- Kennedy, E. H., Beckley, T. H., Mcfarlane, B. L. & Nadeau, S. 2009. Why We Don't "Walk the Talk": Understanding the Environmental Values/Behaviour Gap in Canada. *Human Ecology Review*. *Human Ecology Review* 16 (2), 151-160.
- Keski-Suomen ELY - keskus. 2010. Sanoista tekoihin - Keski-Suomen ympäristöohjelma 2015. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.
- Kollmuss, A. & Agyeman, J. 2002. Mind the gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior?. *Environmental Education Research* 8 (3), 239-260.
- Krueger R.A. & Casey M.A. 2000. Focus groups: a practical guide for applied research. Thousand Oaks.
- Lane, B. & Potter, S. 2006. The adoption of cleaner vehicles in the UK: exploring the consumer attitude-action gap. *Journal of Cleaner Production* (15), 1085-1092.
- Lapintie, K. 2002. Tarinoita takapihalta. Asukkaan ja asiantuntijan kohtaamisesta. Teoksessa Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (toim.). Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Helsinki: Gaudeamus, 158-179.
- Liikennevirasto. 2012. Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Suomalaisten liikkuminen. Kuopio: Kopijyvä.
- Liikennevirasto. 2012b. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2. Kuopio: Kopijyvä.
- Lintusaari, M. 2010. Jälkimaksaminen joukkoliikenteessä. Tutkimusraportti 76. Tampereen teknillinen yliopisto. Tiedonhankinnan ja logistiikan laitos. Tampere.
- Lorenzoni, I., Nicholson-Cole, S. & Whitmarsh, L. Barriers perceived to engaging with climate change among the UK public and their policy implications. *Global Environmental Change*. 17, 445-459.
- LVM. 2012. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009-2012. Seuranta 2012. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 23.
- Lybäck, K. 2002. Ekososiaalinen liikenne ja sen esteet makrotasolla. Teoksessa Järvelä, J., Lybäck, K. & Jokinen, J. (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopistopaino, 9-27.
- Lybäck, K. 2002b. Yksityisautoilu kansalaisten liikkumisessa -tilastollinen tapaustutkimus kaupunkilaisten autoasenteista. Teoksessa Järvelä, J., Lybäck, K. & Jokinen, J. (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopistopaino, 114-141.

- Massa, I. 2006. Perheen elämäntavan muutos ja arjen ympäristöpolitiikka. Teoksessa Massa, I. & Ahonen, S. (toim.) Arkielämän ympäristöpolitiikka. Helsinki: Gaudeamus, 104-121.
- Moisander, J. 2007. Motivational complexity of green consumerism. *International Journal of Consumer Studies* 31, 404-409.
- Moisander, J. 1996. Attitudes and ecologically responsible consumption. *Tutkimuksia* 218. Tilastokeskus. Helsinki.
- Nissinen A., Heiskanen E., Perrels A., Berghäll E., Liesimaa V. & Mattinen M. 2012. Ohjauskeinoyhdistelmät asumisen, henkilöliikenteen ja ruoan ilmastovaikutusten hillintään - KUILU-hankkeen loppuraportti. Suomen ympäristö. (11) 2012.
- Owens, S. & Driffill, L. 2008. How to change attitudes in the context of energy. *Energy Policy* 36, 4412-4418.
- Poortinga, W., Steg, L. & Vlek, C. 2004. Values, Environmental Concern and Environmental Behaviour: A Study into Household Energy Use. *Environment and Behavior*. 36, (1), 70-93.
- Puohiniemi, M. 2011. Arvot, asenteet ja ympäristönsuojelu. Teoksessa Harju-Autti P., Neuvonen, A. & Hakkarainen, L. (toim.) Ympäristötietoisuus: Suomalaiset 2010-lukua tekemässä. Helsinki: Rakennustieto, 31-48.
- Rajanti, T. 2002. Helsingin autojärjestelmä -juurtunut teknologia. Teoksessa Järvelä, J., Lybäck, K. & Jokinen, J. (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän Yliopistopaino, 28-48.
- Sairinen, R. 1996. Suomalaiset ja ympäristöpolitiikka. *Tutkimuksia* 217. Tilastokeskus. Helsinki.
- Steg, L. & Gifford, R. 2005. Sustainable transportation and quality of life. *Journal of Transport Geography* (13), 59-69.
- Strandell, A. 2011. Asukasbarometri 2010: Asukaskysely suomalaisista asuinympäristöistä. Suomen Ympäristökeskus. Helsinki.
- Sulkunen P. 1990. Ryhmähaastattelujen analyysi. Teoksessa Mäkelä K. (toim.) Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta. Helsinki: Gaudeamus, 264-285
- Thøgersen, J. 2005. How May Consumer Policy Empower Consumers for Sustainable Lifestyles?. *Journal of Consumer Policy* (28), 143-178.
- Tilastokeskus. 2012. Ympäristötilasto -vuosikirja 2012. Edita Prima. Helsinki
- Tilastokeskus. 2013. Väestö. [viitattu 10.3.2014]. Saatavilla: [http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk\\_vaesto.html#suurimmat](http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto.html#suurimmat).
- Toiskallio, K. 2001. Mihin auto on ajettu. Teoksessa Toiskallio K. (toim.) Viettelyksen vaunu -autoilukulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 841. Jyväskylä: Gummerus, 7-30.
- Toivonen, S. 2013. Kohujen keskellä - Suomalaisen ympäristöasenteet keväällä 2013. EVA analyysi no 29.
- Tuomi J. & Sarajärvi A. 2011. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 7., uudistettu laitos. Vantaa: Hansaprint
- Uusitalo, L. 1997. Kuluttajan ympäristöä koskevat valinnat. *Liiketaloustieteellinen aikakauskirja*. 1997 (1), 15-31.
- Vaismaa, K., Mäntynen J., Metsäpuro P., Luukkonen T., Rantala, T. & Karhula, K. 2011. Parhaat Eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn

- edistämässä. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy.
- Valtioneuvoston kanslia. 2009. Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko ilmasto- ja energiapolitiikasta: kohti vähäpäästöistä Suomea. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja. (28) 2009.
- Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 2008. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Työ- ja elinkeinoministeriö.
- Von Bruun, S., Kirvelä, T. 2009. Suurten kaupunkien tulevaisuus ja tulevaisuuden kaupunkipolitiikka. Suomen Kuntaliitto. Helsinki: Kuntatalon Paino.
- VTT. 2012. Low carbon Finland 2050. VTT clean energy technology strategies for society. VTT Technical Research Centre of Finland.
- WHO. 2000. Transport, environment and health. WHO Regional Publications, European Series 89. Itävalta.
- Young, W., Hwang, K., McDonald, S. & Oates, C. J. 2010. Sustainable Consumption: Green Consumer Behaviour when Purchasing Products. Sustainable Development 18 (1), 20-31.

## LIITE 1.

### Kohderyhmähaastatteluissa asukkaille esitetyt kysymykset

Kaikki ryhmähaastattelut etenivät kysymysten osalta samalla tavalla. Molemmissa osioissa keskustelutilaisuus alkoi moderaattorin esittämällä lyhyellä johdannolla käsiteltävään aiheeseen. Pääkysymys (PK) oli ensimmäinen esitetty kysymys ja se johdatti osallistujat keskustelemaan. Tarvittaessa moderaattori esitti yhden tai useamman alakysymyksen (AK). Toisissa keskusteluissa kysymyksiä oli tarpeen esittää enemmän keskustelun aikaansaamiseksi, kun taas toisissa moderaattorin ei juuri tarvinnut puuttua keskustusten etenemiseen.

### LIIKENNE

Ensin keskustelemme ilmastonmuutoksesta ja liikenteestä. Liikenne aiheuttaa suuren määrän hiilidioksidipäästöistä ja siksi pidetään tärkeänä, että yksityisautoilua vähennetään ja toisaalta lisätään julkista liikennettä sekä jalankulkua ja pyöräilyä.

PK. Millaisia kokemuksia teillä on liikkumisesta Jyväskylässä. Kertokaa kokemuksianne jalankulusta, pyöräilystä, bussilla liikkumisesta, mopoilusta tai autoilusta.

AK. Mitä teidän mielestänne pitäisi tehdä, jotta Jyväskylässä olisi helpompi ja parempi liikkua bussilla, pyörällä, jalan?

AK. Kenen tässä asiassa pitäisi toimia? Teidän itsenne? Voiko kaupunki tehdä jotain? Onko muita toimijoita, jotka voisivat toimia tässä asiassa?

### ENERGIAN SÄÄSTÖ

Toinen keskusteluaiheemme on ilmastonmuutos ja energiansäästö kotona. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi pidetään tärkeänä, että energian kulutusta vähennetään. Yksi keino tähän on kotitalouksien energiankulutuksen vähentäminen.

PK. Oletteko miettineet energiansäästöä kotonanne? Miten säästätte energiaa tai vähennätte energian kulutusta?

AK. Mikä saisi teidät säästämään energiaa kotona?

AK. Voisiko kaupunki tehdä jotain edistääkseen teidän toimintaanne, minkälaisena näette kaupungin roolin tässä asiassa? Tai joku muu toimija? Vai onko se kiinni vain itsestänne?