



Kulutavan valinta kolmannessa iässä



Tekijät Annamari Ruonakoski ja Ville Voltti, Linea		Julkaisun laji Tutkimusraportti	
Konsultit Oy		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Kuljutavan valinta kolmannessa iässä			
Tiivistelmä <p>Tutkittavaa ikäluokkaa (55–64-vuotiaat) tarkastellaan kolmannen iän käsitteen kautta. Kolmannella iällä tarkoitetaan eläkkeelle jääntä seuraavaa suhteellisen hyvän terveyden, runsaan vapaa-ajan ja itsensä toteuttamisen leimaamaa ikäkautta. Kolmas ikä päättyy vanhuuteen, jolloin fyysiset ongelmat lisääntyvät. Kolmannen iän käyttäytymisen tutkiminen on merkittävää juuri nyt, kun suuret ikäluokat valmistautuvat jäämään eläkkeelle.</p> <p>Tutkimus pohjautuu Kuljutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali -tutkimuksen (KULKURI) kyselyssä kerättyyn aineistoon, jonka käsittelyä syvennettiin teemahaastattelujen avulla. Haastateltaviksi valittiin 12 kyselyyn vastannutta eri puolilta pääkaupunkiseutua.</p> <p>Valtaosa tutkitusta ikäryhmästä on omaksunut autoilun osana modernia, vaurasta ja valinnanmahdollisuuksia korostavaa elämäntapaa, joka jatkuu eläkkeelle jäämisen jälkeenkin. Eläkkeellä työmatkat jäävät pois ja vapaa-aika lisääntyy. Liikkumiseen voidaan käyttää entistä enemmän aikaa ja liikkumisen ajankohta voidaan valita vapaammin. Ruuhka-aikoina ei ole pakko liikkua. Vapaa-aika merkitsee lisääntyvää harrastuksiin ja sosiaalisiin suhteisiin liittyvää liikkumista: pitkiäkin mökkimatkoja voidaan tehdä useammin, sukuloidaan, käydään harrastuksissa muuallakin kuin lähiympäristössä tai voidaan lähteä liikkeelle vain virkistyksen vuoksi. Joidenkin tutkittujen henkilöiden kokonaisliikkuminen lisääntyi eläkkeelle jäämisen myötä. Liikkumista rajoittivat pienentyvät tulot ja vähitellen toimintakykyä heikentävät terveydelliset seikat.</p> <p>Eläkkeelle jääminen sai ihmiset sitoutumaan yhteen kuljutapaan entistä useammin: autoilijat käyttivät entistä vähemmän joukkoliikennettä, kun matkakorttiin oli ladattu arvoa kauden sijaan, ja joukkoliikenteeseen sitoutuneet harkitsivat autosta luopumista. Taloudelliset seikat korostuivat pienituloisten eläkeläisten kuljutapavalinnoissa, mutta toisaalta varakkaiden eläkeläisten osuus on kasvussa. Joukkoliikenteen kehittämistarpeet kolmannen iän näkökulmasta kohdistuvat ruuhka-aikojen ulkopuolella liikennöiviin vuoroihin, joukkoliikenteen turvallisuuden ja kuljettajien palvelualltiuden parantamiseen, mukavuuteen, esteettömyyteen sekä hinnoitteluun. Kehittämistarpeita on myös kaupunkien välisissä ovelta-ovelle-matkaketjuissa.</p>			
Avainsanat (asiasanat) kolmas ikä, eläkkeelle jääminen, kuljutapavalinnat, liikkumistarpeet			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 60/2007		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-948-6 (painotuote) 978-952-201-949-3 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 68	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Annamari Ruonakoski och Ville Voltti		Typ av publikation Undersökningsrapport	
Linea Konsultit Oy		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Val av färd sätt i den tredje åldern			
Referat <p>Åldersklassen (mellan 55-64 år), som är föremål för undersökningen studeras via begreppet tredje ålder. Med den tredje åldern avses åldersstadiet strax efter pensioneringen, som präglas av relativt god hälsa, rikligt med fritid och självförverkligande. Den tredje åldern slutar där ålderdomen tar vid och de fysiska problemen ökar. Just nu, när de stora åldersklasserna förbereder sig på att gå i pension, är det viktigt att undersöka den tredje ålderns beteende.</p> <p>Undersökningen baserar sig på materialet som samlades in i undersökningen Parallell användning av olika färd sätt och potential för övergång till andra färd sätt (KULKURI). Materielet fördjupades med temaintervjuer. För intervjuerna valdes 12 svarsgivare på olika håll i huvudstadsregionen.</p> <p>Största delen av den undersökta åldersgruppen har gått in för bilismen, som en del av ett modernt och förmöget levnadssätt som betonar möjligheterna att välja. Levnadssättet fortsätter under pensionsdagarna när arbetspendlingen upphör och fritiden ökar. Allt mer tid kan användas för resor och resans tidpunkt kan väljas friare. Man behöver inte resa i rusningstider. Fritiden betyder flera resor i anslutning till hobbyer och social samvaro: även långa resor till stugan kan göras oftare, man besöker släktingar, reser till hobbyer längre bort än i den närmaste omgivningen eller reser enbart i rekreationssyfte. Några av de intervjuade personerna började totalt sett resa mer efter pensioneringen. Mindre inkomster och hälsofaktorer, som småningom minskar funktionsförmågan, begränsar resandet.</p> <p>Pensioneringen gjorde att människorna allt oftare förankrade sig till ett färd sätt: bilisterna använde kollektivtrafik allt mindre, då reskortet i stället för med period hade laddats med värde, och de som använde kollektivtrafik övervägde att avstå från bilen. De ekonomiska faktorerna betonades när pensionärer med små inkomster valde färd sätt, men andelen förmögna pensionärer håller å andra sidan på att öka. Ur den tredje ålderns synvinkel är turerna som trafikerar utanför rusningstid, trygghet och chaufförernas tjänstvillighet, komfort och tillgänglighet samt prissättning faktorer som bör utvecklas i kollektivtrafiken. Det finns också behov att utveckla reskedjorna från dörr till dörr, mellan städerna.</p>			
Nyckelord den tredje åldern, pensionering, val av färd sätt, behov att resa			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet: Katariina Myllärniemi.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 60/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-948-6 (trycksak) 978-952-201-949-3 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 68	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Annamari Ruonakoski and Ville Voltti,	Type of publication Study		
Linea Consultants	Assigned by Ministry of Transport and Communications		
	Date when body appointed		
Name of the publication Choice of transport mode in the third age			
Abstract <p>The studied age group (55–64 years) is examined through the concept of the third age. The third age means the period of life after retirement, which is characterised by relatively good health, abundant free time and self-fulfilment. The third age ends at old age when physical problems increase. Studying the behaviour of third age is significant right now, when the baby boom generation is ready to retire.</p> <p>The study is based on data, which was compiled in the questionnaire study of the “Personal repertoire of travel modes and potential for modal shift“ project (KULKURI) and which was further specified by thematic interviews. The interviewees included 12 respondents to the questionnaire from different areas of the Helsinki Metropolitan Area.</p> <p>A major share of the studied age group has adopted motoring as a part of modern and prosperous life style which emphasises freedom of choice and which continues also after retirement. During retirement commuting stops and the amount of free time increases. More and more time can be used for mobility and the hour of moving around can be selected more freely. There is no need to move around during the rush hour. Free time promotes mobility related to hobbies and social relationships: even longer trips to summer cabins can be made more often, meeting relatives and going to leisure activities can be done outside of the immediate surroundings or trips can be made only for the purpose of recreation. The overall mobility of some studied persons increased after retirement. Mobility was restricted by decreasing income and health problems that gradually reduce viability.</p> <p>Retirement made people to commit more often to one mode of transport: car users used public transport less when they had loaded value instead of travel period in their travel card, and people committed to public transport considered to stop using their car. Economic issues were emphasised in the modal choice of low-income retired persons, but again the share of wealthy retired persons is growing. The development needs of public transport from the viewpoint of the third age concern services operating at off-peak hours, improvement of safety and the service attitudes the drivers of public transport, comfort, accessibility and pricing. Development needs can also be found in the door-to-door travel chains between cities.</p>			
Keywords Third age, retirement, modal choice, mobility needs			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 60/2007	ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-948-6 (printed version) 978-952-201-949-3 (electronic version)	
Pages, total (printed version) 68	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

Esipuhe

Tällä tutkimuksella selvitetään kolmatta ikää lähestyvien liikkumistarpeita ja pääkaupunki-seudun joukkoliikenteen kykyä vastata niihin. Kolmanneksi iäksi on alettu kutsua eläkkeelle jäämistä seuraavia aktiivisen elämäntavan vuosia, joita ikääntymisen fyysiset ongelmat eivät vielä varjosta. Kolmatta ikää elävien määrä on tällä hetkellä huomattava. Eläkkeelle jäädyään nykyään keskimäärin kuusikymmentävuotiaina ja aiempia eläkeläisiä paremmassa kunnossa, joten kolmannen iän vuosia riittää pitkään ennen toimintakyvyn heikkenemisen leimaaman vanhuuden alkamista. Kolmatta ikää elävien määrä on kasvussa nyt 2000-luvun alussa, kun sodanjälkeiset ns. suuret ikäluokat lähestyvät eläkeikää. Ikäkausien vaihtumiseen sisältyy myös kulkutapojen muuttumisen potentiaali. Joukkoliikenteen tulevaisuuden kannalta ei ole yhdentekevää, millaisia liikkumisvalintoja kolmannen iän kynnyksellä tehdään.

Tutkimus on tehty osana liikenne- ja viestintäministeriön Joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU) 2004-2007 (www.jotu.fi). Työtä ohjanneessa ohjausryhmässä olivat mukana JOTU-ohjelman edustaja ylitarkastaja Katariina Myllärniemi liikenne- ja viestintäministeriöstä (tutkimuspäällikkö Kati Kiiskilä 9.10.2006 saakka), dosentti Pertti Pohjolainen Ikäinstituutista, ylitarkastaja Tytti Viinikainen Tiehallinnosta sekä yliarkkitehti Carita Strandell ympäristöministeriöstä.

Hankkeen projektipäällikkönä toimi Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä. Muut konsultin edustajat olivat Ville Voltti ja Hanna Laakso.

Kiitokset kaikille hankkeen etenemiseen myötävaikuttaneille.

Helsingissä 15. päivänä lokakuuta 2007

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja

1	Johdanto	13
1.1	Työn tausta	13
1.2	Haastateltavat	14
1.3	Työn tavoite.....	15
1.4	Haastattelujen toteutus	16
2	Kolmas ikä ja liikkumisvalinnat	17
2.1	Kolmas ikä.....	17
2.2	Suuret ikäluokat.....	18
2.3	Vuosina 1941–1950 syntyneiden elämänkaari.....	18
2.4	Elämäntapojen pysyvyys.....	19
2.5	Eläkkeelle jäämisen vaiheet	20
2.6	Muutoksen potentiaali kulkutapavalinnoissa	21
3	55–64-vuotiaat Suomessa ja pääkaupunkiseudulla	22
3.1	Eläkkeellä vai työssä?	22
3.2	Asuminen ja tulot	23
3.3	Ajankäyttö	26
3.4	Liikkuminen	27
3.5	Autoilu.....	28
3.6	Joukkoliikenteeseen liittyviä näkemyksiä.....	30
3.7	KULKURI-tutkimuksen liikkujaryhmät	32
4	Kolmannen iän liikkumisvalinnat haastatteluiden valossa	35
4.1	Liikkuminen nuorena	35
4.2	Auton hankinta ja merkitys	35
4.3	Autoilusta luopuminen	37
4.4	Autoilun hinta.....	38
4.5	Eläkeaika	39
4.6	Asuminen ja mökkeily	41
4.7	Sosiaalinen turvallisuus.....	42
4.8	Kolmas ikä ja joukkoliikenne.....	42
4.9	Muutokset liikkumisessa eläkkeelle jäännin myötä	46
5	Johtopäätökset	49
5.1	Suhtautuminen kolmanteen ikään	49
5.2	Liikkumistarpeet kolmannessa iässä	50
5.3	Varallisuuden vaikutus kulkutapavalintoihin.....	51
5.4	KULKURI-tutkimuksen liikkujaryhmissä tapahtuvat siirtymät	52
5.5	Esteettömyys	54
5.6	Joukkoliikenteen kyky vastata kolmannen iän liikkumistarpeisiin.....	55
6	Suosituks	58
	Lähteet	60

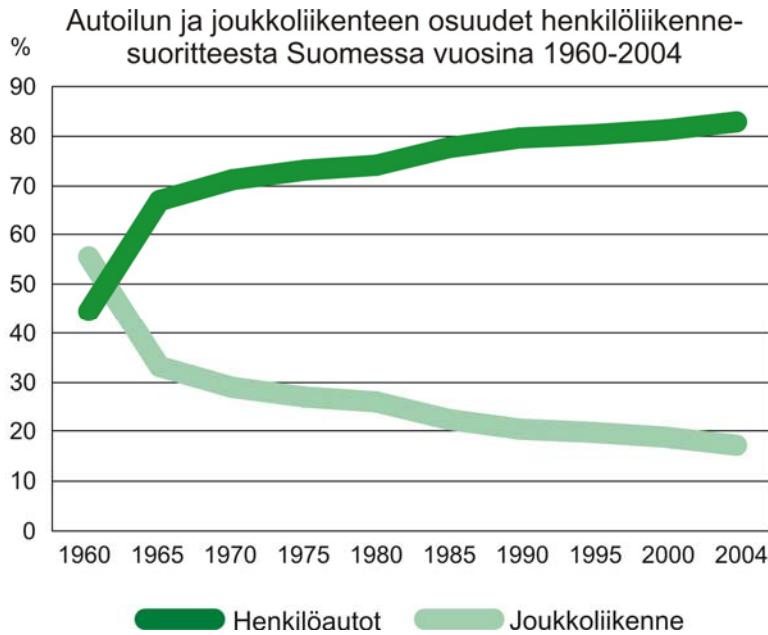
LIITE 1 Haastattelurunko

LIITE 2 Haastatellut

1 Johdanto

1.1 Työn tausta

Joukkoliikenteen osuus Suomessa tehdyistä matkoista on laskenut voimakkaasti 1960-luvulta tähän päivään (kuva 1). Jotta joukkoliikenne voisi säilyttää kulkutapaosuutensa ja joukkoliikenteen kehittämiseen käytettävät resurssit voitaisiin suunnata tehokkaasti, on tärkeää tuntea joukkoliikenteen keskeisten käyttäjäryhmien tarpeet ja motiivit kulkutavan valinnassa.



Kuva 1. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on laskenut huomattavasti autoilun määrän vastavasti kasvaessa (Tilastokeskus 2005).

Eräs tyypillisistä joukkoliikenteen käyttäjäryhmistä on ollut eläkeläiset. Eläkeläisten määrä ja osuus väestöstä on kasvamassa ennätysellisen suureksi, mutta uudet eläkeläiset saattavat valita erilaisen elämäntavan ja erilaiset kulkumuodot kuin edeltäjänsä. Jo nyt on näkyvissä merkkejä uudenlaisesta eläkkeellä olostä. Tämän työn tarkoituksena on selvittää, millaisia liikkumistarpeita ja liikkumiseen vaikuttavia suunnitelmia eläkeiän kynnyksellä olevilla ja juuri eläkkeelle jääneillä pääkaupunkiseudun asukkailla on, jotta ne voitaisiin ottaa huomioon joukkoliikenteen kehittämisessä.

Työn toinen lähtökohta on aiemmassa JOTU-ohjelman tutkimuksessa "Kuljetapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali" (KULKURI) kerättyssä tilastollisessa aineistossa (2006). KULKURISSA tutkittiin kulkumuodon valintaa uudella tavalla yksilön näkökulmasta, mutta kuitenkin kvantitatiivista lähestymistapaa käyttäen. Työssä ryhmiteltiin pääkaupunkiseudun liikkujat sen mukaan, kuinka sitoutuneita he olivat tietyn kulkutavan käyttöön.

Määrällisen tiedon avulla ei kuitenkaan ole mahdollista päästä kovin syvälle kulkutavan valinnan perimmäisiin motiiveihin ja joukkoliikenteen käytön mahdollisiin esteisiin. Vastaavasti laadullisten tutkimusmenetelmien, kuten haastattelujen, ongelmana on usein haastattelujen

oikean kohdentamisen ja tulosten yleistämisen vaikeus. Tämän tutkimuksen menetelmällisenä lähtökohtana on KULKURISSA kerätyn tilastollisen aineiston ja taustatiedon hyödyntäminen haastateltavien valinnassa ja toisaalta vastausten etsiminen KULKURISSA esiin nousseisiin kysymyksiin haastattelujen avulla.

1.2 Haastateltavat

Haastatteluja varten tehtiin valikoitu 12 henkilön otanta KULKURI-kyselytutkimuksen vastaajista. KULKURI-aineistossa on 55–64-vuotiaita vastaajia 153 kappaletta, joista 119 antoi yhteystietonsa jatkotutkimusta varten. Kaikista tutkittavaan ikäryhmään kuuluvista vastaajista 106 oli työelämässä ja 35 eläkkeellä. Loput 12 vastaajaa oli työttömiä tai muuten pois työelämästä.

Tavoitteena oli haastatella yhtä paljon miehiä ja naisia sekä eläkkeellä ja työelämässä olevia. Haastatteluotos painottui kuitenkin eläkeläisiin osin siksi, että osa haastatelluista oli ehtinyt siirtyä eläkkeelle kyselytutkimuksen ja haastattelu tutkimuksen välisenä aikana, osin siksi että haastattelujen edetessä ilmeni käsiteltävän aihepiirin olevan selvästi läheisempi jo eläkkeellä oleville haastateltaville. Viimeisiksi haastatelluiksi valittiin siksi tarkoituksella eläkeläisiä. Työssäkäyvät eivät olleet juurikaan pohtineet eläkkeelle jäämisen mukanaan tuomia muutoksia eivätkä siten olleet työn teeman kannalta kaikkein hedelmällisimpiä haastateltavia. Sen sijaan juuri eläkkeelle jääneillä oli tuoreessa muistissa työelämän aikaiset tottumukset ja uudet liikkumiskäytännöt olivat helposti tunnistettavissa.

Sukupuolen ja työssäkäynnin lisäksi haastateltavien valinnassa kiinnitettiin huomiota asuin-kuntaan, asumismuotoon, tulotasoon sekä pääasialliseen kulkutapaan. Näin pyrittiin saamaan mahdollisimman monipuolinen haastatteluotos ikäryhmän edustajista. Asumismuodolla ja asuinalueella on yhteys kulkutapavalintoihin. Lähiöiden kerrostaloalueilla on tavallisesti paremmat joukkoliikenneyhteydet ja väestön tulotaso on usein alhaisempi kuin omakotialueilla, joten joukkoliikenteen käyttö on yleisempää kerrostaloasukkaiden keskuudessa. Näin on etenkin pääkaupunkiseudulla. Helsingin keskustassa puolestaan asuu keskimäärin varakasta väkeä kerrostaloissa hyvien joukkoliikennepalveluiden äärellä.

Haastateltaviksi valittiin siten 12 henkilöä, joista 6 oli miehiä ja 6 naisia, 3 kävi työssä ja 9 oli eläkkeellä, 8 asui kerrostalossa ja 4 omakoti- tai rivitalossa. Asumismuoto oli muuttunut yhdellä haastatellulla tutkimusten välisenä aikana.

Valinnassa pyrittiin löytämään myös tulotasoltaan erilaisia haastateltavia. Haastatellut jakautuivat eri tuloluokkiin seuraavasti (taulukko 1):

Taulukko 1. Haastateltujen jakautuminen eri tuloluokkiin.

Kotitalouden tulot ennen verotusta	Haastateltujen määrä
ei halua vastata	1
0 – 2000 euroa/kk	2
2001 – 4000 euroa/kk	4
4001 – 6000 euroa/kk	3
6001 – 8000 euroa/kk	1
yli 8000 euroa/kk	1

Haastateltavien iästä

KULKURI-kyselytutkimuksen otanta tehtiin väestörekisteritietojen pohjalta pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvalle 18–64-vuotiaalle väestönosalle vuonna 2005. Kysely lähetettiin 3000 satunnaisesti valitulle henkilölle, joilta saatiin 1092 hyväksyttävää vastausta. Koska lähtökohtana otannan rajojen määrittelyssä oli tarkka syntymäaika otoshetkenä, tuli mukaan joukko loppuvuodesta 1940 syntyneitä. Aineiston tilastollisessa käsittelyssä KULTA-tutkimusta varten otettiin mukaan vanhin kymmenvuotissegmentti KULKURIn aineistosta. KULKURI-kysely suoritettiin loppukeväällä 2005 ja KULTA-haastattelut kesällä ja alkusyksystä 2006, joten kaksi haastateltua oli ehtinyt täyttää 66 vuotta haastattelun ajankohtaan mennessä. Lähtökohtaisesti otoksessa käsitelty ikäryhmä oli siis 55–64-vuotias KULKURI-tutkimuksen aikaan ja 56–65-vuotias KULTA-tutkimuksen aikana. Tutkitusta ikäryhmästä puhutaan kuitenkin jatkossa 55–64-vuotiaina, koska tämä jako on yleisesti käytetty tilastollisissa aineistoissa ja mahdollistaa vertailun muissa yhteyksissä kerättyihin tietoihin.

Olisi ollut kiehtovaa suunnata tutkimus koskemaan pelkästään suuria ikäluokkia eli noin 1945–1950 syntyneitä, mutta tällöin KULKURI-tutkimuksessa koottu aineisto olisi jäänyt liian pieneksi tilastollisia tarkasteluja varten.

1.3 Työn tavoite

Työn lähtökohtana oli tarkastella eläkeikää lähestyvien tai eläkkeelle hiljattain siirtyneiden ikäryhmää ja heidän liikkumistottumuksiaan pääkaupunkiseudulla, jossa joukkoliikenteen tarjonta on runsasta. Kun tutkimusongelmaa tarkennettiin kirjallisen aineiston perusteella, muodostui sosiologisesti hedelmällisimmäksi tarkastelukehikseksi ns. kolmannen iän eli ”nuorten” ja suhteellisen terveiden eläkeläisten näkökulma. Tämä oli tarkoituksenmukaista useasta syystä. Ensinnäkään eri-ikäiset lapsettomat työelämässä mukana olevat eivät eroa toisistaan kovinkaan paljon liikkumistarpeiden suhteen. 64-vuotias työssäkäyvä liikkuu pitkälti samoin kuin viisi tai viisitoista vuotta nuorempi kollegansa. Vastaavasti eri-ikäisten eläkeläisten tai työttömien liikkumistarpeet muistuttavat toisiaan. Liikkumiskäyttäytymisen kannalta merkittävää on se, käykö henkilö työssä tai onko hänellä lapsia huollettavanaan, ei niinkään pelkkä ikä (vrt. Ihmisten liikkumistarpeet 2006). Toiseksi tutkittavan ikäryhmän eläkeläiset olivat nimenomaan kolmannen iän käsitteen tarkoittamia ”nuoria” ja aktiivisia eläkeläisiä, joille ympäristön fyysinen esteettömyys ei ole vielä niin keskeisessä asemassa kuin esimerkiksi yli 75-vuotiaiden kohdalla. Kolmanneksi suurten ikäluokkien siirtyminen pois työelämästä kolmannen iän kansalaisiksi on yhteiskunnallisesti paljon kiinnostusta ja spekulointia tuottanut teema, jonka käsittely on perusteltua myös liikennekontekstissa.

Työssä kartoitetaan eläkkeelle jäämisen aiheuttamia muutoksia liikkumistarpeissa ja liikkumisen jakaantumisessa uudelleen eri kulkumuotojen kesken. Samalla yritetään löytää syitä, joiden vuoksi osa nuorista eläkeläisistä vähentää joukkoliikenteen käyttöä ja osa puolestaan on valmis jopa luopumaan autoilusta kokonaan siirtyäkseen joukkoliikenteen käyttäjiksi. Syitä etsitään sekä tutkittavien asenteista ja henkilökohtaisista kokemuksista että joukkoliikenteen tarjoamasta palvelutasosta. Nämä tiedot palvelevat puolestaan joukkoliikenteen kehittämisen painopistealueiden valintaa, jotta joukkoliikenteen käyttö muodostuisi tutkittavalle ikäryhmälle entistä houkuttelevammaksi ja käyttökelpoisemmaksi liikkumisvaihtoehdoksi.

Haastatteluilla selvitettiin seuraavia teemoja, jotka on kuvattu tarkemmin liitteessä 1:

- asuminen: mahdolliset muuttoaiheet (maalle/kerrostaloon), liikkumismahdollisuuksien huomioon ottaminen muuton yhteydessä, arvio nykyisen asuinpaikan liikennepalveluista ja muiden palveluiden saavutettavuudesta
- liikkuminen: autoiluun/joukkoliikenteen käyttöön perustuvan elämäntavan ylläpitäminen, kävelyn ja pyöräilyn merkitys kunnon ylläpitäjänä, miten vuodenaika vaikuttaa eri liikkumismuotojen suosioon (talvikelit)
- joukkoliikenne: joukkoliikenteen käyttöön liittyvät asenteet, esteet ja parannusehdotukset; millaisten vapaa-ajan matkojen osalta joukkoliikennettä pidetään käyttökelpoisimpana (esim. kotipaikkakunnan ulkopuolelle suuntautuvat pitkät matkat)
- eläkkeelle jääminen: millaisia ovat eläkepäivien liikkumiseen liittyvät toiveet ja uhkakuvat, ovatko eläkepäivät muotoutuneet liikkumisen suhteen ennakkokuvitelmien mukaisiksi.

1.4 Haastattelujen toteutus

Tutkimus toteutettiin siten, että alustavan kirjallisuuskatsauksen pohjalta luotiin haastattelu-runko (liite 1). Tämän jälkeen valittiin haastateltavat ja sovittiin haastattelupäivät. Vain kaksi haastateltavaksi valittua kieltäytyi haastattelusta, jolloin heidän tilalleen valittiin toiset vastaavat hakuehdot täyttävät henkilöt. Osa haastatteluista tapahtui konsultin toimistolla ja loput haastateltavan kotona. Haastateltava sai itse valita sopivimman haastattelupaikan. Kaksi haastattelua toteutettiin puhelimitse, koska tapaamista olisi ollut kohtuuttoman vaikea järjestää haastateltavien pitkien mökkilomien vuoksi.

Haastattelut nauhoitettiin ja litteroitiin sanatarkaksi tekstiksi. Tekstistä tehtiin alustava analyysi, minkä jälkeen syvennettiin kirjallisuuskatsausta ja kerättiin tilastollista aineistoa analyysin tueksi sekä koko maata koskien että KULKURI-aineistosta pääkaupunkiseudun osalta.

2 Kolmas ikä ja liikkumisvalinnat

2.1 Kolmas ikä

Gerontologisessa kirjallisuudessa ja laajemminkin ikäkausia koskevassa keskustelussa on yleistynyt käsite kolmas ikä. Käsitteellä tarkoitetaan työelämän jälkeistä, aktiivista ikäkautta, jota seuraa varsinainen vanhuus eli neljäs ikä. Ensimmäinen ikä puolestaan käsittää lapsuuden ja nuoruuden, ja toinen ikä työssäkäynnin ja lastenhoidon sävyttämän aikuisiän. Kolmas ikä on muodostunut ikään kuin uutena ikäkautena aikuisuuden ja vanhuuden väliin. Hieman vastaava ilmiö oli nuoruuden konstruointi omaksi elämänvaiheekseen 1960-luvulla lapsuuden ja aikuisuuden väliin. Nuoruus-käsitteen muotoutuminen omine kulttuureineen ja muoteineen tapahtui sodanjälkeisten suurten ikäluokkien aikuistumisen aikoihin. Osassa ikävaiheista käytävää keskustelua kolmannen iän käsitteen ilmaantuminen liitetään niin ikään suurten ikäluokkien elämänkaareen. Tosin vielä ei ole varmuutta siitä, millaisia kolmannen iän ilmiöt tulevat olemaan, sillä kulttuurisesti se on vasta vähitellen löytämässä muotonsa. (Karisto 2002.)

Kolmannen iän ajankohtaisuus ei johdu pelkästään tätä vaihetta kolkuttelevien suurten ikäluokkien koosta. Toinen tekijä on eläkkeelle jäävien huomattavan hyvä fyysinen kunto verrattuna edeltäjiinsä. Eläkkeelle jäädään keskimäärin hieman alle 60-vuotiaina, ja eläkeläiset ovat terveitä ja aktiivisia vielä hyvinkin kymmenen tai viisitoista vuotta työelämästä poistumisen jälkeen. Varsinainen vanhuus toimintakykyä ja jaksamista rajoittavine ongelmineen on ajankohtainen usein vasta noin 75 ikävuoden jälkeen. Eliniän piteneminen ei niinkään ole kasvatanut sairaiden vanhusten osuutta kuin juuri kolmatta ikää elävien määrää (Karisto 2002). Kolmannen iän terveitä eläkeläisiä on jo suuri joukko, ja jatkossa heidän määränsä kasvaa. Lähitulevaisuudessa vapaa-ajan ja muita palveluita on kuluttamassa kohtuullisen varakas ja aktiivinen joukko senioreita, joka liikkuu, harrastaa ja vaikuttaa toisin kuin aiemmat eläkeläissukupolvet.

On esitetty, että kolmannen iän toiminnallisuutta tulevat mahdollisesti luonnehtimaan terveystietoisuus, vaihtoehtoisen asumisen kokeilut, kulttuuristen tyylien kierrätys 50- ja 60-luvuilta tähän päivään sekä myös ”kosteaksi” määritellyn sukupolven juomatavat. Edellinen kertoo jo sinällään myös sen, että kolmas ikä ei ole yhtenäinen elämisen malli, vaan siihen sisältyy monia vaihtoehtoja ja ääripäitä. Yhtäältä kolmas ikä hahmotetaan velvollisuuksista vapaaksi ajaksi, toisaalta velvollisuudet voivat jatkua iäkkäiden vanhempien ja lastenlasten hoivan tai vapaaehtoistyön kautta. Yhtä kolmannen iän elämäntapaa ei voida määritellä, mutta yleisesti sen voidaan nähdä sisältävän valinnanvapautta, toimeliaisuutta ja itsensä toteuttamista selvästi enemmän kuin perinteisissä eläkeläisvisioissa on totuttu näkemään. (Karisto 2002; Villit vuodet, suuret luokat 2006.)

Kolmannen iän käsitettä on kritisoitu liiallisesta optimismista ja turhan suuresta kontrastista suhteessa neljanteen ikään, joka sitten edustaisi kolmannen iän myönteisten ilmiöiden väistymistä, riippuvuuden ja hoidon tarpeen kasvua sekä lopulta kuoleman läheisyyttä (Karisto 2002). Käytännössä rajat ovat häilyviä niin kolmannen kuin neljännenkin iän suhteen. Kroonisia sairauksia ilmaantuu usein jo ennen eläkkeelle jäämistä ja niiden vaikutus elämänlaatuun kehittyy vähitellen, yksilöllistä vauhtia. Yksilön elämässä ikäkausien rajat voivat olla heikosti tunnistettavissa, mutta kulttuurisena ilmiönä kolmas ikä alkaa olla kiistämätön käsite, joka auttaa suhteuttamaan ikäkausitarkastelut todellisuuteen.

2.2 Suuret ikäluokat

Suurilla ikäluokilla ymmärretään tavallisesti vuosina 1945–50 syntyneitä ikäluokkia. Suomessa syntyvyys kohosi voimakkaasti heti sotien jälkeen, oli korkeimmillaan vuosina 1947 ja 1948, ja laski tämän jälkeen myös varsin jyrkästi. Huippuvuosien ikäluokat ovat noin 50 prosenttia suurempia kuin sotaa edeltäneet ja lähes kaksi kertaa 1970-luvulla syntyneitä pieniä ikäluokkia suurempia. Ikäluokkien väliset erot ovat kansainvälisesti tarkasteltuina poikkeuksellisen suuria. Tästä johtuu, että Suomen väestön ikärakenteen muutos on yksi maailman nopeimmista. (Savioja et al. 2000.)

Suurista ikäluokista tuli itsestään tietoinen sukupolvi, joka hankki keskimäärin edeltäjiään selvästi paremman koulutuksen ja elintason sekä teki suhteellisen vähän jälkeläisiä. Ikäluokan kokemusmaailmaan kuuluu selvä sosiaalinen nousu omiin vanhempiin verrattuna, maaltamuutto ja monien osalta myös käsitys oman sukupolven edistyksellisyydestä. Tämä voi vaikuttaa ikäluokan elämäntapavalintoihin myös eläkeläisenä. Suurten ikäluokkien eläke-aika alkaa viimeistään vuoden 2010 jälkeen. Heidän omiin eläkesuunnitelmiinsa kuuluu tutkimusten mukaan usein ympäristön vaihdos, etelässä vietetyt talvet tai muutto lapsuuden maisemiin. Moni toivoo myös aikaa harrastuksille. Kaikilla näillä toiveilla on toteutuessaan vaikutuksia liikkumisen määrään sekä kulkutapavalintoihin.

2.3 Vuosina 1941–1950 syntyneiden elämänskaari

Tässä työssä tarkasteltava ikäryhmä, 55–64-vuotiaat, ovat syntyneet vuosina 1941–1950. Mukaan kuuluvat siis sekä toisen maailmansodan aikana syntyneet pienet ikäluokat että sodan jälkeiset suurimmat ikäluokat. Työssäkäyvien osuus vähenee tässä ikäryhmässä jo varsin jyrkästi, ja vain joka kymmenes on työelämässä 65-vuotiaaksi asti (Ilmarinen 2000).

Tarkasteltavasta ikäryhmästä osa muistaa sodan aiheuttaman niukkuuden ja evakkomatkat lapsuudestaan, osa syntyi vasta niukkojen vuosien jälkeen. Yhteistä koko ikäryhmälle on kuitenkin nuoruuden ja aikuisuuden aikana koettu voimakas nousukausi ja vaurastumisen aika. Asumistaso parani merkittävästi ikäluokan varttuessa ja kulutushyödykkeiden määrä kasvoi valtavasti. Onkin sanottu, että suuret ikäluokat tottuivat pienestä pitäen siihen, että uusi on aina parempaa kuin vanha ja näin tavoittelemisen arvoista. (Juntto ja Vilkkö 2005.)

Nyt kolmannen iän kynnyksellä olevien kokemusmaailman kannalta tärkeänä pidetään erityisesti 1960-luvulla vietettyä nuoruutta, johon liittyi kulttuurinen murros sekä poliittisuus. Poliitikassa oli mukana näkyvä joukko nuoria radikaalivaikuttajia, joista monet kuuluvat yhä yhteiskunnallisiin vaikuttajiin. Lisäksi aikakauteen liittyi rakennemuutos, kaupungistuminen ja lähiöiden yleistymisen. (Erola et al. 2004.)

Leimansa ikäluokan kokemuksille antaa myös kulutusyhteiskunnan synty. Tavaroiden saatavuus ja ostaminen ovat muodostuneet merkittäväksi osaksi arkikokemusta. Suuret ikäluokat loivat elintonsa nousukauden ja hyvinvoinnin merkeissä. Kun ensimmäinen merkittävä sodanjälkeinen lamakausi iski 1990-luvun alussa, olivat suuret ikäluokat jo pääosin ehtineet turvata yhteiskunnallisen asemansa, eikä lama koskettanut heitä yhtä raskaasti kuin myöhemmin syntyneitä ikäluokkia. Suurten ikäluokkien tulot putosivat vähemmän, eivätkä sosiaaliturvan leikkaukset koskeneet heitä yhtä pahasti kuin nuorempia. (Räsänen 2004; Wilska 2004.)

Nuorisokulttuuri syntyi suurten ikäluokkien ollessa nuoria, ja nuoruuteen liitettiin laajat populaarikulttuurin markkinat. Heidän keski-ikäistyessään kulutusyhteiskunnan kiihtyvän kehityksen myötä nuoruuden ihannointi jatkui. Nuoruuden käsite haluttiin osin erottaa biologisesta nuoruudesta ja muuttaa se kulttuuriseksi konstruktioksi kuten sukupuoli tai yhteiskuntaluokka. Rajat nuoruuden ja aikuisuuden välillä alkoivat 1980-luvulla hämärtyä ja nuorisokulttuurin sijaan alettiin puhua kulttuurisesta nuoruudesta. Suuria ikäluokkia onkin joskus kutsuttu ikinuorten luokaksi. (Wilska 2004.)

Suurten ikäluokkien kulutus poikkeaa määrällisesti sodan kokeneiden ikäluokkien kulutuksesta lähinnä alkoholin käytön, matkailun ja liikunnan suhteen. Yhteistä näille sukupolville on asunnon omistamisen tärkeys sekä säästäväisyys yleisenä ihanteena. Myös isot kestopulutus-hyödykkeet, kuten autot, ovat olleet heille tärkeitä, kun taas nuoremmat ikäluokat panostavat enemmän informaatioteknologiaan. Toisaalta suurten ikäluokkien naiset pitävät yllä teatterin ja klassisen musiikin kaltaisia kulttuuripalveluita. (Wilska 2004.)

Ikäspesifejä arvoja on yritetty tutkia myös suurten ikäluokkien suhteen, mutta on ollut helppompaa osoittaa tiettyjen arvojen liittyvän tiettyyn ikäkauteen syntymäajasta riippumatta kuin joidenkin arvojen olevan tyypillisiä juuri tietylle sukupolvelle (Räsänen 2004).

1960- ja -70-lukuihin liittyi mittava muuttoliike kaupunkeihin ja osin myös ulkomaille parempien työpaikkojen toivossa. Maalle jäivät muuttajien juuret, iäkkäämmät sukulaiset ja usein sinne rakennettiin myös kesänviettopaikka, johon voitiin tulla lomilla rentoutumaan tutuissa maisemissa. Kesämökkejä onkin rakennettu eniten 1970-luvulla, jolloin tutkittava ikäryhmä oli vielä verrattain nuori mutta jo kiinni työelämässä (Juntto ja Vilkkio 2005). Mökin omistaa noin 30 prosenttia suuriin ikäluokkiin kuuluvista, mutta vielä useammilla on mahdollisuus käyttää mökkiä. Monilla säännöllisestä päivätyöstä vapautuneilla onkin haaveena muuttaa maalle tai mökille ainakin osa-aikaisesti. Usein mökki korjataan ympärivuotiseen käyttöön soveltuvaksi, jolloin maalaisidyllistä voidaan nauttia kaikkina vuodenaikoina. Toisaalta halutaan myös säilyttää kaupunkikoti, etenkin jos lapsenlapset asuvat sen lähellä. Kaupunkikoti turvaa myös mahdollisuuden mukavuuksien hyödyntämiseen silloin, kun maalla asuminen ei enää tunnu viihtyisältä tai käy liian raskaaksi (vrt. Juntto ja Vilkkio 2005,134).

Suurten ikäluokkien terveydentila on suhteellisen hyvä, mutta moni on jo harkinnut eläkkeelle siirtymistä. Eläkesuuntautuneisuuteen vaikuttaakin terveydentilan lisäksi arvio työssä selviytymisestä työelämän vaatimusten muuttuessa. Toisaalta eläkkeelle halutaan mahdollisimman terveenä, jotta eläkeiästä ehtisi nauttia. Jo suuria ikäluokkia edeltäviä eläkeläisiä tutkittaessa on todettu ikääntyneiden kuntoliikunnan ja voimistelun yleistyneen merkittävästi. Tämä kertoo kasvavasta terveystietoisuudesta ja halusta säilyttää toimintakyky mahdollisimman pitkään. (Heikkinen 2000; Ilmarinen 2000; Savioja et al. 2000.)

2.4 Elämäntapojen pysyvyys

Käsitystä, jonka mukaan elämä eläkkeelle jäämisen jälkeen jatkuu paljolti samanlaisena kuin työssäkäynnin aikana, kutsutaan **jatkuvuusteoriaksi** (Atchley 1996). Yksilön psykososiaalisesta kehityksestä esitettyjen teorioiden mukaan arvoja on helpompaa omaksua tietystä iässä, nk. herkkyyskausi (Räsänen 2004). Aktiviteetit valikoituvat tavallisesti nuorella aikuisiällä tarjolla olevista vaihtoehdoista omiin tarpeisiin ja mahdollisuuksiin sopiviksi. Ihmisten toimintatavat ja aktiviteetit tapaavat tämän jälkeen olla suhteellisen pysyviä, vaikka oppiminen

jatkuu ja kehitystä tapahtuu. Uusien käsitysten ja mielipiteiden omaksuminen voi kuitenkin olla hitaampaa kuin aiemmin. Tutkimukset osoittavat myös, että nuorena ihmisen persoonallisuus on mukautuvainen ympäristön muutoksiin, mutta muuttuu vähitellen stabiilimmaksi.

Keski-ikänsä loppupuolella olevan ihmisen persoonallisuus on kehittynyt yleensä jo varsin pysyväksi. Tämä merkitsee sitä, että ihmiset reagoivat asioihin aiemmassa elämässä muotoutuneella tavalla. Toisaalta he tavallisesti myös toimivat sellaisissa sosiaalisissa verkostoissa, joissa totuttu käyttäytymismalli toimii (Atchley 1996). Stabiilin vaiheen saavuttanut persoonallisuus jatkaa toimintaansa aiemmin omaksumiensa tottumusten ja mieltymysten ohjaamana eläkkeelle jäätyään. Rauhallisesta kotielämästä pitävä pyrkii pitämään yllä kotiin ja perheeseen liittyviä toimintoja. Vastaavasti matkusteluun ja aktiiviseen harrastamiseen totunut voi omistaa entistä enemmän aikaa näille aktiviteeteille.

Ikääntyminen ja siihen liittyvät muutokset kuitenkin muuttavat aktiviteetteja jonkin verran: jos eivät niiden laatua niin ainakin niiden määrää. Varsinainen aktiviteettien väheneminen liittyy kuitenkin yleensä vasta yli 75 vuoden ikään, jolloin jaksaminen alkaa vähetä ja toimintakyvyn heikkeneminen yleistyy. Aktiviteettien väheneminen voi liittyä myös heikkoon taloudelliseen tilanteeseen sekä liikkumismahdollisuuksien puutteeseen. (Atchley 1996.)

Ikääntyneen henkilön omanarvontunto on usein sidoksissa kykyyn toimia pätevästi ja huolehtia itsestään eri tilanteissa. Muutokset asuinympäristössä tai liikkumismahdollisuuksissa voivat siksi vaikuttaa merkittävästi itsetuntoon, kun totut käyttäytymismallit ja toimintatavat eivät enää olekaan mahdollisia. Vaikutusten suuruus riippuu paljolti siitä, onko henkilöllä muita itsekunnioituksen lähteitä, jotka säilyvät toimivina muutoksista huolimatta. (Atchley 1996.)

Kiinnostavan näkökohdan liikkumisen merkityksen hahmottamiselle tarjoaa Bortz (1993), joka erottaa kolme ikääntyneiden toimintakyvyn alenemistä edistävää tekijää: sairauden, ikääntymisen itsensä sekä elimistön käytön vähenemisen. Viimeksi mainittu tarkoittaa liikunnan puutetta ja siitä aiheutuvaa kunnan alenemistä.

2.5 Eläkkeelle jäämisen vaiheet

Eläkkeelle jäämisessä voidaan erottaa erilaisia vaiheita. Toiset käyvät läpi useita vaiheita peräkkäin, toisilla eläköitymisprosessi on yksinkertaisempi. Vaiheista voidaankin puhua eräänlaisina käsitteinä, joiden avulla eläkkeelle jäämiseen liittyviä ilmiöitä voidaan luokitella ja ymmärtää. Eri vaiheita ovat Atchleyn (1996) mukaan:

- eläkkeelle jääntiin valmistautuminen,
- kuherruskuukausi (tehdään paljon asioita joihin aiemmin ei ollut aikaa.),
- välitön eläkerutiini (siirtyminen eläkkeelle sopivaan, pysyvään elämäntapaan ilman välivaihetta),
- lepo ja rentoutuminen (usein välivaiheena kuherruskuukauden jälkeen, jolloin aktiviteetit vähenevät merkittävästi mutta saattavat uudelleen lisääntyä hieman myöhemmin),
- pettymys (jos odotukset eivät toteudu tai tulee vastoinkäymisiä kuten puolison kuolema tai omat terveysongelmat),
- uudelleenorientoituminen (voimavarojen realistinen arviointi ja toiminnan sopeuttaminen niihin),

- eläkerutiini (yleensä tyydyttävä elämänvaihe, jossa päivät täyttyvät pääosin ennakoitavista rutiineista ja valinnat tehdään totutun, hyväksi havaitun kaavan mukaan),
- aktiivisen eläkeiän päätyminen heikkenevän toimintakyvyn ja lisääntyvän avuntarpeen myötä (omat valinnanmahdollisuudet vähenevät).

Eläkkeelle jääminen usein lisää matkustamista ainakin siinä vaiheessa, kun henkilön toimintakyky on vielä hyvä. Tällöin korostuvat suhteet sukulaisiin ja lapsiin, ja näitä suhteita vahvistaessaan eläkeläiset tekevät usein enemmän pitkiä matkoja kuin työiässä. Tähän vaikuttaa luonnollisesti myös lisääntynyt vapaa-aika. (Atchley 1996.)

2.6 Muutoksen potentiaali kulkutapavalinnoissa

Työn lähtökohtana on ollut ajatus elämänkaaren taitekohtiin liittyvästä potentiaalista muuttaa totuttuja tapoja. Toisaalta jatkuvuusteorian mukaan eläkkeelle jäätessä ei erityisesti pyritä muutoksiin, vaan elämä jatkuu mahdollisimman samanlaisena kuin ennenkin. Eläkkeelle jääminen on kuitenkin tapahtuma, joka vaikuttaa väistämättä yksilön ajankäyttöön ja elämäntapaan. Eläkkeelle jäämiseen liittyy myös tarve löytää työelämän ulkopuolinen identiteetti ja elämisen sisältö. Tutkitun ikäryhmän asenteisiin sisältyykin valmius muutoksiin, mutta vartuneemmalla iällä spontaanien muutosten todennäköisyys ei ole yhtä suuri kuin nuoruudessa.

Työssäkäynnin loppumisen lisäksi muutoksia elämäntapaan ja liikkumiseen aiheuttavat lisääntynyt vapaa-aika, pienentyvät tulot ja vähitellen toimintakykyä heikentävät terveydelliset seikat. Vapaa-ajan myötä liikkumiseen voidaan käyttää enemmän aikaa ja liikkumisen ajankohta voidaan valita vapaammin. Ruuhka-aikoina ei ole pakko liikkua. Vapaa-aika merkitsee lisääntyvää harrastuksiin ja sosiaalisiin suhteisiin liittyvää liikkumista: pitkiäkin mökkimatkoja voidaan tehdä enemmän, sukuloidaan, käydään harrastuksissa muuallakin kuin lähiympäristössä tai voidaan lähteä liikkeelle vain virkistyksen vuoksi.

Myös sukupuolella on merkitystä eläkeiän kulkutapavalinnoissa. Ikääntyneet miehet ja naiset suhtautuvat tutkimusten mukaan eri tavalla autoiluun ja sen lopettamiseen. Miehet autoilevat useimmiten niin kauan kuin heillä on fyysisiä edellytyksiä selviytyä ajamisesta, naiset puolestaan luopuvat ajokortista ja ajamisesta usein jo aiemmin. Syiksi ajamisen lopettamiseen he mainitsevat usein sen, että pelkäävät monimutkaisia ja arvaamattomia tilanteita liikenteessä tai että autoilu on heidän tuloihinsa nähden liian kallista. Liikenteen pelkoon liittyy usein verrattain vähäinen ajokokemus. Osalla naisista ajaminen loppuu terveydellisten syiden vuoksi, joita olivat esimerkiksi murtumat ja erilaiset krooniset sairaudet. (Sirén et al. 2001.)

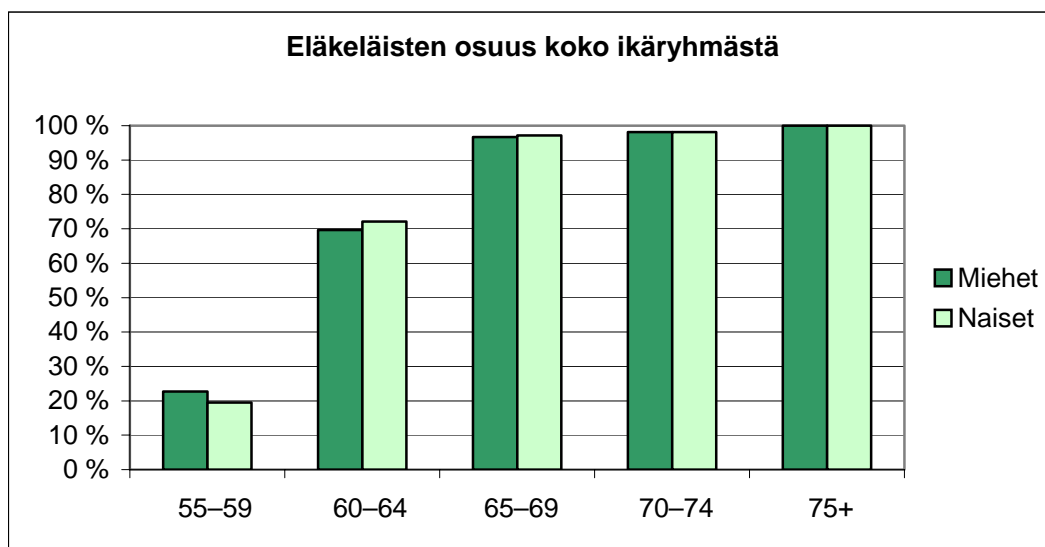
Edellisten lisäksi kulkutapavalintoihin vaikuttavat asenteet ja käsitykset itselle sopivasta liikkumistavasta. Nyt tutkittavaa ikäryhmää luonnehtivat myös käsitys oman sukupolven edistyneisyydestä, laatu-tietoisuus ja kyky sopeutua muutoksiin.

3 55–64-vuotiaat Suomessa ja pääkaupunkiseudulla

Seuraavassa tarkastellaan työn kohteena olevan ikäryhmän ominaispiirteitä ja näkemyksiä koko Suomea koskevien tilastojen sekä pääkaupunkiseudulla tehdyn KULKURI-tutkimuksen aineiston valossa.

3.1 Eläkkeellä vai työssä?

Suomessa oli vuoden 2005 lopussa 715 000 55–64-vuotiasta, eli noin 13,6 prosenttia väestöstä kuului tähän ikäryhmään (Tilastokeskus 2005). Eläkkeellä heistä oli kaikkiaan 44 prosenttia. Miesten ja naisten välillä ei ollut eroja tässä suhteessa (kuva 2). 55–59-vuotiasta eläkkeellä oli 21 prosenttia ja 60–64-vuotiaista jo 71 prosenttia (Suomen tilastollinen vuosikirja 2005). Eläkkeelle jäädään siis useimmiten jo ennen 65 vuoden virallista eläkeikää. Tämä merkitsee myös kolmannen iän alkamista suurella osalla väestöstä alle 60-vuotiaana. Vaikka eläkkeelle jäämisen syynä on usein sairaus, ei tämä etenkin nuorilla eläkeläisillä tavallisesti merkitse toimintakyvyn tai yleisen jaksamisen heikentymistä niin, että esimerkiksi mökkeily tai muut vapaa-ajan harrastukset vaarantuisivat.



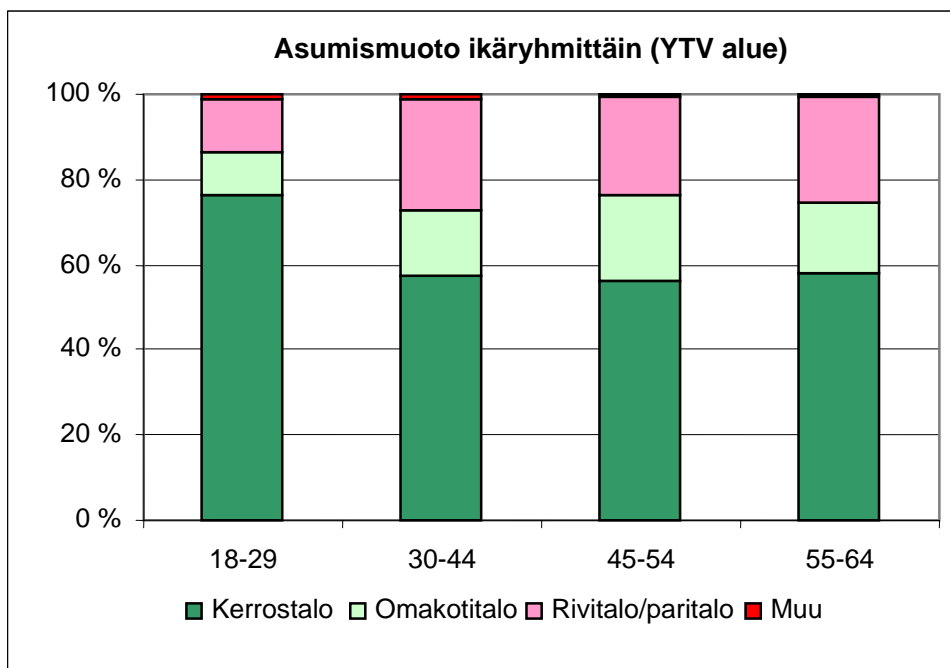
Kuva 2. Suomessa eläkkeelle siirrytään useimmiten jo ennen 65 vuoden eläkeikää. (Tilastokeskus)

KULKURI-kyselyyn vastanneista 55–64-vuotiaista vajaa kolmannes (29 %) oli eläkkeellä, 65 prosenttia työelämässä ja muun kuin eläkkeellä olon vuoksi työelämän ulkopuolella 6 prosenttia. Työssäkäynti on siis KULKURI-aineistossa hieman yleisempää kuin koko maassa keskimäärin.

3.2 Asuminen ja tulot

Ympäristöministeriön koko maata koskevan Asukasbarometrin mukaan (Strandell 2004) kerrostaloasuminen alkaa yleistyä vähitellen jo 50 ikävuoden jälkeen siten, että 60–64-vuotiaista jo yli puolet asuu kerrostaloissa. Asuinalueen valintaperusteina tässä iässä ovat usein asuinalueen palveluiden hyvä saatavuus, luonnonläheisyys sekä lapsuudenympäristö ja sukujuuret, toisaalta toiveisiin alkavat jo vaikuttaa myös asumisen vaivattomuus ja helppous. Kolmannen iän harrastuksista osa liittyy vahvasti luontoon ja mökkeilyyn. Toisaalta tietoisuus lähestyvästä toimintakyvyn muutoksista ohjaa valintoja vaivattomaan kerrostaloasumiseen.

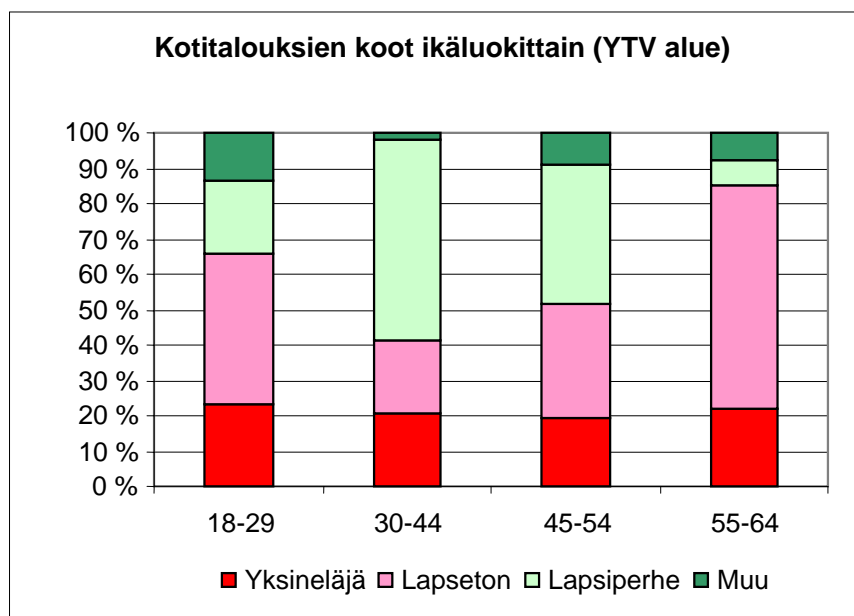
Pääkaupunkiseudulla kerrostaloasuminen on kaikissa ikäluokissa muuta maata yleisempää. KULKURI-tutkimuksessa asuntotyypin osalta 55–64-vuotiaiden ryhmä ei poikkea merkittävästi nuoremmista ikäryhmistä: noin 40 prosenttia asuu rivi- tai omakotitalossa (kuva 3). Ikäryhmittäisessä tarkastelussa muista poikkeaa selvästi vain nuorin, alle 30-vuotiaiden ryhmä, jonka keskuudessa kerrostalossa asuminen on huomattavasti yleisempää kuin muilla ikäryhmillä eli kolme neljästä 18–29-vuotiaasta asuu kerrostalossa.



Kuva 3. Pääkaupunkiseudulla asutaan muuta maata yleisemmin kerrostaloissa. (KULKURI-aineisto)

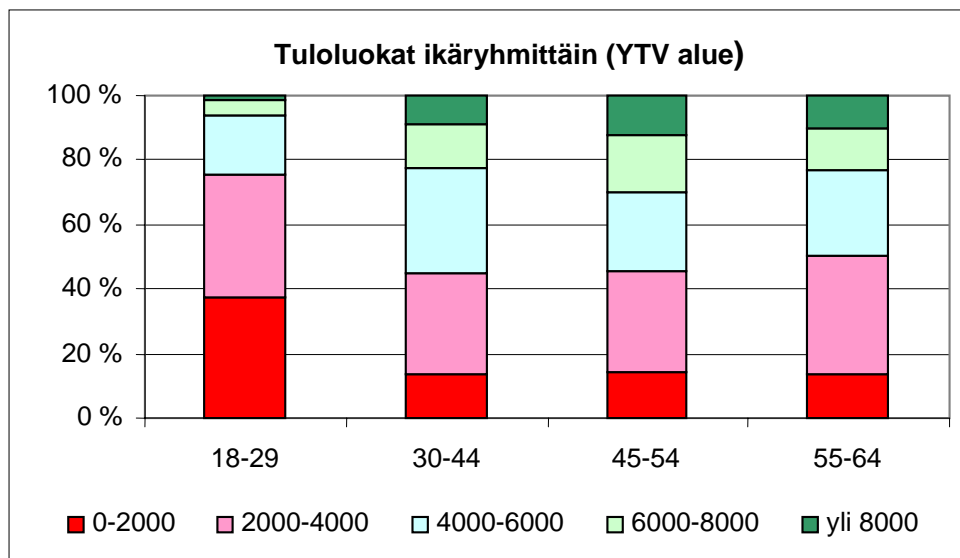
KULKURI-aineiston mukaan tutkittavasta ikäluokasta noin 20 prosenttia asui yksin, mikä oli hyvin lähellä muiden ikäluokkien osuutta (kuva 4). Kahdestaan eläviä pariskuntia oli selvästi enemmän kuin muissa ikäryhmissä, mikä johtuu pitkälti siitä että perheen lapset ovat jo muuttaneet pois. Toisaalta tässä iässä ei vielä ole paljon leskiä, mikä on yleisempää vanhempien ikäluokkien kohdalla. Perheeseen suhteen pääkaupunkiseudun 55–64-vuotiaat vertautuvat parhaiten nuoriin 18–29-vuotiaisiin. Tässä suhteessa kolmannen iän käsittäminen uudeksi nuor-

ruudeksi ja itsensä toteuttamisen ajaksi ei tunnu kaukaa haetulta. On kuitenkin muistettava, että pienestä perhekoosta huolimatta nuoret eläkeläiset auttavat usein omia vanhempiaan, lapsiaan tai lastenlapsiaan, joten huoltovastuu toisista ei ole kokonaan loppunut (vrt. luku 3.3). Se on kuitenkin muuttunut muodoltaan vapaaehtoisemmaksi ja vähemmän sitovaksi kuin lapsiperheiden vanhemmilla.



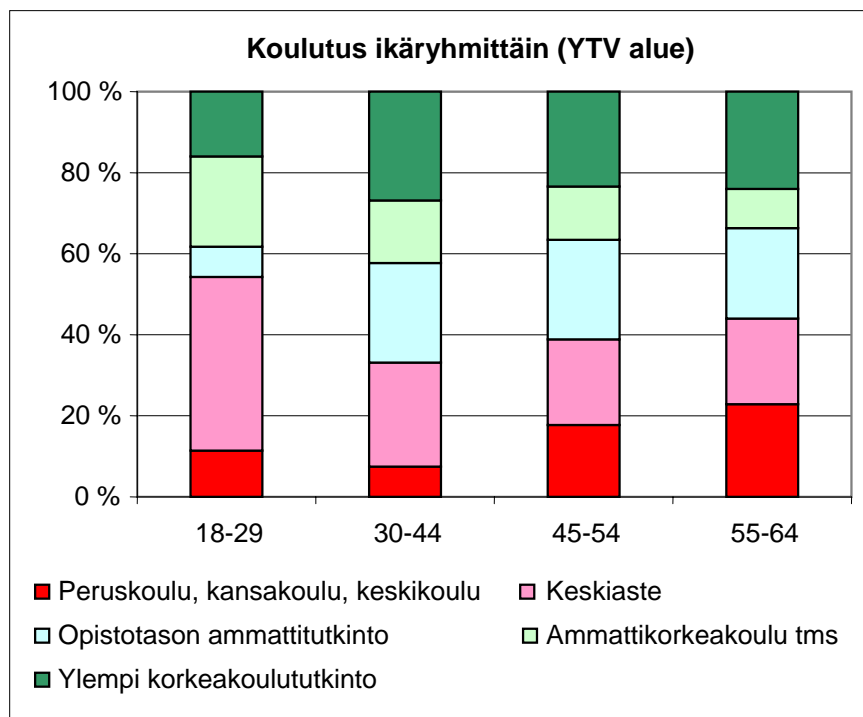
Kuva 4. Pääkaupunkiseudun kotitalouksien kokoa kuvaavat pylväät muistuttavat toisiaan nuorimpien ja vanhimpien ikäluokkien osalta. (KULKURI-aineisto)

KULKURI-tutkimuksen vastaajissa alimpien tuloluokkien edustajia oli 55–64-vuotiaissa vain hieman enemmän kuin 45–54-vuotiaissa (kuva 5). Suurituloisimpien tuloluokkien osuudet ovat niin ikään vain hieman pienemmät kuin varakkaimmassa 45–54-vuotiaiden ryhmässä. Vaikka 55–64-vuotiaista suuri osa on jo eläkkeellä, on ikäluokka kokonaisuutena varsin hyvätuloinen. Suuria ikäluokkia tarkasteltaessa on todettu, että ikäluokan sisällä on suurta vaihtelua: pienituloisimpaan viidennekseen kuuluu 12 prosenttia ja suurituloisimpaan 34 prosenttia ikäluokasta (Juntto ja Vilkkö 2005).



Kuva 5. KULKURI-tutkimuksen vastaajien tuloluokat. (KULKURI-aineisto)

Koulutusta tarkasteltaessa huomataan, että myös vanhimman ikäryhmän koulutustaso pääkaupunkiseudulla on varsin hyvä (KULKURI-aineisto, kuva 6). Kuitenkin vain perusasteen koulutuksen suorittaneita on selvästi enemmän kuin muissa ikäryhmissä eli lähes neljännes. Korkeakoulututkintojen yleisyys kertoo korkeasti koulutetun työvoiman pitkään jatkuneesta suuresta kysynnästä pääkaupunkiseudulla.



Kuva 6. Koulutustason ääripäiden korostuminen 55–64-vuotiaiden keskuudessa indikoi myös tulojen epätasaista jakautumista. (KULKURI-aineisto)

Tutkittavassa ikäryhmässä ovat siis koulutuksen ja varallisuuden suhteen molemmat ääripäät vahvasti edustettuina. Näin on helppo päätellä liikkumisen hinnan merkityksen vaihtelevan suuresti ryhmän sisällä.

3.3 Ajankäyttö

Tilastokeskuksen ajankäyttötutkimuksessa on verrattu työssäkäyvien ajankäyttöä hyväkuntoisten eläkeläisten, eli juuri aiemmin kuvatun kolmannen iän kansalaisten, ajankäyttöön. Mukana siis eivät ole toimintakyvyn ongelmista mahdollisesti kärsivät työkyvyttömyyseläkeläiset. (Pääkkönen ja Niemi 2002.)

Ikääntyvä työssäkäyvä käyttää työntekoon keskimäärin 35 tuntia viikossa. Työstä vapautuvasta ajasta eläkeläinen käyttää yli puolet erilaisiin vapaa-ajan toimintoihin ja vajaan kolmasosan kotitöihin. Myös uneen ja ruokailuun käytetään eläkkeellä enemmän aikaa. Miesten kotitöihin käyttämä aika kasvaa kaksi tuntia, naisten vain tunnin. Tämä tasoittaa kotitöihin käytetyn ajan eroja, mutta naiset tekevät silti miehiä enemmän kotitöitä. Miehillä lisääntyy etenkin ruoanlaittoon käytetty aika, sillä heidän vaimonsa käyvät usein vielä työssä.

Lisääntynyttä vapaa-aikaa käytetään muun muassa television katseluun, radion kuunteluun ja lukemiseen. Myös järjestötoimintaan osallistutaan melko aktiivisesti, etenkin uskonnollisten aktiviteettien kautta. Liikuntaa ja ulkoilua nuoret eläkeläiset harrastavat jopa muuta väestöä enemmän.

Eläkeläiset viettävät suurimman osan päivästä, 20 tuntia, kotona. Päivittäisiin matkoihin he käyttävät 38 minuuttia, joka on vain puolet aikuisväestön keskiarvosta. Kulutapojen käyttö jakautuu nykyään samoin kuin muulla väestöllä. Tämä tarkoittaa yksityisautoilun osuuden kasvua verrattuna menneisiin vuosikymmeniin, sillä aiemmin eläkeläiset liikkuvat nykyistä enemmän joukkoliikenteellä tai jalan.

Hyväkuntoiset eläkeläiset käyttävät yli puoli tuntia päivässä toisen kotitalouden auttamiseen, mikä on enemmän kuin työssäkäyvillä. Neljännes auttaa toisia lapsenhoidossa, joka kymmenes ruoanlaitossa tai asiointissa. Seitsemän prosenttia auttaa vanhuksen tai sairaan hoidossa toista kotitaloutta. Vapaaehtoistyötä tekee joka neljäs eläkeläinen.

Toisaalta iän karttuessa eläkeläiset myös tarvitsevat toisten apua enenevässä määrin. Eläkeläisistä 76 prosentilla on jokin pitkäaikainen sairaus tai vamma, ja lähes puolella sairaus haittaa jokapäiväisiä askareita. Niinpä 33 prosenttia heistä tarvitsee apua siivouksessa ja noin neljännes ostoksissa.

Eläkeläisten päivärytmi poikkeaa selvästi muusta aikuisväestöstä. Vaikka aamulla olisi aikaa nukkua, puolet eläkeläisistä herää ennen aamuseitsemää ja yhdeksän kymmenestä on hereillä kahdeksaan mennessä. Ostoksilla käydään mieluiten aamupäivisin, ja iltapäivisin on aikaa lepäilyyn ja kotitöihin. Puolet eläkeläisistä käy nukkumaan iltakymmenen mennessä.

Ajankäyttötutkimuksen mukaan mökillä vietetty aika on lisääntynyt selvästi iäkkäimpien ikäryhmien keskuudessa. Naisten mökkeilyinnostus on varsin tasaista 45 ikävuodesta 74-vuotiaaksi asti. Tämän jälkeen heidän mökkeilynsä vähenee selvästi. Miehet mökkeilevät suunnilleen saman verran kuin naiset 45–64-vuotiaina. Kaikkein ahkerimpia mökkeilijöitä

olivat kuitenkin 65–74-vuotiaat miehet, jotka viettävät mökillä kaksinkertaisen ajan samankäisiin naisiin verrattuna. 75 ikävuoden jälkeen miestenkin mökkeily vähenee selvästi, mutta edelleen miehet viihtyvät mökillä selvästi naisia paremmin. Mökki oli muita ikäluokkia useammin käytettävissä eläkeläisillä, eli noin 35 prosentilla eläkeläisistä. Mökkeily on ikääntyvän väestön keskeinen ajanviettotapa, jonka suosio on toistaiseksi kasvussa. (Pääkkönen ja Niemi 2002.)

Ajankäyttötutkimuksen mukaan aktiivisuus kasvoi nuorten eläkeläisten keskuudessa selvästi mökkeilyssä, liikunnan ja järjestötoiminnan harrastamisessa sekä toisten auttamisessa. Kuitenkin lähes puolet eläkeläisistä koki fyysisten ongelmien haittaavan elämäänsä, ja avuntarvekin oli yleistä. Myös liikkuminen kokonaisuutena oli selvästi muuta aikuisväestöä vähäisempää.

3.4 Liikkuminen

Liikkumisen kannalta ajankäyttötutkimuksen merkittävin havainto oli eläkeläisten autoistuminen: vaikka mahdollisuus oman auton käyttöön väheneekin merkittävästi 75 ikävuoden jälkeen, on eläkeläisten kulkutapajakaumassa tapahtunut selvä muutos autoilun lisääntymisen suuntaan verrattuna 1980-luvun lopun tutkimuksiin. Tämä kertoo juuri nuorten kolmannen iän eläkeläisten lisääntyneestä autoilusta.

Taulukko 2. Liikkumiseen käytetty aika ikäryhmittäin (min/vrk). (Pääkkönen ja Niemi 2002)

	25-44 v.	45-64 v.	65+ v.
Henkilökohtaisiin tarpeisiin liittyvät matkat	5	4	1
Päivittäinen työmatka tai matka päätyössä	62	51	2
Koulunkäyntiin, opiskeluun ja vapaa-ajanopiskeluun liittyvät matkat	3	1	0
Kodinhoitoon, asiointiin ja lastenhoitoon liittyvät matkat	37	30	25
Aikuisen perheenjäsenen auttamiseen ja naapuriapuun liittyvät matkat	6	8	6
Järjestö- ja vapaaehtoistyöhön, osallistuvaan toimintaan, kulttuuri- ja huvitilaisuuksiin ja harrastuksiin liittyvät matkat	9	9	11
Sosiaaliseen kanssakäymiseen liittyvät matkat	20	12	13
Liikuntaan liittyvät matkat	9	7	3
Matkustaminen	25	12	14
Vapaa-ajan ajelut	2	2	3
Yhteensä	178	136	78

Tämä tilastokeskuksen ajankäyttötutkimukseen perustuva taulukko (taulukko 2) ei kuitenkaan tee täysin oikeutta kolmannen iän edustajille, sillä he sekoittuvat aineistossa osin työssäkäyviin, osin vanhuusiässä oleviin. Mikäli nuoret eläkeläiset erotettaisiin omaksi ryhmäkseen, on ilmeistä että taulukossa näkyvä vanhimman ikäryhmän liikkuminen koostuisi suurimmaksi osaksi juuri heidän toimeliaisuudestaan. Taulukosta nähdään kuitenkin, että eniten eläkeikään siirryttäessä vähenevät työssäkäyntiin, opiskeluun, henkilökohtaisiin tarpeisiin ja liikuntaan liittyvät matkat. Vapaa-ajan viettoon, harrastuksiin ja matkustamiseen liittyvät matkat lisää-

tyvät. Asiointiin ja kodinhoitoon sekä sosiaaliseen kanssakäymiseen liittyvät matkat vähenevät jonkin verran ja toisten auttamiseen liittyvät matkat pysyvät jokseenkin ennallaan. (Pääkönen ja Niemi 2002.)

Itsensä toteuttamisen korostuminen ja velvollisuuksien väheneminen näkyvät siis myös tässä tarkastelussa. Toisista välittäminen saa sijan vapaaehtoistyön ja toisten auttamisen muodossa. Kolmanteen ikään kuuluva varsin aktiivinen liikunnan harrastus ei näy matkoja kuvaavassa taulukossa kovinkaan selvästi, sillä huomattava osa liikunnasta on hyötyliikuntaa tai omasta kodista tai mökiltä käsin tapahtuvaa lenkkeilyä, joka ei edellytä liikuntapaikalle matkustamista. Toisaalta jotkut ikääntyvien parissa lisääntymässä olevat liikuntamuodot, kuten golf tai vesiliikunta, tuottavat jo enemmän matkasuoritteita.

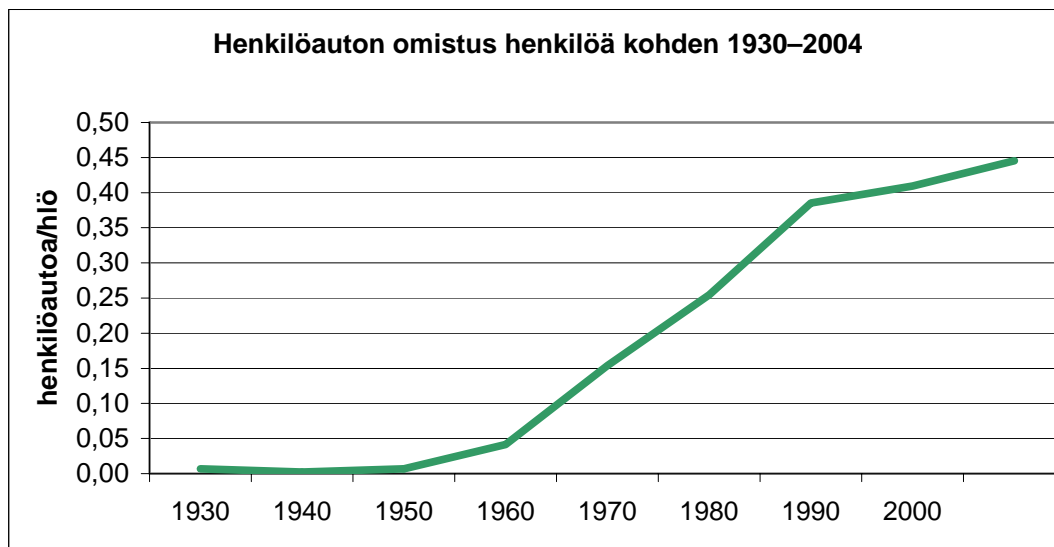
Kokonaisuutena liikkumiseen käytetty aika vähenee iän mukana alle puoleen aktiivisimpien vuosien määrästä. Keskimäärin kaikissa ikäryhmissä miehet liikkuvat naisia enemmän, ja 55–64-vuotiaiden ryhmässä miehet liikkuvat 5 prosenttia enemmän kuin naiset. Eläkeikää lähestyvien ryhmää vertailtaessa naiset tekevät ainoastaan vierailumatkoja enemmän kuin miehet, mutta siinäkin erot eivät olleet suuria. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005.)

Eläkeiässä matkojen lukumäärät vähenevät prosentuaalisesti ainoastaan opiskelu-, työasia- ja työmatkojen osalta sekä naisilla että miehillä. Sen sijaan muiden matkojen määrät lisääntyivät sukupuolesta riippumatta. Eniten näistä kasvoivat ostos- ja asiointimatkat kahdella prosentilla. Tämä ryhmä oli myös suurin matkaryhmä 55–64-vuotiailla. Eläkkeellä tehdään siis useammin lyhyitä asiointimatkoja. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005.)

Vertailtaessa 55–64-vuotiaiden ikäryhmää 35–54-vuotiaisiin voidaan havaita, että henkilöauton kuljettajana toimiminen vähenee rajusti (miehillä 20 %, naisilla 40 %). Miehillä tapahtuu vähenemistä kaikissa muissa matkaryhmissä paitsi jalankulussa, jossa kasvu on 20 prosenttia. Naisilla lisäystä tulee jalankulun lisäksi pyöräilyyn (jalankulku kasvaa 7 % ja pyöräily 2 %). Myöhemmällä iällä jalankulun ja autossa matkustajana olemisen osuudet vielä kasvavat 55–64-vuotiaisiin verrattuna. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005.)

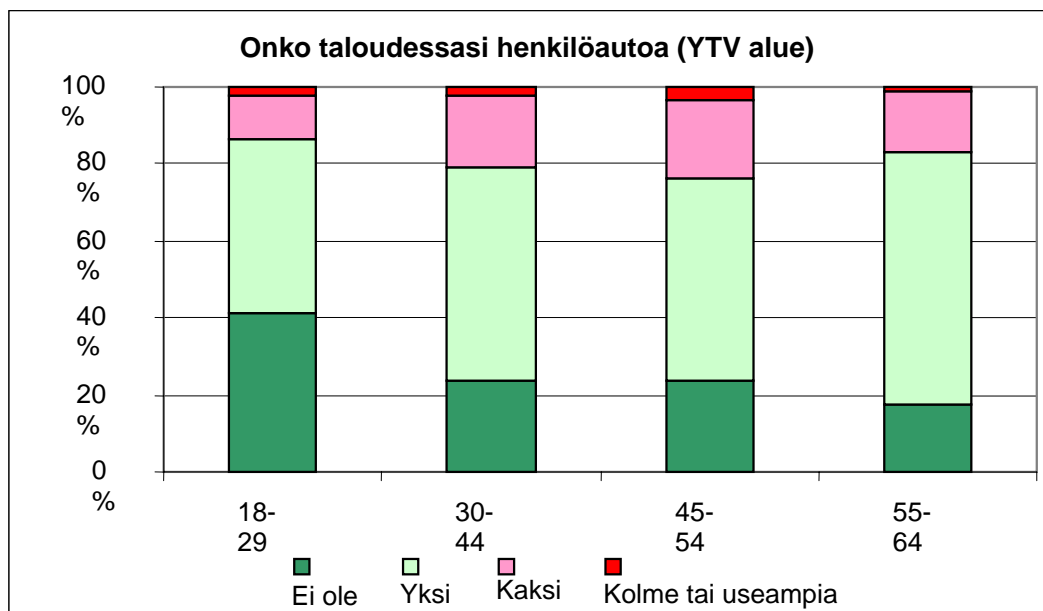
3.5 Autoilu

Autoistumisen vilkkaimmat vuodet olivat Suomessa 1960–1970-luvuilla (kuva 7). Tällöin auto muodostui vähitellen elämisen normiksi, joka vaikutti myös yhdyskuntien rakenteeseen. Autoille varattiin yhä enemmän paikoitustilaa asuinalueilla samalla kun lähipalveluiden verkko alkoi vähitellen taantua. Elämä ilman autoa muuttui hankalaksi verrattuna autoilevan enemmistön elämäntapaan.



Kuva 7. Autoistuminen tapahtui Suomessa pääosin suurten ikäluokkien ollessa nuoria aikuisia. (Ajoneuvohallintokeskus)

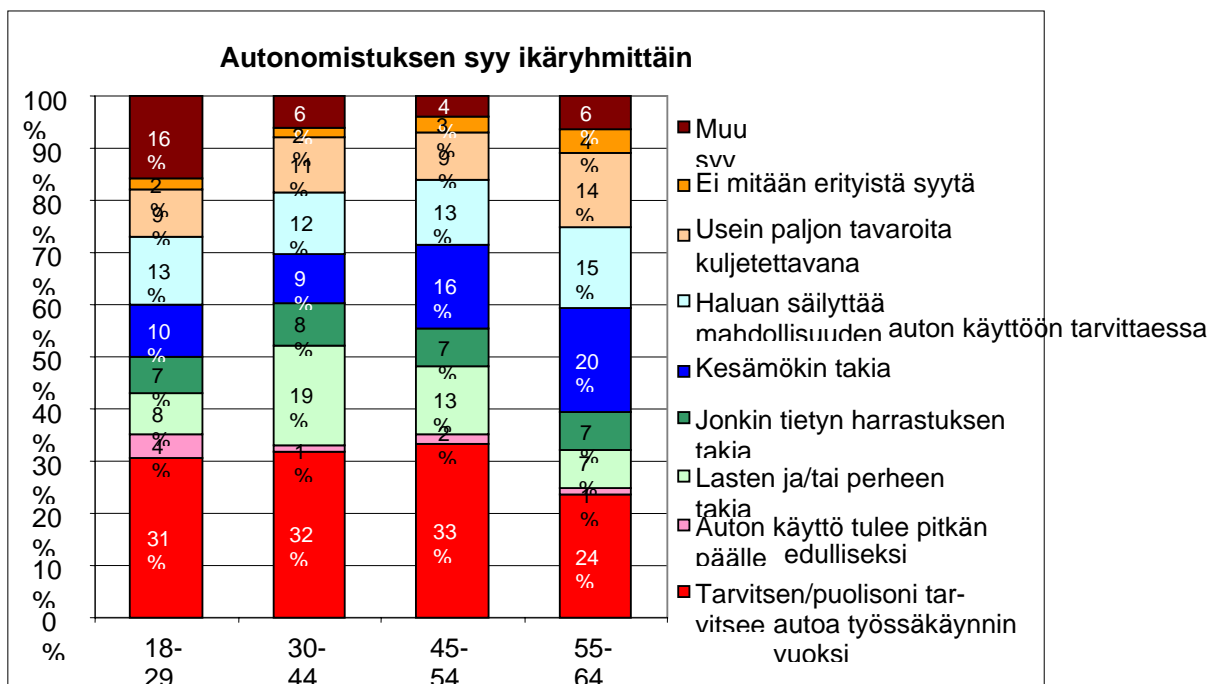
Ikäluokka 55–64 vuotta oli KULKURI-tutkimuksen autoistunein: yli 80 prosentilla oli auto taloudessaan (kuva 8). Erityisen paljon oli yhden auton talouksia. Yhdellä autolla selvitään, koska osa ryhmän edustajista on jo eläkkeellä, eikä autoa tarvita työmatkoihin. Vastaavasti Asukasbarometrissä (Strandell 2004) todetaan, että 60–64-vuotiaat käyttävät joukkoliikennettä kaikista ikäryhmistä vähiten.



Kuva 8. Tutkittavalle ikäryhmälle ovat tyypillisiä yhden auton taloudet. Autottomuus on melko harvinaista. (KULKURI-aineisto)

Myös ajokortillisten osuus oli hyvin korkea vanhimman ikäryhmän miesten keskuudessa (92 %), sen sijaan ajokortillisten naisten osuus oli pienin (72 %) KULKURI-tutkimuksen ikäluokista. Lisäksi monet iäkkäät naiset eivät itse aja autoa, vaikka kortti olisikin.

Autonomistuksen syissä näkyvät selvästi elämänkaareen liittyvät muutokset. Vanhimmalla ikäryhmällä autoilun syynä korostuvat mökkeily ja tavaroiden kuljettaminen muihin ikäluokkiin verrattuna. Lisäksi heille on tärkeää säilyttää mahdollisuus autoiluun. Nämä kolme syytä kattavat noin puolet KULKURI-tutkimuksen 55–64-vuotiaiden autonomistuksesta (kuva 9). Esimerkiksi kuljetettavia tavaroita ei tällä ikäluokalla välttämättä ole sen enempää kuin muillakaan, mutta asian suhteellinen merkitys kasvaa muiden syiden kuten perheen ja työn väistyessä vähitellen.



Kuva 9. Vapaa-aikaan liittyvät syyt omistaa auto korostuvat vanhimmassa ikäryhmässä. (KULKURI-aineisto)

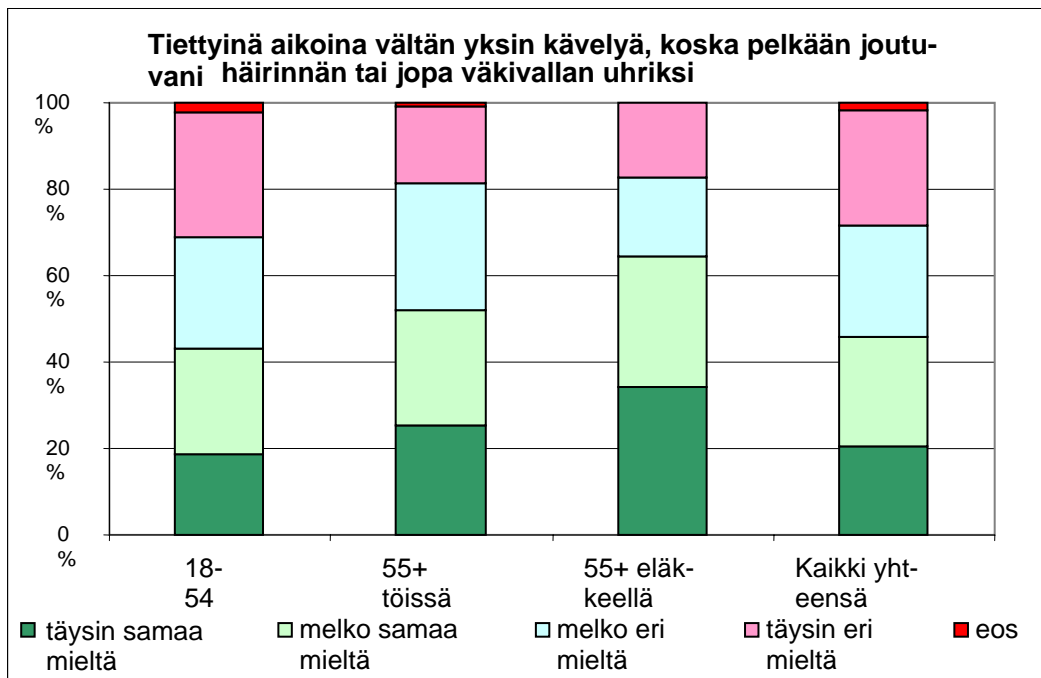
3.6 Joukkoliikenteeseen liittyviä näkemyksiä

Turvallisuus

KULKURI-tutkimuksen iäkkäimmät vastaajat kokivat muita enemmän turvattomuutta sekä joukkoliikenteen asemilla että muuten jalankulkuympäristössä (kuva 10). Noin 60 prosenttia piti joukkoliikenneasemia turvattomina iltaisain ja öisin. On kuitenkin epäselvää, kuinka suurelta osin pelko perustuu omiin kokemuksiin vai onko pelon takana esimerkiksi tiedotusvälineissä käyty keskustelu turvattomuudesta. Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun jouk-

koliikenteessä -tutkimuksen (2005) mukaan noin 75 prosenttia pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen matkustajista tunsu aina olonsa turvalliseksi joukkoliikenteessä, ja yli kolmanneksen mielestä uutisointi oli lisännyt turvallisuuden tunnetta.

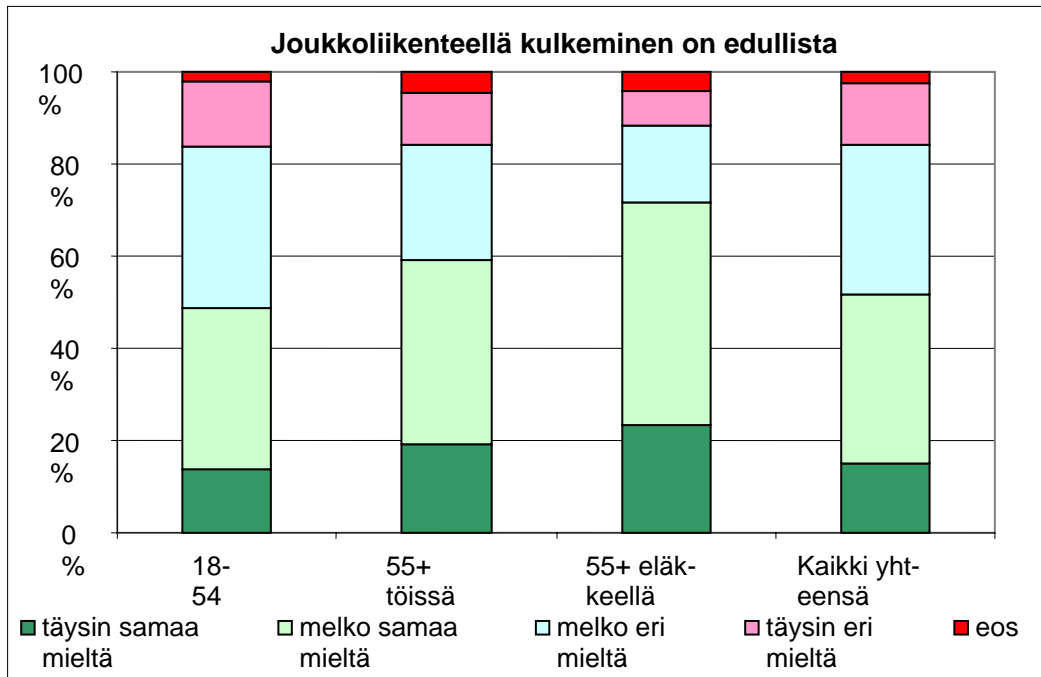
Tässä tutkimuksessa tehdyissä haastatteluissa monet henkilöt, jotka olivat kyselyssä kertoneet pelkäävänsä ulkona liikkumista, eivät osanneet perustella miksi olivat vastanneet näin. Useimmiten he kertoivat, ettei heillä ollut liikkumistarpeita ilta-aikaan, ja päivisin he eivät olleet kohdanneet pelottavia häiriötilanteita.



Kuva 10. Eläkkeellä olevat pelkäsivät yksin kävelemistä työikäisiä useammin. (KULKURI-aineisto)

Joukkoliikenteen edullisuus

KULKURI-tutkimuksen 55–64-vuotiaat pitivät joukkoliikennettä muita yleisemmin edullisena kulkutapana, ja etenkin jo eläkkeellä olevat olivat tätä mieltä (kuva 11). Osaltaan näihin asenteisiin voivat vaikuttaa eläkeläisten matkalippujen hinnoista saamat alennukset sekä se, että ikäluokalla on runsaasti kokemusta autoilun ja auton omistamisen kustannuksista. Kun liikutaan yksin tai kaksin, joukkoliikennettä on suhteellisesti edullisempaa käyttää kuin liikuttaessa suuremman ryhmän, esimerkiksi perheen kanssa. Lisäksi eläkkeelle siirryttäessä tulotaso laskee yleensä jonkin verran, ja taloudellisiin vertailuihin aletaan kiinnittää enemmän huomiota.



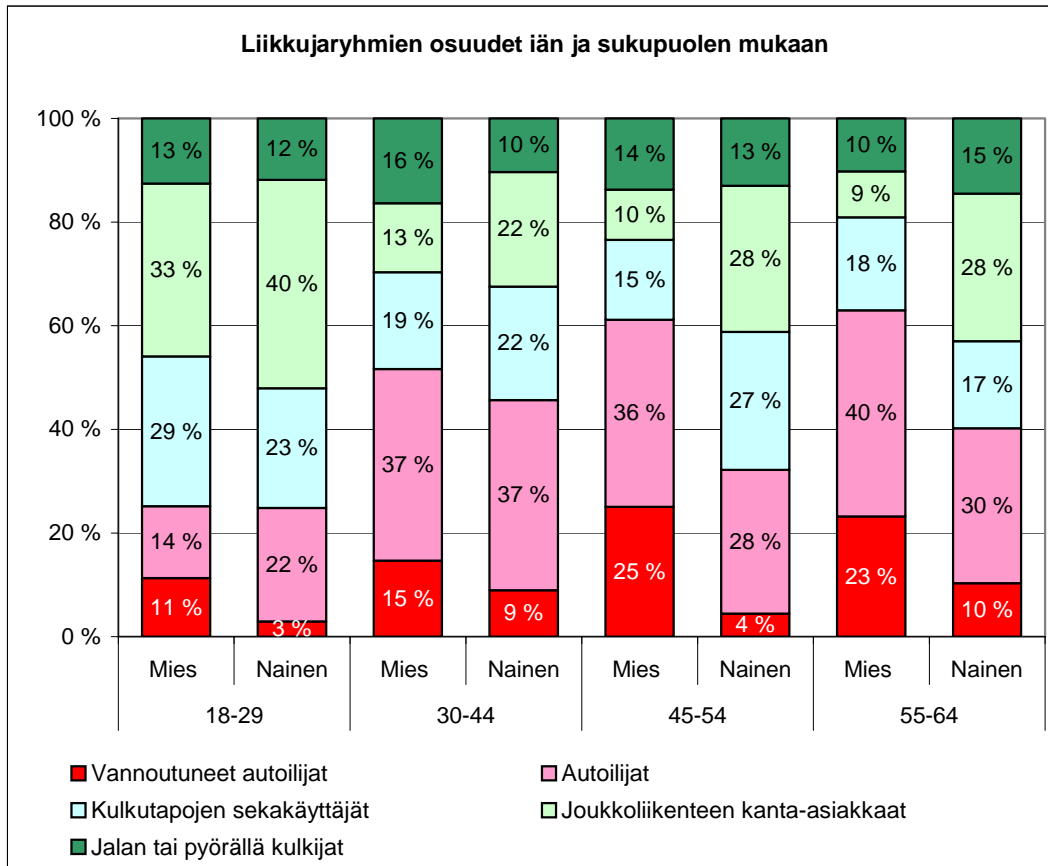
Kuva 11. Eläkeläiset kokivat joukkoliikenteen edulliseksi kulkutavaksi. (KULKURI-aineisto)

3.7 KULKURI-tutkimuksen liikkujaryhmät

Kulkuri-tutkimuksessa muodostettiin liikkujaryhmiä sen mukaan, miten vastaajat käyttivät erilaisia kulkutapoja erilaisilla matkoilla. Liikkujaryhmien määrittely perustui ainoastaan vastaajan ilmoittamiin liikkumistottumuksiin, joista muodostettiin matkaryhmittäisiä kulkutapaletteja. Matkaryhmiä olivat työmatkat, päivittäistavaroiden ostosmatkat, muut ostosmatkat, säännölliset harrastusmatkat ja muut vapaa-ajan matkat. Kunkin matkaryhmän suhteen muodostettiin vastaajalle ”kulkutapapaletti”, joka kuvaa erilaisten kulkutapojen yleisyyttä ko. ryhmän matkoilla. Esimerkiksi vastaajan sosioekonominen asema ei vaikuttanut ryhmittelyyn.

Vannoutuneilla autoilijoilla henkilöauto oli kaikissa matkaryhmissä ainoa pääkulkutapa, eivätkä he pyöräilleet tai käyttäneet joukkoliikennettä. **Autoilijoilla** henkilöauto oli yleensä ainoa pääkulkutapa. Vastaavasti **joukkoliikenteen kanta-asiakkailla** joukkoliikenne ja **jalan tai pyörällä kulkijoilla** kevyt liikenne oli useimmissa matkaryhmissä ainoa pääkulkutapa. Kulkutapojen **sekakäyttäjät** käyttivät kaikkia kulkutapoja pääkulkutapanaan. Sekakäyttäjällä voi olla useampia tasa-arvoisia pääkulkutapoja samassa matkaryhmässä tai hänellä saattoi olla eri pääkulkutapa eri matkaryhmissä. Liikkujaryhmien tarkat määrittelyt ovat huomattavasti monimutkaisempia kuin edellä esitetyt yleiskuvaukset (ks. Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö... 2006, 19).

KULKURI-tutkimuksessa tehdyn luokittelun mukaan ”vannoutuneita autoilijoita” sekä pääsääntöisesti autoilevia oli vanhimmassa ikäryhmässä hieman enemmän kuin nuorempien keskuudessa. Etenkin vannoutuneiden autoilijoiden osuus oli sitä suurempi mitä iäkkäämpiä vastaajat olivat.



Kuva 12. KULKURI-tutkimuksen vastaajien jakautuminen liikkujaryhmiin iän mukaan. (KULKURI-aineisto)

Syitä tähän voi lähinnä arvailla. Vanhimmissa vastaajista huomattava osa on muuttanut pääkaupunkiseudulle muilta paikkakunnilta, joilla autoilu oli toimivin ja myös tavoitelluin liikenumuoto. Näin he ovat tottuneet arvostamaan autoilua jo nuoruudessaan. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenne toimii, mutta auto hankittiin pian varallisuuden antaessa myöten. Juuret maaseudulla merkitsevät myös sukulais- ja mökkimatkoja, joita usein on vaikea toteuttaa julkisella liikenteellä. Lisäksi auto on tässä ikäryhmässä totuttu mieltämään vapauden, varallisuuden ja itsenäisyyden olennaiseksi osaksi, jota ei helposti kyseenalaisteta. Etenkin jos työsäkäynti on perustunut autoiluun, ei tapoja helposti muuteta. Jos taas työmatkat on tehty joukkoliikenteellä, on valmius joukkoliikenteen käyttöön olemassa.

Iäkkäimmissä ryhmissä naiset ovat selvästi vähemmän autosidonnaisia kuin miehet, kun taas kahden nuoremman ikäryhmän naisten ja miesten osuudet eri liikkujaryhmissä ovat lähellä toisiaan. Iäkkäimpien ryhmien sukupuolten välisiä eroja ryhmien jakaumassa selittää perinteinen roolijako, jonka mukaan mies on ratissa ja vaimo matkustajana. Jos perheessä on vain yksi auto, on se useimmiten miehen käytössä. Vähän autoilevien naisten ajotaito ruostuu helposti, jolloin sitoudutaan entistä enemmän muiden kulkutapojen käyttöön.

Liikennemuotojen sekakäyttäjien osuus on vanhimmassa ikäryhmässä pienempi kuin muissa. Tämä voi johtua useassa haastattelussa kuvatusta ajattelusta, jonka mukaan auton omistaja lataa matkakorttiin¹ arvoa tai maksaa matkan käteisellä, jolloin joukkoliikennematkan hinta ei useinkaan ole kilpailukykyinen autoilun marginaalikustannusten eli yhden matkan polttoainekustannusten kanssa. Autoiluun sitoutuminen tuntuu taloudellisesti kannattavalta. Jos autoilun kokonaiskustannukset tuntuvat liian suurilta, luovutaan autosta kokonaan.

Jos matkakorttiin ladataan kautta, jolloin matkustamisen hinta ei ole enää riippuvainen tehtyjen matkojen määrästä, on joukkoliikenteen käyttöön sitoutuminen kannattavaa. Kausiveloitusta käyttävät usein työmatkansa joukkoliikenteellä tekevät tai muuten joukkoliikennettä säännöllisesti käyttävät. Näin taipumus sitoutua yhden kulkutavan käyttäjäksi on kohtuullisen suuri.

¹ Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä matkat voi maksaa käteisellä tai käyttää matkakorttia. Korttiin ladataan kautta, jolloin se on voimassa tietyn ajanjakson eikä kustannus riipu kortin käytöstä. Vaihtoehtoisesti korttiin voi ladata arvoa eli rahaa, jolla yksittäiset matkat maksetaan.

4 Kolmannen iän liikkumisvalinnat haastatteluiden valossa

Teemahaastatteluilla pyrittiin syventämään käsitystä kolmannen iän liikkumisvalintojen syistä ja liikkumiseen vaikuttavista asenteista. Haastateltuina oli 12 henkilöä eri puolilta pääkaupunkiseutua. Haastateltavien valintaperusteet on kuvattu luvussa 1.2.

Haastatteluilla selvitettiin liikkumistottumusten muotoutumista elämänkaaren eri vaiheissa, auton hankkimiseen vaikuttaneita tekijöitä, liikkumiseen yhdistettyjä arvoja sekä kokemuksia joukkoliikenteen käytettävyydestä. Haastatellut kertoivat kolmanteen ikään ja eläkkeelle jäämiseen liittyvistä toiveistaan ja tuntemuksistaan. He arvioivat myös omien kokemustensa yleistettävyyttä vertaamalla niitä ikätovereidensa valintoihin. Seuraavaan on koottu teemotain haastatteluissa keskeisiksi nousseita näkökohtia.

4.1 Liikkuminen nuorena

Haastatelluista henkilöistä suurin osa oli muuttanut pääkaupunkiseudulle muualta maasta, ja vain kolme oli asunut pääkaupunkiseudulla jo lapsuudessaan. Lapsuuden liikkumisolot olivat vaihdelleet paljon: yhden kotoa *”maantiellekin oli joku 10 kilometriä matkaa”*, toinen oli asunut Tehtaankadun kulmilla Helsingin keskustassa. Haastateltavien lapsuusaikana autot olivat kuitenkin suhteellisen harvinaisia.

Maalla koettiin, että *”poikamiehenä auto oli välttämätön”*, että pääsi näkemään vähän kotikyliä laajempia piirejä. Toisaalta *”rautatieläisen pentu”* oli oppinut jo pienestä hyödyntämään junien tarjoamia mahdollisuuksia. Etenkin pääkaupunkiseudulla asuneet olivat tottuneet käyttämään monipuolisesti joukkoliikennettä liikkumisessa luontevasti jo lapsina. Eniten autoilua tuntuivat arvostavan ne, jotka olivat muuttaneet muualta ja joilla autoilu liittyi työhön ja itsenäisyyden kokemiseen.

Suurin osa haastatelluista oli kuitenkin elänyt nuoruutensa ja perustanut perheen autottomana, eivätkä he kokeneet elämän tuolloin olleen erityisen hankalaa liikkumisen suhteen. Vertailukohtana olivat tuolloin muut perheet, joiden elämä oli samanlaista. Autoilu liittyi pääkaupunkiseudulla asuttaessa vahvasti työhön ja myöhemmin elintason nousuun.

4.2 Auton hankinta ja merkitys

”Auto hankittiin joskus 70-luvun puoles välis. Siihen vaikutti kaikki ne normaalit. Työ, vapaa-aika ja yleensäkin liikkuminen. Työssä jouduin käyttämään autoa.”

Mies 61 v. eläkkeellä

”Mites me Pekka sanottais, olikse niin ku huviajeluauto? Ne meidän ensimmäiset. Tota sähän et oo tarvinnut työmatkoilla ikinä autoa, niin ja mäkin oon ollut lähellä töissä... Kai se oli se ajan henki ja se mukavuudenhalu.”

Nainen 65 v. eläkkeellä

”Sitten silloin nuorena tyttönä isän autolla tietysti alussa ajelin, ja sit kun perhe perustettiin niin siinä vaiheessa ei ollut rahaa ostaa autoa. Eli me ollaan auto ostettu varmaan joskus kaheksankyt, oisko -82 – 85, sillä välillä. Sen jälkeen sitten mulla on ollut henkilökohtainen

auto ihan toissa vuoteen asti, jolloin mä luovuin. Meiän perheessä on nyt yks auto tällä hetkellä. Silti ajan silläkin autolla, mutta kun meillä on niin hyvät julkiset kulkuvälineet niin ei tartte kahta autoa.”

Nainen 57 v. työssä

Auton hankkiminen liitettiin useimmiten vaurastumiseen, elämäntavan muuttumiseen ja ”ajan henkeen”. Yleensä autoa ei koettu arjesta selviytymisen tai lasten kuljettamisen vuoksi välttämättömäksi, sen sijaan työn luonne saattoi vaatia autoilua. Tämä on helposti ymmärrettävissä, sillä 60–70-luvuilla yhteiskunta ei ollut vielä rakentunut nykyisessä määrin autoilun varaan. Tuolloin joukkoliikenteen käyttö oli pääkaupunkiseudulla huipussaan, lähipalveluita oli tarjolla monipuolisesti ja lähiöiden yhteisöt olivat nykyistä tiiviimpiä ja aktiivisempia. Liikkumisessa myös kevyt liikenne oli nykyistä vahvemmassa asemassa ja lapset liikkuvat itsenäisemmin. Yhdyskuntarakenne ja vallitseva elämäntapa mahdollistivat nykyistä paremmin autottoman elämän.

”Kun Kannelmäkeen muutettiin vuonna -60, niin siinä oli 170 asuntoa, iso taloyhtiö, niin oli ko siel kymmenen autoa. Et ei ollut parkkipaikkoi pihalla. Sitten jossain vaiheessa kaheksankyluvulla isot nurmikkoalueet tehtiin sit asvaltialueiksi, ne pysäköintipaikat, et siel oli sit varmaan joku 100 paikkaa loppuaikana.”

Mies 61 v. eläkkeellä

Sittemmin sekä yhdyskuntarakenne että elämäntapa ovat rakentuneet yhä enenevässä määrin oletukselle autoilun mahdollisuudesta. Liikkumistarpeet ovat kasvaneet. Näin on tapahtunut erityisesti asiointimahdollisuuksien suhteen. Vaurastuminen on antanut mahdollisuuden toteuttaa moninaisia materiaalisia toiveita, ja erikoistavaroita ostetaan kehäteiden varsilla sijaitsevista suurmyymälöistä. Paikallisyhteisöt ovat löyhentyneet ja alttius muuttaa on lisääntynyt, joten sosiaalisia tarpeita tyydytetään kauempana omasta asuinpaikasta. Myös harrastuksia haetaan helposti kauempaa tai valitaan lajeja, jotka vaativat tavaroiden kuljettamista. Lasten ja nuorten kuljettaminen harrastuksiin on muuttunut normiksi jopa siinä määrin, että päiväkoodeissa ja kouluissa on huomattu, etteivät lapset enää ole tottuneet kävelemään pidempiä matkoja.

”Jani pelas kiekkoa ja Mari voimisteli niin se auto oli välttämätön kuljetuksen takia. Ei päässy mihinkään jos ei ollut autoa... Nyt on aivan eri juttu ku ei oo mitään sellaista. Niin nyt kyllä pärjää ilman autoakin. Mut silloin se piti olla, ei siit ois tullut mitään.”

Mies 55 v. työssä

”Kyllähän nyt se auto on lähes välttämättömyys... Kyl se aika onnetonta olis golf-vehkeiden kans lähtee bussiin. Golf-harrastus vaatii kyl auton.”

Mies 61 v. eläkkeellä

Harrastusten, joihin liittyy suurten välineiden kuljettamista, samoin kuin mökkeilyn ja lemmekeiden, katsottiin edellyttävän autoilua. Auto antoi myös mahdollisuuden totutun elämäntavan ylläpitämiseen. Nämä tavat saattavat tukea aktiivisuuden ylläpitämistä paremmin kuin kokonaan uusien tapojen tai harrastusten opetteleminen.

”Mul on serkun isä ni on 91-v ja ajaa edelleen omalla autolla ja käy Pirkkolassa lenkillä. Mut hänelläkin se on siis sen liikkumisen kannalta kun hän Pirkkolassa käy pururadalla kävelemässä sauvojen kanssa. Varmasti se liikkuminen jäis paljon vähemmäksi ilman sitä autoa. Eli vois kuvitella ku autolla menee, niin eihän siinä mitään liikkumista. Mut se on niin ku hä-

nelle edellytys se liikkumisharrastuksen jatkamiseksi, et hän pääsee omalla autolla. Tuskin lähtis bussilla sinne Pirkkolaan.”

Mies 61 v. eläkkeellä

Monet haastatelluista olivat lähtöisin maaseudulta, missä auto oli lähes välttämättömyys eikä se tarpeellisuutta kyseenalaistettu. Tämä asenne säilyi usein pääkaupunkiseudullakin asuttaessa. Yhdelle haastatellulle autot ja niiden kunnostaminen olivat olleet samalla harrastus. Ympäristönäkökohdat eivät yleensä riittäneet syyksi vähentää autoilua.

”Mul on henkilökohtainen näkemys se, että jos mul on ollut kamalan hankalaa ja ankeeta lapsuudessa niin nykyaikana mä en jaksa kauheesti kiinnittää huomiota tähän ympäristöystävällisyyteen... (ja vähentää autoilua) Silloin nuorenaikin mä viis välitin tällaisista asioista, että kunhan mä nyt vaan itse pääsen nopeesti ja kun on niitä perheenemännän kiireitä hakee lapsi tarhasta ja hakee sitä ja tätä. Mä oon ollut ihan itsekäs tässä asiassa. Se on helpottanut mun elämää. Ja se on helpottanut mun tyttären harrastuksia.”

Nainen 65 v. eläkkeellä

Auto on mukavuustekijä, joka liittyy monilla elintason ja valinnanmahdollisuuksiin. Autoa saatettiin pitää siksi, että sen tuoma vapaus oli saatavilla hetken mielijohteita varten; oli helpompi lähteä mökille ja kuljettaa tavaroita tai eläimiä. Eläkkeellä vapaa-aikaan ja mukavuuteen liittyvät näkökohdat korostuivat. Kaksi haastateltua sanoi hankkineensa auton, koska sai sen halvalla, vaikkei kokenut autoa välttämättömäksi. Auton pitämistä satunnaisia tarpeita varten rajoittivat lähinnä vain taloudelliset tekijät.

Auton tarpeellisuutta hankintavaiheessa perusteltiin usein sillä, että lasten kanssa liikkuminen ja perheen ruokaostosten tekeminen oli helpompaa. Toinen keskeinen syy auton tarpeeseen olivat työmatkat. Eläkkeelle siirryttäessä talouden koko oli jo pienentynyt, työmatkat yleensä loppuneet ja lapset itsenäistyneet. Tämä ei kuitenkaan välttämättä tarkoittanut sitä, että henkilön huoltovastuu toisista olisi loppunut: lemmikit vaativat edelleen hoivaa, täysi-ikäiset lapset lainasivat autoa ja lisäksi iäkkäät vanhemmat tai muut sukulaiset saattoivat olla säännöllisen auttamisen ja kyydityksen tarpeessa.

”Me ollaan niin kun lastenhoidollisista syistä pysytty täs nurkilla (missä tytärkin asuu). Niin mä kilautan tyttäreille ja tyttären perhe tulee mukana niin me mennään meidän autolla käymään Jumbossa vaikka ostamassa viikon tavarat sitten.”

Nainen 65 v. eläkkeellä

4.3 Autoilusta luopuminen

Kaksi haastatelluista naisista oli jättänyt autoilun kokonaan. Molemmilla oli ajokokemus jäänyt vähäiseksi siitä huolimatta, että perheessä oli auto. Toisen perheessä oli auto käytettävissä edelleen, toinen ei taloudellisista syistä voinut enää pitää autoa jäätyään leskeksi.

”Perinteisistä syistä johtuen aviomies oli aina ratissa ja kului pitkiä aikoja ettei itse ajanut ollenkaan. Niin sit se kynnyks lähteä rattiin nousi niin korkeaksi, varsinkin lähteä keskustaan sählämään. Sit mä ajattelin, että olkoon sitten kokonaan.”

Nainen 61 v. työssä

”No mitä nyt, kehtaaks sanoo, juoppokuskinä sain olla, mut siinä on kaikki.”

Nainen 61 v. eläkkeellä

Molemmat asuivat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä, mutta tulotasossa ja terveydentilassa oli huikea ero. Varakkaampi henkilö ei kokenut ongelmia liikkumisessa, koska muut perheenjäsenet tarjosivat autokyytejä ja hän käytti myös taksia runsaasti. Hyväkuntoisena hän pyöräili paljon ja teki työmatkansa talvisin joukkoliikenteellä. Perheessä kannatettiin toimivaan joukkoliikenteeseen perustuvaa liikennepolitiikkaa ja autoa käytettiin vain vähän ideologisista syistä.

Toinen autoilusta luopunut nainen ei jaksanut kävellä kovin pitkiä matkoja ja olisi käyttänyt autoa, jos sellaiseen olisi ollut varaa. Suunnittelemalla liikkumisensa kärsivällisesti hän kuitenkin pärjasi kohtuullisesti nykyisin. Hän oli tutustunut yhteiskunnan tukemiin liikkumispalveluihin edesmennyttä miestänsä hoitaessaan ja luotti siihen, että selviytyisi näiden palveluiden turvin myös silloin, jos oma kunto heikkenisi.

Kukaan haastatelluista miehistä ei ollut luopunut kokonaan autoilusta. Kahdella oli ollut työsuuhdeauto aiemmin käytössä, minkä jälkeen oli seurannut autoton kausi. Tästä huolimatta he ajoivat autoa silloin tällöin. Molemmilla oli tapana vuokrata auto lomamatkoilla. Toinen oli ostanut vastikään auton saatuaan edullisen tarjouksen, toinen totesi autottomuuden johtuvan lähinnä taloudellisesta tilanteesta.

”Mullakin on oma kämppä nyt tässä ni siit on viel maksuja jonkun verran. Niin ei oikeestaan oo varaakaan (autoon). Eikä oo sit tarvettakaan ku on tottunut tohon bussin käyttöön. Niin se on ihan luonnollista lähtee aamulla bussilla töihin... Jos mul ois rahaa niin varmaan mulla ois auto kyllä.”

Mies 55 v. työssä

Molemmat näistä haastatelluista kokivat tulleen silti hyvin toimeen autottomanakin.

Lisäksi muutama haastateltu henkilö pohti autoilun lopettamista silloin kun terveys heikkenisi. He olivat sopeutuneet ajatukseen, että näin tulisi joskus tapahtumaan. Samalla he arvelivat mökkeilyn loppuvan. Haastatellut pohtivat, että silloin kun kunto ei riitä autoiluun, se ei ehkä riitä myöskään mökistä huolehtimiseen, joten suurta ongelmaa tämän suhteen ei koettu.

4.4 Autoilun hinta

Pienten tuloluokkien autoilevat edustajat kertoivat miettivänsä hyvin tarkkaan ajamisen määrää, koska polttoaine on niin kallista. Eräs haastateltu kertoi useiden tuttujen luopuneen kokonaan autosta juuri taloudellisista syistä. Suurituloiset puolestaan eivät kokeneet polttoaineen hinnan tai autonomistuksen muiden kulujen vaikuttavan mitenkään liikkumiskäyttäytymiseensä: heidän valintojaan ohjasivat henkilökohtaiset tarpeet, mieltymykset ja arvostukset.

”Mä laskin sen niin moneen kertaan, että paljon halvemmaks tulee se, että silloin kun on tarve käyttää taksia, käytetään eikä lasketa sitä että se matka on kallis. Kun ne muutamit kerrat vuodessa oli kaiken kaikkiaan plus sit tää julkisten maksut yhteensä maksaa niin paljon vähemmän kuin oman auton yllä pito, että niin kun voisi unohtaa kokonaan sen oma auto -vaihtoehdon.”

Mies 60 v. eläkkeellä

”Mut nykyisillä bensan hinnoilla niin kyllä mietin tarkkaan, että voinko yhdellä retkellä niin hoitaa kaks tai kolme asiaa.”

Mies 66 v. eläkkeellä

Vaikka autoilua pidettiin kalliina liikkumismuotona, oli autoilun mukanaan tuoma liikkumisen helppous houkuttimena auton hankinnalle, vaikei autoa varsinaisesti tarvittu.

”Mut nyt on jo kaikki niin hirveen kallista bensat ja muut. Ni ei nyt ihan huvikseen viitti autoo pitää. Paitsi mulla nyt on, et pitäis päättää hankinto vai enkö hanki. Ku tarjottiin edullisesti... Kun isäntä on maalla kaikki kesät. Niin oishan se ihan kiva joskus illalla lähtee jonnekin kauppaan tai jonnekin autolla, ja tota ei tarte raahata niitä tavaroita sitten polkupyörän päällä tai repussa. Mut ei se oo välttämätön ollenkaan.”

Nainen 57 v. työssä

Esiin tuli myös ajatus, että jokin liikkumismuoto olisi pidettävä edullisena ja pienituloisillekin mahdollisena, jos autoilu vielä kallistuu.

”Mutta se että siinä tapauksessa, että jos bensan hinta nyt lähtee selkeesti nousemaan niin kyl mun mielestä sitä joukkoliikenteen tukea pitäis silloin jollain tavalla lisätä.”

Mies 66 v. eläkkeellä

Vastaavasti varallisuuden kasvu saa aikaan sen, että rahaa voidaan ja halutaan käyttää myös liikkumiseen. Tällöin hintakysymykset saavat väistyä.

”Kyllähän se tietysti harmittaa, kun bensa on kallista. Mut kun paikasta toiseen on päästävä niin en mä varsinkaan nykyisin sitä sillä tavalla ajattele. Et ku tankki on tyhjä niin se on täytettävä.”

Mies 61 v. eläkkeellä

4.5 Eläkeaika

Haastatellut eivät pääsääntöisesti olleet pohtineet ikääntymiseen liittyvää toimintakyvyn heikkenemistä kovinkaan paljon. Asiaa kysyttäessä lähes poikkeuksetta kerrottiin iäkkäistä tutuista tai sukulaisista, jotka selvisivät hyvin edelleen. Ainoastaan ne, jotka olivat joutuneet huolehtimaan huonokuntoisesta omaisesta tai olivat jo itse kokeneet terveydellisiä ongelmia, olivat pohtineet myös eläkeaikojen ikävämpiä puolia. Kuitenkin yleisimpänä asenteena oli se, että ongelmista huolehditaan sitten kun ne tulevat kohdalle, eikä niitä murehdita etukäteen.

”Hirveesti en eläkeajan liikkumiseen ole vielä ajatusta uhrannut. Meidän suvussa varsinkin naiset on olleet hyvin hyväkuntoisia ihan loppuun saakka. Et toivon vaan että mulle käy samoin.”

Nainen 61 v. työssä

Eläkeikaan liittyvistä uhkakuvista mainittiin kuitenkin yksinäisyys ja alkoholismi. Myös terveydestä oltiin huolissaan.

”Mähän oon vähän sen luontoinen, et mä oon ollut huono ystävyystyyn, työkavereita on. Mut sekin on sellainen juttu, et miekin lähen ensimmäisenä siit porukasta pois. Et pojat jää vielä muutamaks vuodeks töihin, jos on kuuteenkymmeneenviiteen. Mut tuota, niin. Se on vähän

ongelma. Kyllä pitäis hakeutua, jo nytenkin jonnekin porukkaan enempi. Kotona on vaan television ääres... voinhan mä sulle sanoo senkin, et ei nyt niin mukavaa aina oo välillä ollut, etenkään sen eron jälkeen. Alkoholia tulee vähän mukaan siihen vielä. Joo, sehän siinä onkin vähän pelottavaa, että jos muuttaa etelään ja on alkoholiongelma Suomessa ni ei se parane siellä etelässä.”

Mies 55 v. työssä

”Sitähän mä täs pelkään, että kato kun meillä on palvelut siellä Kontulan ostoskeskuksella. Niin et miten sinne jos vaikka niin ku polvet menee. Et miten sinne mennään. Mutta mä tota ajattelin sitten et mä rupeen lääkäriältä ruinaan heti sitä taksikorttia. Ja sitten mä ihan salaa ajattelen sillä tavalla, et mun tytär tulis kerran viikos käymään sit kaupassa mun kanssa. Et ostetaan paljon tavaraa kerralla... Mä oon 60 nyt. Mä aattelen, et miten pirul sitä seittemänkymppisenä köpöttelee tonne ostarille.”

Nainen 60 v. eläkkeellä

”En mä tiedä, mul ei nyt kovin paljon suunnitelmii oo. Johtuen ehkä siitä et toi se oli kohtuullisen kova ikään kuin Siperiassa käynti silleen 14 vuotta sitten sen kolmen vuoden aikana (syöpäsairaus)... Tietysti jotain suunnitelmia on mutta tota lähinnä nyt se, että sais kohtuullisen terveenä pysyy.”

Mies 57 v. eläkkeellä

Myönteisiä asioita oli suunniteltu kuitenkin yleisimmin. Myös edellisellä miehellä oli suunnitelmissa hankkia mökki ja isompi auto.

”Sitten mul on maapläntti joka kaavoitetaan, ja tässä iässä mä en enää rupee rakentaa sinne mitään. Mutta ehkä mä myyn sen pläntin sitten ja hankin jotain, jonkun mökin. Jolloin tarvitsee isomman auton kun ton Micran.”

Mies 57 v. eläkkeellä

Vasta eläkkeelle jääneillä oli innostusta suunnitella monenlaisia aktiviteetteja luvussa 2.5 kuvatun ”kuherruskuukauden” tyyliin.

”Enkä mä pohtinut sitä hirvittävästi että millä mä rupeen aikaani tappamaan, no tietysti se oli selvää että mökillä tulen olemaan jos kelit antaa myöten. Mutta mä läksin vaan siitä, että kyllä se sitten ajan mitaan tää elämä lutviutuu sitten oikeisiin uomiin. Että kyllä mä nyt tietysti mielelläni matkustelen kanssa aika paljon. Niin siihen matkustamiseen nyt tässä on sitten vähän enempi aikaa ja voi vähän kyttäillä hyviä tarjouksia. Että pitää niin ku vähän matkailukkuu puolittain pakattuna. Että voi aina lähtee sitten melkein milloin vaan. Että se nyt on ollut semmoinen asia sit että mihin mä aion panostaa ja ehkä sitten tuota, niin miettinyt et ruveta harrastaa enempi. Mennä vaikka aikuisopistoon niin opiskelemaan kieliä ja tämmöistä. Tietysti tuota vanhaa kaveriporukkaa, ystäväporukkaa, niin niitä oon kaivellu uudelleen esiin.”

Mies 66 v. eläkkeellä

Toiset olivat jo päässeet toteuttamaan toivomiaan asioita: tekemään remonttia, harrastamaan enemmän tai viettämään aikaa lastenlasten kanssa. Myös omasta kunnosta huolehdittiin liikumalla.

”No silloin jos on kysymys ihan tuota niin sanotaan tämmöisistä ruokakaupassa käymisistä ja muuta niin mä oon siinä noudattanut aikaa tiukkaan sitä periaatetta, että kun mä lähen kaup-

paan mä teen samalla siinä kävelylenkin ja paluumatkalla sitten tulen kauppaan ja teen ostokset, et pysyy nää kilot kurissa. Että mä omalla autolla tämmöisiä kauppareissuja teen ai-noastaan silloin, kun on jotain niin painavaa tavaraa tai isoo tavaraa että sitä ei muuten jär-kevästi saa tuotua. Mutta silloin kun saan kaikki järkevästi tuotua mukana niin kävelyhom-malla hoidan ja välillä vähän hölkkäänkin.”

Mies 66 v. eläkkeellä

Yleensä eläkkeelle jääminen koettiin myönteisenä asiana, etenkin jos se tapahtui lähellä nor-maalialueella eläkeikää. Muutama nuorena sairaseläkkeelle joutunut kertoi aluksi vierastaneensa varhaista eläköitymistä, mutta kokeneensa sen jälkeenpäin hyvänä ratkaisuna. Näillä henki-löillä oli runsaasti vapaa-ajan aktiviteetteja, joihin he peruskunnoltaan terveinä jaksoivat käyt-tää paljon aikaa ja energiaa. Toisaalta muutamalla miespuolisella haastatellulla eläkkeelle jäännin raja oli liukuva siten, että he tekivät pieniä työkeikkoja ja lomatuurauksia myös eläk-keellä ollessaan. Tällöin myös liikkumistavat vaihtelivat huomattavasti työtilanteen mukaan.

4.6 Asuminen ja mökkeily

”Kesät voi kulua maalla mut sit se kaupunkiasuminen on ihan keskusta-asumista. Niin että mahdollisimman paljon voi asioida ihan kävelymatkan päässä. Tai raitiovaunulla tai bussilla. Joku Katajanokka, Ullanlinna tai Töölö. Ja joku vanhanajan kivitalo jossa kaikki äänet ei kuulu.”

Nainen 61 v. työssä

Yllä oleva kuvaa hyvin ideaalista valintaa eläkeiän asumisen suhteen. Eräs haastateltu oli jo toteuttanut vastaavan suunnitelman ja muuttanut pois omakotitalosta keskusta-asuntoon, jotta iäkkäänä ei olisi vaivaa pihanhoidosta ja vastaavasta. Samoista syistä tämän henkilön kesä-asuntokin sijaitsi kaupungissa. Toista ääripäätä edusti pienituloisen haastateltu, joka oli suunnitellut hakevansa paikkaa palvelutalosta.

Yleensä ottaen varakkaat henkilöt pohtivat enemmän asumisen vaihtoehtoja. Heille luonteva ratkaisu oli Helsingin keskustaan muuttaminen lähiön omakotitalosta. Tällainen on kuitenkin mahdollista vain varakkaimmalle väestöosalle, ja pienituloiset haastatellut asuivat yleensä jo valmiiksi kerrostaloissa hyvien tai kohtuullisten joukkoliikenneyhteyksien läheisyydessä. Mahdollisesta muutosta kysyttäessä asuinpaikan valintakriteereiksi mainittiin useimmin hyvät joukkoliikenneyhteydet. Tätä seurasivat alueen tuttuus ja lähellä asuvat lapset tai muut sukulaiset.

Haastatelluilla oli erotettavissa myös kahdenlaista suhtautumista kesämökkiin. Osalla mökki sijaitsi vanhalla kotipaikkakunnalla tai paikka koettiin muuten tärkeäksi. Kyse oli ”meidän mökistä”, joka oli kiinteästi yhteydessä paikkakuntaan sekä henkilön ja suvun historiaan. Mökkiin liittyi usein pitempiaikaisia ja voimakkaampia tunnesiteitä kuin varsinaiseen asun-ton, ja mökeillä käytiin säännöllisesti pitkestä etäisyyksistä huolimatta. Yleensä riitti, että mökille pääsi autolla, eikä muita vaatimuksia liikkumisolojen suhteen esitetty.

Toisille mökki oli vain kesänviettopaikka, jonka tuli täyttää tietyt käytännölliset vaatimukset. Tällöin mökiltä voitiin edellyttää joukkoliikenneyhteyksien läheisyyttä aivan samoin kuin asunnoltakin. Tämän nähtiin laajentavan paitsi omia valinnanmahdollisuuksia kulkumuotojen suhteen, myös parantavan autottomien tai ajokortittomien perheenjäsenten tai tuttavien mah-

dollisuutta käydä mökillä mielensä mukaan. Haastatelluista yksi piti mökin saavutettavuutta joukkoliikenteellä ehdottomana vaatimuksena ja kaksi muutakin otti asian esille.

4.7 Sosiaalinen turvallisuus

Turvattomuuden kokemisessa tutkittava ikäluokka poikkeaa jonkin verran muista ikäryhmistä. Turvattomuutta koetaan joukkoliikenteen asemilla ja myös kävely-ympäristössä. Haastatelluilla oli kuitenkin hyvin vähän omakohtaisia kokemuksia rauhattomuudesta ja suurin osa kertoi liikkuvansa vain päivisin, jolloin he eivät kohta uhkaavia tilanteita. Varakkaimmat kertoivat käyttävänsä lähes poikkeuksetta myöhään liikkeessä taksia, koska se oli myös mukavampi tapa liikkua illalla.

”Mutta vaimolla esimerkiks kerran kun hän tuli sieltä Siikajärven mökiltä tänne. Mä en muista miks hän tuli yksinään, ja sanoi, että häntä ihan pelotti kun junassa oli liikkeellä just semmoista nuorisoo. Hyvin aggressiivista kaljapullojen kanssa ja siellä liikku poliisia ja vartijaa koko ajan ja oli hirveen semmoinen levoton ja aggressiivinen meno päällä. Hän oli ihan oikeesti peloissaan... Et hän ei tosiaan perjantai-iltaisoin hän ei mielellään yksinään lähe just noihin juniin. Eikä metroonkaan.”

Mies 60 v. eläkkeellä

”Busseissa ihan niin kun sähköjunassakin niin mä inhoon ihan syvästi sellaista nuorisojoukkoa joka tulee ja metelöi, jotka niin kun ihan kattooikin ympärille, et huomaaks kaikki että kuinka he tässä rellestää ja metelöi. Samoin sellaisii vanhoja juoppoja miehiä joista ei tiedä mitä ne sanoo sulle vaik sä oisit ihan viaton etkä ois tehnyt mitään ja yrität istuu ihan hiljaa jossain nurkassa.”

Nainen 65 v. eläkkeellä

Yleensä nähtiin, että nuoret rähinöivät keskenään eivätkä käy iäkkäämpien kimppuun, etenkin jos heitä vähän väistelee. Eräs Kontulassa asuva haastateltu kertoi, ettei oma metroasema tunnu pelottavalta.

”Onhan se metroasema levoton, mut mä oon tottunut täällä kaikkeen levottomuuteen. Et ei mua se haittaa.”

Nainen 61 v. eläkkeellä

Sama haastateltu kuitenkin kertoi, että toinen saman suunnan metroasema oli pelottava. Tämä kertoo ehkä laajemmin turvattomuuden kokemisen syistä. Pelottaviksi koetaan asiat, joista on kerrottu huolestuttavia uutisia ja jotka eivät ole vastaajille kovin tuttuja. Myös alttius vastata myöntävästi turvattomuuden kokemista kuvaaviin kysymyksiin oli ilmeisesti suuri, sillä useampi haastateltu, joka oli lomakkeella ilmoittanut kokevansa turvattomuutta, kielsi asian haastattelussa. Häiriökäyttäytyminen kuitenkin vähentää matkustusmukavuutta ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

4.8 Kolmas ikä ja joukkoliikenne

Joukkoliikenteeseen suhtauduttiin pääasiassa myönteisesti, ja useimmat arvioivat päätyvänsä joukkoliikenteen käyttäjiksi viimeistään ajokortista luopumisen tullessa eteen. Muutama haastateltu harkitsi autosta luopumista jo tätä ennen, esimerkiksi jos mökin kunnossapito alkaisi

tuntua liian työläältä. Joukkoliikenteen palvelutasossa nähtiin kuitenkin jonkin verran korjattavaa, jotta se riittäisi kattamaan liikkumistarpeet.

Näin oli etenkin, jos oli liikuttava suurten kantamusten tai lemmikkien kanssa.

”Koiraa on hankala ottaa julkisiin kulkuvälineisiin ainakaan pitemmälle matkalle. Eikä kaikki taksitkaan ei oikein mielellään ota koiria kyytiinsä. Junissahan on näitä lemmikkieläinvauvoja, mutta busseissa ei oikein ole tämmöistä hyvää mahdollisuutta, kun on tämmönen isokokoinen koira joka ei mee sylissä siinä bussin penkissä. Et jopa maalle pääsee bussilla ja taksilla, sinne on aika hyvät yhteydet. Mutta koiran takia tarvittais auto.”

Nainen 61 v. työssä

”Mut jos menee esimerkiksi Mikkeliin niin kun me ollaan joskus kesälomalla käyty ja meinasin mennä bussilla koiran kanssa. Kyl sen saa ottaa sinne. Mut siitä joutuu maksaa hinnan, siis aikuisten hinnan. Must se on ihan naurettavaa.”

Nainen 57 v. työssä

Joukkoliikenteen palvelutasossa nähtiin korjattavaa muun muassa matka-aikojen ja vuorotarjonnan suhteen.

”Et kyllähän sitä liikkujia koko ajan on ja varmaan vois olla enemmänkin jos niitä vuoroja olis riittävästi. Et kyllähän se varmaa yks syy on sitten et toiset karttaa niitä busseja on juuri tämä että heidän mielestä menee liian paljon aikaa siihen odotteluun ja näin pois päin.”

Mies 60 v. eläkkeellä

”Semmoinen joka on tottunut omalla autolla kulkeen niin kyl sen on hirveen vaikee julkisiin siirtyä. Et siinä on ihan semmoisia asenneongelmia mun käsittääkseni. Ja sitä varmaan vähän lievittäisi just se, jo kaks asiaa että se ois tarpeeks halpa se julkinen ja sitten tarpeeks joustava. Että niitä vuoroja olis niin tiuhaan, että sun ei tarvi niin kun vertailla että ahaa et omalla autolla olisin puoles tunnissa ja nyt täältä kestikin puolitoista tuntia. Et jos ne erot on tällaiset niin kyllä sitä silloin hyppää oman auton kyytiin semmoinen jolla se oma auto on.”

Mies 60 v. eläkkeellä

Sama haastateltu totesi myös, että toimintarajoitteisten hyvä palvelu on osaltaan ristiriidassa joukkoliikenteen matka-aikatavoitteiden kanssa. Tällöin taksin käyttö muun joukkoliikenteen täydentäjänä saattoi olla hyvä ratkaisu.

”Et ku joskus näkee justiin tämmöisii kepin kanssa tai muuten vaikeesti liikkuvan niin kyllä se kestää ikuisuuden, että pääset sinne ylös ensinnäkin ja sitten vielä kaivat sen kortin ja esität kuskille ja pääset vihdoon sinne istumaan. Kuski uskaltaa lähteä uudelleen liikkeelle ja näin pois päin,... Vaikeesti liikkuvilla on yleensä kuitenkin tää matkapalvelusysteemi. Ne voivat niitä takseja käyttää. Ei niitä hirveen paljon näis busseis nää.”

Mies 60 v. eläkkeellä

Esteettömyyteen liittyviä ongelmia oli havainnut kaksi haastateltua, joista toinen oli näkövammaisen ja toisella oli liikkumisongelmia. Muuten haastatellut näkivät esteettömyyden olevan hyvällä mallilla.

”Liikennevaloja mä en nää. Mulla täytyy olla aina mukana se semmoinen kaukoputki, jolla mä sitten luuraan valot sitten... se sama kaukoputki bussien numeroita varten tai sitten

useimmiten jos on ihmisiä niin mä kysyn, et onks toi se. Eikä sitä ees tarvi tietää kun on menossa keskustaan. Nehän on ihmiset neuvonu, että semmoinen lappu kädessä jossa on se numero, et jos semmoisen kanssa. En mä oo jotenkin saanut sitä aikaiseks koskaan. Se vois olla ihan hyvä. Mut onneks siinä useimmiten on näin, että mä oon melkein aina pystynyt kysymään, et onks toi kuuskutonen ja sen tietää kuitenkin siitä pysäkkiaikataulusta. No junissahan ei oo ongelmaa, koska siel on hyvin selkee tää opastus, että se ja se juna siihen kellon aikaan sillä raiteella ja sehän toimii just niin kun siellä luvataan. Intercity-junissa ne on taas aivan mahdollomat kun ne on juuri näitä pistejuttuja. Niistä vaunun numeroista ei saa selvää eikä mistään tämmöisestä.”

Mies 60 v. eläkkeellä

”Ne auton numerot tai sit se et mikä se linja on niin ne on niin pienellä tai sit se tausta on niin hassu että ne ei näy ennen ku ihan lähelle ja sit kun ne kulkee kuitenkin niin suht kovaa vaikka tääl on nopeusrajoituksia. Niin aina sä et välttämättä sit ehdi reagoida siihen enne kun sit just kun se bussi on siinä pysäkillä ja kuskit on sit pikkuisen kärtyisiä jos antaa merkin liian myöhään niitten mielestä.”

Nainen 57 v. työssä

”Se lasi kiiltelee. Mä en osaa sanoa sit että kuinka paljon se auttais se lasin poistaminen, et se ei kiiltelis se lasi siinä edessä. Ja sitten tietenkin minulle se numeroiden suurentaminen auttais. Niin hirveän isoksihan niitä ei pysty tekemään siis tästä nykyisestä mä kuvittelisin. Ei siinä oo ees tilaa semmoiselle. Näis uudemmis busseis nimenomaan niin joku semmoinen ihme pleksi siinä on tai mikä se on mikä kiiltelee enemmän ku aikaisemmin. Mun mielestä ne ei oo aina kiillelly sama tavalla. Ja valopisteistä koostuvat numerot, ne on vielä huonommat minulle.”

Mies 60 v. eläkkeellä

Palvelulinjat nähtiin erittäin hyvinä ja perusasioinnin hoitamisen kannalta toimivina. Tosin yhtä haastateltua lukuun ottamatta käsitykset perustuivat vanhempien tuttujen kertomuksiin. Yksi kielteinenkin kertomus tuli esiin. Joillekin haastatelluille oli myös epäselvää, että palvelulinjat ovat kaikkien halukkaiden käytettävissä.

”Se on parempaa palvelulinjassa, kato ku tästä lähtee menemään bussilla Kontulan ostoskeskukseen, niin se kun menee sinne yhelle pysäkillä niin siinä on rappuset jotka on hankala tulla alas. Mun on pikkusen hankala mennä rappusia alas ja talvella se on liukas. Niin sitten palvelubussi ajaa kato Kontulan ostoskeskuksen sille puolelle missä ei tarvi mennä minkäänlaisia rappusia... Niin se on yks luojan pelastus toi mummobussi. Siel on ne kuljettajatkin valittu vissiin mummoja varten. Ku ne on yllättävän ystävällisiä.”

Nainen 61 v. eläkkeellä

”Mä kuulun siihen hallitukseen niin yks taloyhtiön hallituksen jäsen kerto, että ne ei ottanu häntä kyytiin palvelulinjalle. Hän näytti liian nuorelle, vaikka hän on eläkkeellä oleva ihminen. Hänellä oli lonkka murtunu ja hän oli keppien kans pyrkimässä palvelulinjalle.”

Nainen 57 v. työssä

Joukkoliikenteen kuljettajiin kohdistettiin paljon kritiikkiä, jonka kohteina oli niin käytös kuin ajotapakin. Äkkijarrutukset ja liian nopeat liikkeellelähdöt sekä muuten nykivä ajotapa vaikeutti ikääntyneiden pystyessä pysymistä. Ärtysisiltä kuljettajilta ei uskallettu kysyä neuvoa. Myös kalustoa moitittiin.

”Siellä aika heikkotasoisia kuskeja alkaa olemaan. Sit siellä alkaa oleen niitä ulkomaalaisia jotka ei osaa suomee. Joskus ku joku kysyy jotain niin ne ei ymmärrä. Ja sitten jotenkin Vantaalla ainakin noilla linjoilla mitä mä liikuin, niin se bussikalusto alko olla aika heikkoa. Monta kertaa tuli niin ku pakokaasun katkut bussin sisään, et siel tuli ihan huono olo kun siellä matkusti... Sitten oli joitakin tilanteita, että bussikuski ihan suoraan kysy, että minä aamulla tuolta Espoosta läksin tulemaan tänne ja mulle lyötiin kartta vaan kouraan, että tosa aja tota reittiä, ja hän ei oo koskaan täällä ajanu, että voisko joku neuvoa että mihinkä tän bussin pitäis mennä.”

Mies 66 v. eläkkeellä

”Mut niin ku esimerkiks nuo kuljettajat. Ku tulee vanhemmaks niin niihin kiinnittää huomiota. Niin ei niiden tarttis olla sellaisii mörököllei.”

Nainen 61 v. eläkkeellä

Muutamilla haastatelluilla oli ongelmia aikatauluinformaation hahmottamisessa ja eri tyyppisten aikataulujen lukemisessa. Myös matkakorttijärjestelmään siirtyminen oli tuottanut ongelmia.

”No mul kesti kauheen kauan ennen ku mä opin käyttää tota konetta (matkakortin lukijaa). Kun vaikka mä painoin sitä oikeeta nappii niin mä en osannut kattoo, että mikä valo siinä vilahti. Siinä täytyy myös sitten kassin kans pysyy pystyssä ja sillai, et ennen ku mä siihen totuin niin se oli hankalaa.”

Nainen 65 v. eläkkeellä

Joukkoliikenteessä nähtiin myös hyviä puolia, mutta ne eivät yleensä liittyneet mitenkään haastateltujen ikään tai elämäntilanteelle tyypillisiin tarpeisiin. Myönteiset näkökohdat koskivat joukkoliikenteen mukavuutta ja edullisuutta sekä vuorovälejä silloin kun ne sopivat vastaajan tarpeisiin.

”Et meilläkin vaikka tos Meilahden alueella on isot parkkihallit niin ne on niin kalliita. Sitten tollast viittä kilometriä niin polkupyörällä tulee nopeemmin kun omalla autolla ruuhka-aikaan. Samaten sitten taas keskustaan kun mies käy töissä niin tota ei sielt saa mitään parkkipaikkoja. Niin on edullisempaa ja nopeempaa ja helpompaa (pyörällä tai käyttää joukkoliikennettä).”

Nainen 57 v. työssä

”Kyllä tietysti sillai ekologisesti ajatellaan, että kun ei kerran oo pakko tulla sillä omalla autolla keskustaan niin miks ruuhkauttaa tätä ku tää on muutenkin niin ruuhkainen. Et paljon kivempi kävellä tuolla kun ei oo niin hirveesti pakokaasuu. Et siinä mielessä ekologiaa ajatellaan. Mutta joukkoliikenne on niin helppo valita ku sen käyttö on niin helppoo.”

Nainen 57 v. työssä

”Mun mies on sitä mieltä et kaupunkiin ei kannata mennä autolla. Joutuu hakeen sitä parkkipaikkaa. Et tost on helppo mennä sähköjunalla.”

Nainen 65 v. eläkkeellä

”Se vapauttaa niin paljon se et ei ole autoa. Voit siis esimerkiks jos olet leffassa ja sit tekeekin mieli, että mennäänpä istumaan hetkeks terassille niin sä voit sen tehdä. Jos sä oot omalla autolla siellä niin et voi tehdä sitä.”

Mies 60 v. eläkkeellä

4.9 Muutokset liikkumisessa eläkkeelle jäännin myötä

Monet haastatellut arvelivat etenkin mökkeilyn ja mahdollisesti muunkin matkailun lisääntyvän eläkkeelle jäännin myötä. Osalla myös muu harrastaminen muuttui tärkeämmäksi, mutta harrastaminen tapahtui useimmilla kotona tai sen läheisyydessä. Lisääntyvät mökki- ja harrastusmatkat merkitsivät useimmiten lisääntyvää autoilua. *”Työmatka oli seittemän kilometriä ja mökkimatka on sata kilometriä sivu, joka viikko”* - yhtälö konkretisoi lisääntyntä liikkumista. Moni työmatkoja joukkoliikenteellä tehnyt vähensi joukkoliikenteen käyttöä eläkkeellä ja siirtyi autoilemaan, koska liikkuminen muuttui epäsäännöllisemmäksi.

”Työmatkat tietysti jää pois. Mut kyl tuolla maalla niin, niin siel on auto ihan välttämätön. Et ei sielt saa mitään, ei pääse kauppaan jos ei oo autoo. Et jonkun täytyy ajaa. Jos ei ite pysty niin sitten joku muu.”

Nainen 57 v. työssä

”Mul ei mitään harrastuksia nyt tullu eikä muuta semmoista. Mutta kyl mä luulen, että kun täällä yksinään nyt päivisin on niin kyl mä aika mielellään teen jotain asiaa kaupungille ihan päästäkseni ihmisten ilmoille. Et sillä tavalla vapaa-ajan liikkumista on varmaan tullut jonkin verran lisää.”

Mies 60 v. eläkkeellä

”Kyllä ainakin nää tuota tämmöiset jotka nyt eläkkeelle ovat kanssa siirtyneet tämmöinen porukka. Niin kyllä se mun mielestä ja kyl se on samaan suuntaan niin kun kehittynyt että joukkoliikennettä käytetään vähemmän ja autoillaan sitten vaan.”

Mies 66 v. eläkkeellä

Lähinnä Helsingin keskustaan suuntautuvat matkat tehtiin joukkoliikenteellä. Syiksi tähän mainittiin parkkipaikkojen puute ja kalleus, hyvät joukkoliikenneyhteydet sekä mahdollisuus nauttia alkoholia illan mittaan. Kuitenkin paluu kotiin tapahtui usein taksilla, jos liikkeellä oltiin myöhään.

Joukkoliikenteen lippujen hintoja pidettiin varsinkin pitkämatkaisessa liikenteessä melko kovina alennuksista huolimatta. Etenkin useamman henkilön ollessa liikkeellä yhtä aikaa autoilua pidettiin selvästi edullisempänä tapana liikkua. Näin myös liikkumisen hintaa käytettiin perusteena autoilun valinnalle.

Monet kertoivat liikkuvansa mieluiten muulloin kuin ruuhka-aikoina, jos siihen vain oli mahdollisuus. Samoin huonoja kelejä ja pimeää välteltiin jonkin verran.

”Iäkäs eläkkeellä oleva ihminen sano, että mihinkähän aikaan sitä nyt kannattais lähteä sinne kaupungille, kun ei voi lähteä silloin kun ne työssä olevat on bussissa. Sitten ne kattoo meitä niin pitkään.”

Nainen 57 v. työssä

Muutama haastateltu arveli lisääntyneen vapaa-ajan aktiivisen käyttämisen hiipuvan jossain vaiheessa, kun fyysinen kunto laskee. Toisaalta auto voi tällöinkin kuulua kiinteästi kuvaan:

”No mun isä on hyvä esimerkki hän kulkee päivittäin omalla autolla, vaikka tota ikää on se 86 ja korttikin on myönnetty vielä viideks vuodeks. Ja osti just uuden auton. Vaikka hän asuu Mikkelissä, niin hän tulee esimerkiks meille kylään niin hän tulee aika useesti omalla autolla.”

(...) *Kaikki kauppareissut ja tällaiset hän pystyis ihan hyvin huolehtimaan (ilman autoakin). Sit hän kyllä käy jumpassa kerran viikossa niin sinnekin on ihan tämmöinen yhteiskuljetus jota hän kyl käyttää silloin. Mut sit kun hän lähtee äidin kans jonnekin, niin se on niin kiva lähtee kahdestaan omalla autolla.*”

Nainen 57 v. työssä

Erään näkemyksen mukaan autoilua tarvittiin erityisesti ikääntyneiden elämässä, koska vähenevillä fyysisillä voimilla ehtii tehdä enemmän silloin kun aikaa ja energiaa ei kulu turhaan joukkoliikenteeseen. Myös ikääntyneiden naisten autoilua ja siitä luopumista koskevassa väitöskirjatyössä on esitetty saman suuntaisia ajatuksia, että autoilu on toimintakyvyn ylläpitämisen ja itsenäisyyden kannalta tärkeää ikääntyville (Sirén 2005).

Autoiluun liittyi edellisestäkin lainauksesta ilmeneviä huviajelullisia elementtejä myös muilla haastatelluilla. Tottumuksista riippuen nämä tarpeet voitiin tyydyttää myös vuokra-autolla esimerkiksi lomamatkoilla:

”Mut mä olen paikan päällä vuokrannut sitten auton. Muutamaks päiväks vaan. Mut ei se mikään semmoinen pakkojuttu oo. Se on sitten semmoinen päähänpisto, että katottu ja nähty kartasta et tuol on joku juttu, ja ei mee julkisia, ni sit otetaan auto.”

Mies 57 v. eläkkeellä

Kaiken kaikkiaan vastauksissa heijastui jatkuvuusteorian mukainen tottumuksista kiinni pitäminen. Se, millaisiksi tottumukset olivat muotoutuneet, määrittyi elämänvaiheiden, arvojen sekä asuin- ja työpaikkojen mukaan. Esimerkiksi edellä referoitu autoja vuokraava mieshenkilö oli työelämässä ollessaan autoillut paljon työsuhdeautoilla. Auton omistaminen ei ollut tuntunut tärkeältä, ja nykyisessä asuinpaikassa hyvät joukkoliikenneyhteydet mahdollistivat myös autottoman elämän. Tarvittaessa hän oli lainannut pakettiautoja tavaroiden kuljetukseen sekä tehnyt lomamatkoja vuokra-autoilla. Kuljutavan valinta tapahtui joustavasti tilanteen mukaan erilaisia liikkumismuotoja yhdistellen. Hän oli tottunut vaihtamaan kulikutapaa tarpeidensa mukaan.

Toisaalta mukana oli henkilöitä, jotka olivat sitoutuneet yhteen kulikutapaan ja kokivat muutokset elämää hankaloittavina asioina. *”Ei vanha ihminen voi muuttaa polkujaan”*, totesi eräs muuttuvien bussiyhteyksien varrella asuva haastateltu. Joukkoliikenteeseen sitoutumiseen liittyi usein ajokorttittomuus tai autottomuus, tai joillain naisilla ajamattomuuden myötä rapistunut ajotaito. Autoiluun sitoutumiseen liittyi usein joukkoliikennepalveluiden huono tuntemus ja vähäinen käyttö.

Kuitenkin myös iäkkäät kykenevät muuttamaan liikkumistapojaan olosuhteiden niin vaatiessa. Eräs haastateltu oli tuonut yli kahdeksankymmentävuotiaan äitinsä Pohjois-Savosta sairaalahoitosta Vantaalle asumaan ja opettanut tämän käyttämään busseja reitti kerrallaan. Äidin toimeliaisuus ja elämänhalu olivat palautuneet ja hän koki saaneensa jatkoaikaa elämälleen. Toki joukkoliikenteen käyttö oli vain yksi osa äidin kokemaa elämänmuutosta, mutta se tuki olennaisesti uutta itsenäistä elämänvaihetta.

Suuria ikäluokkia pidetään edeltäjiään alttiimpina muutosten omaksumiselle. Kuitenkin kaikissa ikäryhmissä vaihtelu ryhmän sisällä yksilöiden välillä on suurempaa kuin ikäryhmien välillä. Vaikka jatkuvuusteorian mukainen pyrkimys omaksuttujen elämäntapojen säilyttämiseen pitääkin paikkansa useimpien ihmisten kohdalla, piilee heissä myös suuri potentiaali muutosten omaksumiseen olosuhteiden niin vaatiessa. Suurille ikäluokille ja sitä nuoremmille

on jo tyypillistä muutosten hyväksyminen osaksi elämänkaarta. Näin potentiaali joustaviin valintoihin myös kulkutapojen suhteen on kasvamaan päin kolmatta ikää elävien keskuudessa.

5 Johtopäätökset

5.1 Suhtautuminen kolmanteen ikään

Työssä haastateltiin kahtatoista pääkaupunkiseudulla asuvaa 55–64-vuotiasta henkilöä, joista muutama oli työelämässä mukana, mutta pääosa oli jo eläkkeellä. Työssäkäyviltä tiedusteltiin näkemyksiä eläkkeelle jäämisestä ja siihen valmistautumisesta. Eläkkeellä olevia pyydettiin vertaamaan eläkkeellä olemista ja liikkumista työssäkäynnin aikaisiin tottumuksiin sekä kertomaan odotuksistaan jäljellä olevan eläkeajan suhteen.

Haastatellut olivat hyvin heterogeenista väkeä. Osa haastatelluista oli ollut jo pitkään työkyvyttömyyseläkkeellä, toiset olivat eläköityneet aivan vasta. Muutamilla oli liikkumisessa lieviä ongelmia. Kaikki kuitenkin suoriutuivat arkielämästään vielä hyvin.

Työssäkäyvät olivat pääasiassa hyväkuntoisia ja moni koki eläkkeelle jäämisen kaukaiseksi asiaksi, vaikka eläkeikään olisi ollut aikaa vain muutama vuosi. Osa oli jo pohtinut lisääntyvän vapaa-ajan mukanaan tuomia mahdollisuuksia. Myönteisinä eläkesuunnitelmina nähtiin mahdollisuus lisätä mökillä vietettävää aikaa, seurustella enemmän läheisten kanssa, omistautua rakkaille harrastuksille sekä lisätä matkailua. Myös asunnon remontointiin tai kesämökin muutostöihin oli varauduttu ensimmäisinä eläkevuosina. Puolison eläkkeelle jääntiä odotettiin innokkaasti silloin, kun haastateltava oli itse ehtinyt eläkkeelle kumppaniaan aiemmin. Eläkkeelle jäämisen alkuaika nähtiin useimmiten kolmannen iän kuvauksiin tyypillisesti sopivana, vapaina aktiivisina vuosina, jolloin työelämän aiheuttamat rajoitukset väistyvät ja aikaa löytyy henkilökohtaisesti tärkeiksi koettujen asioiden toteuttamiselle.

Elämäntilanteesta riippuen muutama haastateltu näki eläkkeelle jäämisessä myös varjopuolia. Jos ihmissuhteet eivät olleet kunnossa työelämän aikana, pelättiin yksinäisyyden tai alkoholismin iskevän työssäkäynnin loppuessa. Ne, joilla oli jo merkittäviä fyysisiä ongelmia, näkivät ongelmiansa pahenevan vähitellen ajan mittaan, jolloin eläkeajasta nauttiminen vaikeutui. Tulojen pieneneminen mainittiin vain muutamassa haastattelussa, mutta sitä ei pidetty elämänlaatua merkittävästi heikentävänä ongelmana muuten kuin mahdollisen autosta luopumisen yhteydessä. Haastatellut olivat jo ehtineet tehdä elämänsä suuret hankinnat, joten eläkkeen ei tarvinnut riittää juuri muuhun kuin juokseviin menoihin, kiinteistöjen ylläpitoon sekä liikkumiskuluihin. Vuokralla asuvat eivät enää haaveilleet omistusasumisesta.

Ikääntymiseen liittyviä mahdollisia ongelmia ei yleensä haluttu pohtia etukäteen: niistä selvitäisiin sopeutumalla tilanteeseen tarpeen mukaan. Vain osa haastatelluista oli pohtinut tulevaisuuttaan tältä osin ja valmistautunut henkisesti omien fyysisten voimien heikkenemiseen. Useimmiten näin oli tapahtunut niiden henkilöiden kohdalla, jotka olivat läheltä seuranneet lähiomaisensa kunnan heikkenemistä tai olivat jo itse kokeneet merkittäviä fyysisiä muutoksia. Muutama haastateltu koki tulevaisuuden tässä suhteessa uhkaavaksi tai jopa lohduttomaksi. Eläkkeellä tai edes työkyvyttömyyseläkkeellä olo ei ollut ratkaiseva ominaisuus tässä suhteessa.

Hyväkuntoiset tarkastelivat ikääntymiseen liittyviä ongelmia vanhempiensa tai muiden tuttu-
jen kokemusten perusteella. Useimmiten kerrottiin iäkkäästä hyvinvoivasta sukulaisesta, ja toivottiin oman tulevaisuuden olevan samantapainen. Tosin tässä on huomattava, että yhdellä haastattelukerralla on vaikea saavuttaa sellaista luottamuksen tasoa, että itsensä vahvaksi tunteva henkilö kertoisi mahdollisesti kipeiksi kokemiaan omakohtaisia tunteita.

5.2 Liikkumistarpeet kolmannessa iässä

Luvussa 2.4 käsitellyn jatkuvusteorian mukaan ihmisen toimintatavat ja aktiviteetit ovat varsin pysyviä. Tämä pätee myös liikkumisen suhteen, ja tehtyjen haastattelujen valossa liikkumistottumukset ovat varsin pysyviä. Eläkkeelle jääminen ei sinänsä muuta henkilön tapaa tehdä valintojaan tai valintoja ohjaavia arvoja, mutta valinnanmahdollisuuksien ja valintojen reunaehtojen muuttuminen tuottaa valintaprosessissa erilaisen lopputuloksen. Muutoksia tapahtuu lähinnä ympäristön olosuhteiden, varallisuuden, ajankäytön sekä henkilökohtaisten fyysisten ominaisuuksien muuttumisen vuoksi.

Yhdyskuntarakenteessa ja autoistumisessa tapahtuneet muutokset ovat olleet keskeisiä tekijöitä haastateltujen kulkutapojen muotoutumisessa. Yhdyskuntarakenne on muuttunut etenkin kaupunkiseuduilla voimakkaasti autoiluun tukeutuvaksi lähipalvelujen vähenemisen ja joukkoliikennevuorojen karsiutumisen myötä. Maaltamuutto puolestaan on ollut vaikuttamassa tarkasteltavan ikäluokan laajaan mökkeilyinnostukseen sekä mökkien omistamiseen maaseudulla, usein lapsuudenkodin maisemissa.

Myös voimakas taloudellinen nousukausi on ollut leimaa-antava, samoin uusien hyödykkeiden ja elämäntapojen omaksuminen. Tähän ideologiseen ja materiaaliseen maaperään on auto sopinut pääasialliseksi liikkumismuodoksi erittäin hyvin. Maaseudulla autoilu merkitsi paitsi liikkumisen vapautta, myös irtautumista agraariyhteiskunnan henkisistä rajoista ja vanhempien elämäntavoista. Kaupungissa autoilu on merkinnyt henkilökohtaista mukavuutta sekä osoittanut taloudellista liikkumäväljyyttä. Ekologinen autokriittisyys on ollut ominaista vasta nuoremmille ikäpolville ja tilastollisesti näyttääkin siltä, että juuri tässä työssä tarkasteltu ikäluokka on kaikkein autoistunein. Kuitenkin myös tässä haastatteluotoksessa oli muutamia autoilua karttavia henkilöitä, joiden motiivit kulkutavan valinnassa olivat osin ekologiset, taloudelliset tai yksinkertaisesti fyysisen kunnon sanelemat.

Eläkkeelle jääminen ja kolmanteen ikävaiheeseen siirtyminen muuttavat totuttuja liikkumistapoja ja -tarpeita lähes yksinomaan työssäkäynnin poisjäännin ja vapaa-ajan lisääntymisen kautta. Lisäksi ikääntyminen kääntää useilla huomion fyysisen kunnon ylläpitämiseen, jolloin hyötyliikunnan ja pyörä- tai kävelylenkkien määrä kasvavat.

Liikkumisen ajankohdat muuttuvat: eläkeläiset ehtivät sekä asiointimatkoille että harrastuksiin päiväaikaan. Usein ruuhka-aikojen ja pimeällä liikkumisen välttäminen on tarkoituksellista, ja illat vietetään tavallisimmin kotona tai vapaa-ajan asunnolla.

Työssäkäynnin ja työasiamatkojen poisjäänti vähentävät välttämättömiä liikkumistarpeita, mutta toisaalta varsinkin eläkeiän alkuvaiheessa vapaa-ajan liikkuminen, mökki- ja asiointimatkat sekä kyläily lisääntyvät niin paljon, että etenkin lyhyitä työmatkoja tehneillä matkasuorite voi lisääntyä entisestään. Myös läheisten auttamiseen käytetään entistä enemmän aikaa, ja mikäli tämä tapahtuu autolla, voi matkasuorite kasvaa myös tästä syystä. Matkailu kotimaassa ja ulkomailla lisääntyy, mikä luonnollisesti edelleen kerryttää matkasuoritetta. Tärkeää on siis huomata, että etenkin kolmannen iän alussa eläkeläiset usein liikkuvat hyvin vilkkaasti joskin eri vuorokauden aikoihin kuin ennen. Useimmat saavuttavat kuitenkin pian sees-tymisvaiheen, jolloin ensihuuman jälkeen asetutaan viettämään rauhallisempaa eläkeläisarkea. Tällöin liikkuminen vähenee alle työikäisenä saavutetun tason. Samaan suuntaan vaikuttavat kolmannen iän loppua kohti yleistyvät krooniset sairaudet ja fyysisen kunnon aleneminen.

5.3 Varallisuuden vaikutus kulkutapavalintoihin

Huomattava osa tutkitusta ikäluokasta on päässyt nauttimaan poikkeuksellisen pitkästä nousukaudesta ja hyvästä työllisyydestä. Myös 1990-luvun lama vaikutti tähän ikäluokkaan vähemmän kuin nuorempiin ikäluokkiin. Niinpä valtaosalla ikäluokasta talous on suhteellisen vakaalla pohjalla. Taloudellisia ongelmia ovat aiheuttaneet yleistyneet avioerot ja mahdollinen työttömyys. Luonnollisesti osalla väestöstä on myös muista syistä alhainen tulotaso läpi elämän: pienestä palkasta seuraa pieni eläke. Pääkaupunkiseudulla tulotaso on kuitenkin keskimäärin muuta maata korkeampi.

Eläkkeelle jäättäessä tulot pienenevät yleensä selvästi työkään verrattuna. Liikkumisen hinnan merkitys kasvaa kulkutavan valintakriteerinä sitä enemmän mitä pienemmät henkilön käteen jäävät tulot ovat. Lisäksi osalla varakkaistakin ihmisistä säästäväisyys ja taloudellisesti maltilliset valinnat ovat korostuneet arvomaailmassa jo ennen eläkeikää. Säästäväisyys ei kuitenkaan suurilla ikäluokilla ole yhtä keskeinen arvo kuin aiemmilla sukupolvilla. Tulotason muutos eläkkeellä herättää joka tapauksessa useimmat pohtimaan valintojaan taloudelliselta kannalta. Joukkoliikennepalvelujen houkuttelevuutta eläkeläisten keskuudessa on pyritty lisäämään eläkeläisalennuksin, mutta aina tämäkään ei riitä taloudellisen tarkastelun kääntämiseksi joukkoliikenteelle suosiolliseen suuntaan.

Varakkaille hinta ei ole valintakriteeri

Haastatelluista varakkaimmat autoilivat usein, eikä matkan hinta ollut heille merkittävä kulkutavan valintakriteeri. Tärkeämpää oli matkustusmukavuus ja kulkutavan tarkoituksenmukaisuus: Helsingin keskustaan tultiin mielellään joukkoliikenteellä, koska yhteydet olivat hyvät ja nopeat, ja esimerkiksi teatterin jälkeen saattoi huoletta poiketa viinilasilliselle. Eräällä varakkaalla haastatellulla myös ekologisuus ja hyötyliikunta olivat merkittäviä valintaperusteita. Hyvään taloudelliseen asemaan liittyi myös auton omistaminen valinnanmahdollisuuksien säilyttämiseksi: auton piti olla käytettävissä, vaikka sitä olisi tarvittu vain harvoin.

Taksi kulkutapojen täydentäjänä

Varakkaille ikääntyville myös autottomuus oli helpompaa kuin pienituloisemmille. He olivat tottuneet käyttämään taksia silloin, kun joukkoliikenteen palvelut eivät riittäneet. Monilla haastatelluilla oli myös läheisiä ihmisiä joiden apuun voi turvautua kyytiä tarvittaessa. Sekä haastattelujen että tilastoaineistojen perusteella varakkailla ja korkeasti koulutetuilla on myös parempi fyysinen kunto ja terveys, joka auttavat toimeliaisuuden säilyttämisessä pitkään.

Taksin käytön suhteen vastaavassa asemassa kuin varakkaat haastatellut oli vammaispalvelulain mukaisia taksipalveluita saava henkilö, jonka vamma ei heikentänyt yleiskuntoa ja jakamista. Näin autottomuus ei rajoittanut mökkimatkoja tai tavaroiden kuljettamista, kun kohutuuhintaisia taksimatkoja oli saatavilla. Haastatellut mainitsivat myös ikääntyneiden vanhempiensa ja tuttaviansa saavan yhteiskunnan tukemia taksimatkoja, joita käytettiin täydentämään joukkoliikennepalveluita. Tuettujen taksimatkojen määrä koettiin riittäväksi silloin, kun ne täydensivät joukkoliikenteen käyttöä.

Pienituloisilla raha ratkaisee

Pienituloisilla liikkumisen hinta oli keskeinen kulkutavan valintaan vaikuttava kriteeri. Pienituloisten autoiluun sitoutuminen lisääntyi usein eläkkeelle jäätessä, jos käytössä oli auto. Työmatkoja varten matkakorttiin oli ladattu kautta eli matkojen määrä ei vaikuttanut lipun hintaan. Tällöin joukkoliikennettä käytettiin helposti muillakin kuin työmatkoilla. Säännöllisten työmatkojen loputtua matkakorttiin ladattiin arvoa eli rahaa, ja matkojen edullisuutta siirryttiin arvioimaan edestakaisen matkan yksikköhinnan perusteella. Tällöin autoilun houkuttelevuus kasvoi autonomistajien keskuudessa muilla kuin Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla, joita hillitsivät kalliit pysäköintimaksut. Taloudellisia pohdintoja tehtiin siis myös valittaessa kokonaiskustannuksiltaan kalliimpi autoilu, joskin vertailuun otettiin vain marginaalikustannukset eli polttoaine ja matkalipun hinta.

Pienituloisilla naisilla taloudelliset syyt johtivat helposti autosta luopumiseen, etenkin jos kyseessä oli yhden aikuisen talous. Auto saatettiin esimerkiksi lahjoittaa lapselle. Haastatel- luissa ei ollut pienituloista miestä, joka olisi harkinnut autosta luopumista, mutta sen sijaan eräs miespuolinen haastateltu kertoi taloudellisen tilanteensa olevan pääasiallinen syy autotomuuteen.

Autoilun hinta siis nähtiin syynä luopua autosta tai olla hankkimatta sitä. Toisaalta silloin, kun auto oli hankittu ja sen käyttöön oli elämäntavan tai -arvojen kautta sitouduttu voimakkaasti, taloudellisuus nähtiin myös syynä olla käyttämättä joukkoliikennettä. Tällöin joukkoliikennelipun hinta tuntui kalliilta matkojen pelkkiin polttoainekustannuksiin verrattuna, etenkin jos kyydissä oli useampi matkustaja. Kokonaistaloudellista tarkastelua ja autoilun kiinteiden kustannusten huomioon ottamista ei tällöin pidetty tarpeellisena, koska autoiluun oli jo sitouduttu mukavuudenhalun tai tottumuksen kautta.

5.4 KULKURI-tutkimuksen liikkujaryhmissä tapahtuvat siirtymät

KULKURI-tutkimuksen mukaisia liikkujaryhmiä tarkasteltaessa näyttää siltä, ettei eläkkeelle siirtyminen juurikaan vaikuta vannoutuneiden autoilijoiden tai joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden kulkutapoihin. Kaiken kaikkiaan näiden ryhmien osuus kasvaa hieman vanhimmassa ikäryhmässä, mikä selittyy sillä, että ns. kulkutapojen sekakäyttäjien osuus pienenee vähän. Osa kulkutapojen sekakäyttäjistä sitoutuu enenevässä määrin yhteen kulkutapaan ja muuttuu joukkoliikenteen käyttäjiksi tai autoilijoiksi.

Autoilijoiksi päätyvät helposti ne, jotka käyttivät joukkoliikennettä lähinnä työmatkoilla, mutta suorittivat vapaa-ajan matkansa autoillen. Koska eläkkeellä juuri vapaa-ajan matkojen osuus kasvaa, voi joukkoliikenteen käyttö vähentyä selvästi. Näiden henkilöiden matkasuorite voi myös kasvaa työssäkäyntiajoista.

Joukkoliikenteen käytön lisäämiseen päädyttiin lähinnä taloudellisista syistä, jolloin samalla usein myös luovuttiin autosta tai ajokortista. Näin tapahtuu varsinkin naisten kohdalla. Usein auto, josta luovutaan, on vaimon käytössä ollut perheen kakkosauto. Ainoasta autosta luopuminen on miesten kohdalla melko epätodennäköinen vaihtoehto. Ne haastatellut miehet, joilla oli ajokortti mutta ei autoa, kompensoivat tilannetta vuokraamalla auton ainakin kesäloman ajaksi. Taloudellisia tekijöitä pohditaan luonnollisesti eniten pieni- ja keskituloisten keskuudessa. Vastaavasti autosta luopumiseen johti ajokyvyn aleneminen tai ajokertojen vähäisyys

niin, että henkilö tunsi itsensä epävarmaksi liikenteessä. Haastatelluilta lääkäri ei ollut evännyt ajokorttia.

Alla olevaan taulukkoon on ryhmitelty edellisen luvun 5.3 taloudellisessa tarkastelussa esiin tulleita kulkutavan valintaan liittyviä ominaisuuksia KULKURI-tutkimuksen kahden eri liikujaryhmän, sekakäyttäjien ja autoilijoiden suhteen.

Taulukko 3. Liikkumisen hinnan ja tulotason merkitys kulkutapojen sekakäyttäjien ja autoilijoiden käyttäytymisessä pääkaupunkiseudulla.

	Pienituloiset	Suurituloiset
Sekakäyttäjät	<ul style="list-style-type: none"> - Liikkumisen hinta keskeinen valintaperuste. - Autoiluun suhtaudutaan kriittisesti sen kalleuden vuoksi → voidaan harkita autosta luopumista. - Joukkoliikenteen hinta kallis pitkällä matkoilla. - Valintoja tehdään tapauskohtaisesti hintaa ja helpoutta yhdistellen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ratkaisevaa palvelujen laatu ja sopivuus omiin tarpeisiin, joskus myös muut arvot valintakriteerinä. - Käytetään helposti taksia. - Kevyt liikenne hyötyliikuntamuotona. - Liikkumisen hintaa ei mietitä. - Autoa voidaan pitää ”varakulkuneuvona”.
Autoilijat	<ul style="list-style-type: none"> - Mieluummin vähennetään liikkumista kuin luovutaan autosta. - Mietitään marginaalikustannuksia: polttoaine usein edullisempaa kuin lippujen hinta. - Joukkoliikennettä käytetään lähinnä Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla (pysäköintikulut). - Tietämys joukkoliikennepalveluista usein huono. 	<ul style="list-style-type: none"> - Omat tarpeet, mieltymykset ja valinnanvapaus keskeisiä, ei liikkumisen hinta. - Autoa käytetään aina kun se on mahdollista. - Joukkoliikennettä voidaan käyttää Helsingin keskustassa tai muilla matkoilla joilla se on selvästi ylivoimainen (lento-matkat). - Tietämys joukkoliikennepalveluista usein huono.

Taulukko kiteyttää valintaperusteita ja antaa samalla viitteitä siitä, miten eri segmenttien kulkutapavalintoihin voitaisiin vaikuttaa. **Pienituloiset sekakäyttäjät** lisäävät helpoimmin sitoutumistaan joukkoliikenteen käyttöön ja voivat jopa luopua autoilusta kokonaan. Heillä on usein ongelmana tilanteet, joihin joukkoliikennepalvelut eivät pysty kunnolla vastaamaan. Näitä ovat esimerkiksi mökkimatkat ja tavaroiden kuljetus. Pienituloisilla kynnyksellä käyttää taksia on tavallisesti korkea. Tilastollisesti heidän terveydentilansa on myös huonompi kuin varakkaiden, joten joukkoliikenteen esteettömyydellä on ehkä eniten merkitystä juuri tälle ryhmälle. Joukkoliikenteeseen sitoutumista voisi helpottaa kohtuuhintainen kutsuohjattu palvelu, joka ratkaisisi osan joukkoliikenteen palvelutarjonnan puutteista.

Pienituloiset autoiluun sitoutuneet puolestaan tinkivät mieluummin liikkumisen määrästä kuin autoilusta. Joukkoliikenteen houkuttelevuus ei ole merkittävä valintakriteeri heidän päätöksenteossään, koska joukkoliikenne mielletään joka tapauksessa toissijaiseksi kulkutavaksi. Sen sijaan pysäköintipolitiikalla ja liikenteen hinnoittelulla voidaan vaikuttaa tämän ryhmän kulkutapavalintoihin. Myös joukkoliikenteen imagon kohottaminen brändätyillä nopeilla ja mukavilla yhteyksillä sekä muu asenteisiin vaikuttaminen voi tuoda tuloksia tämän ryhmän kohdalla.

Suurituloiset sekakäyttäjät haluavat yleensä säilyttää valinnanvapauden eri kulkumuotojen välillä. Heidän joukkoliikenteeseen sitoutumistaan voisi parantaa palvelutasossa ja mukavuudessa tapahtuvat parannukset. Myös muihin arvoihin kuin taloudellisuuteen vetoaminen voi tuottaa tulosta: ekologisuus ja hyötyliikkuminen oli muutamille haastatelluille tärkeitä kriteereitä. Tässä ryhmässä pohdittiin myös liikkumistarpeiden pienentämistä muuttamalla eläkepäiviksi esimerkiksi Helsingin keskustaan.

Suurituloiset autoiluun sitoutuneet mielsivät autoilun osaksi elämäntapaansa eivätkä nähneet syytä sen kyseenalaistamiseen. Toisaalta eräs tämän ryhmän haastatelluista oli äskettäin muuttanut Espoosta Helsingin keskustaan, jolloin joukkoliikenteen käyttö ja kävely olivat lisääntyneet merkittävästi. Näin siis asuinympäristön ominaisuudet olivat selvästi ohjaamassa myös kulkutapavalintoja. Myös tähän liikkujaryhmään voisi pitkällä aikavälillä vaikuttaa joukkoliikenteen imagon kohottaminen.

Hinnoitteluun liittyvillä ohjauskeinoilla voidaan siis ohjata niiden liikkumista, joille hintatekijät toimivat merkittävänä valintakriteerinä. Nyt eläkkeelle siirtymässä olevista entistä suurempi osa on hyvätulaisia myös eläkeläisinä. Tällöin asenteisiin, mielikuviin, arvoihin ja matkustusmukavuuteen liittyvien joukkoliikenteen houkuttelevuutta parantavien ohjauskeinojen merkitys kasvaa nykyisestä. Harkitulla maankäytöllä ja yhdyskuntasuunnittelulla puolestaan voidaan luoda elinympäristöjä, joissa joukkoliikenne ja kävely ovat kulkutapoina nykyistä kilpailukykyisempiä autoiluun verrattuna.

5.5 Esteettömyys

Esteettömyys ei ole tarkasteltavalle ikäluokalle vielä kovin keskeinen liikkumisvalintoihin vaikuttava tekijä. Kolmannen iän käsite myös tavallaan sulkee esteettömyyden suurimmat hyötyjätkä ulkopuolelle: eräs kolmannen iän määreistä on hyvä fyysinen toimintakyky. Haastatelluista ainakin kolmen toimintakyvyssä oli kuitenkin tapahtunut jo sellaisia muutoksia, että esteettömyys oli heille jo omakohtaisesti tärkeää. Lisäksi muut haastatellut kommentoivat esteettömyyden tasoa ikääntyneiden vanhempien tai tuttavien kokemuksia peilaten. Usein taustalla oli myös mielikuva omasta selviytymisestä vanhemmalla iällä, vaikka tätä ei aina ääneen lausuttukaan.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen esteettömyyden tasoa pidettiin yleensä hyvänä. Etenkin lähijunat ja metro koettiin esteettömyyden kannalta hyväksi ja toimiviksi. Bussiliikenteessä kehuttiin matalalattiaisia linja-autoja. Suurimmiksi ongelmiksi koettiin kuljettajien ajotapa, bussien numeroiden erottuminen ja aikatauluinformaatio. Joukkoliikennejärjestelmän hahmotettavuus onkin oleellinen seikka, sillä etenkin ikääntyneille varmuus matkan onnistumisesta on tärkeää. Muutokset aikatauluissa ja reiteissä voi olla vaikeampi oppia muistamaan, ja

muuttuvan informaation omaksuminen voi tapahtua aiempaa hitaammin. Nykyisessä pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen maksujärjestelmässä koettiin vaikeaksi huolehtia siitä, että matkakortissa on arvoa jäljellä. Käytöstä poistuneen kymmenen matkan sarjalipun käyttö oli haastateltujen mielestä ollut selvästi helpompaa.

Sosiaalisen turvallisuuden suhteen bussit koettiin turvallisemmiksi kuin raideliikenne, koska jälkimmäisessä kuljettaja ei ole samassa tilassa matkustajien kanssa. Yleensä tutkitun ikäryhmän edustajat eivät juurikaan liikkuneet iltaisin eivätkä olleet kohdanneet häiriköintiä joukkoliikenteessä.

Seuraavaan on koottu yksityiskohtaisempia haastatteluista poimittuja näkökohtia joukkoliikenteen ja sen esteettömyyden kehittämiseksi.

Kommentteja joukkoliikenteen kehittämiseksi

- Ikääntyneiden on vaikea tottua joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen muutokseen, samoin aikataulutiedon esittämistavan pitäisi olla aina samanlainen (pysäkki-aikataulut vs. aikataulukirja).
- Läheskään kaikki tutkitun ikäluokan jäsenet eivät käytä Internet-palveluita, etenkin jos eivät ole tarvinneet niitä työelämässä, joten Internetissä tapahtuva informaation jakelu ei tavoita kaikkia.
- Matalalattiabusseja ja palvelulinjoja kiiteltiin.
- Bussien numeromerkintöjä pitäisi kehittää selvemiksi. Heikkonäköiset valittivat numerotaulujen kiiltelyä. Varsinkin valopisteistä koostuvia numeroita oli vaikea hahmottaa.
- Eniten kritisoitavaa löytyi bussinkuljettajista, etenkin Helsingin sisäisessä liikenteessä. Kuljettajat saattavat olla työkeitä ja ärtyisiä, joten heiltä ei uskalleta pyytää apua.
- Ajotapa on usein nykivä ja liikkeelle lähdetään ennen kuin matkustaja ehtii istumaan.
- Ulkomaalaisperäisten kuljettajien kielitaito on joskus puutteellinen. Toisaalta heitä kuvattiin myös palvelunhaluisiksi.
- Kuljettajat eivät aina tunne reittiä, jota heidän tulisi ajaa, vaan kysyvät ajo-ohjeita matkustajilta. Tämä vähensi luottamusta kuljettajiin.
- Kaluston kuntoon toivottiin parannusta varsinkin Helsingissä.
- Vantaalla oli harmina ajamatta jäävät bussivuorot sekä liian lyhyt vaihto-aika junasta bussiin Tikkurilassa.
- Turvattomuutta oli koettu viikonlopun raideliikenteessä, ei niinkään busseissa.

5.6 Joukkoliikenteen kyky vastata kolmannen iän liikkumistarpeisiin

Keskeisimmät muutokset liikkumisessa eläkkeelle jätäessä tapahtuvat siis työmatkojen poisjäännin ja vapaa-ajan matkojen lisääntymisen vuoksi. Myös liikkumisen ajankohdat muuttavat: ruuhka-aikoja vältetään, liikutaan enemmän päivisin ja viikonloppuisin sekä vähemmän iltaisin.

Joukkoliikenteen aikataulut ja reitit on pääkaupunkiseudulla suunniteltu etenkin työssäkäyntiä silmällä pitäen. Vapaa-ajan epäsäännöllisemmät liikkumistarpeet on vaikeampi tyydyttää joukkoliikenteellä kustannustehokkaasti. Ruuhka-aikoina vuorovälit ovat tiheät, mutta monil-

la bussilinjoilla keskipäivällä vuorot harvenevat murto-osaan aamun ja iltapäivän tarjonnasta. Toisaalta päivisin harvoillakin vuoroilla on runsaasti tilaa ja istumapaikan löytää helposti, joten matkustusmukavuus koetaan tällöin paremmaksi. Haastatteluista ilmeni myös, että yleensä ihmiset olivat sopeutuneet juuri oman asuinalueensa joukkoliikennepalvelujen tarjontaan ja kokivat ne hyväksi yhtä lailla omakotialueella, josta juna-asemalle kulki liityntäbussivuoro kahdesti tunnissa kuin metromaisen liikenteen alueillakin. Toisaalta riippumattomuus aikatauluista mainittiin harvojen joukkoliikennevuorojen alueella yhdeksi syyksi valita autoilu joukkoliikenteen sijaan.

Helsingin keskustaan suuntautuva liikenne toimii yleensä hyvin kaikkina aikoina, mikä vaikuttaa pysäköintipaikkojen kalleuden ohella joukkoliikenteen suosioon näillä matkoilla myös autoilijoiden keskuudessa. Poikittaisliikenteessä joukkoliikenteen suosio oli selvästi vähäisempi, vaikka esimerkiksi Espoon Westendin asemalta Helsingin Itäkeskukseen kulkeva Jokeri-linja on parantanut poikittaisia joukkoliikennedyhteyksiä merkittävästi myös ruuhkattomina aikoina.

Ihmisillä on liikkumis- ja etenkin kuljetustarpeita, joihin on vaikea vastata joukkoliikenteen keinoin. Näitä ovat esimerkiksi tavaroiden kuljettaminen ja ovelta-ovelle-matkojen tarve. Niille, jotka saavat toimintakyvyn alenemisen vuoksi yhteiskunnan tukemia taksimatkoja, muodostaa taksikuljetusten ja tavanomaisen joukkoliikenteen yhdistelmä haastattelujen mukaan hyvin erilaisia liikkumistarpeita palvelevan kokonaisuuden. Tällöin taksia käytetään kuljetettaessa raskaita kantamuksia tai matkustettaessa paikkoihin, joihin on puutteelliset joukkoliikennedytykset. Joukkoliikennettä puolestaan käytetään niillä matkoilla, joilla se on mukava ja nopea liikkumisvaihtoehto.

Seuraaviin kahteen luetteloon on koottu seikkoja, jotka pääkaupunkiseudulla tukevat tai estävät joukkoliikenteen käyttöä kolmannessa iässä.

Syitä käyttää joukkoliikennettä kolmannessa iässä:

- Yhteydet Helsingin keskustaan ovat nopeat ja toimivat lähes kaikkialta pääkaupunkiseudulta.
- Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla voidaan välttää ruuhkat ja pysäköintiongelmien.
- Kokonaisuutena joukkoliikenteen käyttö on edullista. Lisäksi eläkeläiset saavat alennuksia lipunhintoihin.
- Autoiluun verrattuna hieman pidempi matka-aika ei tavallisesti haittaa eläkeläisiä.
- Mukava ja huoleton matkustustapa pitkillä matkoilla.
- Mahdollisuus nauttia alkoholia matkan määrän päässä.
- Ajokortin ja auton omistuksesta riippumaton kulkumuoto.
- Käyttökelpoinen kulkutapa silloin, kun ajokyky on alentunut.
- Etenkin palvelulinjat mahdollistavat myös sosiaaliset kontaktit.
- Joukkoliikenteen vakiokäyttäjien on helpompi sopeutua ajokortista luopumiseen.

Joukkoliikenteen käytön esteitä kolmannessa iässä:

- Vuorotarjonta on paikallisliikenteessä heikoimmillaan päivisin ja viikonloppuisin, jolloin eläkeläiset hoitavat asioitaan, harrastavat ja kyläilevät.

- Paikallisliikenteen reitit palvelevat parhaiten työmatkaliikennettä, eivät niinkään vierailu- ja harrastusmatkoja.
- Ostosten kuljettaminen on vaivattomampaa autolla.
- Mökkimatkat on vaikea toteuttaa joukkoliikenteellä: tavaroita voi kuljettaa vain rajallisen määrän ja ovelta–ovelle-matkaan tarvitaan usein taksia.
- Joukkoliikenne vaikuttaa kalliilta pelkkiin auton polttoainekustannuksiin verrattuna.
- Usean henkilön matkustaessa yhdessä auto on pitkillä matkoilla edulliselta vaikuttava vaihtoehto.
- Lemmikien kuljetus pitkän matkan joukkoliikenteessä on kallista.
- Auto voi olla tarpeen ikääntyneistä vanhemmista, lapsenlapsista tai muista läheisistä huolehdittaessa.
- Joukkoliikenteessä koetaan sosiaalista turvattomuutta.
- Joukkoliikenteen mukavuus voi tuntua riittämättömältä sekä kaluston, vuorotarjonnan että henkilökunnan käytöksen suhteen.
- Tottumus auton mahdollistamaan individualistiseen ja spontaaniin liikkumiseen.
- Tottumattomuus ja ennakkoluulot joukkoliikenteen käyttöä kohtaan.
- Joukkoliikenneinformaatiota (aikataulut, reitit ja maksutavat) on vaikea omaksua.
- Joukkoliikenteen esteettömyydessä on puutteita.

On tärkeää kehittää joukkoliikennettä vastaamaan paremmin kolmannen iän kansalaisten liikkumistarpeita. Näin hillitään henkilöautoilua ja tuetaan liikennepoliittisia tavoitteita. Ikääntyvien samoin kuin muidenkin ikäryhmien liikkumistottumusten muuttamiseksi on tarpeen joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja palvelutason nostaminen sellaiseksi, että myös autoilijat motivoituvat käyttämään joukkoliikennettä osalla matkoista. Kun joukkoliikenteen käyttö on valmiiksi tuttua, on helppo lisätä sen käyttöä muuttuvien elämäntilanteiden mukaan.

6 Suositukset

Eläkeikää lähestyvien ikäryhmä on ominaisuuksiltaan hyvin heterogeeninen, ja joukkoliikenteen pitäisi pystyä palvelemaan ikäryhmän kaikkia osia. Keskeisimpiä joukkoliikenteen kehittämiskohteita tätä silmällä pitäen ovat:

- palvelutaso, sujuvuus ja mukavuus
- vuorotarjonta vapaa-ajan matkoilla
- hintakilpailukyky
- esteettömyys.

Joukkoliikenne pitäisi kehittää siis helpoksi, mukavaksi ja edulliseksi liikkumisvaihtoehdoksi autoilulle. Joukkoliikenteen tulisi olla läpi elämän luonteva liikkumisvalinta. Jos sitä ei olla aiemmissa elämänvaiheissa opittu, on kynnys uusien liikkumistapojen vapaaehtoiseen opetteluun eläkkeellä korkea.

Joukkoliikenteen kehittämisessä voidaan hyödyntää myös suurten ikäluokkien ja heitä lähellä olevien ikäryhmien elämäntalon ominaispiirteitä. Kuluttamiseen, uusien tuotteiden omaksumiseen ja hyvään palveluun tottuneet suuret ikäluokat voidaan houkuttaa joukkoliikenteen käyttäjiksi silloin, jos joukkoliikenne todella vastaa heidän tarpeisiinsa kilpailukykyisellä tavalla. Osalle ikäluokasta kilpailukyky merkitsee vaivattomia, mukavia ja myös vapaa-aikaa tehokkaasti palvelevia yhteyksiä. Joukkoliikenteen pitäisi pystyä houkuttelemaan myös niitä ikääntyviä, joille autoilun hinta ei ole kynnyskysymys.

Tuloluokasta riippuen toisille liikkumisen taloudellisuus on kuitenkin liikkumismuodon valinnan keskeisin peruste. Säästäväisyys on mainittu yhtenä tämän ikäluokan arvomaailmaa kuvastavana tekijänä. Tällöin myös joukkoliikenteen hintakilpailukyvästä huolehtiminen on tärkeää.

Kolmas tekijä, joka ei liity niinkään tutkitun ikäluokan ominaispiirteisiin kuin ikääntymiseen yleensä, on joukkoliikennepalvelujen esteettömyys, jonka merkitys korostuu toimintakyvyn heiketessä. Vaikka tutkitusta ikäluokasta suurin osa on hyväkuntoisia, on työkyvyttömyyseläkkeellä olevien osuus kuitenkin merkittävä. Seuraavaan on kiteytetty kehittämistarpeiksi tämän työn kuluessa kolmannen iän kulkutapavalintojen kannalta merkittäviksi nousseet näkökohdat.

Joukkoliikenteen kehittämissuosituksia kolmannen iän liikkumistarpeiden näkökulmasta

1. Eläkkeellä liikutaan eniten päivisin, jolloin joukkoliikenteen tarjonta ei ole yhtä hyvä kuin ruuhka-aikoina. Ikääntyneet arvostavat lyhyitä matka-aikoja ja tiheitä vuorovälejä, siisteyttä, mukavuutta ja helppokäyttöisyyttä.
→ **Vapaa-aikaa palvelevan laadukkaan joukkoliikenteen kehittämiseen panostettava. Näin joukkoliikenteen houkuttelevuus kasvaa suhteessa yksityisautoiluun.**

2. Auto valitaan pitkille matkoille usein siksi, ettei määränpäässä ole riittäviä joukkoliikennepalveluita.
→ **Matkaketjuista ja joukkoliikenteen palvelutarjonnasta huolehdittava myös muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Harvaan asutuille alueille tulisi järjestää toimiva kutsuohjattu joukkoliikenne.**
3. Hinta on alemmille tuloluokille tärkeä valintakriteeri.
→ **Eläkeläisalennusten lisäksi tarvittaisiin huomattavia ryhmälennuksia pitkille joukkoliikennematkoille, jolloin 3-4 henkilön lippujen yhteenlaskettu hinta ei olisi kohtuuttoman kallis verrattuna vastaavan automatkan kustannuksiin. Myös joukkoliikenteen käytön kokonaistaloudellisuuden korostaminen markkinoinnissa voi vaikuttaa liikkumisvalintoihin.**
4. Osaan ihmisistä vaikuttaa paremmin muihin kuin taloudellisiin arvoihin vetoaminen.
→ **Joukkoliikenteen ekologisuus ja mahdollisuudet hyötyliikunnan (kävelyn ja pyöräilyn) täydentäjänä mukaan markkinointiin.**
5. Joukkoliikenteen käyttöön perustuvan elämäntavan ongelmakohtia ovat tavaroiden kuljettaminen ja ovelta-ovelle-matkojen tarve.
→ **Kohtuuhintainen kutsuohjattu joukkoliikennemuoto korjaisi tätä puutetta pienituloiset huomioivalla tavalla.**
6. Valtaosa ihmisistä suhtautuu joukkoliikenteeseen myönteisesti, jolloin kulkutavan valintaan voidaan vaikuttaa pieninkin parannuksin.
→ **Joukkoliikenteen imagoa tulisi parantaa yhtä aikaa palvelutason kanssa. Näkyvimmin tämä tapahtuu brändättyjen linjojen avulla. Nämä voivat olla myös palvelulinjoja.**
7. Esteettömyys helpottaa kaikkien liikkumista, vaikkei se vielä olisi liikkumisen kynnyksysymys.
→ **Esteettömyyden kannalta parannettavaa on etenkin informaation ja maksujärjestelmän käytettävyydessä, bussikalustossa ja kuljettajakoulutuksessa.**
8. Maankäyttöratkaisuilla ja yhdyskuntasuunnittelulla vaikutetaan voimakkaasti eri liikennemuotojen keskinäiseen kilpailukykyyn.
→ **Senioreille suunnattuja asuntoja tulisi rakentaa alueille, joilla kävely ja joukkoliikenne muodostavat toimivan kulkutapayhdistelmän. Tällaisia ovat keskustat, jotka tarjoavat runsaasti lähipalveluja ja virkistysmahdollisuuksia.**
9. Turvallisuus joukkoliikenteessä huolettaa monia ikääntyviä etenkin pääkaupunkiseudulla, vaikka henkilökohtaisia kokemuksia häirinnästä ei olisi.
→ **Joukkoliikennevälineiden sekä pysäkkien ja asemien turvallisuutta ja viihtyisyyttä tulisi parantaa. Turvallisuuden tulisi näkyä myös markkinoinnissa.**

Lähteet

- Atchley Robert C. (1996) *Social Forces and Aging. An Introduction to Social Gerontology*. 8th Edition. Miami University. Wadsworth Publishing Company, 1997.
- Bortz, W.M. (1993) The physics of frailty. *Journal of the American Geriatrics Society*, 41(9).
- Erola Jani ja Wilska Terhi-Anna (toim.) (2004) *Yhteiskunnan moottori vai kivireki? Suuret ikäluokat ja 1960-lukulaisuus*. SoPhi 92. Jyväskylä 2004.
- Heikkinen Eino. (2000) *Terve vanheneminen – utopia vai realistinen mahdollisuus?* Teoksessa: *Suomalainen elämäntähti*. toim. Heikkinen Eino ja Tuomi Jouni. Tammi. Vantaa, 2000.
- Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. (2006) WSP LT-Konsultit Oy, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus. Dark Oy 2006.
- Ihmisten liikkumistarpeet. (2006) Tiehallinnon selvityksiä 49/2006. Tiehallinto. Helsinki 2006.
- Ilmarinen Juhani. (2000) *Työikäiset ja elämäntähti*. Teoksessa: *Suomalainen elämäntähti*. toim. Heikkinen Eino ja Tuomi Jouni. Tammi. Vantaa, 2000.
- Juntto Anneli & Vilkkonen Anni. (2005) *Monta kotia. Suurten ikäluokkien asumishistoriat*. Teoksessa: *Suuret ikäluokat*. Toim. Karisto Antti. Vastapaino 2005.
- Karisto Antti. (2002) Mitä on kolmas ikä? Käsitteestä ja sen käytöstä. *Gerontologia* 16 (2002): 3, 138-142. http://www.stkl.fi/jarjestojohto_karisto.html
- Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali. (2006) *Julkaisuja* 21/2006. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki 2006.
- Nurmi Jan-Erik & Salmela-Aro Katariina. (2000) *Ihmisen psykologinen kehitys ja elämäntähti*. Teoksessa: *Suomalainen elämäntähti*. toim. Heikkinen Eino ja Tuomi Jouni. Tammi. Vantaa, 2000.
- Pääkkönen Hannu & Niemi Iris. (2002) *Suomalainen arki. Ajankäyttö vuosituhatteen vaihteissa*. Tilastokeskus. *Kulttuuri ja viestintä* 2002:2. Helsinki 2002.
- Räsänen Pekka. (2004) *Ikä- ja sukupolvityypillisten arvojen tarkastelua*. Teoksessa: *Yhteiskunnan moottori vai kivireki? Suuret ikäluokat ja 1960-lukulaisuus*. Toim. Erola Jani & Wilska Anna-Terhi. SoPhi 92. Jyväskylä 2004.
- Savioja Hannele, Karisto Antti, Rahkonen Ossi & Hellsten Katri. (2000) *Suurten ikäluokkien elämäntähti*. Teoksessa: *Suomalainen elämäntähti*. toim. Heikkinen Eino ja Tuomi Jouni. Tammi. Vantaa, 2000.
- Sirén Anu. (2005) *Older women's mobility and transportation issues: Restraints and regulations, lust and splendour*. Helsingin yliopiston psykologian laitoksen tutkimuksia n:o 30. Helsinki 2005.

Sirén Anu, Heikkinen Satu & Hakamies-Blomqvist Liisa. (2001) Older female road users: A review. Väg och transportforskningsinstitutet. VTI rapport 467A 2001.

Strandell Anna. (2005) Asukasbarometri 2004. Asukaskysely suomalaisista asuinympäristöistä. Suomen ympäristö 746. Ympäristöministeriö. Helsinki 2005.

Suomen tilastollinen vuosikirja (2006). Tilastokeskus. Hämeenlinna 2006.

Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä. (2005) Julkaisuja 87/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki 2005.

Wiik Maarit. (2005) Asukasryhmät ja elinympäristö. Selvitys väestöryhmistä ja asukatarpeista. Suomen ympäristö 773. Alueiden käyttö. Ympäristöministeriö. Helsinki 2005.

Villit vuodet, suuret luokat. (2006)

<http://lotta.yle.fi/ijulkaisu.nsf/sivut/villitvuodet?opendocument&pageid=Content09014069B4B>

Wilska Anna-Terhi. (2004) Ikinuoret? Suuret ikäluokat ja kulutusyhteiskunnan nuortuminen. Teoksessa: Yhteiskunnan moottori vai kivireki? Suuret ikäluokat ja 1960-lukulaisuus. Toim. Erola Jani & Wilska Anna-Terhi. SoPhi 92. Jyväskylä 2004.

Haastattelurunko

1. Omat elämänvaiheet ja liikkumistottumusten kehittyminen

- Kertokaa lyhyesti missä olette asunut elämäsi eri vaiheissa.
- Miten liikutte eri asuinpaikoissa?
- Mitkä asiat vaikuttivat liikkumistarpeisiinne ja –valintoihinne (työpaikan sijainti, ystävät, sukulaiset, perhetilanne)?
- Millaisia liikkumisvalintanne olivat suhteutettuna muihin samassa elämänvaiheessa oleviin, miten yleensä liikuttiin?
- Miten autoilun lisääntyminen on vaikuttanut elämäänne / elämiseen yleensä?
- Jos autoilua jouduttaisiin rajoittamaan voimakkaasti esimerkiksi polttoaineiden hinnan nousun vuoksi, mitä vaikutuksia sillä olisi teille henkilökohtaisesti / elämiseen yleensä?

2. Nykyiset liikkumistottumukset ja asenteet eri liikkumismuotoihin, erityisesti suhde joukkoliikenteeseen.

- Millaisia liikkumistarpeita teillä on nykyisin? Miten tavallisesti toteutate nämä matkat?
- Mitä harrastuksia teillä on? Millaisia matkoja ne edellyttävät?
- Entä muilla perheenjäsenillä?
- Vaikuttivatko liikenneolosuhteet nykyisen asuinpaikan valintaan? Miten?
- Millaiset joukkoliikennepalvelut alueellanne on? Selviytyisittekö halutessanne ilman autoa?
- Jos muuttaisitte, millaiset liikenneyhteydet asuinalueella tulisi olla?
- Miten miellyttävän ja käyttökelpoisena kulkutapana pidätte autoilua / joukkoliikennettä?
- Millaisille matkoille autoilu / joukkoliikenne soveltuu parhaiten (esim. työmatkat/pidemmät matkat toisille paikkakunnille/ mökille)?
- Kuinka paljon kuljette jalan tai pyörällä?
- Mitkä tekijät vaikuttavat näiden liikkumismuotojen käyttöön? Onko vuodenajalla merkitystä?
- Mihin vuorokauden aikaan liikutte?
- Onko teillä ajokortti? Kauanko olette autoillut? Kauanko aiotte jatkaa autoilua? Millaisia tuntemuksia autoiluun liittyy?
- (Jos ei ole ajokorttia tai autoa) Oletteko kaivannut autoa? Missä tilanteissa?
- Miten selviydte joukkoliikenteessä? Ovatko esimerkiksi erilaiset lippu- ja informaatiojärjestelmät ja maksutavat tuttuja?

3. Eläkkeelle jääminen: odotukset, suunnitelmat ja niiden toteutuminen

- Onko teillä suunnitelmia eläkkeelle siirtymisen suhteen/ kauanko olette olleet eläkkeellä?
- Miten ajattelette viettävänne eläkepäiviä asumisen suhteen?
- Entä liikkumisen suhteen? Mitä muutoksia liikkumisessa todennäköisesti tapahtuu / on tapahtunut?
- Miten arvelette eläkkeelle siirtymisen vaikuttavan päivittäiseen ajankäyttöönne ja esimerkiksi asiointiin tai matkailuun?
- tuleeko autoilu/joukkoliikenteen/kevyen liikenteen käyttö lisääntymään?
- Mitä muita toiveita eläkeaikaan liittyy (erityisesti liikkumiseen)? Onko teillä joku, esimerkiksi vanhempi, tuttava tai sukulainen, jonka elämäntapaa pidätte ideaalisena?
- Entä millaisia uhkakuvia (erityisesti liikkumiseen)? Onko teillä joku, esimerkiksi vanhempi, tuttava tai sukulainen, jonka elämänlaatua ette toivo itsellenne?
- Ovatko eläkepäivät muotoutuneet (liikkumisen suhteen) ennakkokuvitelmiemme mukaisiksi (niillä jotka ovat jo eläkkeellä)?
- Millaisia tunteita eläkkeelle siirtymiseen liittyy?

4. Näkemykset joukkoliikenteeseen kohdistuvista kehittämistarpeista ja toiveista

- Miltä osin joukkoliikenne pystyy täyttämään nykyiset liikkumistarpeenne, miltä osin ei, miksi näin on?
- Mitä joukkoliikenteessä pitäisi korjata, jotta se palvelisi paremmin tarpeitanne / ikääntyviä yleensä? Mitkä olisivat kaikkein välttämättömimmät parannukset?
- Mitkä ovat tilanteita, joissa parannettukaan joukkoliikenne ei sovellu liikkumistarpeisiin? Miksei?
- Olisitteko joillain ehdoilla halukas lisäämään joukkoliikenteen käyttöä?
- Muita näkemyksiä joukkoliikenteen kehittämisestä ja käytöstä?

Haastatellut:

1.

- 61-vuotias nainen, työssä, Helsinki
- omakotitalo, tulotaso yli 8000 €kuussa, asuu puolison kanssa
- auto hankittu 1976, toisen lapsen syntymän aikoihin
- ajokortti on, ei aja itse; joukkoliikenne ja pyöräily, taksi
- autoa tarvitaan koiran ja mökin vuoksi
- asiointi: kerran viikossa autolla markettiin, auto ei tämän vuoksi välttämätön
- ympäristöasiat lähellä sydäntä, kannattaa joukkoliikenteen tukemista
- eläkkeellä muutto keskustan kerrostaloon mahdollinen, ei muuten ole pohtinut eläköitymistä
- kokee olevansa Internet-sukupolvea (samoin muut ikäisensä), vanhemmille netin käyttö vaikeampaa

2.

- 57-vuotias nainen, työssä, Helsinki
- kerrostalo, tulotaso 2000-4000 € asuu puolison kanssa
- auto hankittu 1982-85, kun asunnosta oli suurin osa maksettu, myös työ alkoi edellyttää autoa
- ajokortti jo 1968, asunut Lohjalla, ajanut paljon, nykyisin työmatkat joukkoliikenteellä
- autoa tarvitaan mökin vuoksi, myös asiointiin 1-2 kertaa viikossa
- asumisessa tärkeää hyvät joukkoliikenneyhteydet tärkeitä, radan varrella, länsipuolella Helsinkiä, että yhteys mökille olisi helpompi
- tyytyväinen joukkoliikenteen tasoon, mutta harkitsee toisen auton hankkimista talouteen
- käyttää Internetiä

3.

- 60-vuotias mies, eläkkeellä, Helsinki
- omakotitalo, tulotaso 4 000-6 000 €/kk, asuu puolison kanssa
- ei autoa nyt eikä lapsuudenkodissaan ollut autoa, pojalla on auto
- ajokortti ei, joukkoliikenne, tottunut käyttämään taksia jo lapsuudenkodissa, saa nyt myös tuettuja taksimatkoja
- mökille pääsee bussilla ja taksilla, jos on paljon tavaroita
- autoilu on kallista
- joukkoliikenteessä kehitettävä merkintöjä, vuorovälejä/nopeutta
- käyttää Internetiä

4.

- 55-vuotias mies, työssä, Espoo
- kerrostalo, tulotaso 2 000-4 000 €/kk, asuu yksin
- auto hankittu heti poikamiehenä maalla, sittemmin firman autoja, nyt autoton mutta hankkisi auton jos olisi rahaa
- käyttää joukkoliikennettä, pyöräilee kesät, harrastanut kilpapyöräilyä
- auto vuokralla kesäisin muutaman viikon
- asuinpaikan määräävät lasten asuinpaikat
- käyttää Internetiä mutta ei reittiopasta

5.

- 61-vuotias nainen, eläkkeellä, Helsinki
- kerrostalo, tulotaso alle 2 000 €/kk, asuu yksin, leski
- ajokortti on mutta autoilu ollut vähäistä, autosta luopuminen miehen kunnon heikennyttä
- käyttää joukkoliikennettä ja palvelulinjaa, kävelyssä hieman ongelmia, noin kilometrin matkat vielä sujuvat
- veturimiehen tytär, tekee nykyisin myös pitkiä matkoja joukkoliikenteellä
- miettinyt muuttoa palvelutaloon seuraavana asuinpaikkana, tutustunut palvelulinjoihin ja taksietuihin miestänsä hoitaessaan
- kysyy reittioppaan tietoja tyttäreltään

6.

- 66-vuotias mies, eläkkeellä, Vantaa
- kerrostalo, tulotaso 4 000–6 000 €/kk asuu yksin
- auto hankittu 1970 vaimon työn ja mökin vuoksi
- käytti joukkoliikennettä työmatkoilla (kausi), nyt arvoa, lähinnä matkat Helsinkiin, muuten autoilee
- auto mökin vuoksi
- joukkoliikenteessä ongelmana kuskit ja huono kalusto kilpailuttamisen seurauksena
- käyttää Internetiä mutta ei reittiopasta

7.

- 66-vuotias mies, eläkkeellä, Espoo
- omakotitalo, tulotaso 2 000–4 000 €/kk, asuu puolison kanssa
- auto hankittu 1965, sitä ennen moottoripyörä, autojen rakentelu ollut myös harrastus
- myös työmatkat autolla, ei mökkiä
- joukkoliikenne tai taksi matkoilla Helsinkiin, muuten autoilee
- vaimolla ei ajokorttia, mikä vähän harmittaa
- autoilee harkiten autoilun hinnan vuoksi
- ei käytä Internetiä

8.

- 59-vuotias mies, eläkkeellä, Helsinki
- kerrostalo, tulotaso 2 000–4 000 €/kk asuu puolison kanssa
- auto hankittu kun halvalla saatiin, osin pojan käytössä
- aiemmin työsuhdeauto, välillä autoton kausi
- kesäisin vuokra-auto
- joukkoliikenne nykyisin varsin mukavaa, arvostaa etenkin helppoutta
- käyttää Internetiä

9.

- 60-vuotias mies, eläkkeellä, Helsinki
- kerrostalo, tulotaso 4 000–6 000 €/kk asuu puolison kanssa
- auto hankittu 1970-luvun puolivälissä, yleinen trendi tuolloin
- käytti osin joukkoliikennettä työmatkoilla, liikkuu kävellen ja raitiovaunulla keskustassa, muuten autoilee
- auto golfin ja kesäasunnon vuoksi, myös muuten välttämätön
- muuttanut omakotitalosta keskustaan osana valmistautumista eläkepäiviin
- käyttää Internetiä mutta ei Reittiopasta, ei tunne esim. matkakorttia, maksaa matkat aina käteisellä

10.

- 62-vuotias nainen, eläkkeellä, Vantaa
- kerrostalo, tulotaso 2 000–4 000 €/kk asuu puolison kanssa
- auto ollut ”aina”, toinen auto hankittu 1970-luvun puolivälissä: oma yritys, lapsi, mökki ym.
- liikennemuotojen sekakäyttäjä, autoilee melko paljon
- lisännyt autoilua eläkkeellä: nyt on aikaa mökkeillä, liikkua ja harrastaa
- joukkoliikenteessä ongelmana kuskit ja ajotapa, liityntäpysäköintiä kehitettävä, myös mahdollisuuksia vaihtaa bussista junaan ym.
- huolehtii iäkkäistä äidistään ja kyyditsee myös muita tuttuja

11.

- 61-vuotias nainen, eläkkeellä, Espoo
- rivitalo, tulotaso 6 000–8 000 €/kk asuu puolison kanssa
- auto hankittu 1970 kun talous antoi myöten
- lähinnä matkat Helsinkiin joukkoliikenteellä, muuten autoilee
- auto 2 mökin vuoksi
- joukkoliikenteessä ongelmana nykivä ajotapa, tarvitaan lisää vaihdottomia yhteyksiä poikittaissuuntaan
- mies käyttää Internetiä ja Reittiopasta

12.

- 65-vuotias nainen, eläkkeellä, Helsinki
- kerrostalo, tulotaso ei tiedossa, asuu puolison kanssa
- auto hankittu 1965
- lähinnä matkat Helsinkiin joukkoliikenteellä, muuten autoilee, aiemmin usein myös työmatkat, lähinnä mukavuus ratkaisee
- auto mökin vuoksi
- yleensä ottaen tyytyväinen joukkoliikenteeseen, lipunhinnan korotukset harmittavat
- keskusteltu jo autosta luopumisesta, mutta samalla myytäisiin mökki
- ei käytä Internetiä