



Tarpeellinen autoilu?

Yksityisautoilu Etelä-Espoossa Länsimetron vaikutusalueella



Tekijät Sanna Huhtonen		Julkaisun laji Tutkimus	
Katariina Myllärniemi (toim.)		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Tarpeellinen autoilu? Yksityisautoilu Etelä-Espoossa Länsimetron vaikutusalueella			
Tiivistelmä <p>Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää eteläespoolaisten, työikäisten autoilijoiden mielipiteitä Länsimetrostä. Joukkoliikenteen tämänhetkisten puutteiden nähdään usein olevan syynä siihen, että Länsiväylä on arkisin työmatkalaisten ruuhkauttama. Tässä tutkimuksessa osoitetaan, että autoilun vähentämisessä joukkoliikenteen parannuksilla ei läheskään kaikissa tapauksissa ole merkitystä. Tutkimuksessa selvitetään miten autoilijoiden ominaisuudet ja käsitykset joukkoliikenteestä ovat yhteydessä siihen, miten he suhtautuvat omien autoilutottumustensa muuttamiseen.</p> <p>Autoilua tarkastellaan tässä tutkimuksessa liikenteen sosiologisesta näkökulmasta ja osana kaupunkilaista elämäntapaa. Autoilu ei ole vain liikennejärjestelmän osa, vaan joukko ihmisiä, jotka liikkumisellaan ilmentävät myös keskinäisiä suhteitaan. Autoilu on paitsi tehokasta liikkumista paikasta toiseen, myös neuvottelua toisten julkisessa tilassa liikkuvien kanssa.</p> <p>Autoilijoiden asenteita näyttäisi määrittävän ikä ja lapsiperheellisyys. Ikäluokka 18–35 on parhaiten vaikuttavissa joukkoliikenteen parannuksissa. Lapsiperhe-ikäluokassa, 36–50, autoilu sen sijaan perustuu lapsiperheen arjen hektisyyteen, jolloin joukkoliikenteen ei koeta pystyvän vastaamaan liikkumistarpeisiin. Ikäluokassa 51–61 valtaosa on talouksia, joissa ei ole lapsia, eikä kiirettä koeta yhtäläillä kuin kahdessa alemmassa ikäluokassa. Silti joukkoliikenteen parannukset näyttäisivät olevan kaikkein tehottomimpia juuri tässä ikäluokassa. Auton käyttö perustuu tässä ikäluokassa paljon mukavuuteen ja muihin niin sanottuihin subjektiivisiin auton käytön tarpeisiin sekä tapaan.</p> <p>Tutkimuksessa osoitetaan, miten erilaiset elämäntilanteet luovat erilaisia auton käytön tarpeita, jotka vaikuttavat siihen, miten autoiluun joko voidaan tai ei voida tehokkaasti vaikuttaa joukkoliikenteen parannuksissa. Tutkimuksen tuloksia heijastetaan myös laajempaan kulttuuriseen kehykseen, jonka pohjalta voidaan ymmärtää yksityisautoilua osana modernia yhteiskuntaa sekä kaupunkilaista elämäntapaa ja -liikkumisen eetosta.</p>			
Avainsanat (asiasanat) yksityisautoilu, joukkoliikenne, Länsimetro, moderni yhteiskunta, kaupunkilainen elämäntapa			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 61/2007		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-950-9 (painotuote) 978-952-201-951-6 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 58	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Sanna Huhtonen		Typ av publikation Undersökning	
Katariina Myllärniemi		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Behovet av bilkörning? Privatbilism i södra Esbo i områden som berörs av den planerade Västmetron			
Referat <p>Undersökningens syfte var att kartlägga Västmetrons mottagande bland bilkörande personer i arbetsför ålder i södra Esbo. Brister i kollektivtrafiken anses ofta vara orsaken till att trafik - rusningar uppstår under vardagar på Västerleden då människor åker till arbetet. Denna undersökning visar dock att förbättringar inom kollektivtrafiken inte i alla fall fungerar för att minska på privatbilismen. Bilisternas personliga egenskaper och uppfattningar om kollektivtrafiken är enligt denna undersökning avgörande för huruvida de är beredda att förändra på sina vanor vad gäller bilkörning.</p> <p>I denna undersökning granskas bilism ur en sociologisk synvinkel och som en del av stadsbornas livsstil. Människor som kör bil är inte enbart en del av trafiken utan kan även ses som en grupp människor som genom sitt körande och sin rörlighet även ger uttryck för sina relationer sinsemellan. Att köra bil är inte enbart ett sätt att effektivt förflytta sig från ett ställe till ett annat, utan också ett sätt att förhandla och agera socialt med andra som rör sig i det offentliga rummet.</p> <p>Bilisternas attityder verkar bestämmas av ålder och huruvida det är frågan om en barnfamilj. Åldersgruppen 18-35 är lättast att påverka genom att förbättra kollektivtrafiken. Inom åldersgruppen 36-50, barnfamiljerna, bestäms bilkörandet däremot mera av barnfamiljernas hektiska vardag, och kollektivtrafiken anses inte kunna svara på behoven som denna hektiska livsstil skapar. Inom åldersgruppen 51-61 är de flesta hushåll barnlösa och i denna åldersgrupp upplevs inte heller vardagen lika hektisk. Trots detta verkar förbättringar av kollektivtrafiken vara mest ineffektiva just inom denna åldersgrupp. I denna åldersgrupp baserar sig körandet främst på bekvämlighet och andra subjektiva behov. Även själva vanan att köra bil inverkar på attityderna gentemot kollektivtrafiken.</p> <p>I undersökningen kommer det fram hur olika livssituationer skapar olika behov för användandet av bil och att detta inverkar på huruvida man genom förbättringar av kollektivtrafiken kan eller inte kan påverka privatbilismen. Resultaten av undersökningen reflekteras även i en vidare kulturell referensram i vilken privatbilism kan uppfattas som en del av det moderna samhället och som en del av en modern stadslivsstil.</p>			
Nyckelord privatbilism, kollektivtrafik, Västmetron, moderna samhället, modern stadslivsstil			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet: Katariina Myllärniemi			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 61/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-950-9 (trycksak) 978-952-201-951-6 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 58	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Sanna Huhtonen	Type of publication Research		
Katariina Myllärniemi (Ed.)	Assigned by Ministry of transport and communications		
	Date when body appointed		
Name of the publication Need to drive? Use of private vehicles in Southern Espoo by the upcoming route of West Metro			
Abstract <p>The aim of the study was to evaluate how working aged car drivers in the Southern Espoo area perceive the impact of West Metro to their use of car. Deficiencies of the public transportation system are often considered as a reason why the highway 51 (Länsiväylä) is jammed during week days. The study indicates that improvements to public transportation are not in every case an effective way to reduce car use due to individual qualities and attitudes towards public transportation.</p> <p>The perspective of this study is sociological. Thus, private vehicle traffic is regarded as a part of urban life and mentality. Motoring is a part of the traffic system but also a group of people interacting. It is not just about moving fast but also about people negotiating with other drivers in the public sphere.</p> <p>The study shows that attitudes towards the use of car are determined by age and whether or not a person has children. Improvements of public transportation can reduce most effectively the use of car of 18 – 35 year olds. In the age group of 36 – 50 year olds the use of car is based on the hectic life of family with children and therefore public transportation is not considered satisfying to the families' multiple needs of moving about. The majority of people aged 51 – 61 live in households with no children. They also feel less busy than the other two age groups. However, they consider being least influenced by the improvements of public transportation. Their car use is hence based on comfort and other subjective needs, as well as habit.</p> <p>Different life-situations create different needs of car use. This has an impact on how the use of car can or cannot be influenced by public transportation improvements. The results of the study are also reflected to a wider cultural frame of modern society and urban life.</p>			
Keywords use of private vehicles, public transportation, West Metro, modern society, urban life			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms. Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 61/2007	ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-950-9 (printed version) 978-952-201-951-6 (electronic version)	
Pages, total (printed version) 58	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

ESIPUHE

Eri liikkumistapojen välinen kilpailuasetelma on keskeisin teema strategisen tason liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelussa. Yksilön kannalta liikennejärjestelmä on kuitenkin kokonaisuus, jota hän hyödyntää itse parhaaksi katsomallaan tavalla ja täyttää siten yksilölliset liikkumistarpeensa. Yksilö tekee valintoja oman elämäntilanteensa ja tottumustensa sekä arvojensa ja asenteittensa mukaisesti.

Tämä tutkimus kohdistui autonkäyttöön ja autoiluun sekä sen tarpeeseen ja merkitykseen kaupunkiliikenteessä. Tavoitteena oli selvittää 1000 eteläespoolaisen autonomistajan ja -käyttäjän näkemyksiä siitä, miten he suhtautuvat Länsimetron rakentamiseen ja muihin alueensa joukkoliikenteen palvelutason parannuksiin.

Tutkimus on tehty osana liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU) 2004–2007. Lisätietoja ohjelmasta ja tästä hankkeesta saa osoitteesta www.jotu.fi. Työtä ovat ohjanneet ylitarkastaja Katariina Myllärniemi (LVM) ja liikenneneuvos Petri Jalasto (LVM). Myllärniemi on osallistunut myös julkaisun editoimiseen.

Hanke pohjautuu yhteiskuntatieteiden ylioppilas Sanna Huhtosen sosiologian Pro gradu -tutkielmaan marraskuulta 2007. Opinnäytetyössään Huhtonen pohtii liikenteen sosiologian näkökulmasta henkilöauton roolia kaupunkiliikenteessä ja nyky-yhteiskunnan liikkumisvalinnoissa. Tutkielma on hyväksyttävänä Jyväskylän yliopiston Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitoksella. Opinnäytetyötä on ohjannut erikoistutkija Tapio Litmanen Jyväskylän yliopistolta.

Helsingissä 16. päivänä marraskuuta 2007



Ylitarkastaja

Katariina Myllärniemi

SISÄLTÖ

YHTEENVETO	12
1. TAUSTAA	13
2. LÄNSIMETRO JA ETELÄ-ESPOO	14
3. MITÄ ON LIIKENTEEN SOSIOLOGIA?	18
4. TUTKIMUSMENETELMÄ JA AINEISTO	22
5. ETELÄESPOOLAISET AUTOILIJAT JA AUTON KÄYTÖN TARPEET	25
5.1. TYÖPAIKKA-AUTOILIJAT: SUHTAUTUMINEN JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISEEN JA LÄNSIMETROON	25
5.2. LAPSIPERHEET: ARJEN HEKTISYYDEN VAIKUTUS ASENTEDIEN MUODOSTUMISEEN.....	29
5.3. SUBJEKTIIVISET AUTON KÄYTÖN TARPEET: IKÄLUOKKA 51 – 61V	31
5.4. PÄÄSÄÄNTÖISESTI AUTOILEVIEN MUUTOSHALUKKUUS JA NÄKEMYKSET YHTEISKUNTAVASTUUSTA	33
6. SUBJEKTIIVISET AUTON KÄYTÖN TARPEET LAAJEMMAMMA KULTTUURISESSA KEHYKSESSÄ	38
6.1. AUTOILIJAT VALINTATILANTEESSA	38
6.2. KAUPUNKILAINEN ELÄMÄNTAPA	39
6.3. VIERAANTUMINEN JA SAMAISTUMINEN	42
7. JOHTOPÄÄTÖKSIÄ.....	44
LÄHTEET	47
INTERNET-LÄHTEET	50
LIITELUETTELO.....	51

YHTEENVETO

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää työikäisten eteläespoolaisten autoilijoiden mielipiteitä Länsimetrosta. Joukkoliikenteen tämänhetkisten palvelutasopuutteiden nähdään usein olevan syynä siihen, että valtatie 51, Länsiväylä, on arkisin työmatkalaisten ruuhkauttama. Tässä tutkimuksessa osoitetaan, että autoilun vähentämisessä joukkoliikenteen parannuksilla ei yli 50:ssä % tapauksista ole merkitystä. Tutkimuksessa selvitetään miten autoilijoiden ominaisuudet ja käsitykset joukkoliikenteestä ovat yhteydessä siihen, miten he suhtautuvat omien autoilutottumustensa muuttamiseen. Autoilua tarkastellaan liikenteen sosiologisesta näkökulmasta, osana modernia yhteiskuntaa sekä kaupunkilaista elämäntapaa ja -liikkumisen eetosta. Autoilu ei ole vain liikennejärjestelmän osa, vaan joukko ihmisiä, jotka liikkumisellaan ilmentävät myös keskinäisiä suhteitaan. Autoilu on paitsi tehokasta liikkumista paikasta toiseen, myös neuvottelua toisten julkisessa tilassa liikkujien kesken.

Tutkimusaineisto kerättiin postikyselyllä keväällä 2007. Kysely lähetettiin 1000 eteläespoolaiselle 18 – 61-vuotiaalle, 500 miehelle ja 500 naiselle, joiden nimissä oli yksityiskäyttöön rekisteröity auto sekä ajolupa. Tutkimusotos kerättiin Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta. Vastauksia palautui 485 kappaletta.

Vastanneista 73 % autoili muutaman kerran tai useita kertoja päivässä. Sama osuus käytti autoa työpaikalle matkustamiseen. Oma auto oli 89% vastaajista. Miesten ja naisten kesken autoilu oli yhtä yleistä. Autonkäyttö ei eronnut merkittävästi esimerkiksi ammattiaseman mukaan. Muuttajat, jotka olivat sidoksissa autoiluun olivat ikä ja lapsiperheellisyys.

Nämä kaksi tekijää olivat myös yhteydessä siihen, miten autoilijat suhtautuivat oman autoilunsa muuttamiseen. Ikäluokka 18 – 35 näyttäisi olevan parhaiten vaikutettavissa joukkoliikenteen parannuksien. Erityisesti lippujen hintojen alenemista pidetään merkityksellisenä tässä ikäluokassa.

Lapsiperhe-ikäluokassa, 36 – 50, autoilu sen sijaan perustuu lapsiperheen arjen hektisyyteen, ja joukkoliikenteen ei koeta pystyvän vastaamaan moninaisiin liikkumistarpeisiin. Ikäluokassa 51 – 61 valtaosa on talouksia, joissa ei ole lapsia, eikä kiirettä koeta yhtäläillä kuin kahdesosa alemmassa ikäluokassa. Silti joukkoliikenteen parannukset näyttäisivät olevan tehottomimpia juuri tässä ikäluokassa. Auton käyttö perustuu tässä ikäluokassa paljon mukavuuteen ja muihin niin sanottuihin subjektiivisiin auton käytön tarpeisiin. Toisaalta autoilu on myös vuosikymmenten aikana syntynyt tapa.

Kaikkia autoilijoita yhdistävänä piirteenä näyttäisi olevan *vapaamatkustaja-ajattelu*, joka selittää miksi asenteet ja toiminta eivät usein kohtaa. Moni autoilija vastasi pitävänsä autoilun vähentämistä ilmastonmuutoksen hillitsemisen kannalta tärkeänä ja arveli Länsimetron vähentävän autoilua Länsiväylällä. Silti suuri osa vastasi, etteivät sen myötä aio itse muuttaa autonkäyttöään. Vapaamatkustaja jää odottamaan toisten toiminnasta syntyvää hyötyä tekemättä itse mitään asian eteen.

Tämä ajattelu on tyypillistä, kun puhutaan niin sanotuista *yhteisistä hyödykkeistä* (*common good*), jollaisena esimerkiksi Länsiväylä voidaan nähdä. Länsiväylälle on kaikilla rajoittama-

ton pääsy. Kaikki autoilijat ovat oikeutettuja ajamaan ramppia alas moottoritielle, jonka tarkoituksena on taata espoolaisille nopea liikkuminen Helsingin keskustaan ja takaisin. Kuitenkin sitä mukaa, kun autoilijat toteuttavat tätä oikeuttaan työaamuisin, jokaisen yhteisestä tilasta saama siivu pienenee. Päädytään kahtakymppiä matelemaan ruuhkasumaan, jossa jokainen tuskailee huonosti toimivaa liikennejärjestelyä.

Yhteisen hyödykkeen rajoittamaton hyödyntäminen mitätöi hyödyn kaikilta käyttäjiltä. Tämän takia tarvitaan yhteiskunnan sääntelyä siihen, miten hyödykettä käytetään, jotta se edelleen säilyisi kaikkien hyödykkeenä. Sääntelyä voidaan toteuttaa positiivisin sanktioin, Länsimetro, ja negatiivisin sanktioin, esimerkiksi ruuhkamaksuin ja autottomin kaupunkikeskustoin. Positiivisten ja negatiivisten sanktioiden yhteisvaikutukset riippuvat erilaisten autoilijoiden erilaisista auton käytön tarpeista, joita eri elämäntilanteet luovat.

1. TAUSTAA

Suhteellisen tuore suuntaus autoilun tutkimuksessa on ollut tarkastella sitä paitsi osana liikennejärjestelmää, myös osana sosiaalisuutta ja vuorovaikutusta. Autoilu on sosiaalisen kanssakäymisen muoto, joka viestii ihmisten henkilökohtaisista ominaisuuksista ja asenteista, mutta myös yhteiskunnallisista normeista. Näiden sosiaalisten prosessien ymmärtämisen tärkeys perustuu siihen, että liikenne on mitä suurimmassa määrin *joukko ihmisiä*, joiden käyttäytymiseen liittyy säännöllisyyden lisäksi paljon epärationaalisuutta, spontaanisuutta ja ennalta arvaamattomuutta.

Autoilu ei enää perustu nopean paikasta toiseen liikkumisen pyrkimykseen vaan yhä enemmän myös *autoilunautintoon*. Yksityisautoilu on osa modernia yhteiskuntaa, ja sitä voidaan ymmärtää toimintana, joka syntyy ihmisten pyrkimyksestä mukavuuteen, yksilölliseen elämään ja - päätöksentekoon. Toisaalta kyse on myös yhteisöllisyyden muodosta. Moderni yhteisöllisyys ei sido ihmisiä vaan antaa myös vapauden yksilölliseen elämäntyyliin. Moderni yhteisöllisyys onkin usein tilannekohtaista ja perustuu kulutukseen tai esimerkiksi muotiin. Autoilun yhteisöllisyys muodostuu näin ollen *autoilijoiden* piiristä. Autoilu on toisaalta omaehtoista liikkumista ja toisaalta se tapahtuu - tai ainakin pitäisi tapahtua - yhteisten liikennesääntöjen puitteissa. Auto on myös kulutustuote, jolla rakennetaan identiteettiä ja jonka avulla identiteettiä esitellään toisille liikkujille (Toiskallio 2002a).

Lisääntyneen liikenteen aiheuttamat ongelmat ja globaali ilmastonmuutos ovat olleet vilkkaan keskustelun kohteena. Ruuhkautunut Etelä-Espoo ja erityisesti Länsiväylä on yksi esimerkki yksityisautoilubuumin ongelmista pääkaupunkiseudun liikenteessä. Ruuhkat näyttäisivät toisaalta vaativan liikennejärjestelyjen parantamista, jotta ne palvelisivat autoilijoita paremmin. Toisaalta autoilua pitäisi pyrkiä vähentämään eikä lisäämään. Suuren osan pohdinnoissa on saanut pääkaupunkiseudun joukkoliikenne, jonka roolia autoilun ja ruuhkien vähentämisessä on korostettu. Ilman toimivaa joukkoliikennettä ei autoilua pystytä rajoittamaan. Etelä-Espoon uusimpana tulevaisuuteen kohdistuvana joukkoliikenteen kehityskkeinona on Länsimetron rakentaminen. Kalliina rakennusprojektina Länsimetrolle on langennut tehtävä purkaa Länsiväylän ruuhkaa ohjaamalla autoilevat työmatkalaiset metron käyttäjiksi.

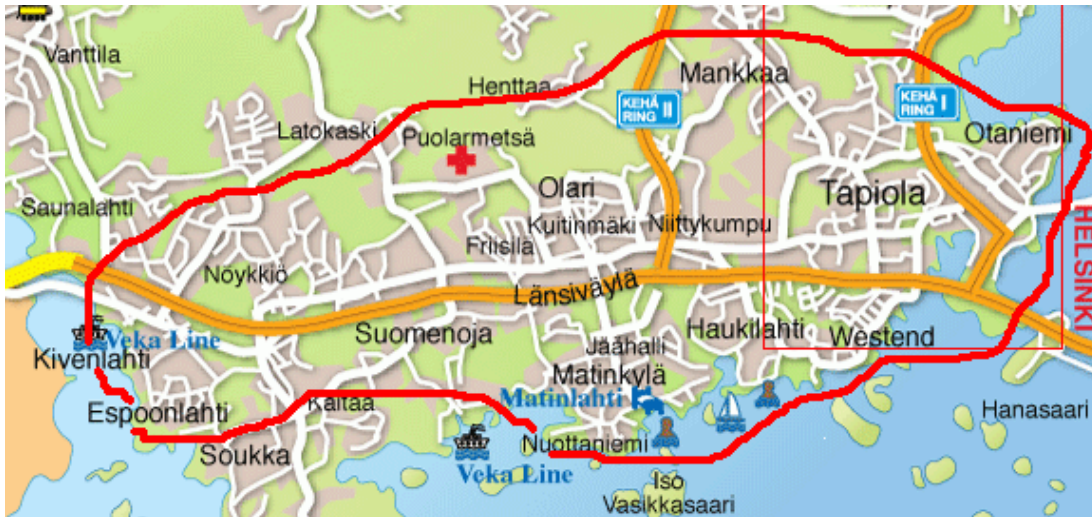
2. LÄNSIMETRO JA ETELÄ-ESPOO

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

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

Tutkimusaiheen valinta oli ajankohtainen. Eteläespoolaisten autoilua oli syytä tutkia, kun nousi epäilyjä siitä, että jotkut autoilijat Länsimetrosta tai muusta joukkoliikenteen tarjonnasta riippumatta, eivät luopuisi omasta autoilustaan. Heräsi kysymys miksi? Selitykseksi ei selkeästi enää riittänyt joukkoliikenteen bussien myöhästely tai aikataulujen puutteet. Miksi osa autoilijoista ei vaihtaisi omaa autoa metron, vaikka se tulisi hakemaan heitä kotiovelta ja veisi toivottuun määränpäähän omaa autoa nopeammin ja lisäksi halvemmin? Asiaa tuli selvittää tarkastelemalla autoilua erillään liikennejärjestelmän kehyksistä ja ottamalla huomioon autoilun sosiaalisuus.

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



Kuvio 1: Tutkimusalue (Lähde: STN Super Travel Net Oy, 2007)

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

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

Espoota mainostetaan turvallisena kaupunkiympäristönä – yksilön ja yhteisen vastuun kaupunkina, jossa luodaan hyvät edellytykset kuntalaisten henkiselle ja fyysiselle hyvinvoinnille (Espoo-strategia 2007-2009). Espoon kaupunkirakenne on verkosto, joka koostuu viidestä kaupunkikeskustasta ja kahdesta paikalliskeskuksesta. Kaupunkikeskustoja ovat Leppävaara, Tapiola, Matinkylä-Olari, Espoonlahti ja Espoon keskus. Paikalliskeskukset ovat Kalajärvi ja Kauklahti. Länsimetron reitin läheisyyteen näistä sijoittuvat Tapiola, Matinkylä-Olari sekä Espoonlahti (kuvio 2).

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

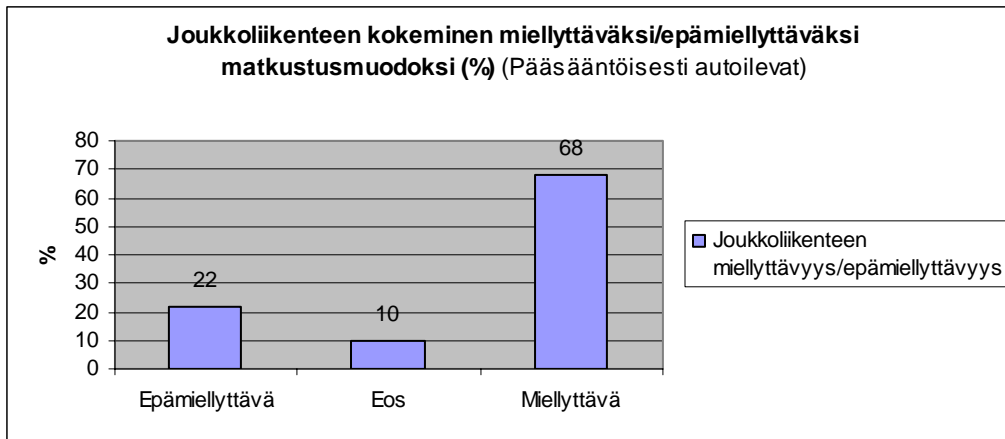
Espoossa painotetaan ympäristön tärkeyttä ja hyvää elinympäristöä pidetäänkin Espoon vetoimatekijänä (Espoo-strategia 2007-2009). Myös pientalorakentamisen kriteerinä näyttää tänä päivänä olevan luonnonläheisyys. Tonttitarjonta painottuu vielä harvaan asutuille, seudun reuna-alueille ja kysyntä näyttääkin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

Etelä-Espoon alue on tässä mielessä oma ympäristönsä. Se on pitkälti kaupungin ”valmista” osaa, jonka asutus on jo tiivistä, ja myös joukkoliikennepalvelut ovat Espoon monipuolisimpia. Tutkimuskohteeksi valittiin alueet, jotka liittyvät Länsimetron tulevaan reittiin. Länsimetro kulkee alueen läpi tai alueelta tullaan luultavimmin ohjaamaan matkustajia liityntälinjoilla metron reitin varrelle. Alueet siis sijaitsevat riittävän lähellä Länsimetron suunniteltua reittiä. Alueet poikkeavat toisistaan jonkin verran asumismuodon ja jossain määrin myös imagon perusteella. Esimerkiksi Westend eroaa omaksi osiokseen huvilakaupunginosamaisuutensa vuoksi ja erityisesti asuntojen hintojen perusteella. Aineiston jakaumien alustavan tarkastelun perusteella ei kuitenkaan ole syytä epäillä, että aineisto olisi painottunut liiaksi edustamaan vain jotain tiettyä aluetta. Tätä voidaan perustella esimerkiksi tulojakaumaa tarkasteltaessa. Vastaajat eroavat vuosituloittain, vaikka joukko painottuukin korkeampia vuosituloja ansaitseviin pieniä enemmän. Tämä oli kuitenkin jo ennakkoon odotettavissa, sillä vuokra-asuminen alueella on melko vähäistä ja asuntojen hinnat eivät houkuttele pienituloisia asukkaita.

Espoon ympäristökeskuksen teettämän tutkimuksen mukaan espoolaiset ovat huolissaan ympäristön tilasta ja pitävät joukkoliikenteen parantamista parhaana keinona yksityisautoilun vähentämiseksi. Tutkimukseen vastanneista yli 18-vuotiaista espoolaisista työmatkautoilijoista jopa 80 % vastasi olevansa halukas autoilun vähentämiseen, jos vain joukkoliikenne toimisi paremmin. (Helsingin Sanomat 9.8.2007).



Kuvio 2: Länsimetron reitti (Lähde: Länsimetro Oy, 2007)



Kuvio 3: Pääsääntöisesti autoilevien eteläespoolaisten mielipiteet joukkoliikenteen miellyttävyydestä matkustusmuotona

Tutkimuksessa selvitettiin eteläespoolaisten autoilijoiden asenteita autoiluun ja joukkoliikenteen käyttöön. Analyysin edetessä ilmeni selvä ristiriita autoilun ympärillä käytävän keskustelun ja autoilijoiden asenteista kerätyn empiirisen tiedon välillä. Autoilua ei läheskään aina selitetty joukkoliikenteen puutteellisuudesta johtuvaksi. Miksi joukkoliikenteen palvelutason parannuksilla ei olisi vaikutusta yli puolelle eteläespoolaisista autoilijoista?

Suuri osa eteläespoolaisista ja samalla potentiaalisista Länsimetron asiakkaista, ei siis pidä joukkoliikenteeseen tehtäviä parannuksia omaa autoiluaan vähentävänä. Vaikka Länsimetrona kannattaa suurin osa kaikista vastaajista, ei Länsimetron tuomaa kehitystä joukkoliikennepalveluihin pidä nähdä itsestään selvänä ratkaisuna Länsiväylän työpaikka-autoilun vähentämiseksi. Tämän tutkimuksen tavoitteena olikin selvittää tarkemmin miten työpaikka-autoilijoiden ominaisuudet ja käsitykset joukkoliikenteestä ovat yhteydessä siihen, miten he suhtautuvat omien autoilutottumustensa muuttamiseen. Mikä selittää yksityisautoilua, joka ei ole yhteydessä joukkoliikenteen palvelutarjontaan, eikä siis johdu joukkoliikenteen puutteista? Kysymyksen asettelua pohjaa liikenne- ja viestintäministeriön aiemmasta tutkimuksesta poimittu sitaatti erään autoilijan pohdintoista.

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

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

3. MITÄ ON LIIKENTEEN SOSIOLOGIA?

Liikenteen sosiologia on varsin uusi tutkimusala. Se on autoilun ja liikkumisen ihmis- ja yhteiskuntatieteellistä tutkimusta, joka pyrkii lisäämään kulttuurintutkimukselliseen otteeseensa sosiaalisten käytäntöjen huomioimisen. Liikenteen sosiologian englanninkielinen vastine on jo vakiintunut käsite *automobility*. Käsitteen suora suomennos olisi *autoilu*, joka ei ole Suomessa vakiinnuttanut muuta asemaa kuin arkikielisen puheen autolla ajamisesta. Automobility -tutkimus keskittyy autoilun arkisuuteen – autoiluun elämysmaailmana, sosiaalisen vaihdon ja vertailun kokemukseksi ja osakulttuurin sijana. (Toiskallio 2002a).

Liikenteen sosiologia -käsite sisältää kaksi liikennepoliittista ulottuvuutta. Yhtäältä kaupunkiliikennettä on tarkasteltu tehokkuustavoitteen kautta. Liikennetietoa on näin ollen hallinnut liikkumiskäytäntöjen erottelu ja järjestäminen. Tässä yhteydessä lähes hyveenä on korostunut mahdollisuus liikkua *nopeasti ja keskeytyksettä*. Toisaalta tutkimuksessa pyritään tavoittamaan niin sanottua kaupungissa liikkumisen eetosta. (Toiskallio 2002a). Jälkimmäisen yhteydessä on siteerattu paljon esimerkiksi Georg Simmelin suurkaupungin mentaliteetti -käsitettä.

Liikenteen sosiologian tarkoitus on myös ottaa osaa modernisaatio-keskusteluun. Modernisaatiolla tarkoitetaan tässä yhteydessä ajalle tyypillistä ihmisen suhdetta toiseen ja inhimillisen suhtautumisen välittymistä erilaisissa arkisissa tilanteissa. Autoilu nähdään yhtenä tällaisena arkisena käytäntönä. Liikenteen kautta on esimerkiksi tarkasteltu miten ihminen hahmottaa kaupungin elinympäristönään – minkälaiset sosiaaliset käytännöt siellä vallitsevat ja miten ne välittyvät liikennekäyttämiseen ja liikennekäyttämisestä. Modernia kaupunkia ja kaupunkikuvaa määrittää ennen kaikkea liikenne. Liikenne määrittää myös sitä, miltä kaupunki *tuntuu* mentaalisesti (Taylor 2003). Liikenne on suurin kaupunkirakenteen muutokseen vaikuttanut tekijä. Kaupunkikuva on mitä suurimmassa määrin eri suuntiin risteäviä liikenteen erilaisia väyliä. Autoilu on jossain vaiheessa ohjannut asumista kaupungin reunoille - *edge cities* - ja elämästä kaupungissa on tullut yhä enemmän autoiluun nojaavaa. (Taylor 2003).

Modernisaatiossa keskeistä on yhteisöllisyyden muutos sekä yksilöllisen elämäntavan korostuminen. Tällaisesta perustasta tarkastellaan myös kaupunkilaista elämäntapaa ja kaupungissa liikkumisen eetosta, henkeä. Modernisaatio-keskustelun yhteisöllisyyden kohtaloon liittyen liikenteen tutkimus tuo uutta tukea siihen näkökulmaan, että egoistiselta näyttävä toiminta, esim yksityisautoilu voi sisältää yhteisöllisiä ulottuvuuksia. Tässä suhteessa liikkujien ja liikenneasiantuntijoiden näkemykset liikkumisesta eroavat toisistaan. Liikenneasiantutkimuksen puheessa kun on pääasiassa korostettu liikkujien yhteistyökyvyttömyyttä. Tämän virhepäätelmän syntymiseen on nähty syyksi tavan tarkastella liikennettä ulkoa päin eikä kuljettajien omasta kokemusmaailmasta (Toiskallio 2002a).

Liikenteestä puhuttaessa tarkoitetaan yleensä liikennejärjestelmää tai autojärjestelmää, sillä nykyinen liikennejärjestelmä on henkilöautoriippuvainen. Autoa tutkitaan tällöin liikenneteknologiana ja laajemman järjestelmän osana, johon kuuluvat esimerkiksi kaupunkirakenne ja -suunnittelu, palvelujen sijoittelu sekä poliittinen päätöksenteko, joka koskee koko järjestelmää. Henkeliäoriippuvuus on kaksisuuntainen: liikennejärjestelmä on riippuvainen henkilö-

autoista, ja yksittäisen käyttäjän elämäntapa ja arki ovat riippuvaisia henkilöautosta (Rajanti 2002).

Sen lisäksi, että auto on tärkeä osana liikennejärjestelmää, se on myös tärkeä *esineenä*. Autoilijan näkee autonsa sekä osana systeemiä, että systeemistä erillisenä esineenä. Autolla ajamisen nautinto perustuu juuri auton kokemiseen muusta liikennejärjestelmästä erilliseksi. Henkilöauton ajaminen ruuhkassa koettiin epämiellyttäväksi ja parkkipaikan löytäminen aina yhtä hankalaksi, mutta silti yksityisyyden tunne auton sisällä ja mahdollisuus mennä minne tahansa, milloin tahansa tekevät autosta muita vaihtoehtoja miellyttävämmän (Rajanti 2002).

Kaupunkitilat jakautuvat yksityisiin ja julkisiin. Henkilöauto on esimerkki yksityiseksi käsitetyistä alueista, jonne jokainen vieras tai usein ei kukaan vieras ole tervetullut. Toisaalta taas joukkoliikenne on selkeästi yhteinen tila, joka ei oletusarvoisesti sulje ketään pois. Taksi on välimuoto yksityisestä autosta ja julkisesta joukkoliikenteestä. Julkista tilaa luonnehtii vuorovaikutuksen väljyys, kun taas yksityisessä tilassa vuorovaikutus on jo oletusarvoisesti läheisempää, sillä sinne ei hyväksytä ketä tahansa (Toiskallio 2000).

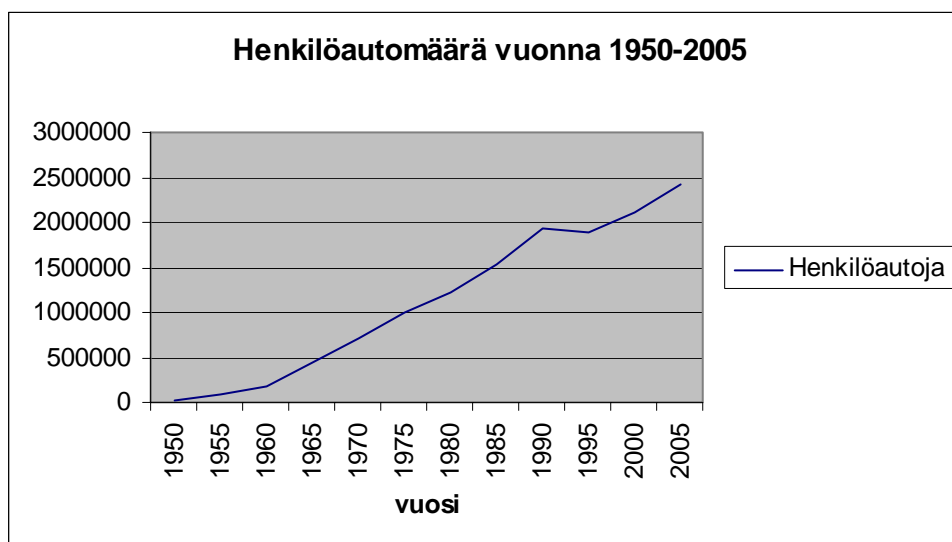
Elämäntilanteiden merkityksen korostaminen autoilukäytäntöjen muotoutumisessa on eräs tässä tutkimuksessa tärkeä esiin nouseva tekijä, joka usein on unohtunut, varsinkin kun autoilua tarkastellaan vain liikennejärjestelmän osana. Elämäntilanne, niin yksilö- kuin perhetasollakin, on yksi keskeisimmistä auton käyttöä määrittävistä tekijöistä. Lybäck on tutkinut yksityisautoilua keskisuurissa kaupungeissa, Jyväskylässä. Autonomistuksen todettiin olevan Jyväskylässä yleisintä omakotitalossa asuvien, lapsiperheiden ja ylempien toimihenkilöiden keskuudessa. Keskimääräistä useammin autoa käyttivät Jyväskylässä lapsiperheelliset, kokopäivätyössä olevat, omakotitalossa asuvat sekä miehet. Elämäntilanteen muutos oli myös yleisimmin mainittu syy kysyttäessä, mitkä seikat saisivat vastaajan vähentämään auton käyttöä (Lybäck 2002).

Joukkoliikennettä kohtaan ei siis tässä mielessä näytettäisi tunnettavan erityistä tyytymättömyyttä, vaan autoilun tarpeellisuus syntyy juuri elämäntilanteiden myötä. Tyytyväisyys Jyväskylän paikallista linja-autoliikennettä kohtaan oli asukkaiden keskuudessa varsin hyvä (Lybäck 2002).

Henkilöauton houkuttelevuus perustuu Lybäckin mukaan toisaalta sen *käytännölliseen merkitykseen* ja toisaalta sen *symboliseen ulottuvuuteen*. Auto on siis sekä liikkumisväline että esine tai symboli (Lybäck 2002). Tänä päivänä, niin keskisuurissa kaupungeissa kuin pääkaupunkiseudullakin autoa näytettäisiin arvostettavan ennen kaikkea sen käyttöön liittyvien hyvien puolien takia. Auton merkitys perustuu tässä mielessä mukavuuteen, helppouteen, nopeuteen sekä sen rooliin eräänlaisena rentoutumisvälineenä. Lybäckin tutkimuksessa auto lähes aina assosioitiin nopeuteen, jolla halutaan lähinnä korostaa auton joustavuutta liikkumismuotona: sillä voi lähteä milloin vain ja minne vain.

Keskisuurissa kaupungeissa osan auton käytön joustavuuden korostumisesta selittänee joukkoliikenteen palvelutason puutteilla. Tämä näkyy konkreettisesti joukkoliikenteen aikatauluisuudessa, reiteissä sekä hinnoissa. Joukkoliikenne on verrannollinen asukasmäärän kanssa, jolloin pienten ja keskisuurten kaupunkien kiireisille asukkaille ainoa realistinen liikkumisväline on oma auto. Keskisuurissa kaupungeissa on myös todennäköisempää, että omakotialueella asuminen edellyttää omaa autoa jo pelkästään joukkoliikenteen reittien takia. Tässä mielessä pääkaupunkiseutu onkin aivan erityinen osa Suomea, sillä tarjonta on kilpailutasoista.

Henkilöauton rooli on muuttunut Suomessa paljon 1960-luvulta, jolloin yksityisautoilun valtakausi alkoi. *Kuviossa 4* on esitetty henkilöautomäärän kehitys vuodesta 1950 vuoteen 2005. Vuoden 2006 päättyessä ajoneuvorekisterissä oli 2 489 287 henkilöautoa ja henkilöautokannan kasvu edellisestä vuodesta oli 3,1 % (Ajoneuvohallintokeskus 2007; Tilastokeskus 2007).



Kuvio 4: Henkilöautomäärä vuonna 1950-2005
(Lähde: Ajoneuvohallintokeskus AKE)

Vielä 1950-luvulla auto oli Suomessa harvinainen ilmiö. 1960-luvulla se kuitenkin valtasi nopeasti tieliikenteen muilta kulkumuodoilta. Taustalla olivat ihmisen lisääntynyt liikkumistarve ja muutto maaseudulta kaupunkeihin. Autoistumista vauhditti merkittävästi myös autontuonnin rajoitusten poistuminen vuonna 1962 (AKT 2007). Yksityisautoilusta tuli ratkaisu kaupunkien työmatkoihin, maaseudun liikenteeseen sekä lopulta kesämökki- ja asiointiliikenteeseen. Yksityisautoilun yleistymiseen vaikutti myös ratkaisevasti 60-luvulla tapahtunut elintason nousu. Työpaikat levittäytyivät vähitellen kauemmas kaupunkien keskustoista niiden laita-alueille. Auto helpotti työmatkaongelmia. Sen käyttöön on kuitenkin alusta asti liittynyt vahvasti myös erottautumisen merkitys. Yksityisautoilu ei toiminut vain käytännön ratkaisuna liikkumisongelmiin, vaan oli myös tärkeä status- ja symboliarvoja tuottava tekijä (Mauranen 2001).

Länsiväylällä ajoi vuonna 2006 vuorokauden aikana keskimäärin yli 20 000 ajoneuvoa, Näistä yli 1200 ajoneuvoa vuorokaudessa oli raskasta liikennettä (www.tiehallinto.fi). Koko ajan lisääntyvän henkilöautoilun myötä on keskustelu joukkoliikenteestä lisääntynyt ja erityisesti pääkaupunkiseudulla. Joukkoliikenteen kehittäminen nähdään keskeisenä keinona pääteiden ruuhkien ratkaisemiseksi sekä liikenteen ympäristöä kuormittavien päästöjen hillitsemiseksi. Espoon ympäristökeskuksen tutkimuksen mukaan henkilöautoliikenteen vähentäminen on avainasemassa ilmaston lämpenemistä lisäävien kasvihuonepäästöjen vähentämisessä (Helsingin Sanomat 9.8.2007).

Sen lisäksi, että auto tarjoaa mahdollisuuden liikkua nopeasti paikasta toiseen, se on myös sulautunut laajemmin koko kulttuurin osaksi. Auto ei ole vain liikkumisväline, vaan myös

kulttuuriesine. Auton voi nykypäivänä nähdä niin liikkumavälineenä tai teollisuustuotteena kuin mentaliteettina tai vallankäyttönäkin. Auton kulttuurisesta, sosiaalisesta ja psykologisesta merkityksestä löytyy selitys kysymykseen, miksi auto on saanut nykyisen sijansa länsimaisessa elämänmuodossa. (Salmi 1991). Tänä päivänä auto on merkittävä osa arjen käytäntöjä. Siitä on jopa käytetty nimitystä arjen alajärjestelmä. Liikenteen toiminnasta on tullut eräs yhteiskunnan päätoiminnoista ja auto on sen toiminnan johtava objekti – omalakinen osakulttuurinsa, joka osaltaan ohjelmoi arkeamme (Toiskallio 2001).

Joukkoliikenteen tutkimusohjelman tutkimuksessa ”*Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa*” selvitettiin auton omistukseen liittyviä syitä. Yleisin perustelu oli, että autoa tarvitaan työmatkoihin (kaupungeissa 44 - 55 %). Yleisiä syitä olivat myös lapset ja perhe, kesämökki, halu säilyttää mahdollisuus auton käyttöön sekä tavaroiden kuljetustarve. (LVM 9/2007). Auton käyttö perustuu siis hyvin paljon arjen toiminnoista suoriutumiseen. Autoilua ei kuitenkaan pidä nähdä ainoastaan pakkotarpeena, varsinkaan pääkaupunkiseudulla, jonka joukkoliikennepalveluiden on todettu olevan kansainvälisessäkin vertailussa varsin korkeatasoisia (LVM 86/2005).

Henkilöautoa käytetään runsaasti myös lyhyillä matkoilla, jotka olisi usein helppo korvata esimerkiksi polkupyörällä liikkumiseen (Santalahti 1991). Liikennettä ja sitä kautta ilmastoa kuormittavat ja automäärää kasvattavat nykyään erityisesti nk. kakkosautot. Hanna Kalenoja (Helsingin Sanomat 23.5.2007) on pitänyt kakkosautojen yleistymistä autoistumisen uutena suuntauksena ja sen kaikkein huolestuttavimpana ilmiönä. Kakkosauton myötä julkisella liikenteellä, kävellen tai pyöräillen kuljettu matka vähenee puoleen. Kakkosautojen äkillinen lisääntyminen selittyy tulotason nousulla sekä ihmisten halulla paeta kaupunkien keskustoista asumaan omaan rauhaan, omakotitaloihin. Joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen on haasteellista juuri siitä syystä, että ihmiset asuvat haja-asutusalueilla. Kakkosauton yleistymisen ei siltikään aina perustu vain heikkoon joukkoliikenteen palvelutasoon.

On huomattava, että eri elämäntilanteissa olevien ihmisten auton käyttö perustuu erilaisiin tarpeisiin, esim. lapsiperheet/lapsettomat taloudet. Siten kaikkiin autoilijoihin ei voida vaikuttaa samoin keinoin. Joukkoliikenteen tutkimusohjelman tutkimuksessa *Autoilijat joukkoliikenteessä* on todettu autoilua ohjaavan kaksi laadultaan erilaista tarvetta: *objektiiviset ja subjektiiviset auton käytön tarpeet* (LVM 86/2005). Objektiiviset auton käytön tarpeet määräytyvät esimerkiksi toimintojen sijoittelulla ja päivittäisillä rutiineilla. Objektiivisena tarpeena voi esimerkiksi olla se, että työpaikka sijaitsee paikassa, jonne joukkoliikennettä käyttäen ei pääse. Subjektiiviset tarpeet sen sijaan perustuvat sellaisiin tarpeisiin, joita joukkoliikenne ei perusluonteensa vuoksi pysty täyttämään. Tässä tutkimuksessa huomio kohdistuu subjektiivisiin auton käytön tarpeisiin.

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

4. TUTKIMUSMENETELMÄ JA AINEISTO

Liikennetutkimuksen voidaan sanoa osittain olevan vielä lapsenkengissä, sillä sitä on vielä 10 vuotta sitten tarkasteltu suljettuna järjestelmänä, jonka kaikkien osien on jo oletettu olevan tiedossa ja näkyvillä. Liikennetutkimuksessa on kuitenkin siirrytty pikkuhiljaa matemaattis-luonnontieteellisestä näkökulmasta yhä enemmän liikenne*kulttuurintutkimuksen* suuntaan.

Liikennettä on yhteiskuntatieteissä yleensä tutkittu pääasiassa laadullisin menetelmin. Näistä yleisimpiä ovat olleet erilaiset haastattelut. Haastatteluin onkin päästy käsiksi niihin autoilussa vaikuttaviin henkilökohtaisiin arvostuksiin, joita myös tässä tutkimuksessa käytetään hyväksi. Yleisestä kaavasta poiketen päädyttiin tässä tutkimuksessa kvantitatiiviseen menetelmään kahdestakin syystä:

- Lähtökohtana kvantitatiivisen menetelmän valintaan oli pyrkimys saada kerättyä laaja aineisto, josta olisi mahdollista tehdä perusjoukkoa koskevia yleistyksiä. Aineiston analysoinnin kannalta määrällinen aineisto oli ainoa mahdollinen.

- Toinen tekijä, joka sulki haastattelumenetelmän pois aineiston hankinnassa, oli tutkimusaiheen arkaluontoisuus.

Tutkimuksessa pyrittiin pääsemään käsiksi niihin auton käytön motiiveihin, jotka eivät perustu selkeisiin ja rationaalsiin tarpeisiin, vaan lähinnä mukavuudenhaluun. Tällaisten myöntäminen kasvokkain haastattelussa ei olisi ollut kovinkaan odotettavaa. Tämän tutkimuksen näkökulma on myös siinä mielessä erilainen, että **tavoitteena on kerätä tietoa autoilijoiden asenteista omaa autoiluun kohtaan.**

Kvantitatiivisen tutkimuksen aineiston keruussa noudatetaan kolmea keskeistä tapaa: havainnointi, haastattelu ja kysely. Haastatteluita ja kyselyitä, jotka on tehty kyselylomakkeella, kutsutaan nimellä *survey*. Tässä tutkimuksessa aineistonkeruumenetelmänä oli kysely, joka lähetettiin postitse vastaajien kotiin. Surveyta käytetään keräämään tietoa joukosta, joka on etukäteen selkeästi määritelty ja rajattu (Czaja 2005). Kohderyhmän piirteiden ja käsitysten tunteminen on tärkeää, jotta kysymykset osataan asettaa kohdehenkilöiden käsityksimaailmaa vastaavaksi.

On tärkeää miettiä, onko kohdehenkilöillä ylipäänsä tietoa kysyttävistä asioista tai ovatko ne heille henkilökohtaisesti merkityksellisiä, jotta kyselyyn ylipäänsä haluttaisiin vastata. Tässä tutkimuksessa kiinnostus kohdistui kunkin vastaajan henkilökohtaisiin autoilukäytäntöihin ja niihin liittyviin asenteisiin. Kyselyssä ei pyydetty esimerkiksi pohtimaan autoilua tai joukko liikenteen käyttöä yleisesti vaan ainoastaan henkilön oman liikkumisen kautta. Kysely käsittelee kohdehenkilöiden asuinalueen kannalta ajankohtaisia liikenteeseen - autoiluun ja joukkoliikenteeseen - liittyviä suunnitelmia, joita julkisuudessa oli käsitelty jo jonkin aikaa. Näin ollen aihe oli kohdistettu tarkasti tietylle joukolle ihmisiä ja vastaajille tarjottiin mahdollisuus vaikuttaa asiantuntijoina oman asuinalueensa liikennejärjestelyihin.

Kysely rakennetaan siten, että muutamaa pääteemaa tutkimaan laaditaan ryhmä kysymyksiä, jotka kerryttävät tietoa valituista teemoista (Czaja 2005, 3). Tässä kyselyssä haluttiin saada tietoa siitä, mihin ihmiset tarvitsevat henkilöautoaan, miksi he tarvitsevat sitä, ja minkälainen merkitys sellaisilla subjektiivisilla tarpeilla kuten oma rauha, tilanteen hallinta ja yksityisyys

autoilussa on. Tällaisten tietyssä mielessä arkojen asioiden - kuten yksityisyyden suojele - vuoksi postikysely on kasvokkain tapahtuvaa haastattelua parempi vaihtoehto. Mitä anonyymimpi aineistonkeruumenetelmä on, sitä paremmin todellisista asenteista tai käyttäytymisestä kerrotaan (Czaja 2005).

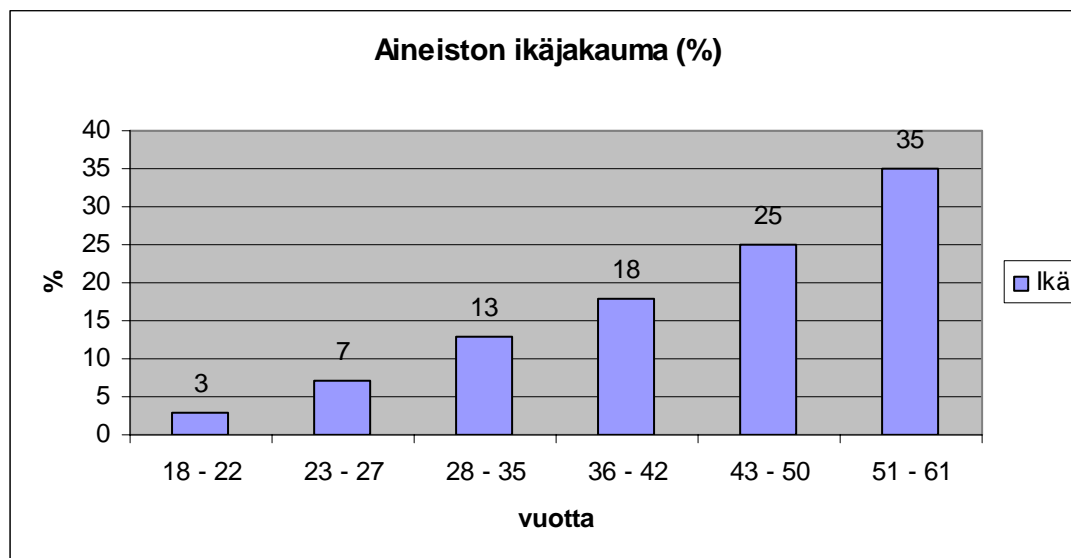
Postikyselyn selkeänä ongelmana on vastaamatta jättämisen helppous. Katoa esiintyy postikyselyissä yleensä 40 – 50 % verran. (Alkula 1994). Katoon vaikuttaa merkittävästi vastaajien kokemus tutkimusaiheen merkityksellisyydestä heidän henkilökohtaiselle elämälleen. Pelkkä mielenkiinto tutkimusaihetta kohtaan ei usein riitä. (Czaja 2005, 38.) Tämän tutkimuksen kohdalla kadon osuus oli 51 %.

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

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

Pääosassa kysymyksiä oli valmiit vastausvaihtoehdot, useimmiten asteikolla 1 – 5. Valittavana oli aina myös ”en osaa sanoa” -vaihtoehto. Kysymykset oli jaoteltu erikseen autoilua ja joukkoliikennettä koskeviin kysymyksiin. Omassa osiossaan oli myös yleisiä asenteita koskevia väittämiä ja lopussa mahdollisuus kirjoittaa omia kommentteja ja mielipiteitä asuinalueen joukkoliikenteestä.

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



Kuvio 5: Aineiston ikäjakauma

Vastaajista 73 % autoili usein eli useita kertoja tai muutaman kerran päivässä. Samat 73 % myös käytti autoa pääsääntöisenä liikkumisvälineenä työmatkoihinsa. Lähes puolet (41 %) ajoi autollaan 10 000 – 20 000 kilometriä vuodessa. Suurimmalla osalla (89 %) käytössä oleva auto oli oma. Työsuhdeautollisia oli siis joukosta vain 11 %. (Taulukko 1: Tutkimusaineisto, liitteenä.)

Aineistoa analysoitiin SPSS -tilasto-ohjelmalla. Aineiston alustavien jakaumien ja kuvailevien tunnuslukujen tarkastelun jälkeen siirryttiin tarkemman eri muuttujien välisen yhteisvaihtelun tarkastelemiseen. Tätä varten aineistoa luokiteltiin tarpeellisilta osin uudelleen. Muuttujat olivat laadultaan diskreettejä eli epäjatkuvia, jonka vuoksi parhaaksi analyysimenetelmäksi todettiin ristiintaulukointi ja siitä johdettu Khiin neliön riippumattomuustesti. Kahden muuttujan yhteisvaikutuksen tulkinnan tukena käytettiin elaboraatiota, jolla päästiin tarkastelemaan muuttujien yhteyden mahdollisesti vaikuttavien kolmansien muuttujien merkitystä.

Elaboraation kautta syntyikin tutkimuksen tulosten kiinnostavin anti, joka laadullisin menetelmin olisi luultavasti jäänyt pimentoon. Aineiston analyysin lähtökohdaksi otettiin Joukko-liikenteen tutkimusohjelman aiempien tutkimusten tulokset, joiden mukaan auton käyttö perustuu usein hyvin käytännöllisiin syihin. Yleisinä syinä auton käyttöön mainitaan usein töihin matkustaminen, lapset ja perhe, kesämökki, halu säilyttää mahdollisuus auton käyttöön sekä tavaroiden kuljetustarve. Tässä tutkimuksessa näistä piirteistä korostuivat erityisesti: *työpaikka-autoilu sekä lapsiperheellisyys*.

5. ETELÄESPOOLAISET AUTOILIJAT JA AUTON KÄYTÖN TARPEET

5.1. Työpaikka-autoilijat: Suhtautuminen joukkoliikenteen kehittämiseen ja Länsimetron

Taulukossa 2 on kuvattu kaikkien kyselyyn vastanneiden arviot siitä, miten erilaisilla joukkoliikenteen parannuskeinoilla olisi vaikutusta heidän omaan autoiluunsa. Taulukossa ovat rinnakkain työpaikalle autoilevien, 73 %, ja työpaikalle muilla keinoin matkustavien, 27 %, vastaukset. Jokaisessa kohdassa jäädään kauas Espoon ympäristökeskuksen tutkimustuloksesta, jonka mukaan työmatkalaisista 80 % arvioi vähentävänsä omaa autoiluaan, jos joukkoliikenne toimisi paremmin. Eteläespoolaisten keskuudessa joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen näyttäisi olevan tehokkain keino vähentää autoilua, ja silti silläkin oli vaikutusta vain runsaaseen puoleen vastaajista.

Keinot	Joukkoliikenteen parannusten vaikutus autoiluun (%)	
	Työpaikalle autoilevat 73 % vastaajista	Muut 27 % vastaajista
Länsimetron rakentaminen	51	44
Joukkoliikenteen tiheämpi liikennöinti asuinalueelleni	50	46
Lippujen hintojen aleneminen	53	55
Joukkoliikenteen turvallisuuden paraneminen	22	19
Joukkoliikennevälineiden siisteyden paraneminen	24	22
Pysäkkien siisteyden paraneminen	16	13

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

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

Taulukko 3 Työpaikka-autoilu ja autoilutiheys (%)

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

Keitä työpaikka-autoilijat olivat? Työpaikka-autoilua ei aineistossa määrää sukupuoli. Miehet ja naiset olivat yhtä usein työpaikka-autoilijoita, ja he myös autoilivat suurin piirtein yhtä tiheästi. Tässä mielessä Etelä-Espoon autoilijat eroavat siitä yleisestä käsityksestä, että autoilu ja maskuliinisuus kytkeytyvät merkittävästi toisiinsa ja josta on syntynyt käsite *gendered mobility* (Polk 1998).

Työpaikka-autoilu näyttäisi olevan yhteydessä ainoastaan iän ja lapsiperheellisuuden kanssa (taulukko 4). Ikäluokassa 36 – 50 työpaikka-autoilu on yleisintä. Tässä keskimmaisessä ikäluokassa vain 18 % käyttää jotain muuta kulkumuotoa kuin omaa autoa töihin matkustami-

seen. Ikäluokassa 18 – 35 taas muiden kulkumuotojen käyttö on yleisintä, vaikka tässäkin ikäluokassa työpaikka-autoilijat olivat enemmistö. Toisaalta tähän ryhmään kuuluu vain viidesosa vastaajista, ja autoilutiheys ei ole ryhmässä yhtä suuri kuin muissa ikäluokissa. 18 – 35-vuotiaista 40 % autoili harvoin ja 60 % usein, kun muissa prosenttiosuudet olivat 20 – 25 % harvoin, 75 - 80 % usein. Arvioinnit joukkoliikenteen palvelutason nostamisen vaikutuksista omaan autoiluun vaihtelevat myös ikäluokittain (*taulukko 5*).

Taulukko 4 Työpaikka-autoilu ikäryhmien mukaan (%)

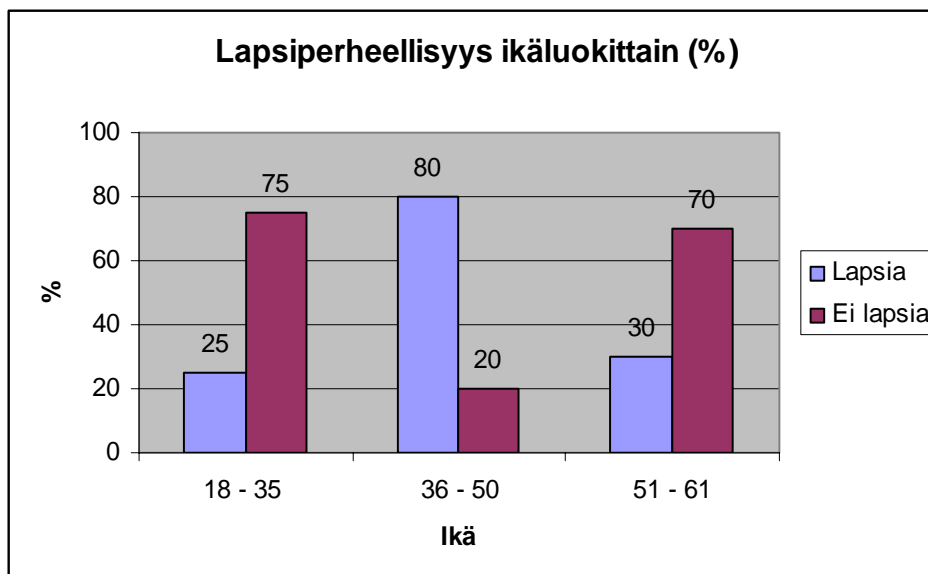
	Ikä		
	18 – 35 (N = 95)	36 – 50 (N = 197)	51 – 61 (N = 151)
Työpaikka-autoilijat	61	82	74
Muut	39	18	26
Total	100	100	100

N = 443

Taulukko 5 Joukkoliikenteen parannusten vaikutus autoilua vähentävästi ikäryhmittäin (%)

Keinot	Ikä		
	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Länsimetron rakentaminen	61	49	43
Joukkoliikenteen lippujen hintojen aleneminen	68	53	51
Joukkoliikenteen tiheämpi liikennöinti asuinalueelle	57	48	43

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



Kuvio 6: Lapsiperheellisyys ikäluokittain

Työpaikka-autoilu näyttää olevan yleisintä ikäluokassa, jossa on lapsia. Lapsiperheellisyys näyttäisi myös olevan yhteydessä autoilutiheyteen (*taulukko 6*) sekä siihen, miten joukkoliikenteen palvelutason parannuksilla koetaan olevan vaikutusta omaan autoiluun. Myös aiemmissa tutkimuksissa lapsiperheellisyyden on todettu olevan yksi autoiluun kytkeytyvä tekijä (LVM 12/2007). Toisaalta myös vanhimmissa ikäluokassa, jossa enemmistössä talouksia ei ollut lapsia, työpaikka-autoilijoita oli selkeä enemmistö. Tässä ikäluokassa myös autoiltiin usein. Seuraavassa luvussa tarkastellaan tarkemmin iän ja lapsiperheellisyyden vaikutusta.

Taulukko 6 Autoilutiheys ikäluokittain (%)

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

5.2. Lapsiperheet: Arjen hektisyyden vaikutus asenteiden muodostumiseen

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

Lapsiperheellisyys-tekijä osoittaa, että iän merkitys mielipiteiden tuottajana on pikemmin täsmentävä kuin määräävä. Lapsiperheiden kohdalla Länsimetron vaikutukset autoiluun näyttäisivät olevan suurin piirtein samat kaikissa ikäluokissa. Yli puolet kaiken ikäisistä lapsiperheistä ei pidä Länsimetron rakentamista omaan autoiluunsa vaikuttavana parannuksena. Lapsittomien talouksien kohdalla sen sijaan erot ikäluokkien välillä ovat huomattavat. Nuorimassa ikäluokassa Länsimetro vähentäisi autoilua muita selvästi enemmän. Iällä on siis merkitystä vain silloin, kun taloudessa ei ole lapsia. *Vanhimpaan ikäluokkaan Länsimetron rakentamisella on pienin vaikutus.*

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

	Lapsia			Ei lapsia		
	18 - 35	36 - 50	51 - 61	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Vähentäisi autoiluani	48	49	42	65	50	43
Ei muuttaisi autoiluani	52	52	58	35	50	57
Total	100	100	100	100	100	100
N = 473						

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

Taulukko 8 Kiireen kokeminen ikäryhmittäin (%)

Kiire on elämäni hallitseva piirre	18 - 35	36 - 50	51 - 61
	Samaa mieltä	56	50
Eri mieltä	44	50	65
Total	100	100	100

N = 294

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

Taulukko 9 Kiireen kokeminen ikäryhmittäin ja lapsiperheellisyyden mukaan (%)

Kiire on elämäni hallitseva piirre	Lapsiperheet			Lapsettomat taloudet		
	18 - 35	36 - 50	51 - 61	18 - 35	36 - 50	51 - 61
Samaa mieltä	78	69	51	61	50	41
Eri mieltä	22	31	39	39	50	60
Total	100	100	100	100	100	100

N = 375

Kiireisyyden kokeminen on myös yhteydessä siihen, miten Länsimetrolla nähdään olevan vaikutusta omaan autoiluun (taulukko 10). Länsimetro näyttäisi olevan vaikutusta kiireisten ihmisten autoiluun, etenkin silloin, kun kyse ei ole lapsiperheestä. Tämä selittäisi myös sitä, miksi nuorin ikäluokka näyttää reagoivan parhaiten Länsimetron rakentamiseen. He ovat kiireisiä, mutta useimmiten lapsettomia, ja siksi nopea joukkoliikenteen muoto palvelisi heidän tarpeitaan hyvin. Kiireisyydestä näyttäisi löytyvän yhteys myös sille, miksi vanhimpaan ikäluokkaan on vaikeinta vaikuttaa joukkoliikenteen palvelutason nostamisella ja Länsimetron rakentamisella. Vanhimmassa ikäluokassa kiirettä koettiin vähiten.

Taulukko 10 **Länsimetron vaikutukset autoiluun kiireisyyden kokemisen mukaan (%)**

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

N = 375

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

5.3. Subjektiiiset auton käytön tarpeet: Ikäluokka 51 – 61v

Vanhin ikäluokka 51 – 61-vuotiaat, poikkeaa omaksi joukkokseen siten, että joukkoliikenteen parannuksilla ei ole kovinkaan suurta vaikutusta autoiluun. Valtaosa on lapsettomia talouksia, ja kiire elämässä ei ole autoilua selittävä piirre. Huomio kohdistuukin nyt subjektiivisiin auton käytön tarpeisiin, joilla arvellaan olevan vaikutusta tämän ikäluokan autoiluun. Subjektiivisillä auton käytön tarpeilla tarkoitetaan ihmisen tarvetta saada matkustaa omassa rauhassa, joukosta irrallaan. Näin ollen joukkoliikennettä pidetään puutteellisena lähinnä ”joukossa” matkustamisen vuoksi eikä esimerkiksi siksi, että omalle työpaikalle ei pääsisi joukkoliikennettä käyttäen. Subjektiiiset auton käytön tarpeet korostavatkin joukosta irrottautumista ja omaehtoista liikkumista.

Mikä on nyky-yhteiskunnan teknologioiden rooli yksilöllisyyden suojaamisen näkökulmasta? Nyky-yhteiskunnan erilaisten teknologioiden merkitys ihmiselle perustuu siihen, että ne ovat kontrollia ja hallintaa tuottavia välineitä, joiden avulla ihminen pystyy manipuloimaan ympäröivää maailmaa niin, että sen voi kokea hallitusti ja hyvässä järjestyksessä (Mäenpää 2000). Timo Kalanti on laajentanut ajatusta korostamalla teknologioiden, - erityisesti auton - roolia minuuden rakentajana ja ylläpitäjänä. Hän kuvaa autoa käsitteellä ”metallinen haarniska”,

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

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

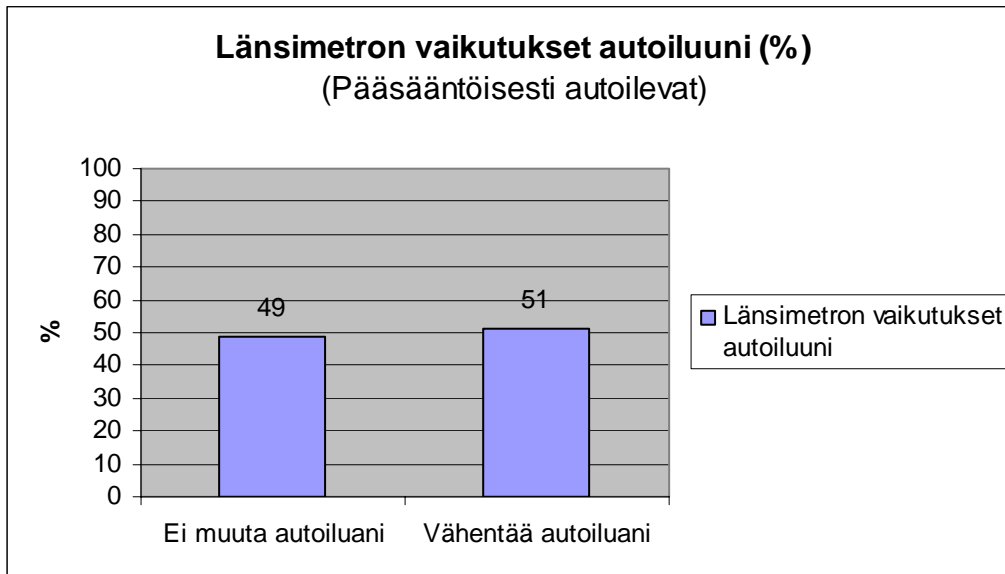
- Ikäluokassa suurimmassa osassa talouksia ei ole lapsia, eikä lapsiperheellisyyden mukanaan tuomaa kiirettä, joka perusteltaisiin auton käytön tarvetta.
- Auton käyttö perustuu esimerkiksi sellaisiin subjektiivisiin tarpeisiin kuin oma rauha ja mahdollisuus määrätä liikkumisen tahti ja reitti.
- Autoiluun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

5.4. Pääsääntöisesti autoilevien muutoshalukkuus ja näkemykset yhteiskuntavastuusta

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

Pääsääntöisesti autoilevista työpaikka-autoilijoista, jotka

- käyttävät autoa usein ja
- joita oli vastaajista 73%,
puolet vähentäisi autoiluaan ja toinen puoli ei (*kuvio 7*).



Kuvio 7: Länsimetron vaikutukset pääsääntöisesti autoilevien espoolaisten autoiluun

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

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

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

”Metro vähentää ruuhkia Länsiväylällä ja antaa näin myös autoilijoille lisää tilaa.”
(Mies 51-61v. Pääsääntöinen autoilija)

Joukkoharha tulee suomenkieleen ja yhteiskuntatieteisiin käsitteestä 'pluralistic ignorance' (Schanck). Joukkoharhan syntymisen lähtökohtana on kyvyttömyys havaita tai arvioida kanssaihminen ajatuksia ja tunteita oikein. Joukkoharha syntyy, kun valtaosalla jonkin yhteisön jäsenistä on samansuuntainen harhainen käsitys toistensa mielipiteistä, asenteista, odotuksista tai käyttäytymisestä. Joukkoharha syntyy sitä helpommin mitä vaikeampi jostain ilmiöstä on tehdä omakohtaisia havaintoja (Mäkelä 1969). Joukkoharha vaikuttaa sosiaalisen paineen tavoin. Esimerkiksi edellä kuvattuja vastauksia tässä tutkimuksessa voidaan selittää sosiaalisen paineen alla syntyneinä siinä mielessä, että vastaajat vastasivat arvelevansa autoilun vähenevän Länsimetron myötä, koska tietävät sen toivottavaksi tavoitteeksi.

Joukkoharha voi syntyä myös erilaisista kognitiivisista ristiriidoista. Persoonallisten normien ja käyttäytymisen ristiriita synnyttää *kognitiivisen dissonanssin*, jota pyritään lievittämään korostamalla toisten vieläkin huonompaa käytöstä. (Mäkelä 1969) Autoilun näkökulmasta kognitiivinen dissonanssi voi syntyä autoilun ympäristön kuormittavuuden tiedostamisesta, jota kuitenkin seuraa jatkuva ja runsas autoilu. Epämiellyttävää dissonanssin tunnetta pyritään lievittämään ajattelemalla, että: ”*Enhän minä nyt kuitenkaan pystyisi mitään tässä maailman-kaikkeudessa muuttamaan, kun muut ajavat kuitenkin. Enkä sitä paitsi aja läheskään niin paljon kuin jotkut!*”

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

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

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

Taulukko 14 Olen valmis muuttamaan kulutustottumuksiani ympäristöä suojellakseni (%)

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

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

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

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

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

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

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

Yhteisten hyödykkeiden sääntelyä voidaan toteuttaa erilaisin sanktioin. On olemassa niin kutsuttuja positiivisia ja negatiivisia sanktioita, joiden tulos on sama eli hyödykkeen käytön rajoittaminen, mutta luonne eri. Positiivisena sanktiona Länsiväylän autoilun sääntelyssä toimii esimerkiksi Länsimetro.

Länsimetro näyttäisi toimivan hyvänä säätelykeinona kuitenkin vain tietynlaisten autoilijoiden tapauksessa. Toisten autoilijoiden toiminnan muuttamiseen tarvitaan myös negatiivisia sanktioita, joita voivat olla erilaiset pakotteet, kuten tiemaksut. Esimerkiksi ruuhkamaksujen käyttöönottoon liittyvien pohdintojen lisäksi Helsingin kaupunki ja YTV ovat tehneet toimintaohjeet äkillisten saastepeikkien varalta. Ilman typen oksidien ylittäessä määritetyn rajan voidaan äärimmäisenä keinona kieltää yksityisautoilu koko kaupunkialueella tai määrätä Helsingin sisäinen ja seudullinen joukkoliikenne määräaikaisesti maksuttomaksi. (Helsingin Sanomat 25.9.2007).

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

6. SUBJEKTIIVISET AUTON KÄYTÖN TARPEET LAAJEMMASSA KULTTUURISISSA KEHYKSESSÄ

6.1. Autoilijat valintatilanteessa

Tulokset valottavat sitä aluetta, joka Länsimetrokeskustelun ja muun joukkoliikenteen palvelutason parannusten yhteydessä on jäänyt pimentoon: Joukkoliikenteen parannukset eivät ole suoraan verrannollisia yksityisautoilun vähentämiseen. Eteläespoolaisia autoilijoita ohjaavat hyvin erilaiset tarpeet, ja autoilijoiden mielipiteet jakautuvat sen suhteen, miten joukkoliikenteen parannuksilla joko nähdään tai ei nähdä olevan vaikutusta kunkin omaan autoiluun. Auton käytön tarpeet ja ”joustavuus” autoilun vaihtamiseen toiseen kulkumuotoon liittyvät elämäntilanteeseen, joka myös erottaa eri-ikäiset ihmiset toisistaan. Nuorissa ikäluokissa joukkoliikennettä käyttäen liikkumistarpeet voidaan tyydyttää vielä varsin hyvin, ja joukkoliikenteen parannuksilla nähdään olevan varsin paljon vaikutusta oman auton käyttöön.

Kun perheeseen kuuluu lapsia, auton käytön tarpeet muuttuvat. Arki muuttuu kiireisemmäksi työn, harrastusten ja arjen toimintojen sovittamisessa yhteen. Tällöin auton käyttö perustuu lähinnä kiireisestä arjesta selviytymiseen. Toisaalta auto koetaan myös muutoin hektisen arjen rinnalla ansaittua mukavuuden tuottajana. Iässä, jossa lapset ovat jo muuttaneet pois kotoa, autoilun tarve muuttuu. 51 – 61-vuotiaiden, lapsettomien talouksien autoilu ei enää perustu kiireeseen, vaan yhä enemmän mukavuudenhaluun ja liikkumisen hallinnan tuottamaan hyvänolon tunteeseen. Autoilu voi olla myös totuttua toimintaa, joka on jäänne ajalta, kun talouksissa oli lapsia ja kiirettä.

Elämänvaiheiden erojen lisäksi autoilutottumusten muuttamiseen haasteita tuo myös piirre, jota kuvaa käsite *joukkoharha*. Tällä viitattiin vapamatkustus-ilmioilla kuvattuun ajattelumalliin, jossa oman toiminnan vastuu ulkoistetaan ja jäädään odottamaan toisten ihmisten toiminnasta saatavaa hyötyä. Esimerkiksi oman autoilun vähentämistä Länsiväylällä ei nähdä tarpeellisenä, koska riittää, että muiden autoilu vähenee. Autoilijat eivät itse pysty rajoittamaan yhteisten hyödykkeiden käyttöään, vaan toiminnan ohjaamiseen tarvitaan *rajoittava taho*, joka sanktioin säätelee toimintaa.

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

Valinnantekotilanteita ei helpota se tosiasia, että Helsingin seudun kaupunkirakenne on hajautunut ja hajautuu sellaisella vauhdilla, että joukkoliikenneyhteyksiä ei mitenkään pystytä järjestämään samassa tahdissa. Autoilun ja ympäristön suhde on vastavuoroinen. ”Yhteiskunnalliset ratkaisut ovat ohjanneet autoistumista, mutta autoistuminen on myös olennaisesti muovannut yhteiskuntaa.” (Bergholm 2001) Asutuksen hajautumisen ja autoilun lisääntymisen yhteisvaikutuksen seuraus on esimerkiksi kakkosautoilun lisääntyminen. Kakkosautojen yleis-

tyminen on autoistumisen uusi suuntaus ja sen huolestuttavin ilmiö. Myöhäismodernille ajalle on tyypillistä liikkumisen pakko. Arkielämää ylläpitävät toiminnot, kuten työssäkäynti, harrastaminen ja sosiaalinen kanssakäyminen ovat eriytyneet tilallisesti: Ne eivät enää muodosta yhtenäistä elinpiiriä ja ihmiset liikkuvat enemmän kuin koskaan aiemmin (Jokinen 2002). Lisäksi trendi saattaa jatkua, ellei sääntelyllä tai taloudellisella ohjauksella puututa siihen.

Asutuksen leviäminen yhteydessä lisääntyvään autoiluun ei ole vain Suomen ongelma, vaan sama ilmiö on havaittavissa kaikkialla länsimaissa. Yhteiskunnan kannalta tilanteesta tekee ongelmallisen liikenteen lohkaiseva määrä asumiskustannuksista. Veronmaksajien ja yhteiskunnan kannalta ei ole yhdentekevää missä ihmiset asuvat. Liikenne- ja väylästäkustannuksia maksavat kaikki veronmaksajat – eivät vain ne, jotka käyttävät tieväylästä päivittäin ja ajavat autollaan pitkiä työmatkoja (Pekka Lahti, Helsingin Sanomat 15.10.2006).

Kunnilla ja kaupungeilla on vastuu asiassa, sillä kaavoitus on kuntien monopolitoimintaa. Huono kaavoitus tuottaa asuinalueita, jotka ovat levittäytyneet sirpaleisesti huonojen liikenneyhteyksien varrelle. Kunnallispolitiikalla on suuri vastuu asutuksen ohjaajana kaupunkirakenteen kannalta eheyttävästi. Helsingin kaupungin kasvuvaiheen jälkeen Espoossa ja Vantaalla alkoi kilpailu asukkaista, joita houkuteltiin rakentamalla asuntoja halvoilla neliöhinnoilla pelto- ja metsätonteille (Kortteinen 1982). Tämä kehitys on jatkunut. On unohtunut ottaa huomioon koko seudun hyötynäkökulma. Asunto- ja tonttitarjonta on perustunut vain sille, mistä on eniten kysyntää.

Kaupunkirakennetta hajauttava menneisyys ja meneillään oleva, Lahden kuvaama trendi, aiheuttavat haasteita myös Länsimetro-hankkeelle, jonka harteille näyttäisi nyt lankeavan kaupunkirakenteen tiivistäminen – Espoon hajautuneen pientaloalueen ”kokoaminen yhteen”. Maankäyttöpoliittiseksi välineeksi on nimitetty myös harkinnassa olevaa uutta tariffijärjestelmää (Helsingin Sanomat 27.1.2007; Espoo-strategia 2007-2009). Sillä saattaisi olla asutuksen ohjausvaikutusta: Mitä jyrkemmin tariffit nousevat seudun reuna-alueilla, sitä tiiviimpänä aluerakenne pysyy - tai sitten asukkaat siirtyvät henkilöautoihinsa.

Autoiluun vaikuttaminen ei ole yksinkertainen tehtävä. Auton käyttömukavuus ei rajoitu vain liikkumisen nopeuteen vaan yhä enemmän mukavuuteen, jonka tärkeänä osana on matkustaminen omassa rauhassa. Helsingin Sanomien toimittajat seurasivat Länsiväylän liikennettä perjantairuuhkassa. Tarkkailussa todettiin, että 87:ssä % Länsiväylää Helsinkiin päin ajavissa autoissa oli vain kuljettaja (Helsingin Sanomat 27.8.2007). Kotioven vieressä seisovaan omaan autoon istahtaminen on aina vaivattomampaa kuin kimpakyytien järjestäminen ja omissa oloissa matkustaminen on monin verroin rauhallisempaa kuin bussissa, ruuhkabussista puhumattakaan.

6.2. Kaupunkilainen elämäntapa

Auton viehätyks liittyy siis usein sen tuottamaan mukavuuteen, jota synnyttää esimerkiksi mahdollisuus määrätä itse liikkumisen tahti ja reitti. Autoilusta on muodostunut mukava *tapa* liikkua. Esimerkiksi Katinka Lybäck (2002) onkin todennut, että auton käyttö perustuu usein pikemmin tapaan tai tottumukseen kuin esimerkiksi rationaaliseen harkintaan. Gronow (2004) kuvaa tapoja säännönmukaisiksi ja järjestyneiksi käyttäytymisen muodoiksi. Ne syntyvät ar-

kipäivän normien ja sääntöjen sisäistymisen tuloksena ja niitä voidaankin luonnehtia pikemmin rutiininomaisiksi toistoiksi kuin tiedolliseksi toiminnaksi.

Autoilun tavanomaisuus tarkoittaisi näin ollen, että tottuminen siihen, että liikkuminen tapahtuu aina omalla autolla, aikaansaa kyvyttömyyden harkita mitään toisenlaista liikkumismuotoa. Autoilu ei näin ollen perustu niinkään rationaaliseen valintaan, vaan rutiininomaiseen toistoon. Ihmiset seuraavat enemmän tai vähemmän automaattisesti samoja rutiineja ja käytäntöjä päivästä toiseen ilman, että heitä ohjaisivat sen enempää normit kuin arvotkaan. Ihmiset eivät yleensä ole tietoisia käyttäytymisensä syistä. Kuitenkin useimmat autoilijoista osaaavat kysyttäessä määritellä autonkäyttöön vaikuttavia tekijöitä esimerkiksi nopeus ja sujuvuus. Nykypäivänä kukaan ei voi välttyä kohtaamasta keskustelua, jota yksityisautoilun ja muun liikenteen ympärillä käydään. Vaikka autoilua aiemmin olisi alitajuisesti pidetty tapana, joutuu sitä miettimään nykypäivänä ajankohtaisuutensa takia ehkä enemmän kuin koskaan aiemmin.

Toisaalta autoilua voi tarkastella myös pragmatistisesta näkökulmasta, jolloin kyse ei olisi-kaan tavasta, vaan pikemminkin inhimilliselle toiminnalle luonteenomaisesta *toiminnan jäykkyydestä*. Ihmiset eivät pohdi, tee päätöksiä ja valintoja joka käänneessä, vaan seuraavat vanhoja rutiinejaan, kunnes jotkin uudet olosuhteet tai haasteet pakottavat heidät arvioimaan omaa toimintaansa ja sen seurauksia. (Gronow 2004). Kyseessä ei tällöin olisikaan kyvyttömyys muuttaa tapojaan, vaan pikemminkin *saamattomuus* vakiintuneiden kaavojen rikkomiseen.

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

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

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

Kortteinen (1982) on kirjoittanut lähiöitä kuvaavassa tutkimuksessaan vapaa-ajan suhteesta elinoloihin ja varallisuuteen. Vertailu perustuu lähinnä vapaa-ajan laatuun ja vapaa-ajan vieton mahdollisuuksien kokemiseen. Kortteisen mukaan lähiöt eroavat kaupunkikeskustojen luonteesta siinä, että lähiössä asuvilla on kaupunkikeskustoissa asuviin nähden hyvin suppeat

toimintamahdollisuudet. Lähiöt tarjoavat asukkailleen varsin köyhän toiminnallisen ympäristön, jolloin asukkailla on viereisiä kaupunkikeskustoja heikommat mahdollisuudet tehdä vapaa-aikana, minkä kokevat henkilökohtaisesti merkitykselliseksi ja tärkeäksi.

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

Tässä tutkimuksessa yhteisöllisyyttä on tarkasteltu kaupunkiympäristössä tapahtuvan autoilun näkökulmasta, autoilijoiden asennoitumisessa yksityiseen autoiluun ja yhteisölliseen joukkoliikennematkustamiseen. Sen sijaan, että tiivis asuminen tuottaisi tiivistä yhteisöllisyyttä, kaupunkiympäristössä toteutuu pikemmin antipatialta vaikuttavia kanssakäymisen muotoja. Tärkeänä osana sosiaalisuutta on myös pyrkimys tilanteiden kontrolliin. Kariston (1998) mukaan urbaanille elämäntavalle ominainen sosiaalinen ja kulttuurinen moninaisuus aiheuttaa sen, että ihmiset jäävät usein toisilleen ventovieraksi, vaikka asuvatkin lähellä toisiaan. *Fyysisen läheisyyden voisikin kärjistetysti sanoa olevan synonyymi sosiaaliselle etäisyydelle.*

Kaupungissa on korrekta elää ikään kuin naapurissa asuvia tai kadulla vastaantulevia ihmisiä ei olisikaan. Kortteinen (1982) on kuvannut urbaanissa elämäntavassa korostuvaa mentaliteettia *negatiiviseksi solidaarisuudeksi*. Se on pidättäytymistä ja ihmisten välisten rajojen vetämistä. Se ei kuitenkaan ole vihamielisyyttä, vaan omanlaista solidaarisuutta, kohteliaisuutta ja toisten yksityisyyden kunnioittamista. Samalla se on myös oletusarvoisesti vastavuroista, sillä omalla välinpitämättömyydellä toisia kohtaan odotetaan saatavan myös oman yksityisyyden kunnioittamista.

Autoilussa tällainen toisilta odotettu normin mukainen käyttäytyminen näkyy yhteisiin käyttäytymissäntöihin sitoutumisena, johon kuuluvat liikennesääntöjen lisäksi esimerkiksi liikenteessä liikkujien arvostus. Yleisiksi käsitettyjen sääntöjen kunnioittaminen on tärkeä edellytys liikkumisen sujumiselle mutta myös tärkeä liikkujien keskinäisiä suhteita ylläpitävä tekijä (Toiskallio 2001).

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

Varautuminen ei siis ole ainoastaan välinpitämättömyyttä, vaan myös, Simmelin sanoin, ”hijasta vastenmielisyyttä”, jolla on tärkeä rooli sekä yksilön eheyttä että koko yhteisön toimintakykyä ylläpitävänä keinona. Antipatia saa ihmiset ottamaan etäisyyttä, jotta elämä suurkaupungissa olisi ylipäänsä mahdollista.

Autoilun viehätysten ymmärtäminen tätä kautta auttaa näkemään julkisessa tilassa vallitsevan mentaliteetin merkityksen käyttäytymiseen vaikuttavana. Käyttäytyminen ei ohjaudu itsestään vaan ”toimintaympäristöstä”. Autoilun merkitys oman rauhan ja elämän hallinnan tuottajana ilmentää sitä, mikä liikuttaessa ilman autoa koettaisiin puutteeksi. Yksilöiden välisten rajojen vetäminen, ilmentää yhteiskunnallisesti yleistynyttä arvostusta yksilöllisyydestä ja yksilöllisestä elämäntavasta.

Tämä individualistinen eetos on levittäytynyt yhteiskuntaan niin työmarkkinoiden joustavuutena kuin jokaisen henkilökohtaisena vapautena toteuttaa yksilöllistä elämäntapaa ja esimerkiksi liikkumistaan. Tätä on kutsuttu yhteiskunnan *yksilöllistymiskehitykseksi* ja siitä on keskusteltu paljon. Autoilun yhteydessä yksilöllistymiskehitys näkyy niin pyrkimyksenä omaehtoiseen liikkumiseen, omassa rauhassa, kuin myös valintatilanteissa tapahtuvaan arviointiin oikeudesta toteuttaa opittua elämäntapaa ja yksilöllistä vapautta siihen. Toisaalta yksilöllisyyden korostuminen näkyy jo auton valinnassa liikkumisvälineeksi – etenkin silloin, kun se ei objektiivisessa mielessä olisi edes tarpeellista.

6.3. Vieraantuminen ja samaistuminen

Mäkelän (1969) mukaan joukkoharha syntyy sitä helpommin mitä vaikeampi jostain ilmiöstä on tehdä omakohtaisia havaintoja. Tämä seikka on erityisen tärkeä tällä globaalilla aikakaudella, kun tapahtumat ja päätöksenteko ovat siirtymässä yhä kauemmas yksilöiden toiminnan piiristä. Samalla globalisoituminen on kuitenkin keskinäisriippuvuuden lisääntymistä. Esimerkiksi Giddensin (1995) mukaan keskinäisriippuvuuden lisääntyminen on nyky-yhteiskunnalle tyypillinen suuntaus. Keskinäisriippuvuus näkyy yhtäältä valtion välisessä taloudellisessa toiminnassa ja toisaalta yksilön arkipäiväisen toiminnan globaaleissa seurauksissa.

Riippuvuus toimii tämän lisäksi myös siten, että globaalitason tapahtumilla on vaikutusta yksilöiden elämään. Viimeisin huomio on havaittavissa, mutta yksilön vaikutus globaaleihin prosesseihin jää usein vain arvioiden varaan. Globalisoituvassa maailmassa, jossa tapahtumat ja päätökset ajautuvat yhä kauemmas ihmisten lähiympäristöstä, yksilöllisen toiminnan merkitys jää usein vaikeasti ymmärrettäväksi.

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

(Beck 1995b, 16.)

Käsite riskiyhteiskunta kuvastaa oivallisesti sitä ajatusta, joka harhauttaa luulemaan, että asiat tapahtuvat yksilöstä riippumatta. Riski on ihmisen näkemys häntä kohtaavista seurauksista,

mutta samalla riski kuvastaa ajatusta siitä, että nämä seuraukset eivät ole ihmisen hallinnassa. Riskiyhteiskunta kuitenkin koostuu ennen kaikkea ihmisen toiminnasta. Riskiyhteiskunnan tuottajana onkin ollut modernisaatio, ja erityisesti sen refleksiivisyys. Refleksiivinen modernisaatio on yhdenlaisen modernisaation purkamista/tuhoamista ja toisenlaisen synnyttämistä. Se kuvaa teollista yhteiskuntaa, joka murentamalla vanhoja malleja altistaa itsensä uudenlaisen vaiheen syntymiselle tai itsetuholle (Beck 1995b).

Beckin mukaan yhteiskunta on siirtymässä hyvinvoinnin jakamisesta riskien jakamiseen. Riskit eivät enää ole yhden valtion sisäisiä, vaan yhä enemmän globaalia hyvinvointia koskevia. Hallintaan pyrkinyt teknologiakehitys on synnyttänyt ongelmia, jotka tekevät elämästä hallitsematonta. Oleellinen tekijä on, että riskeistä ja ongelmista on tullut globaaleja. Näin ollen ne ovat ajautuneet yksilöllisistä päätöksistä kauas globaaleihin tapahtumaketjuihin. Ne ovat luoneet uudenlaisen, globaalin yhteisön, joka jakaa riskit, mutta jonka jäsenet ovat liian kaukana toisistaan, jotta kukaan ottaisi vastuun niistä. *Riskiyhteiskunnan yhteisöllisyydelle on tyypillistä, että se ei perustu yhteisen hyvän ja turvallisuuden synnyttämiseen, vaan pahimman skenaarion välttämiseen.*

Nykyisen yhteiskunnan yhteisöllisyys ei tue sitä, että jokainen kokisi oman toimintansa yhteisön kannalta merkitykselliseksi. Yhtenä keinona aktivoida kansalaisia on tehokas informaation levittäminen. Baumanin (2001) mukaan tyypillistä onkin nykyään suoranainen informaatiotulva. Liika informaatio ja toistensa kanssa kilpailevat näkökulmat saavat aikaan epätietoisuuden siitä, ovatko ratkaisut, joita ihminen päivittäin tekee, oikeita vai vääriä – ovatko niiden seuraukset odotetunkaltaisia tai toivottuja. Koska kukaan ei tunnu kontrolloivan tai pystyvän ennustamaan tapahtumien kulkua, on vaikeaa ristiriitaisen informaation keskellä luottaa keneenkään. Tästä johtuu tyypilliset seurauksien kieltäminen ja vähättely – lyhytkatseisuus, innottomuus pitkäaikaisia elämänprojekteja kohtaan ja itsekäs oman edun tavoittelu.

Edellä kuvattu on vieraantumista – kyvyttömyyttä havaita yksilöllisen toiminnan ja yhteisöllisten tapahtumien välistä yhteyttä. Tällainen vieraantuminen on suurkaupungille tyypillinen piirre ja se on välittynyt myös ihmisten väliseen vuorovaikutukseen. Vieraantumisen taustalla on erityisesti ihmisten välisten erojen korostuminen. Tämä voidaan nähdä positiivisia seurauksia sisältävänä siten, että vieraantuminen ja välinpitämättömyys tuottavat riippumattomuuden tunnetta ja ovat siinä mielessä yksilöä vapauttavia ja positiivisia seurauksia.

Välinpitämättömyys voidaan käsittää kuitenkin myös negatiiviseksi, jolloin puhutaan arvojen ja rahan aiheuttamasta riippumattomuudesta, jonka negatiivisuus perustuu sille, että se tuottaa vuorovaikutuksen irrallisuutta tunteista ja tunneperäisestä suhtautumisesta asioihin. Tämän seurauksena syntyy toisaalta ikävystyneisyyttä, toisaalta merkityksettömyyden tunnetta.

Simmel (1984) näkee suurkaupungin tuottavan kaksi yksilöllisyyden lajia: tietynlaiseen vastenmielisyyteen perustuvan etäisyyden, josta seuraa yksilöllinen riippumattomuuden tunne, sekä erilaisuuden korostamiseen liittyvän yksilöllisen ainutkertaisuuden. Varauksellisuus ja siihen liittyvä lievä vastenmielisyyden mahdollistavat persoonallisen vapauden suurkaupungissa. Suuressa ryhmässä yhteisöllisyys ja yksilöllisyys siis lopulta liittyvät toisiinsa. (Simmel 1984, Noron 1991).

Modernin elämäntyylin yksilöllisyyden ja yhteisöllisyyden tasapainoilua on pohtinut autoilun näkökulmasta esimerkiksi Timo Kalanti (2001). Kalannin *romanttisen minuuden* käsitteen taustalla on autoilun näkeminen sopeutumiskeinona irrallisuuden tunteeseen yhteisöstä. Ka-

lanti kuvaa käsitteellä nyky-ihmisen tapaa kääntyä sisäänpäin. Tämä seuraa yhteisöllisyyden heikentymisestä, jonka seurauksena toiminta ei enää voi ohjautua yhteisöllisyyden tunteesta käsin, vaan lähtee yhä enemmän jokaisesta itsestään. Se on yksilön keino sopeutua yhteisöön, jossa yhteisöllisyys ei enää vallitse – yhteiskuntaan, jossa yksilöllinen toiminta jää samaan aikaan yksilön oman harkinnan varaan ja toisten sanattoman arvostelun kohteeksi. Romanttisen minuuden mukainen ajatusmalli välittyy myös käytännön toimiin, esimerkiksi yksityisautoiluun.

Auto toimii samoin kuin kotitalon tontin rajat. Auto on yksilöllisyyden rajapyykki, jonka kori estää ulkomaailman katseiden ja kosketuksen osumisen ihmiseen. Autossaan ihminen voi rentoutua hallinnan ja turvallisuuden tunteeseen, joka häneltä auton ja kodin ulkopuolella puuttuu (Kalanti 2001). Autoilu on toimintana sinänsä näkyvää, mutta huomattavasti anonyymimpaa kuin esimerkiksi kadulla käveleminen. Autoilu nähdään pääasiassa minuuden suojeluna. Toisaalta autoilussa korostuu erillään pysyttelyn rinnalla myös samankaltaisuus ja huomaamattomuus, joka syntyy liikenteen sujumisesta yhteisten normien mukaan. Tätä samankaltaisuutta vaaditaan muilta ja sitä pyritään noudattamaan myös itse (Toiskallio 2001). Autoilussa voidaan siis nähdä yhdistyvän sekä pyrkimys erillisyyteen toisista ihmisistä että samankaltaisuuden toisten kanssa.

Erillisyyks myös näyttäisi liikenteessä jopa vaativan samankaltaisuutta. Yhteisiä liikkumissääntöjä noudattaen, käyttäytymällä samankaltaisesti toisten liikkujien kanssa, on mahdollista välttää konkreettiset kohtaamiset toisten kanssa. Liikennesäännöistä poikkeamisessa on aina riski joutua kohtaamaan toinen autoilija, polkupyöräilijä tai poliisi. Pyrkimys samankaltaisuuden viestii myös ”me”-ajattelusta. Toiminta ohjautuu ryhmässä vallitsevien sääntöjen mukaan, joita ei pidetä ainoastaan auktoriteetin sanelemina, vaan myös oman hyvinvoinnin perustana.

7. JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

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

Joukkoliikenteen parannusten vaikutuksella on yhteys erilaisten ihmisten erilaisiin elämäntilanteisiin. Lapsiperheissä auto koetaan usein välttämättömäksi, koska koetaan että joukkoliikenne ei pysty vastaamaan lapsiperheiden moninaisiin liikkumistarpeisiin. Nuoret (18 – 35v), lapsettomat autoilijat, taas ovat alttiita joukkoliikenteen parannuksille. Länsimetro saa nuorilta varsin positiivisen vastaanoton. Silti joukkoliikenteen lippujen hintojen aleneminen koettaisiin merkittävänä parannuskeinona. Toisaalta nuori ikäpolvi ei autoile yhtä paljon kuin muut.

Autoilun rajoittamiskeinojen pohtimisen kannalta haasteellisia olivat autoilijat ikäluokassa 51 – 61. He autoilivat paljon. Heidän talouksissaan ei kuitenkaan usein ollut lapsia, eikä heidän

autoilunsa perustunut kiireeseen. Tästä huolimatta he kokivat kaikista ikäluokista joukkoliikenteen palvelutason parannuksilla olevan kaikkein heikoimman vaikutuksen omaan auton käyttöönsä. Tämän ikäluokan autoilijoiden muutoshaluttomuutta voi toisaalta selittää tottumukset ja tavat, ja toisaalta subjektiiviset auton käytön tarpeet. Joukkoliikenteestä puuttuu autoilun mukavuus ja oma rauha sekä omavalintainen tahti ja reitti.

Tutkimuksessa havaittiin, että autoilijoiden keskuudessa vallitsee myös *yleinen ajatteluharha, josta seuraa vapaamatkustajan ongelma*. Vaikka ihmiset ovat vastuussa omasta toiminnastaan, johtaa yksilön rationaalinen valinta yhteisön kannalta epärationaliseen tulokseen. Yksityisautoilun vähentämisen vastuu lankeaa enemmän yhteiskunnan kuin yksittäisen autoilijan harteille. Positiivisin ja negatiivisin sanktioin voidaan säädellä yhteisen hyödykkeen käyttöä. Se mitkä sanktiot ovat tehokkaita millekin autoilijaryhmälle, määräytyy elämäntilanteen ja autoilussa vaikuttavien objektiivisten ja subjektiivisten tarpeiden painottumisen mukaan.

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

Yhteiskunnassa moni asia ohjautuu rahan voimalla. Raha on paitsi vallanväline, myös yksilöiden keskinäisiin suhteisiin vaikuttava tekijä. Liikenteeseen liittyvät erilaiset negatiiviset sanktiot kuitenkin perustuvat usein rahan, ja näin ollen lähtökohtaisesti asettavat ihmiset varallisuuden mukaan eriarvoiseen asemaan. Vastuuta yhteisistä asioista pitäisi kuitenkin pyrkiä jakamaan tasan kaikille, erityisesti varallisuuteen tai muihin tekijöihin katsomatta. Näin tulisi toimia varsinkin globaalien, kaikkia ihmisiä koskevien uhkien torjumisessa.

Toiset autoilijat voivat ja haluavat maksaa mukavuudesta enemmän kuin toiset: Tässä tutkimuksessa autoilijat ikäluokassa 51 – 61v) olivat halukkaita ostamaan mukavuutta. Joukkoliikenteen toimivuuden kannalta on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota siihen, ettei sen maine muutu liikkumisvälineeksi, jossa matkustavat vain ne, joilla ei ole mahdollisuutta auton käyttöön.

”Auto on arvon mitta, busseissa kulkevat naiset, vanhat ja alle 18v nuoret. Bussiliikennettä ei arvosteta vielä. Bussinkuljettajan ammattia pidetään aivan tyhjänä, sopii vain ulkomaalaisille ja muuten yksinkertaisille. - -”

(Nainen, 23 – 27v)

On myös vaihtoehtoja, jotka eivät lähtökohtaisesti luokittele ihmisiä ”varattomiin” ja ”varakkaisiin” liikkujiin. Tällaisesta esimerkkinä on Helsingin kaupungin suunnittelema autoilun rajoituskeino, jolla tarvittaessa kielletään autoilu määräajaksi, kaikilta. Toisena esimerkkinä voisi olla aivan autoton keskusta. –ilman ruuhkamaksuja.

Rationaalisinta olisi, että yhteisiä asioita hoidettaisiin yhteisellä panostuksella. Tähän liikennepolitiikalla tulisi pyrkiä. Mitä suuremmasta yhteisöstä on kyse, sitä huonommin kukin yksilö näkee omat vaikuttamismahdollisuutensa siinä. Yksilön kannalta ainoa rationaaliselta näytävä vaihtoehto on toimia individualistisesti ja egoistisestikin. Jokaisella on oltava oikeus päättää omasta liikkumisestaan. Tämä oli yksi tämän tutkimuksen väite, jonka vastaukset olivat varsin selkeät.

Eteläespoolaiset autoilijat ovat sisäistäneet hyvin modernin yhteiskunnan eetoksen olla vapaa, riippumaton ja oikeutettu toteuttamaan yksilöllistä elämäntapaa. Tähän kuuluu oikeus päättää miten, milloin ja kuinka paljon kukin haluaa liikkua. Yksilön etu ei useinkaan ole yhteisön etu. Eteläespoolaiset autoilijat ovat, autoilustaan huolimatta, huolestuneita ympäristön tilasta ja pitävät yksityisautoilun vähentämistä tärkeänä tulevaisuutta ajatellen. Autoilua ei siis pidä nähdä vain joustamattomana ja egoistisena, yksilöllisen vapauden julistuksena, vaan pikemminkin rutinoituneena toimintamallina, jonka muuttamiseen tarvitaan aktiivista liikennepolitiikkaa.

Jatkotutkimusten kannalta hyödylliseksi on osoittautunut huomioida erilaisten auton käytön tarpeiden merkitys, erilaisissa elämäntilanteissa oleville autoilijoille, sekä yhteiskunnan merkitys autoilua rajoittavana tahona. Tässä tutkimuksessa on keskitytty Etelä-Espoon ja Länsiväylän alueen autoiluun. Toisena tarpeellisenä alueellisenä tutkimuskohteena saattaisi olla Espoon sisäinen ja poikittainen joukkoliikenne ja sen palvelutaso. Miten merkittävästi Espoon sisäisen ja poikittaisen joukkoliikenteen puutteet vaikuttavat ihmisten auton käyttöön? Alla on erään kyselyyn vastanneen avoin kommentti.

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

Joukkoliikenteen kehittämisessä on myös syytä miettiä sosiaalistetaanko ihmiset auton vai joukkoliikenteen käyttäjiksi. Voiko positiivinen tottuminen joukkoliikenteen käyttöön lapsena ja nuorena, toimia tulevaisuudessa henkilöautoilua rajoittavana tekijänä? Vai jääkö autoilu ja tottuminen auton käyttöön ”päälle” lapsiperhevaiheen seurauksena? Ovatko tulevaisuuden 51 – 61-vuotiaat erilaisia autoilijoita kuin tämän päivän saman ikäiset ja jos ovat erilaisia, niin millä tavoin?

LÄHTEET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Helsingin Sanomat 15.10.2006: *Autolla töihin vai ei?*

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

Helsingin Sanomat 25.1.2007: *Tienkäyttömaksujen vaikutuksia selvitetään liikenneministeriössä*.

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

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

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

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

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

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

Jokinen, Marika (2002): *Suunnittelu kaupunkirakenteen ja liikenteen muovaajana.* Teoksessa Järvelä, Marja; Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.) (2002): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet.* Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan työpapereita, 108. Jyväskylän yliopistopaino. Jyväskylä.

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

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

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

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

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

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

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007): *Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikkumistarpeissa.* Julkaisuja 12/2007.

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

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

- Mauranen, Tapani (2001): *Satavuotias autoilija*. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.)(2001): Viettelyksen vaunu. Autokulttuurin muutos Suomessa. Gummerus. Jyväskylä.
- Mäenpää, Pasi (2000): *Digitaalisen arjen ituja. Kännykkä ja urbaani elämäntapa*. Teoksessa Hoikkala, Tommi & Roos, J. P. (toim.) (2000): 2000-luvun elämä. Sosiologisia teorioita vuosituhannen vaihteesta. Tammer-paino. Tampere.
- Mäkelä, Klaus(1969): *Joukkoharha ja kognitiivinen dissonanssi*. Sosiologia 1969, 4, s. 218-225.
- Noro, Arto (1991): *Muoto, moderniteetti ja 'kolmas'*. Tutkielma Georg Simmelin sosiologiasta. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä.
- Ostrom, Elinor. (2003): *How Types of Goods and Property Rights Jointly Affect Collective Action*. Journal of Theoretical Politics 15, 239-270.
- Polk, Merrit (1998): *Gendered Mobility: A Study of Women's and Men's Relations to Automobile in Sweden*. Humanekologiska skrifter, No. 17. Göteborg.
- Rajanti, Taina (1999): *Kaupunki on ihmisen koti. Elämän kaupunkimuodon tarkastelua*. Tutkijaliitto. Helsinki.
- Rajanti, Taina (2002): *Helsingin autojärjestelmä – juurtunut teknologia*. Teoksessa Järvelä, Marja, Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.)(2002): Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan työpapereita, 108. Jyväskylä yliopistopaino. Jyväskylä.
- Salmi, Hannu (1991): *Autokulttuuri ja vauhdin maailma*. Teoksessa Santalahti, Päivi, Oroza, Valentina, Laakia, Raimo, Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.): Auto, terveys ja ympäristö. Priima-Offset. Helsinki.
- Santalahti, Päivi, Oroza, Valentina, Laakia, Raimo, Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.) (1991a): *Auto, terveys ja ympäristö*. Priima-Offset. Helsinki.
- Santalahti, Päivi (1991b): *Kuvaus liikenteestä*. Teoksessa Santalahti, Päivi, Oroza, Valentina, Laakia, Raimo, Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.): Auto, terveys ja ympäristö. Priima-Offset. Helsinki.
- Simmel, Georg (2005): *Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895-1917*. Tammer-Paino. Tampere.
- Sulkunen, Pekka (1996): *Orgioiden aika: Michel Maffesolin postmodernismi*. Tammer-Paino. Tampere.
- Sulkunen, Pekka (1999): *Johdatus sosiologiaan. Käsitteitä ja näkökulmia*. WSOY. Juva.
- Taylor, Nigel (2003): *The Aesthetic Experience of Traffic in the Modern City*. Urban Studies, vol. 40, No. 8, 1609-1625.

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

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

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

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

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

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

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

Internet-lähteet

Ajoneuvohallintokeskus (AKE) [viitattu 28.8.2007]:

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

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry [viitattu 27.9.2007]: *Kieltolaki ja vapaakauppa vauhdittivat autoistumista. Autoliikenne ja suomalainen yhteiskunta*: http://akt.ip-finland.com/magazine/2005/3-2005/pdf/autoliikenne_8_9.pdf

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

Espoo-strategia [viitattu 16.10.2007]:

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

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

STN Super Tarvel Net Oy [viitattu 16.10.2007]:

http://www.supertravelnet.com/maps/?country=158_5102_7

Tiehallinto [viitattu 27.9.2007]: *Liikennemäärät*:

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

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

Tilastokeskus[viitattu28.8.2007]: http://www.stat.fi/til/mkan/2006/mkan_2006_2007-

LIITELUETTELO

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

Taulukko 1

Tutkimusaineisto

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

20 000 - 30 000	14
30 000 - 40 000	3
40 000 - 50 000	2
50 000 - 100 000	1
Total	100
Pääsääntöinen kulkuväline työmatkoilla	
Auton omistus	73
Linja-auto	16
Pyörä	4
Jalan	4
Muu	1
Ei työelämässä	3
Total	100
Autoilutiheys	
Autoilee usein	73
Autoilee harvoin	27
Total	100



Tutkimus autoilusta ja joukkoliikenteen käytöstä Etelä-Espoossa
huhtikuu 2007

Hyvä vastaanottaja,

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

Pyydän teitä palauttamaan lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 27.4.2007 mennessä.

Vaivannäöstänne ja osallistumisestanne kiittäen,

Sanna Huhtonen
Sosiologian opiskelija
Jyväskylän yliopisto

Työn ohjaajina toimivat:

Tapio Litmanen
Erikoistutkija
Jyväskylän yliopisto

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

Petri Jalasto
Liikenneneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö



Tutkimus autoilusta ja joukkoliikenteen käytöstä Etelä-Espoossa Kirje2
huhtikuu 2007

Hyvä vastaanottaja,

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

Pyydän teitä palauttamaan lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 11.5.2007 mennessä.

Vaivannäöstänne ja osallistumisestanne kiittäen,

Sanna Huhtonen
Sosiologian opiskelija
Jyväskylän yliopisto

Työn ohjaajina toimivat:

Tapio Litmanen
Erikoistutkija
Jyväskylän yliopisto

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja
Liikenne- ja viestintäministeriö

Petri Jalasto
Liikenneneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö