

Ratikka vai katumaasturi –
tamperelaisten ajatuksia yksityisautoilusta ja
kaupunkiliikkumisen ekologisuudesta?

Jussi Pouttu

Tampereen yliopisto

Ympäristöpolitiikka ja aluetiede

Johtamiskorkeakoulu

Pro gradu -tutkielma

Kesäkuu 2017

Tampereen yliopisto

Johtamiskorkeakoulu

POUTTU JUSSI: Ratikka vai katumaasturi – tamperelaisten ajatuksia yksityisautoilusta ja kaupunkiliikkumisen ekologisuudesta

Pro gradu -tutkielma 71 sivua, 2 liitesivua

Ympäristöpolitiikka ja aluetiede.

Kesäkuu 2017

Tieliikenteen päästöt saastuttavat lähiympäristöä ja tuottavat merkittäviä määriä ilmastoa lämmittäviä kasvihuonekaasuja. Suurin osa tieliikenteen päästöistä syntyy yksityisautoilusta. Suomessa harvaan asutuilla alueilla henkilöautoilulle ei ainakaan toistaiseksi ole pystytty luomaan tehokkaita vaihtoehtoja. Toisaalta erityisesti suurissa kaupungeissa arkielämän liikkuminen olisi mahdollista toteuttaa nykyistä ekologisemmin keinoin. Tutkimuksen tarkoituksena on kartoittaa tekijöitä, joiden vuoksi kaupungissa asuva autoilija valitsisi yhä useammin yksityisautoa vähäpäästöisemmän liikkumismuodon. Toisaalta tarkastellaan yksilön kokemaa vastuuta oman yksityisautoilun aiheuttamista ympäristöongelmista.

Tutkimuskysymyksiä on kaksi. Ensimmäisenä tutkimuskysymyksenä pyrin selvittämään, millaisin keinoin yksityisautoilua voitaisiin vähentää kaupungeissa. Toisena tutkimuskysymyksenä tarkastelen sitä, miten vastuu henkilöautoliikenteen tuottamista ongelmista jakautuu yksityisautoilijan kokemuksen mukaan yksilön ja yhteiskunnan kesken.

Tutkielma on toteutettu kvalitatiivisin tutkimusmenetelmin haastattelemalla Tampereella asuvia yksityisautoilijoita. Tutkielman empiirinen aineisto sisälsi neljätoista teemahaastattelua. Haastateltavista kuusi oli naisia ja loput kahdeksan olivat miehiä. Haastateltavien ikä vaihteli 20–72 vuoden välillä. Keräämäni empiirisen aineiston lisäksi tutkielma pohjautuu aihepiiriä käsittelevään teoriakirjallisuuteen. Kirjallisuusosio sisältää paitsi tutkimuksen teoreettista taustaa, myös ekskursion tutkielmassa käsiteltävään aihepiiriin.

Tutkimuksen tulosten pohjalta tärkeimpiä keinoja yksityisautoilun vähentämiseen kaupungeissa ovat yksityisautoilun kustannusten lisääminen, julkisen liikenteen monipuolistaminen ja tehostaminen sekä ekologisten liikkumismuotojen valinnan rationalisointi julkishallinnosta tulevalle ohjauksella. Vastuu yksityisautoilun tuottamista päästöistä koetaan enimmäkseen olevan yhteiskunnalla, jolla on valta määrittellä ne reunaehdot, joiden sisällä yksilö tekee liikkumiseen liittyvät henkilökohtaiset valintansa.

ASIASANAT: yksityisautoilu, kaupunkiliikkuminen, autoriippuvuus, arvoristiriidat.

SISÄLLYS

| | |
|--|-----------|
| 1. JOHDANTO | 1 |
| 1.1. Liikkumisen ekologinen problematiikka..... | 1 |
| 1.2. Johdatus kaupunkiautoiluun..... | 2 |
| 2. MASSA-AUTOISTUMINEN | 4 |
| 2.1. Globaalin massa-autoistumisen nykytila ja tulevaisuuskuvia | 4 |
| 2.2. Läpileikkaus autoistumisen historiaan Suomessa..... | 5 |
| 2.3. Tieliikenteen ja ilmastonmuutoksen tunnuslukuja | 7 |
| 2.4. Näkökulmia ilmaston lämpenemisen hidastamisen edellytyksiin..... | 8 |
| 3. AUTOILUN ULOTTUVUUKSIA | 11 |
| 3.1. Yksityisautoilu lisääntyy hajautuneessa kaupunkirakenteessa | 11 |
| 3.2. Autoriippuvuus..... | 13 |
| 3.3. Moderni elämäntapa ja liikkumisen taloudellisia reunaehtoja | 15 |
| 3.4. Autoilun psykologiaa | 17 |
| 3.5. Ympäristövastuun ja arvostiriitojen näkökulmia | 19 |
| 4. TUTKIMUSASETELMA JA EMPIIRINEN AINEISTO..... | 23 |
| 4.1. Tutkimusasetelma..... | 23 |
| 4.2. Aineiston kuvaus ja aineiston keruumenetelmät | 23 |
| 4.3. Aineistonkäsittelyn menetelmät..... | 25 |
| 5. KAUPUNKIAUTOILUN TEMATIikkaa YKSILÖN SILMIN...27 | 27 |
| 5.1. Ajansäästö, mukavuus ja rutiinit ajavat autoilemaan | 27 |
| 5.2. Yksityisautoilun taloudelliset kustannukset | 31 |
| 5.3. Mikä kaupunkiautoilussa on huonointa | 34 |

| | |
|--|-----------|
| 5.4. Vapautta ja turvaa henkilökohtaisessa tilassa | 37 |
| 5.5. Elämä ilman autoa | 39 |
| 6. LIKKUMISTAPAVALINNNAT YHTEISKUNNALLISENA REFLEKTIONA | 43 |
| 6.1. Kaupunkirakenteen muutos ja autoilun hankaloittaminen | 43 |
| 6.2. Julkisen liikenteen nykytila Tampereella | 45 |
| 6.3. Henkilöautoilu, syyllisyyden kokemus ja arvoilmapiiri. | 47 |
| 6.4. Kenen tulisi kantaa vastuu yksityisautoilun ympäristövaikutuksista? | 50 |
| 7. PÄÄTELMÄT | 54 |
| LÄHTEET..... | 62 |
| LIITE 1: Teemahaastattelurunko | 68 |

1. JOHDANTO

1.1. Liikkumisen ekologinen problematiikka

Liikkumisen vapaus ja erilaisten kohteiden nopea saavutettavuus ovat tärkeitä osatekijöitä länsimaisen ihmisen elämäntavassa. Paikkojen välinen fyysinen etäisyys on viimeisen sadan vuoden kuluessa menettänyt suuren osan aiemmasta merkityksestään. Ennen nykyaikaisten liikennevälineiden aikaa satojen kilometrien matkan taittamiseen saattoi kulu useita päiviä. Tänäpä saman etäisyyden kulkemiseen käytetty aika lasketaan yleensä muutamissa tunneissa. Tämä ajallinen etäisyys toteutuu matkustettaessa esimerkiksi henkilöautolla, bussilla tai junalla. Lentokoneella aikaikkuna kutistuu entisestään. Liikkumisen nykyinen helppous on lisännyt ihmisten liikkumista merkittävästi yhä suuremmissa osassa maailmaa, mikä ei valitettavasti ole ekologisesti ongelmatonta. Motorisoidun liikenteen perusyksikkö on henkilöauto, ja valtavaa vauhtia kasvavasta henkilöautoliikenteestä aiheutuu monia ongelmia ympäristöllemme. Muun muassa Lybäck (2002 a, 13) on esittänyt juuri henkilöautoilun vähentämisen olevan erään tärkeimmistä kysymyksistä pyrkiessämme vastaamaan kestäväen kehityksen luomiseen liittyviin haasteisiin.

Henkilöautoilun vähentäminen on tärkeää erityisesti sen aiheuttamien päästöjen vuoksi. Esimerkiksi Urry (2013, 255) on kirjoittanut perinteisestä näkemyksestä, jonka mukaan sää muuttuu, mutta ilmasto ei muutu. Tämän ajatuksen mukaan ilmastovyöhykkeet on mielletty pysyviksi ja muuttumattomiksi. Edellisten 20–30 vuoden aikana erilaiset tutkimukset ovat kuitenkin osoittaneet, että ilmastot sittenkin muuttuvat ja että ihmisen nykyisenkaltainen toiminta tuottaa erikoisia ja suhteellisen nopeitakin muutoksia ilmastoon. Myös asiantuntijat, päättäjät ja media ovat jo yleisesti hyväksyneet ajatuksen, etteivät ilmastot todennäköisesti ole ollenkaan muuttumattomia.

Motorisoituun liikkumiseen tarvitaan energiaa, ja tämä energia tuotetaan toistaiseksi pääasiassa fossiilisilla polttoaineilla. Fossiilisten polttoaineiden käyttö tuottaa hiilidioksidipäästöjä, jotka vahvistavat niin kutsuttua kasvihuoneilmiötä ja siten edistää ilmaston lämpenemistä. Ilmaston lämpenemisen on puolestaan ennustettu johtavan suuriin ja osin ennustamattomiin muutoksiin planeetallamme. Lowen (1994, 92) on kirjoittanut, että useiden liikenneongelmien taustalla on nähtävissä selvä paradoksi: ”yhteiskunnat ovat

yliarvostaneet liikkuvuutta, mutta aliarvioineet sen todellisia kustannuksia”. Keväällä 2017 Lowen näkemystä voidaan pitää kenties ajankohtaisempana kuin koskaan.

2000-luvun alkupuolta voidaan hyvällä syyllä tarkastella ajanjaksona, jolloin ilmastonmuutos lopullisesti politisoitui. Urryn (2013, 148) mukaan edellisen vuosikymmenen aikana ilmastonmuutos viimeistään muutti globaalin politiikan näkymät niiden asioiden osalta, jotka käsittelevät maapallon elämän edellytyksiä pitkällä aikavälillä. Energiaan liittyvät kysymykset ovat hyvin keskeisiä meneillään olevalla vuosisadalla. Jos energiaa ei ole riittävästi tai sitä ei ole valjastettu nykyistä kestävämmällä tavalla, tulee aikaamme leimaava runsashiilinen elämäntyyli muuttumaan mahdottomaksi ylläpitää (Urry, 2013, 229). Myös esimerkiksi Beck (1990) esittää, että karkeasti ajateltuna yhteiskunnilla on kaksi vaihtoehtoa. Nykymenon jatkaminen, jossa yhteiskunta törmää kovalla vauhdilla omiin ekologisiin rajoihinsa, tai sitten yhteiskunta, joka tunnistaa ajoissa rajansa ja reagoi asiaankuuluvien toimenpitein. (ks. esim. Kuisma, 2001, 35). Urryn (2013, 8) mukaan ilmaston lämpenemistä voidaan kuitenkin merkittävästi hidastaa, mikäli ihmiset ympäri maailman muuttavat toimintatapojaan.

1.2. Johdatus kaupunkiautoiluun

Yhdistyneiden Kansakuntien raportin valossa 23. toukokuuta vuonna 2007 näyttäytyy sangen merkityksellisenä päivämääränä ihmiskunnan historiassa. Tästä päivämäärästä alkaen enemmistö maailman ihmisistä on asunut kaupungeissa ja urbanisoitumisen ennustetaan jatkuvan yhä kiihtyvämällä tahdilla (Urry, 2013, 106). Kaupungistumisen voimistuessa juuri kaupungeissa asuvien ihmisten hiilijalanjäljen pienentämisen merkitys tulee korostumaan. Kaupunkien hiilipäästöjen suuruudessa eräs keskeisimpiä seikkoja on kaupunkien sisällä tapahtuvan liikkumisen aiheuttamat hiilipäästöt. Maailmanlaajuisesti on yhä yleisempää, että kaupunkiliikkuminen tapahtuu pääasiassa yksityisautolla.

Kaupungeissa tehdyt ajosuoritteet ovat varsin merkittävä tieliikenteen päästölähde. Esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön (2004, 9) tekemän selvityksen mukaan suuri osuus autoilun aiheuttamista päästöistä ovat seurausta lyhyistä parin kolmen kilometrin mittaisista, yksityisautolla tehtävistä matkoista, jotka usein olisi mahdollista suorittaa myös kevyttä tai julkista liikennettä käyttäen. Henkilöauton käyttö ei monissa kaupungeissa ole varsinaisesti pakon sanelemaa. Silti esimerkiksi Toiskallion (2001, 16) mukaan lähinnä vain

maaseutumaisissa olosuhteissa pakollisena pidettävää henkilöautoa perusteltiin kaupungeissakin arjen sujumisen kannalta välttämättömänä apuvälineenä.

Esimerkiksi Wickham ja Lohan (1999, 2) ovat huomauttaneet, että entisajan teollisuus- ja kauppakaupungeissa tarvittavat palvelut olivat yleensä hyvin lähellä toisiaan. Ihmisten lisääntynyt liikkumisentarve perustuukin nykyaikaisille kaupungeille tunnusomaiseen arjen monipaikkaisuuteen. Tämän monipaikkaisuuden ympärille lukemattomin eri tavoin kietoutuva liikkumisen dynamiikka ratkaistaan varsin usein henkilöauton käytöllä. Myös Kanninen ym. (2010, 13) korostavat kauppojen, palvelujen ja työpaikkojen sijainnin olevan hyvin keskeisiä vaikuttajia yhdyskuntarakenteen muotoutumiseen. Kanninen ym. (2010, 117) esittävät myös ajatuksen, jonka mukaan yksityisautoilun väheneminen kaupunkiympäristössä edellyttäisi nimenomaan tiivistä yhteiskuntarakennetta.

Tämän tutkimuksen ensisijaisena tarkoituksena on kartoittaa, millaisin keinoin yksityisautoilua voitaisiin vähentää kaupungeissa. Toisena tutkimusongelmana selvitetään, miten vastuu yksityisautoilun tuottamista ongelmista jakautuu yksityisautoilijan kokemuksen mukaan yksilön ja yhteiskunnan välillä. Tutkimus on toteutettu laadullisin tutkimusmenetelmin ja tutkimuksessa käytetty aineisto muodostuu yksilöllisistä teemahaastatteluista, sekä teoriakirjallisuudesta. Yleisellä tasolla tutkimus keskittyy kaupunkiautoiluun, mutta huomioitavaa on myös, että tutkimus sijoittuu Tampereen kaupunkiin. Tutkimus siis reflektoi jatkuvasti ennen kaikkea Tampereen kaupungin olosuhteita ja liikennejärjestelmää. Kaupunkiautoilun ilmiötason yleismaailmallisuudesta huolimatta jopa keskenään vertailukelpoisten kaupunkien välillä on merkittäviä vivahteroja. Tämän vuoksi tulosten ei voida suoraan ajatella pätevän aivan samoilla painotuksilla muissa kaupungeissa. Tutkielma antaa kuitenkin selkeitä suuntaviivoja ilmiön yleiseen ymmärtämiseen ja tarkasteluun.

2. MASSA-AUTOISTUMINEN

2.1. Globaalin massa-autoistumisen nykytila ja tulevaisuuskuvia

Auton 130-vuotispäivää vietettiin Euroopassa vuonna 2016. Amerikassa auto otettiin käyttöön kymmenen vuotta myöhemmin (Toiskallio, 2001, 7). Urry (2013, 214) mainitsi, että yksittäisistä henkilöistä Bertha Benzillä olleen keskeinen rooli auton muuttamisessa muodikkaaksi arkipäivän liikkumisvälineeksi. Erään kesäpäivän aamuna vuonna 1885 hän otti miehensä Karl Bentzin auton verstaasta ja lähti ajelemaan vanhempiensa luokse, jotka asuivat noin 100 kilometrin päässä Pforzheimissa. Tämä oli siihen asti merkittävästi pisin yhteen suuntaan autolla tehty ajomatka. Matka ei kuitenkaan ollut helppo ja Benzin täytyi useaan kertaan matkan varrella pysähdellä peukaloimaan moottoria, ostamaan autoon varaosia sekä hankkimaan polttoainetta, jota myytiin ainoastaan eräässä reitin varrelta poikkeavan pikkukaupungin apteekissa. Perille hän saapui vasta hämäränkoiton aikoihin, jolloin hän heti sähkötti kotiin ja kertoi missä oli. Muutamaa päivää myöhemmin hän ajoi autolla takaisin Mannheimiin.

Yhdysvaltoja on perinteisesti pidetty maailman valtioista suurimpana saastuttajana, mitä tulee liikenteestä aiheutuviin kasvihuonekaasupäästöihin. De Cicco ja Fung (2006, 4) esittävät, että vuonna 2006 Yhdysvalloissa asuva 5%:n osuus maapallon ihmisistä ajoi kolmasosaa maailman autoista ja synnytti lähes 50% liikenteestä aiheutuvista globaaleista hiilipäästöistä. Massa-autoistuminen ja liikenteestä aiheutuvat hiilipäästöt muuttuvat kuitenkin jatkuvasti entistä globaalimmaksi.

Uusi tieliikennepäästöihin liittyvä uhkatekijä on noussut idästä. Kansainvälisen valuuttarahaston arvion mukaan, henkilöautojen lukumäärä Kiinassa tulee nousemaan vuoden 2005 21 miljoonasta lähes käsittämättömään 573 miljoonaan autoon vuonna 2050 (Chamon, Mauro & Okawa (2008, 261). Mikäli kansainvälisen valuuttarahaston ennuste 573 miljoonasta henkilöautosta osuu edes osapuilleen oikeaan, nykyinen globaali hiilipäästöjakauma mullistuu dramaattisesti esimerkiksi edellä mainitusta De Ciccon ja Fungin (2006, 4) esittämästä mallista. Kansainvälisen valuuttarahaston ennusteen toteutuessa Yhdysvallat tulee parissa vuosikymmenessä muuttumaan automaailman pikkuveljeksi.

Miten kansainvälisen valuuttarahaston Kiinaa koskevaan ennusteeseen tullaan päätyään? Kiinan automarkkinat olivat vuonna 2007 maailman toiseksi suurimmat, jonka edelle sijoittui ainoastaan Yhdysvallat. Kiinan valtaisan väkiluvun vuoksi silti vasta kaksi prosenttia maan asukkaista omisti henkilöauton vuonna 2007. Yhdysvalloissa tämä vastaava osuus oli samana vuonna 75%. Kiinassa automarkkinoita vilkastuttaa toisaalta väestön vaurastuminen ja toisaalta autojen halpeneminen. Kiinan suurimmissa kaupungeissa henkilöautoliikenne kasvaa tällä hetkellä 10%:n vuosivauhdilla. Vuonna 2009 pääkaupungissa Pekingissä laskettiin olevan 3,6 miljoonaa autoa ja suurkaupunkialueen liikenteeseen tulee keskimäärin 1400 uutta autoa joka päivä. Automarkkinoiden kysynnän on syytä odottaa nousevan Kiinassa vielä pitkään. Tämä tulee tuottamaan suuria hankaluuksia esimerkiksi kaupunkien maankäytön suunnittelulle, ja mikä vieläkin tärkeämpää, globaalille ilmastonsuojelulle. (Vuorisalo, 2010, 153–155).

Massa-autoistumisen kehitysen suhteen on huomioitava sekin, että esimerkiksi Gallopin ym. (1997, 17) tutkimuksessa maapallon väestömäärän on mainittu kasvavan 900 miljoonalla ihmisellä vuosikymmenessä. Muun muassa Urry (2013, 106) on edellä mainittuihin lukuihin perustuen havainnollistanut, että ennusteen toteutunut kasvu vastaa väkimäärän lisäyksenä Lontoon (8,3 miljoonaa asukasta) kokoisen kaupungin ilmestymistä joka ainoa kuukausi.

2.2. Läpileikkaus autoistumisen historiaan Suomessa

Tässä luvussa luodaan katsaus suomalaisen autolla liikkumisen historiaan ja määrällisiin tunnuslukuihin autoilun ensiaskelista aina 2010 puoleen väliin saakka. Esimerkiksi Maurasen mukaan 1920-luvun alusta 1950-luvun alkuun, voisi yksityisen henkilöauton vielä jättää lähes pois laskuista, vääristelemättä silti ratkaisevasti tuon aikakauden Suomen liikenteestä piirtyvää kokonaiskuvaa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö henkilöautoliikenne olisi tällä aikavälillä kasvanut. Kesällä 1934 suoritetussa liikennelaskelmassa henkilöauton osuus yleisillä teillä kuljetuista ajoneuvokilometreistä oli 25% ja hevosen 41%. Vain hieman myöhemmin kesällä 1939 henkilöauton osuus oli jo 33%, mutta hevosen osuus oli enää 17%. Mauranen haluaa kuitenkin tähdentää sitä, että talvella tilanne oli toinen. Vaikeissa olosuhteissa ja etenkin kylmällä säällä autoon ei vielä tuolloin uskallettu luottaa (Mauranen, 2001, 48).

Maurasen (2001, 48–55) mukaan jälleenrakennuskaudesta (1944–1956) nouseva Suomi oli moottoripyörän, onnikan ja kuorma-auton maa. Ei vielä varsinaisesti henkilöauton, sillä esimerkiksi olympiavuonna 1952 maassamme oli vain yksi henkilöauto 112 ihmistä kohden. Autoilu alkoi runsastua Suomessa vasta 1960-luvulla, mutta silloin muutos tapahtui hyvin nopeasti. (Virrankoski, 2001, 235). Autoistumisessa voidaan puhua jopa räjähdysmäisen kasvun vuosista. Suomen henkilöautomäärä viisinkertaistui ja autotiheys nelinkertaistui vuosien 1960–1975 välillä. Eräs merkittävä tekijä automäärän nopealle lisääntymiselle oli henkilöautojen tuontirajoitusten poistaminen vuonna 1963. Tämä muutos oli henkilöautomäärän kasvulle niin merkittävä, että vuosilukua on myöhemmin monissa yhteyksissä kutsuttu autoistumisen merkkivuodeksi (Hankonen, 1994, 303).

Esimerkiksi Bergholm (2001, 80) mainitsee autoistumisen kasvun jatkuneen erittäin voimallisena, joskin vakaampana myös 1970-luvun puolenvälin jälkeen. Vuoden 1971 tilastoissa maamme kotitalouksista 43%:lla oli käytössään henkilöauto. Kymmenen vuotta myöhemmin luku oli 59% ja vuonna 1995 se oli noussut jo 69%:iin. Myös Kaskinen (2002, 89) osoittaa tieliikennettä mittaavia lukuja joista selviää, että liikennemäärä on Suomessa kasvanut toisen maailmansodan jälkeen lähes yhtenä jatkumona. Poikkeuksina ovat ainoastaan 1970-luvun alkuun sijoittunut öljykriisi ja 1990-luvun alun taloudellinen lama-aika. Liikennekartoitukset ennustavat kasvun yhä jatkuvan, joskaan tämä suhteellinen kasvu ei ole enää yhtä merkittävää kuin nopeimman autoistumisen vuosina 1960-luvulla. Autojen määrän ja ajokilometrien absoluuttinen kasvu on tästä huolimatta edelleen merkittävää. Suomen Tieyhdistyksen tilastoinnin mukaan tuhatta asukasta kohden Suomessa on liikennekäytössä 474 henkilöautoa. Liikennekäytössä oli vuoden 2014 alkuun tultaessa 2 572 214 henkilöautoa. Näiden autojen keski-ikä oli hieman yli 11 vuotta (Autoalan tiedotuskeskus, 2014).

Vaikka henkilöautoilu runsastui Suomessa vasta joitain vuosikymmeniä myöhemmin, osattiin sen kasvupotentiaalia ennakoida. Esimerkiksi Tampereen kauppakamarin vuosikertomuksessa vuodelta 1925 Lauri Helenius kirjoitti seuraavasti: *"Pidettäköön autoliikennettä siunauksena tai ihmiskunnan vitsauksena ja huolimatta siitä suositaanko sitä, vaiko vastustetaan, niin omaa se sellaisen sisäisen laajenemisvoiman, että se riippumatta siitä, mitä me ajattelemme, puhumme tai toimimme, leviää se kaikkialle"*. (Lauri Helenius Tampereen kauppakamarin vuosikertomus 1925) (ks. myös Bergholm, 2001, 65).

Heleniuksen sanojen voidaan katsoa peilaavan paitsi oivaa henkilökohtaista näkemystä, myös aikakauden vahvaa teknologiaan kytkeytyvää edistysuskoa. Tätä kirjoittaessa kevättalvella 2017, melkein sata vuotta myöhemmin, on helppo todeta Heleniuksen ennustuksen osuneen oikeaan.

2.3. Tieliikenteen ja ilmastonmuutoksen tunnuslukuja

Esimerkiksi Garnerin (1998, 13–15) mukaan yksityisautoilun ja muun fyysisen liikenteen jatkuva kasvu tuottaa kiistattomien hyötyjensä lisäksi myös ongelmia, joista kenties hankalimpia ovat liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat. Henkilöautoliikenteen ympärille muodostuu kokonaisuus, joka on suurimpia jätteiden tuottajia, ilmansaastuttajia ja maankäyttäjiä mitä planeetaltamme löytyy.

Muun muassa Baumert, Herzog ja Pershing (2005, 19) esittävät, että verrattaessa hiilipäästölähteitä keskenään, liikennesektorin tekee erityisen merkittäväksi sen nopea ja jatkuva kasvu. Pelkästään vuosien 1990–2000 välillä liikennesektorin maailmanlaajuiset hiilipäästöt kasvoivat 37 %:lla ja kasvu on jatkunut yhä edelleen. Liikenteen hiilipäästöjen kasvusta merkittävin osa syntyy voimakkaasti kehittyvissä maissa. Myös Stern (2007) mainitsee, että liikenteen aiheuttamat hiilipäästöt ovat tätä nykyä 23 prosenttia kaikista globaaleista kasvihuonekaasupäästöistä. Tieliikenteen päästöt, jotka aiheuttavat kolmeneljäsosaa kaikista liikenteen päästöistä, kasvavat kaikista päästöistä nopeimmin. On ennustettu, että 2030-luvulle tultaessa päästöt ovat 80 prosenttia isommat kuin vuonna 2006 (ks. esim. Urry, 2013, 114).

Yleisemmin ilmaston muutokseen liittyen Sternin (2007, 5) raportissa osoitetaan, että maapallon keskilämpötilat ovat nousseet 1900-luvun alusta varmasti vähintään 0,74°C. Nousu näyttäisi mitä todennäköisimmin olevan seurausta kohonneista kasvihuonekaasupitoisuuksista maapallon ilmakehässä. Kasvihuonekaasut varastoivat auringosta säteilevää lämpöenergiaa, minkä seurauksena maapallo lämpenee. Sternin (2007, 10) raportissa esitetään myös, että vuosisadan lopun tienoilla maapallon lämpötila on kahdenkymmenen prosentin todennäköisyydellä noussut yli 5,0°C verrattuna 2000-luvun alkupuoleen. Toisaalta jo 3,0°C:n maailmanlaajuinen lämpötilojen nousu tarkoittaisi hyvin huomattavaa muutosta maapallon fyysisessä ja kulttuurisessa geografiassa. Ennusteissa ilmenevä nopea lämpötilojen nousu johtuisi paitsi kasvihuoneilmiön nykyisen

kaltaisesta voimistumisesta, myös erilaisista positiivisista palautesilmukoista. Eräs tällainen itseään vahvistava palautesilmukka on ilmaston lämpenemisen aiheuttama metaanin vapautuminen Siperian ja Alaskan sulavasta ikeroudasta. Ilmakehään noussut metaani on kasvihuonekaasuna yli 20 kertaa voimakkaampi kuin hiilidioksidi. Metaanin vapautuminen kiihdyttää ilmastonmuutosta entisestään.

Vuoden 2014 raportissa IPCC toteaa ihmisten aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vaikutuksen ilmastojärjestelmiin olevan selvä asia. (IPCC, 2014, 1) Mikäli nykyinen kehitys jatkuu, eikä runsashiilisiä kasvihuonekaasuja tuottavia järjestelmiä tai öljynkulutukseen nojaavaa elämäntapaa syrjäytetä, saattaa kasvihuonekaasujen määrä nousta jopa kolminkertaiseksi vuoteen 2100 mennessä. Urry (2013, 114) myös teoretisoi, että tulevaisuudessa maailmaa ei pyöritä enää raha, vaan edullinen ja riittoisa öljy, sillä useimmat kaikista nopeista liikennevälineistä käyttävät öljyä.

Ilmaston lämpenemisen ohella runsashiiliset järjestelmät pilaavat myös pienilmastoa. Esimerkiksi Kiinan pääkaupungin Pekingin ilmanlaatu on pahamaineisen huono. Pekingin vuoden 2008 olympialaisten aikaan Kiina rajoitti radikaalisti autojen käyttöä, sulki tehtaita, pysäytti rakennusprojekteja, sekä muodosti taivaalle keinotekoisia sadepilviä. Ponnistelujen seurauksena esimerkiksi rikkidioksidi- ja hiilimonoksidipitoisuudet saatiin kisojen ajaksi laskemaan hieman alle puoleen tuolle ajalle tyypillisestä keskiarvosta (Environmental Health Perspectives, 2015). Ilmastonmuutoksen voimistamisen lisäksi Maailman terveysjärjestö arvioi, että ilmansaasteet aiheuttavat vuosittain yli seitsemän miljoonan ihmisen ennenaikaisen kuoleman (WHO, 2015, 141).

2.4. Näkökulmia ilmaston lämpenemisen hidastamisen edellytyksiin

Ilmaston lämpeneminen on paraatiesimerkki aikaamme merkittävästi leimaava globaalista ongelmasta. Globaalien ongelmien luonteenomaisiin piirteisiin kuuluu Beckin (2009, 51–52) tekemässä erittelyssä kolme seikkaa. (1.) Ongelman seurauksilla ei ole rajoja, joten taloudelliset korvaukset eivät sovi ratkaisuksi. (2.) Ongelmien seurauksia on hyvin hankala ennustaa tarkasti odottamattomien ja epälineaarisesti aktivoituvien tapahtumien merkittävyyden vuoksi. (3.) Aika ja tila eivät rajoita globaaleja ongelmia.

Urry (2013, 9) näkee globaalien tilanteen siten, että yhteiskunnat (erityisesti pohjoisella pallonpuoliskolla) ylläpitävät ekologisesti kestävämmäksi osoittautunutta

toimintakulttuuria ja elämäntapaa, joita yksilöt toteuttavat. Näiden prosessien muuttaminen näyttäytyy tällä hetkellä hyvin oleellisena tulevan ilmastomyrskyn mahdollisessa torjunnassa. Urry (2013, 8) esittää, että ilmaston lämpenemistä voitaisiin merkittävästi hidastaa, mikäli ihmiset ympäri maailman muuttaisivat toimintatapojaan. Samaa lopputulokseen päätyy myös IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) vuoden 2014 raportissa, jossa todetaan ihmisen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen olevan pääasiassa riippuvaisia ihmismäärän kasvusta, elämäntyyleistä, taloudellisesta aktiivisuudesta, energian ja maankäytöstä, käytettävissä olevista teknologioista, sekä ilmastopolitiikasta (IPCC, 2014, 8).

On selvää, että yksilöautoilusta syntyvien hiilipäästöjen aiheuttamisen perusyksikkö on yksilö. Silti esimerkiksi Urry (2013, 9) korostaa ympäristösuojelun asiantuntijoiden eri puolella maailmaa tietävän varsin hyvin, että ilmaston muuttuminen ja luonnonvarojen ehtyminen ovat seurausta paljon yksilöä laajemmista prosesseista. Samaa mieltä on esimerkiksi Hamilton (2010, 160), jonka mukaan ilmaston lämpenemistä ei voida merkittävästi hidastaa ilman sitovia maailmanlaajuisia sopimuksia öljyn ja kivihiilen käytön rajoittamiseksi. Myös esimerkiksi Sternin (2007, 219) mukaan on olennaisen tärkeää "välttää sitoutumasta pitkäikäisiin, runsashiilisiin teknologioihin ja investoida hyvissä ajoin vähähiilisiin teknologioihin".

Tapio (2001, 304) on huomauttanut, että nykyisenkaltaisesta liikenteestä syntyvät hiilidioksidipäästöt ovat vaikeita hallita, koska toimijoita on niin valtavasti. Päästöt ovat mitä suurimmassa määrin hajakuormitusta, eivätkä ne synny yksittäisistä pisteistä, kuten esimerkiksi voimalaitoksista. Liikenneministeriön (1998) mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voitaisiin rajoittaa erityisesti seuraavilla neljällä tavalla. (1) Siirtymällä fossiilisista polttoaineista muihin (vähähiilisempiin) energialähteisiin. (2) Pientämällä ajoneuvojen bensiinin kulutusta. (3) Yksilöiden laajalla siirtymisellä yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen. (4) Vähentämällä liikennettä (ks. myös Virrankoski 2001, 247). Samoilla linjoilla, joskin hieman eri tulokulmasta asiaa tarkastelevat esimerkiksi Kanninen ym. (2010, 10), jotka esittävät, että liikenteellisesti ekotehokkaan yhdyskunnan keskeisenä toteuttamiskeinona on suunnata väestökasvu jo olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään, tai vaihtoehtoisesti tiiviisiin, hieman erillään oleviin satelliittiyhdyskuntiin. Kummankin skenaarion keskiössä on sijoittaa kasvu sellaisen

kaupunkirakenteen piiriin, jonka voi luottaa nojaavan sujuvaan joukkoliikenteeseen nyt ja tulevaisuudessa.

Eräs globaaliin ilmastopolitiikkaan kytkeytyvä haaste on ollut joidenkin kehittyvien maiden, kuten esimerkiksi Kiinan aikanaan esittämä vastalause, jonka perusteella kysymystä ilmastotalkoisiin osallistumisesta ei tulisi tarkastella, ennen kuin kotimaassa on saavutettu läntisen maailman talouskehitykselle tyypillinen elintaso. (Urry, 2013, 39). Ihmisen toiminnan vaikutus ilmastonmuutoksen aiheuttajana on herättänyt myös epäilyjä. Toisaalta näihin skeptikkoihin kohdistuu voimakasta kritiikkiä. Esimerkiksi Linden (2007, 228) nostaa esiin katsauksen, jossa aineistona oli noin seitsemänsataa kappaletta vuosien 1993 ja 2000 välillä julkaistua ilmastonmuutosta käsittelevää, tutkijayhteisössä vertaisarvioitua raporttia. Katsaus osoitti, ettei yksikään tieteenharjoittaja nostanut esiin tai kritisoinut yleistä oletusta, jonka mukaan ihmisen toiminta näyttää voimistavan ilmastonmuutosta. Skeptikkojen näkemykset nousivat merkittäviksi vasta myöhemmin (ks. Urry, 2013, 41).

3. AUTOILUN ULOTTUVUUKSIA

3.1. Yksityisautoilu lisääntyy hajautuneessa kaupunkirakenteessa

Irlantilaiset tutkijat Wickham ja Lohan (1999, 3) korostavat kaupungeissa vallitsevan autoriippuvuuden synnyn ja kehityksen riippuvan siitä, miten autoiluun perustuva liikkuminen suhteutuu erilaisissa kaupungeissa joukkoliikennepalveluihin ja maankäyttöön. Urry (2013, 88) kytkee erääksi runsashiilisen järjestelmän selkeimmistä tunnusmerkeistä kaukana keskustoista sijaitsevat lähiökodit. Kotien lisäksi toinen samaan kategoriaan kuuluva kehityskulku on palveluiden ja harrastuspaikkojen entistä voimakkaampi hajautuminen yhdyskuntarakenteeseen. Näihin paikkoihin pääseminen edellyttää yhä runsaampaa matkustamista ja lähiökodista se onnistuu ratkaisevasti kätevämmiin henkilöautolla.

Sama kaupunkirakenteen hajautumiskehitys on vallinnut pitkään myös Suomessa. Esimerkiksi Toiskallio (2001, 23) osoittaa, että väestötiheys Helsingin kantakaupungissa on pienentynyt jopa puolella 1950-luvun alkuvuosiin verrattuna. Kantakaupungin ulkopuolisessa Helsingissä väestötiheys on sen sijaan kymmenkertaistunut. Suomessa kaupungiksi luettava maa-ala kasvoi Virrankosken (2001, 240) mukaan voimakkaasti 1970-luvulla, jolloin pystytettiin valtaosa maamme lähiöistä. Tuolloin vallalla olleessa suunnittelutavassa asunnot, työpaikat, kauppa ja lähipalvelut sijoitettiin selvästi erilleen toisistaan. Tämä kehitys asetti nopeasti uudenlaiset vaatimukset päivittäisen liikkumisen järjestämisessä. Käytännössä järkevä liikkuminen alkoi edellyttää liikkumisen moottorointia.

Virrankoski (2001, 240) katsoo myös, että työmatkoja enemmän 1970-luvun kaupungissa asuvan henkilön autoriippuvuus tuli esiin kaupassakäyntiin ja harrastuksiin liittyvillä matkoilla. Isoja automarketteja valtaisine pysäköintialueineen alkoi nousta kaupunkien laitamille ja ohitusteiden varsille. Toisaalta myös harrastuspaikat alkoivat sijaita yhä etäämpänä keskustoista ja näihin kuljetettiin lapsia (tai mentiin itse) henkilöautolla. Eteläisen Suomen järvien rannat mökittyivät nopealla tahdilla ja myös mökille oli kaikista järkevintä kulkea henkilöautolla. Samasta kehityskulusta puhuvat myös Kanninen ym. (2010, 9). Heidän mukaansa juuri kehä- ja ohitusteiden varrella sijaitsevat työpaikkakeskittymät ja kauppakeskukset ovat tunnusomaisin merkki kaupunkiseutujen

kehitystrendistä, joka perustuu sujuvalle henkilöautoilulle. Yleisemmin kehityssuuntaa kutsutaan yhdyskuntarakenteen hajautumiseksi ja sen seurauksena on yksinkertaisesti ollut henkilöautoon perustuvan liikkuminen voimakas kasvu.

Kanninen ym. (2010, 9–13) toteavat hajautuvan yhdyskuntarakenteen kasvattavan autoriippuvuutta ja hallitsemattomana hajautumisesta on seurauksena palautesilmukka, jossa ilmiöt, autoriippuvuus ja hajautuva yhdyskuntarakenne vahvistavat toisiaan. Yksityisautoilun väheneminen kaupunkiympäristössä edellyttääkin Kannisen ym. (2010, 117) mukaan erityisesti yhdyskuntarakenteen tiiviyyttä. Kannisen ym. (2010, 87) tutkimuksessa yhdyskuntarakenteen tiiviys osoittautui merkittävimmäksi indiisiksi kestävässä työmatkaliikenteessä, eli tässä tapauksessa työpaikalle kuljettiin jotain muuta kulkumuotoa kuin autoa käyttäen. Tätä vahvistaa myös van Ween ja Van der Hornin (1996, 83) tekemä tutkimus. Tarkasteltuaan eri puolilla maailmaa suoritettuja empiirisiä tutkimuksia työpaikkojen sijoittumisesta ja työmatkaliikenteessä käytetyistä kulkumuodoista, he ovat tulleet siihen johtopäätökseen, että työpaikkojen sijainti lähellä joukkoliikenteen solmukohtia näyttäisi vähentävän huomattavasti henkilöauton käyttöä.

Toiskallio (2001, 236–237) kirjoitti yhteenvedossaan Suomen autoistumisen historiasta, että vähitellen uuden kulkumuodon, auton, tarvitsema tila alkoi määritellä koko kaupunkirakenteen kehitystä. Mielenkiintoiseksi asian tekee toisaalta se, että Suomi on verrattaen myöhään kaupungistunut maa, ja näin ollen auto pääsi muokkaamaan julkista tilaa huomattavasti rajummin kuin maissa, joissa vanha kaupunkirakenne saneli autolle maankäytölliset reunaehdot. Kanninen ym. (2010, 136) nostavatkin globaalissa vertailussa esiin Suomen lähes ylivoimaisen potentiaalini tiivistää yhdyskuntarakennetta. Nykyisellään suomalainen yhdyskuntarakenne on harvaa, mutta silti sangen linjamaisesti rakennettua. Monessa tapauksessa tämä jättää mahdollisuuden voimakkaallekin täydennysrakentamiselle.

Eräs tärkeä näkökulma kaupunkiautoiluun on auton tilankäytöllinen merkitys. Esimerkiksi Toiskallion (2001, 22) mukaan humanistisessa kulttuuri- ja yhdyskuntatutkimuksessa, sekä erilaisten kansalaisjärjestöjen keskuudessa jalankulkija nähdään kaupunkiliikkumisen perusyksikkönä. Auton katsotaan vievän jalankulkijalta liikaa katutilaa sekä keskustoissa että aivan erityisesti taajamissa. Tämän tutkimuksen puitteissa tätä kiinnostavaa ja aika ajoin

pinnalle nousevaa merkityskamppailua ei ole kuitenkaan ollut mahdollista kuin ohimennen sivuta.

3.2. Autoriippuvuus

Autoriippuvuus erilaisine ulottuvuuksineen on eräs keskeisimmistä käsitteistä pyrittäessä ymmärtämään kaupunkiautoilua. Yksilön autoriippuvuus muotoutuu useista eri osatekijöistä, joita on kenties syytä tarkastella useammin kokonaisuutena, kuin yksittäisinä kaupunkiautoilua selittävinä tekijöinä. Kannisen ym. (2010, 19) katsannossa autoriippuvuus ymmärretään olemassa olevan kaupunkirakenteen, yksittäisten henkilöautoilijoiden elämäntavan ja kaupunkiseudulla vallitsevien toiminnallisten rakenteiden riippuvuutena henkilöautosta. Muitakin näkökulmia on olemassa. Esimerkiksi Gorham (2002, 19) erottaa autoriippuvuuden ulottuvuuksina fyysisen, psykologisen ja sosiaalisen riippuvuuden, sekä olosuhteiden aikaansaaman riippuvuuden henkilöautosta. Tässä tutkimuksessa autoriippuvuuden ulottuvuuksista keskitytään erityisesti kaupunkiseudun toiminnallisiin rakenteisiin, käyttäjän elämäntapaan, sekä psykologiseen riippuvuuteen.

Autolle ei aina ole välttämätöntä käyttöä. Muun muassa Kuoppa & Mäntysalo (2010, 29) ovat sitä mieltä, että ihmiset eivät aina hanki autoa olosuhteiden pakosta. - autoriippuvuus muodostuu vasta auton omistamisen jälkeen, kun arjen käytännöt mukautuvat aina saatavilla olevaan autoon. Lisäksi esimerkiksi Kannisen ym. (2010, 121) mukaan autonkäyttäjä sekä sopeuttaa elämäänsä auton mahdollistaman saavutettavuuden mukaiseksi että samalla vahvistaa yksityisautoiluun perustuvaa liikkumisen mallia.

Lybäckin (2002b, 115) näkemyksessä kaupungin sijainti, ja aivan erityisesti kaupungin koko, vaikuttavat ratkaisevasti sekä kaupungin liikennejärjestelmän muotoutumiseen että samalla sen asukkaiden autoriippuvuuden voimakkuuteen. Liikkumisen henkilöautopainotteisuus näkyy suurilla kaupungeilla enemmän juuri pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa, joissa yhtäaikaaisesti liiketaloudellisesti kannattavan ja sujuvan joukkoliikenteen järjestäminen voi julkisesta taloudellisesta tuesta huolimatta osoittautua hankalaksi.

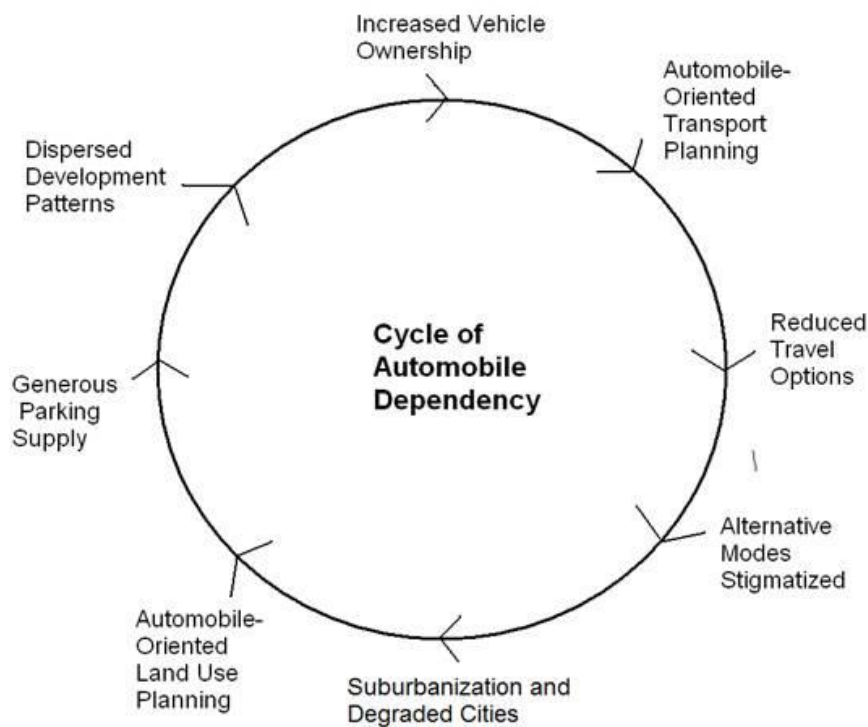
Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen usein aikaansaama autonomistamisen ”vaihtoehdottomuus” johtavat erilaisiin pitkän aikavälin valintoihin, jotka ylläpitävät autoriippuvuutta. Kannisen ym. (2010, 103–104) mukaan esimerkiksi asuinpaikan valinta

ja työpaikan sijoittuminen määrittävät ne ehdot, joiden puitteissa matkustus päätöksiä tehdään tukeutuen rutiiniin, jossa jokaiselle tyypilliselle matkalle on olemassa omat sangen tarkkaan määritellyt odotusarvot.

Rajanti (2002, 29) näkee autoriippuvuuden siten, että se on yhtäältä liikennejärjestelmän riippuvuutta autosta ja toisaalta ihmisten arkipäivän ja elämäntavan riippuvuutta yksityisautoilusta. Rajanti myös korostaa, että autoriippuvuuden asteeseen vaikuttaa merkittävästi autojärjestelmän sijoittuminen kaupungin maankäyttöön ja julkiseen liikenteeseen.

Autoriippuvuus myös jatkuvasti ylläpitää ja vahvistaa autoriippuvuuteen johtavia syitä, kuten yksilöllisiä liikkumistottumuksia tai henkilöauton käyttöä suosivaa kaupunkirakennetta. Esimerkiksi Kuopan ja Mäntyselän (2010, 75) mukaan autoriippuvuus hankaloittaa merkittävästi ekologisemman liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittymistä myös vähentämällä liikkujien todellisia vaihtoehtoja. Usein käy niin, että koska liikennejärjestelmä on rakennettu erityisesti yksityisautoilua silmällä pitäen, muut vaihtoehdot alkavat näyttäytyä ajallisesti hitaina, vaivalloisina, hintavina, sekä epämiellyttävinä verrattuna henkilöautoon.

Seuraava Ison-Britannian kestävän kehityksen komission kuvio (2011) on havainnollistettu esimerkki autoriippuvuuden itseään vahvistavasta oravanpyörästä. Pääasialliselta luonteeltaan kuvio kuvaa Gorhamin (2002, 19) mainitsemaa autoriippuvuuden fyysistä ulottuvuutta.



Kuvio 1. Autoriippuvuuden kierre.

3.3. Moderni elämäntapa ja liikkumisen taloudellisia reunaehtoja

Urry (2013, 93–99) esittää, että aiempaa länsimaista elämäntapaa hallitsivat hitaan liikkumisen muodot, esimerkiksi kävely ja polkupyörällä polkeminen. Merkittävin osa työhön ja vapaa-aikaan kytkeytyvistä toimista tapahtui muutaman kilometrin säteellä kotiovelta ja myös useimmat ystävyys- ja perhekuvioista olivat paikallisia. Tätä nykyä ihmisten elämänpiiri on kuitenkin merkittävästi laajentunut. Elämäntapa toteutuu pääasiasillisesti ”naapuruston ulkopuolella”. Urry mukaan muutos vaatii jatkuvasti suunnattomien energiamäärien käyttämistä siirtämään ihmisiä ja tavaroita, jotta ihmiset voisivat elää elämää, joka ei välttämättä ole osoittautunut aiempaa paremmaksi. Samankaltaisia näkemyksiä on esittänyt myös esimerkiksi Lowe (1994, 90–94).

Urryn (2013, 143) katsoo länsimaisen elämäntavan ja fossiilisten polttoaineiden kulutuksen suhteen kehittyneen riippuvuudeksi 1900-luvun kuluessa. Useimmat tämän päivän liikkumismuodot ovat tiukasti yhteydessä fossiilisia polttoaineita kuluttavan elämäntavan käytäntöihin. Vapaa, säännöllinen ja nopea liikkuminen ovat keskeinen osa näitä käytäntöjä.

Vastaavasti samoilla linjoilla ovat myös Hägerstrand ja Clark (1996, 4) joiden mukaan liikkumisen vapaus ja liikkuminen yhä kauemmas ylitse ihmisen luontaisten reviirien, ovat hyvin keskeisellä sijalla modernin ihmisen arvomaailmassa.

Sukeltamalla nopeasti syvälle konkretiaan, on samansuuntaista kehityskulkua ollut havaittavissa myös tutkimuksen kohdekaupungissa Tampereella. Esimerkiksi Leino, Laine, Kalenoja ja Santaoja (2008, 67) ovat esittäneet, että henkilöautomatkan keskipituus on selvästi pidentynyt menneiden vuosikymmenten saatossa. Kahta tunnuslukua käyttäen vuonna 1970 Tampereella suoritetun automatkan keskimääräinen pituus oli 5,3 kilometriä ja vuonna 2005 vastaava keskipituus oli noussut 9,2 kilometriin. Ajomatkojen pituuden kasvun ohella henkilöauton aikaansaama liikennesuorite on noussut myös yksittäisten henkilöiden tekemien ajomatkojen lukumäärän kasvun kautta.

Tutkimuksen keskeisenä tehtävänä oli kartoittaa tekijöitä, jotka saisivat autoilijat vähentämään kaupunkiautoiluaan. Autoilun hinta ja liikkumisen taloudellisuus olivat ehdottomasti niitä tekijöitä, jotka katsoin tärkeäksi ottaa lähemmän tarkastelun kohteeksi tutkimusta suunnitellessani. On syytä muistaa, että autoilusta muodostuu muitakin kustannuksia, kuin pelkät polttoainekulut, joita suoraan verrataan julkisen liikenteen hintoihin. Motivan (2017) mukaan autoilusta aiheutuvat kustannukset muodostuvat yleisimmillään sekä muuttuvista että kiinteäksi katsottavista kustannuksista. Kiinteät kustannukset eivät ole ensisijaisesti riippuvaisia autonkäyttöasteesta, vaan ajasta. Kiinteitä kustannuksia ovat muun muassa vuosittain maksettavat vakuutukset, autovero, sekä auton määräaikaikaskastus. Kiinteiksi kustannuksiksi katsotaan myös pysäköintiin liittyvät maksut, kuten parkkiruutu auton säilytystä varten. Lisäksi auton hankkimiseen käytetty rahasumma on merkittävä osa kiinteäksi laskettavia kustannuksia. Muuttuvia ja ensisijaisesti ajomäärästä riippuvia kustannuksia ovat polttoaineen hankintaan sekä auton huoltoon ja korjaukseen liittyvät kustannukset. Myös pesut ja pientarvikehankinnat, renkaidenvaihto sekä erilaiset vahingot, kuten kolarointi ja sakot, kuuluvat muuttuviin kustannuksiin.

Trafin tutkimuksen mukaan pelkästään polttoaineen hintaa tarkastellen olisi henkilöauton käyttämän polttoaineen hinnan oltava vähintään 2,26 € litralta, jotta autoilijat vähentäisivät autoiluaan. Tutkimusaineistona Trafin tutkimuksessa olivat koko Suomen autoilijat. Ajokilometrejä lisäävä hinta puolestaan oli samaisessa tutkimuksessa 0,99€ litralta.

Molemmat hinnat ovat menneet alaspäin vuoden 2012 tasosta (Valta, 2017, 19). Polttoaineen 2,26€ litrahinta vaikuttaa todella suurelta, mutta toisaalta esimerkiksi Summala (2001, 225) on suhtautunut varsin nuivasti autoilun kustannusten vähittäisten korotusten aiheuttamaan päästövähennyspotentiaaliin. Hänen mukaansa esimerkiksi juuri polttoaineen hintojen kohoaminen ei jatkuvuudestaan huolimatta ole olennaisesti vaikuttanut liikkumistapoihin. Matkapäättösten muuttamiseksi tarvitaan Summalan mielestä asteittaisia hinnankorotuksia voimakkaampaa ja kokonaisvaltaisempaa interventiota.

3.4 Autoilun psykologiaa

Lybäckin (2002b, 135) mukaan yksilö näkee henkilöauton usein helppona, nopeana ja mukavana liikkumismuotona. Samaan aikaan muiden kulkumuotojen käyttö arjen matkoilla nähdään teoreettisellakin tasolla varsin vaivalloisena. Henkilöauton eduista ei haluta tinkiä, ellei siihen ole erityisen pätevää syytä. Yksityisautoilua paljon tutkinut Mimi Sheller (2004, 222) haluaa laajentaa kokonaiskuvaa sanomalla, ettei henkilöauton ”kuluttamisessa” ole milloinkaan kysymys pelkästään järkiperaisista taloudellisista tai ajankäytöllisistä valinnoista, vaan yhtä paljon esimerkiksi esteettisistä ja emotionaalista seikoista, jotka liittyvät ajokokemukseen ja itse autoon.

Toiskallion (2001, 16) mukaan tällaisessa yhteydessä voidaan puhua autonkäytön psykologisesta ja sosiaalisesta johdonmukaisuudesta, riippumatta siitä, että auto voi olla yksittäiselle matkalle taloudellisesti ja ajankäytöllisesti ajatellen väärä valinta. Auto kuitenkin tarjoaa muun muassa suojan, sekä yksityisen pakopaikan julkisessa tilassa. Asioiden mennessä huonosti auto suo käyttäjälleen mahdollisuuden vetäytyä nopeasti omiin oloihinsa. Tämä on eräs niistä syistä, minkä vuoksi autoriippuvuus monilla ihmisillä ylittää reilusti pelkät taloudelliset laskelmat.

Yksityisautolle muodostuu erilaisia merkityksiä ja erityisesti flow-kokemusta tutkinut Chikszentmihalyi (1996, 140) on liittänyt mielenkiintoisesti auton ja kodin toisiinsa. Auto sukkuloi yksityisen ja julkisen rajapinnalla ja Chikszentmihalyi näkee auton ikään kuin yhteysaluksena kodin ja ulkomaailman välillä. Auto voi olla esimerkiksi tuhannen kilometrin päässä kodista, mutta koska autoon sulkeutumisesta seuraa usein samanlainen itsensä hallinnan ja turvallisuudentunne kuin kotiin menemisestä, auto on koti. Auto on kodin satelliitti, jolla liikutaan pitkin maailman tieverkkoa. Urry (1999, 16) kirjoittaa, että

auton kulloisellakin sijainnilla ei ole ratkaisevaa merkitystä. Sulkiessaan oven perässään käyttäjä ottaa haltuunsa tuulilasin ja metallikuoren suojaaman yksityisen tilan. "Auto on kuin koti kaukana kodista". (ks. myös Kalanti, 2001a, 113–115).

Dant & Martin (2001) korostavat autonkäytössä sitä, että ihmisen persoonallisuuden rakenteista riippumatta auto tarjoaa käyttäjälleen mahdollisuuden astua omaan tilaan, sulkea ovi takanaan ja unohtaa ympäröivä maailma. Ihminen pitää seurasta ja usein toisilta halutaan saada sellaisia tunteita, kuten esimerkiksi turvallisuutta ja hyväksyntää. Samalla sosiaaliseen vuorovaikutukseen liittyy kuitenkin pelko, että näitä kumpaakaan ei ehkä kuitenkaan saa osakseen. Tämän vuoksi tilat ja paikat, joissa on mahdollisuus vetäytyä omaan suojaaseen rauhaan, ovat psyykelle tärkeitä. Monille juuri auto on se nopeasti saatavilla oleva tila, jossa voi tarvittaessa koota itsensä tai lähteä pois paikalta (ks. myös Kalanti (2001a, 119–120).

Kalantin (2001b, 181–182) mukaan ajamista voi tarkastella ikään kuin terapiamuotona ja itse autoa eräänlaisena mukana kuljetettavana elpymisen tilana. Ajaessaan rauhallisesti kuljettaja voi luottaa ajamisen rutiiniin ja ajattelua pystyy sopivassa suhteessa suuntaamaan toisaalle. Auton tarjoama yksityinen tila ja liikkeen tyyntävä vaikutus antavat oivan mahdollisuuden ajatusten järjestelyyn ja uusien näkökulmien kehittelyyn. Toisaalta auto tarjoaa myös suojaan tilan emotionaalisten huolien työstöön ilman vaaraa sosiaalisesta arvostelusta. Eyerman & Löfgren (1995) ovat kirjoittaneet, että elämän hajotessa käsiin on erityisesti amerikkalaisen mytologian mukainen ratkaisu ollut lähteä etsimään turvaa valtaviin maantieverkostojen "suojelevasta anonyymiydestä" (ks. myös Kalanti 2001b, 190).

Edellä olevan lisäksi Kalanti (2001b, 191) liittyy autoiluun sangen kiinnostavasti vallan ja hallinnan tunteisiin liittyviä ominaisuuksia. Auton välityksellä tapahtuva nopeuden ja liikkeen hallinnan kokemus tuottaa samankaltaista mielihyvää ja tyydytystä kuin yksilökehityksen ensi kokemukset oman kehonsa hallitsijana olemisesta. Auton kuljettamiseen ei tarvita sosiaalisia kykyjä, eikä koulutuksen tai käsitteellisen ajattelun tuomaa kompetenssia. Autoon pystyy luomaan suhteen siitä huolimatta, ettei olisi muussa elämässään onnistunut muodostamaan toimivia ihmissuhteita. Autoa opitaan ajamaan ja se tottelee kuljettajan komentoja, vaikka henkilöllä ei elämässään olisi mitään muuta mihin käyttää valtaa.

Summala (2001, 217) puolestaan korostaa ajamiseen liittyviä kevyempiä motivaatio- ja tunnetekijöitä. Ajaminen on usein hauskaa, se voi antaa kuljettajalle elämyksiä ja tuoda jännitystä elämään. Aivan erityisesti, se antaa laiskan ihmisen arkeen mukavuutta. Tässä yhteydessä on syytä nostaa esiin myös Maurasen (2001, 57) muistutus siitä, että auto on ollut ja on edelleen, monille muutakin kuin pelkkä ratkaisu käytännön liikkumiskysymyksiin. Monille tietynlaisen auton omistaminen on tärkeä tapa osoittaa omaa yhteiskunnallista asemaa ja varakkuutta. Liikkumisväline arvovaltaan liittyvänä symbolina periytyy Suomessakin kaukaa hevosliikenteen ajoilta. Varakkaalla miehellä piti olla kunnan hevonen. Mauranen (2001, 62) jatkaa asiasta siten, että sodanjälkeisessä Suomessa auton omistaminen oli samaan aikaan paitsi henkilökohtainen, myös tietynlainen kansallinen saavutus. Auton omistaminen oli eräs länsimaisen elämäntavan tärkeimmistä tunnusmerkeistä ja erotti suomalaisen elämänlaadun esimerkiksi itäisestä naapurivaltioistamme. Näillä sodanjälkeisen ajan autoilijasukupolvilla oli kokemusta autottomasta elämästä ja heille auton omistaminen oli saavutus jota kunnioitettiin. Tämä autoa kohtaan koettu arvostus siirtyi myös seuraavaan sukupolveen.

3.5. Ympäristövastuun ja arvoristiriitöjen näkökulmia

Beck (1990) on kirjoittanut ympäristöuhkista seuraavaan tapaan. Kun vaaroja ei kyetä aistein havaitsemaan, ne muuttuvat vaikeiksi tunnistaa, tällöin on vastuunkantajista aina pulaa. Mikäli uhkan suuruus on sitä luokkaa, että potentiaalista vahinkoa ei pystytä korvaamaan, kielletään riskit mieluiten kokonaan. Suurten ympäristöuhkien yhteydessä piilee riski ”organisoidusta vastuuttomuudesta”. Tämä saattaa ilmetä esimerkiksi asennoitumisena uhkaa kohtaan tavalla, jossa ajatellaan, että mikäli kaikki ovat syyllisiä, kukaan ei oikeastaan ole syyllinen (ks. myös Kuisma, 2001, 31).

Ylläolevasta juontuu tämänkin tutkimuksen kannalta kiinnostava kysymys siitä, kenen vastuulla autoilun aiheuttamat negatiiviset ympäristöseuraukset ovat. Hägerstrand & Clark (1996, 4) esittävät, että massa-autoistuminen ja sen mukana ilmaantuneet ongelmat ovat seurausta yksittäisten kansalaisten tekemistä valinnoista. Pitkässä juoksussa lukuisat yksittäiset ja harmittomilta vaikuttavat valinnat johtavat tilanteeseen, jota kukaan ei olisi toivonut. Lybäck (2002c, 219) kirjoitti, että yksilöiden aktiivista roolia on erityisesti korostettu ympäristöongelmien ratkaisemisessa. Esimerkiksi yhdeksänkymmentäluvulla useat poliitikot ja teollisuuden edustajat olivat sitä mieltä, että ympäristöpolitiikan pitäisi

tapahtua enemmän juuri yksilöiden tekemien valintojen kautta. Redclift puolestaan katsoi (1992, 40) ympäristöongelmien olevan usein seurausta yhteiskunnan ohjaamista yksilön valinnoista, joita yksilöllä on ajoittain vaikeuksia edes tunnistaa valinnoiksi.

Hieman erisuuntaisen lähestymistavan tarjoaa Urry (2013, 217), joka on vastuukysymyksestä sitä mieltä, että kyse ei ole yksilöiden käytännön toiminnan, esimerkiksi autoilun jatkamisen ja ympäristöarvojen välisten erojen ymmärtämisestä. Pienet muutokset yksilöiden toiminnassa eivät tule olemaan keskeisellä sijalla ongelman kehityksessä. Urryn (2013, 20) mukaan ilmastonmuutoksen yhteydessä on syytä tiedostaa, että yhteiskunnat eivät ole saaria. Ilmastovaikutukset ovat globaaleja ja tästä seuraa, että myös poliittisten ratkaisujen on syytä olla globaaleja, jotta ne olisivat tehokkaita.

Massan (2006, 120–121) mukaan ”syyllisyydentunne puhkeaa yleensä tilanteessa, jossa ihminen kokee tehneensä jotakin kulttuurinsa tai yhteisönsä asettamien normien vastaista”. Massan katsannossa syyllisyydentunne on sidoksissa ihmisen toimintaan, eikä nimenomaisesti häneen itseensä. Tämän vuoksi syyllisyydestä on mahdollista päästä eroon toimintaansa muuttamalla. Massa näkee syyllisyyden myös rakentavana tunteena, jolla on taipumusta ohjata ihmisiä eettisesti ja sosiaalisesti vastuulliseen toimintaan. Massan mukaan syyllisyyden sukulaistunne häpeä, vain kuluttaa ja piinaa ihmistä, kun taas syyllisyyden tunne saattaa muuttaa käyttäytymistä ja vapauttaa. Ympäristövastuun kohdalla Massa puhuu *syyllistymiskilvestä*. Syyllistymiskilven avulla ihminen voi esimerkiksi vähätellä oman epäekologisen käyttäytymisen ympäristövaikutuksia, tai korostaa olosuhteita, jotka pakottavat hänet esimerkiksi liikkumaan kaupungissa käytännössä aina henkilöautoa käyttäen (Massa, 2006, 120–121).

Kiinnostavasti Kolu (2011, 75) on tutkinut autottomuuden valinneiden ihmisten elämäntapaa pääkaupunkiseudulla. Kolun tekemän huomion perusteella yksikään autottomuuden valinneista ihmisistä ei ollut tehnyt valintaansa ympäristöön liittyvien syiden vuoksi. Tämä on ristiriidassa perinteisen näkemyksen kanssa, jonka mukaan nuorten aikuisten ja iäkkäimmän väestöosan lisäksi autottomuuden valitsisi lähinnä normaalia vihreämmin ajatteleva ihmistyyppi.

Lisääntynyt tietoisuus henkilöautoilun synnyttämistä ympäristöriskeistä ja autoilevan henkilön yksilölliset tarpeet muodostavat tutkimuksen kannalta kiinnostavan kehän, jota

värittävät arvoriistiriidat. Esimerkiksi Toiskallio (2001, 16–17) kuvailee tämän kaltaista ristiriitaa seuraavasti. Autoilusta saatujen etujen ja sen miellyttävyyden, ja toisaalta laajalle levinneen ympäristöriskitietoisuuden sekoituessa, leimaa autoilijan ajatuksia ja toimintaa ristiriita: ”ajetaan yhä enemmän ja kannetaan siitä yhä huonompaa omaatuntoa”. Tällaisen ristiriidan eräänä lopputulemana on se, että auton ja polttoaineiden verotuksen kiristämiseksi ei ole nähtävissä suuria moraalisia esteitä.

Järvelä (2002, 229) on arvellut, että verotuksen ja polttoaineen hinnan lisäksi suomalaisten liikenneasenteisiin vaikuttavat sellaiset tekijät, kuten ympäristönsuojelu, josta erityisesti ilmastonsuojelulliset näkökohdat korotuvat. Myös Lybäck (2002c, 220) kirjoittaa, että useiden eri tutkimusten perusteella suomalaiset näkevät ympäristön erittäin tärkeänä osana hyvinvointiaan ja myös laajasti kannattavat ympäristönsuojelua. Mielipiteiden ja asenneilmaston tasolla ympäristöongelmien tiedostaminen ja ympäristönsuojelun kannattaminen ovatkin vakiintuneet yleiseksi normiksi, jota ei kovin usein haluta ainakaan julkisesti kyseenalaistaa. Silti todellisen käyttäytymisen tasolle edellä mainittu huoli ympäristön tilasta ei vielä toistaiseksi ole siirtynyt. Suomen kansalaisten ympäristöystävälliset asenteet eivät siis välttämättä korreloi merkittävästi esimerkiksi juuri ympäristövastuullisten valintojen kanssa. Trafin tutkimuksen (Valta, 2017, 26) mukaan autoilijat ovat vuonna 2017 hieman valmiimpia tekemään jotakin autoilunsa ympäristövaikutusten pienentämiseksi, kuin vuonna 2012. Toisaalta samassa liikenneturvallisuusvirasto Trafin tutkimuksessa (Valta, 2017, 2) vähäpäästöisyyden olisi autoilijoiden toiveiden mukaan syytä heijastua suoraan autojen hinnassa ja verotuksessa. Myös biopolttoaineiden edullisempi hinta, sekä julkisen liikenteen tukeminen julkisilla varoilla, nähtiin keskeisinä tapoina luoda vähäpäästöisempää autoilua.

Lybäck (2002c, 228) jatkaa aiheesta kertoen arvojen ja käytännön ristiriidan ilmenevän esimerkiksi siten, että yleensä ihmiset ovat aidosti mukana kannattamassa mitä moninaisimpia hyvään johtavia asioita, mutta käytännössä ovat valmiita tekemään vain hyvin pieniä henkilökohtaisia uhrauksia. Esimerkiksi juuri ympäristön hyvinvointiin liittyviä käytännön valintoja tehdessään ihmiset joutuvat usein ristipaineeseen oman edun ja ympäristöä koskevien etujen välillä. Usein esimerkiksi autoilusta koettu mukavuus ja oman edun tavoittelu voittavat.

Urry (2013) korostaa monessa kohtaa teostaan nimenomaan yhteiskunta- ja globaalintason toimenpiteitä ilmastokatastrofin torjumiseksi. Yksilöiden ympäristöystävällisiin valintoihin nojaaminen ei riitä. Toisaalta yksilötasolle tultaessa Urry (2013, 218) on sitä mieltä, että esimerkiksi auton korvaavasta välineestä tai innovaatiosta on tultava haluttu ja muodinmukainen. Keksintöön ei myöskään sovi linkittyä menetyksen tai kaipuun tunteita, muun muassa sellaisia auton muovaamia käytäntöjä kohtaan, joiden ideologisena pohjana on esimerkiksi Amerikassa ollut "teiden vapaus".

4. TUTKIMUSASETELMA JA EMPIIRINEN AINEISTO

4.1. Tutkimusasetelma

Tutkimuksen tarkoituksena on tutkia yksityisautoilun syitä sellaisessa kaupungissa, jossa liikkuminen olisi perusterveelle autoilijalle usein kohtuullisen helposti toteutettavissa ilman autoa. Kiinnostuksen kohteena on kysymys siitä, minkälaisia ovat ne käytännölliset ja psykologiset tekijät, jotka erityisesti ylläpitävät autoilua. Autoriippuvuuden muodostumisen syyt ovat avainasemassa pyrittäessä ymmärtämään niitä keinoja, joiden avulla kaupunkiautoilua voitaisiin tehokkaasti hillitä. Näistä lähtökohdista syntyy ensimmäinen tutkimusongelma (1.) millaisin keinoin yksityisautoilua voitaisiin vähentää kaupungeissa. Tutkimuksen kohdekaupunkina on Tampere.

Autoilun aiheuttamista ongelmista huolimatta oman auton käyttö on kohtalaisen helppoa. Mitään kokonaisvaltaista ratkaisua yksityisautoilun todelliseksi vähentämiseksi ei ole vielä toistaiseksi pystytty tuottamaan. Voidaan nähdä, että valinnanvapaus liikkumistavan suhteen on lopulta aina yksilöllä. Toinen tutkimuskysymys muodostuu olettamuksesta, jonka mukaan toisaalta tarve sujuvaan liikkumiseen, ja toisaalta tietoisuus autoilun synnyttämistä riskeistä, saattavat muodostaa autoilijan mieleen ristiriitaisten arvojen sävyttämän ongelmakentän. Näistä asetelmista muodostuu tutkielman toinen tutkimusongelma (2.) miten vastuu yksityisautoilun tuottamista ongelmista jakautuu yksityisautoilijan kokemuksen mukaan yksilön ja yhteiskunnan kesken.

4.2. Aineiston kuvaus ja aineiston keruumenetelmät

Tutkimuksen empiirinen aineisto koostuu neljäntoista tamperelaisen autoilijan haastattelusta. Haastattelut toteutettiin pääasiassa yksilöllisinä teemahaastatteluina, ks. Teemahaastattelurunko (LIITE 1), ainoana poikkeuksena yksi kahden henkilön samanaikainen haastattelu. Teemahaastattelut suoritettiin kevättalvella 2015 ja kesäkuun ja marraskuun välillä vuonna 2016. Kaikki haastattelut tapahtuivat Tampereella. Haastatteluun osallistumisen ensisijaisina kriteereinä olivat auton omistaminen, sen aktiivinen tai ajoittainen käyttäminen, sekä asuminen Tampereella. Tämän lisäksi haastateltavia joissain kohdissa valikoitiin tiettyjen taustamuuttujien mukaan. Näitä muuttujia olivat haastateltavan sukupuoli, ikä ja asuinpaikan sijainti keskustaan nähden.

Tutkimusasetelma ei luonteeltaan rajannut kohdejoukkoa kovinkaan tarkasti, mutta tästä huolimatta pyrin saamaan edellä mainittuihin taustoihin selvästi variaatiota. Esimerkiksi tarkoituksellisen suurella ikäskaalalla tutkimukseen saatiin autoilijoita, jotka todennäköisemmin elävät erilaisissa elämäntilanteissa. Haastateltavien ikähaarukka oli lopulta kohtalaisen laaja. Nuorin haastateltavista oli 20-vuotias ja vanhin 72-vuotias. Haastateltavista kuusi oli naisia, loput kahdeksan olivat miehiä. Kaikki haastateltavat asuivat Tampereella. Osa asui ydinkeskustan alueella, osa hieman kauempana. Haastateltavat löytyivät pääasiassa omien tai tuntemieni henkilöiden kontaktiverkostojen kautta.

Hirsjärven ja Hurmeen mukaan (1980, 41) onnistuneen haastattelun tyypillisiä piirteitä ovat (1.) Haastattelu on huolellisesti ennalta suunniteltu. (2.) Haastattelija ohjaa haastattelua. (3.) Haastattelija tarvittaessa motivoi ja pitää haastattelutilannetta yllä. (4.) Haastattelija tuntee roolinsa ja haastateltava oppii omaansa. (5.) Haastateltavalla on täysi luottamus siihen, että hänen vastauksiaan käsitellään luottamuksellisesti. Suurimmassa osassa haastatteluja onnistuivat täyttämään Hirsjärven ja Hurmeen mainitsemat onnistuneen haastattelun piirteet. Haastatteluaikojen kesto vaihteli hieman yli 35 minuutista noin yhteen tuntiin ja 20 minuuttiin. Ajalliset erot selittyivät nähdäkseni pääasiassa haastateltujen persoonallisuuksiin liittyvillä tekijöillä. Toisille ihmisille oli selvästi luontevaa vastata lyhyesti, jopa suppeasti, kun taas toisilla vastauksien oli tapana rakentua monipuolisemmin ja joskus sama vastaus saatettiin antaa toistamiseen.

Haastattelutilanteiden ilmapiiristä pyrin tarkoituksella luomaan mahdollisimman arvoneutraalin. Tällöin haastateltava ei kokisi tarvetta vastata kysymyksiin sellaisilla tavoilla, joiden uskoo miellyttävän haastattelijaa. Erityisesti keskityin puheissani ja äänenpainoissani olemaan vaikuttamatta autoiluvastaiselta tai autoilumyönteiseltä. Päätin myös olla mainitsematta pääaineeni nimeä (Ympäristöpolitiikka ja Aluetiede), ellei sitä suoraan haastattelutilanteessa kysytä. Pääaineen mainitseminen olisi saattanut ohjata haastateltavaa vastaamaan joihinkin kysymyksiin tietyllä tavalla, kuten esimerkiksi antamaan ajatuksistaan ja toiminnastaan todellisuutta ympäristöystävällisemmän kuvauksen. Mainitsin kuitenkin itse omistaneeni haastattelujen ajankohtina auton. Mielestäni onnistuivat tässä arvoneutraalin ilmapiirin luomisen tavoitteessani erittäin hyvin.

Ennen aineiston keruuta suoritin kolme eräänlaista testihaastattelua, joissa haastattelin hyvin tuntemiani tamperelaisia autonomistajia. Käytin näitä haastatteluja apuna kysymyslomakkeen hiomiseen ja sopivan haastattelutyylin löytämiseen. Äänitin ja tallensin nämäkin haastattelut, mutta varsinaista analyysia edeltänyttä litterointia en suorittanut, joten testihaastattelut jäivät näiltä osin hyödyntämättä. Testihaastattelut autoivat merkittävästi kysymysten muovaamiseen terävimmiksi ja tavoitteellisemmiksi. Olin odottanut, että haastattelurunkoa tärkeämpää olisi ollut antaa keskustelun soljuja vapaamuotoisesti eteenpäin, mutta kävi ilmi, että syystä tai toisesta haastattelurungon hieman tarkempi seuraaminen oli keskimääräisesti parempi ratkaisu. Silti tutkimushaastatteluissa ”vapaalle puheelle” jätettiin reilusti tilaa, ja haastateltavat saivat käsitellä tärkeäksi kokemiaan teemoja silloin kuin halusivat, vaikka varsinaisessa kysymyslomakkeessa kyseistä asiaa olisi käsitelty vasta myöhemmin.

4.3. Aineistonkäsittelyn menetelmät

Tutkielmani aineistonkeruumenetelmänä käytin puolistrukturoitua teemahaastattelua. Haastattelukentässä teemahaastattelu sijoittuu avoimen haastattelun ja strukturoidun haastattelun välimaastoon. Avoimessa haastattelussa ei juurikaan käytetä valmiita kysymysvastaus-vaihtoehtoja, kun taas strukturoidussa haastattelussa, esimerkiksi lomakehaastattelussa kysymykset ovat erittäin tarkasti muotoiltuja. Teemahaastattelua puolestaan ohjaavat aiheeseen ja teoriaan liittyvät tarkasti etukäteen mietityt teemat, mutta haastattelua eivät silti hallitse kaikille esitettävät täsmälliset kysymykset. Erotuksena teemahaastattelusta puolistrukturoiduksi haastatteluksi kutsutaan haastattelua, jossa on kaikille samat, valmiit kysymykset, mutta vastauksena on silti vapaa (Eskola & Suoranta 2008, 87).

Aineiston analyysimenetelmänä käytin teemoittelua. Eskolan ja Suorannan (2000, 175 – 176) mukaan onnistuneessa teemoittelussa on erityisen keskeistä aineiston ja teorian välinen yhteys. Käytännössä tämä näkyy tutkimusraporteissa teorian ja empirian lomittumisena toisiinsa. Eskolan ja Suorannan mukaan laadullisen aineiston analyysi muodostuu helposti tematisoinnin nimissä tapahtuvaksi pitkäksi ja raskaaksi kokoelmaksi sitaatteja. Teemoittain järjestetyt suorat haastattelujen lainaukset ovat monessa tapauksessa sangen kiinnostavia, mutta pitkälle menevää analyysia, saati tutkimuksen johtopäätöksiä, ne harvemmin itsessään osoittavat. Teemoittelussa aineistoa lähestytään aivan ensimmäiseksi

tematisoinnin kautta. Tämä tapahtuu siten, että teorian ja aineiston perusteella luodaan joukko erilaisia teemoja, jotka käytännössä nivoutuvat varsinaisten tutkimuskysymysten ympärille. Teemojen muodostamisen jälkeen aineistosta, esimerkiksi litteroidusta tekstimassasta, etsitään kuhunkin valittuun teemaan liittyvät osat. Tämä antaa mahdollisuuden tarkastella ja vertailla valittujen teemojen esiintymistä ja ilmenemismuotoja aineistossa.

Omassa tutkimuksessani teemoittelu toteutettiin jakamalla litteroitu haastatteluaineisto ensiksi erilaisiin luokkiin. Tässä vaiheessa luokat määräytyivät monissa kohdin suoraan teemahaastattelun kysymyspatteriston kysymyksistä. Tämän jälkeen käytin reilusti aikaa lukemalla nyt omiin luokkiinsa asetetut tekstit huolellisesti läpi ja siirtelin tarvittaessa vastauksia oikeille paikoilleen. Tämän lukemisen yhteydessä kirjoitin ylös kustakin pienemmästä luokasta keskeisimmät esiinnousseet seikat. Luokittelun valmistumisen jälkeen yhdistelin luokat ja niiden tärkeimmät löydökset omiin laajempiin teemoihinsa. Päätin olla laajentamatta teemoja liian suuriksi osakokonaisuuksiksi. Tämän vuoksi erikseen käsiteltäviä teemoja jäi tutkimukseen suhteellisen paljon. Käytännössä tämä näkyy tutkimuksessa helpompana seurattavuutena.

5. KAUPUNKIAUTOILUN TEMATIikkaa YKSILÖN SILMIN

Tässä luvussa tarkastellaan tamperelaisten kaupunkiliikkumista nimenomaan yksilöiden subjektiivisten silmälasien lävitse. Minkälaisia ovat ne konkreettiset ja psykologiset tekijät, jotka aivan erityisesti ylläpitävät autoriippuvuutta, ja ajavat yksilön autoilemaan. Entä millaiset tekijät vähentävät henkilöautoilua. Luvussa selvitetään myös, missä kulkevat liikkumistapavalintojen taloudelliset raja-arvot, ja minkälaiseksi henkilö kuvittelee elämänsä ilman autoa.

5.1. Ajansäästö, mukavuus ja rutiinit ajavat autoilemaan

Lybäck (2002b, 135) on sanonut, että yksilö näkee henkilöauton usein helppona, nopeana ja mukavana liikkumismuotona. Muiden kulkumuotojen käyttö arjen matkoilla nähdään usein varsin vaivalloisena. Henkilöauton tarjoamista eduista ei haluta tinkiä, ellei siihen ole erityisen pätevää syytä. Tämän tutkimuksen mukaan eräs tärkeimmistä syistä kaupunkiautoilulle on se, että autolla pääsee liikkumaan selvästi julkista liikennettä nopeammin. Käytännössä nopeus tarkoittaa ajansäästöä. Julkisen liikenteen ongelmaksi koetaan Tampereella erityisesti se, että kohtuullisen lyhyeenkin matkaan käytetty aika saattaa venähtää bussilla liikuttaessa. Henkilöauton käytölle ominainen ajanhallinnan tunne katoaa. Pääsääntöisesti haastateltavat katsovat ehtivänsä autolla nopeammin ja varmemmin lähes mihin tahansa paikkaan kaupunkialueen sisällä. Poikkeuksena ovat vain hyvin lyhyet matkat, sekä aivan Tampereen ydinkeskustaan suuntautuva liikenne. Ydinkeskustaan suuntautuvassa liikenteessä henkilöautolla suoritetun nopeamman siirtymän ajallinen etu katoaa usein parkkitilan puutteeseen tai liikennevaloihin. Seuraavassa esitetään aineistolle tyypillinen, kohtuullisen hyvin kiteytetty esimerkki ajankäytön ja kaupunkiliikkumisen välisen yhteyden kokemisesta:

”Pitäisi sitten opetella todella tarkaksi ajankäyttäjäksi ja osata bussiaikataulut ulkoa, taikka sitten käyttää älypuhelinia, mistä ne aikataulut saa varmaan näkymään. Sitten on kyllä ihan justiin se, että autolla pääset vaan niin paljon nopeampaa. Ihan sama mihinkä olet menossa, ei tarvitse alkaa kahta tuntia aikaisemmin valmistautumaan. Et sitä mä pidän kyllä ihan kaikkein tärkeimpänä” M56v.

Autoilun parhaina puolina ajansäästäminen nousee jatkuvasti esiin. Tutkimuksessa autoilu rinnastuu hyvin vahvasti bussin käyttöön, joka käytännössä nähdään yksityisautoilulle vaihtoehtoisena kulkumuotona. Haastateltavat katsovat julkisen liikenteen käyttöä rajoittavana tekijänä myös sen, että bussiaikatauluja ja reittejä ei tunneta. Toisaalta, vaikka reitit ja aikataulut tunnettaisiinkin, bussin saapumisajasta ei voida aina olla varmoja. Välillä bussi on esimerkiksi ollut selvästi myöhässä, eikä henkilö ole aivan varma, onko bussi jo mennyt. Välillä bussi on taas ollut hieman aikataulusta edellä ja tulonsa tarkalle jättänyt matkustaja myöhästyy. Myöhästymisen bussista saattaa monella reitillä tarkoittaa jopa puolen tunnin viivytystä, minkä katsottiin merkitsevän jo ajankäytöllistä katastrofia.

"No kun siinä ei voi aina tietää, paljonko se matka kestää. Oma sellainen huono kokemus bussista on se, että sä luulet, että matkaan menee vaikka 20min, mutta sitten missaat jonkun bussin, jonka jälkeen odotat pitkän aikaa seuraavaa. Sitten ne on pahoja, että vieraamman reitin aikana joudut vaihtamaan bussia ja menetkin sitten vahingossa johonkin väärälle pysäkillä ja myöhästyt taas... Mulle on käynyt sillain, että neljän kilometrin matkaan, mikä autolla olisi ollut ihan maksimissaan about kuusi minuuttia, meni bussilla tunti ja 25 minuuttia. Ja se siis oli ihan keskellä arkipäivää, kun vein auton huoltoon" M27v

Illalla liikuttaessa bussista myöhästymisen voi jättää ihmisen erityisen vaikeaan tilanteeseen, sillä seuraava vuoro saattaa liikennöidä vasta seuraavan päivän aamuna. Eräs haastateltavista kertoo olevansa poikkeuksellisen heikon ajantajunsa vuoksi tapamyöhästelijä ja sen vuoksi välttelevänsä bussilla matkustamista, erityisesti tärkeisiin tilaisuuksiin tai töihin. Autolla liikuttaessa myöhästymisen ja ajoissa olemisen erot eivät yleensä ole yhtä suuria. Autoilijat arvostavat myös eräänlaista mikrotason ajankäyttöön liittyvää spontaaniutta. Esimerkkinä kodista liikkeelle lähteminen, mikä ei autoilijalta vaadi tarkkaa ja ennalta määrättyä yhden minuutin aikaikkunaa. Autoa käyttävällä tätä ajallista liikkumavaraa voi yleensä olla 5–10 minuuttia. Autoilijan ei myöskään ajatella joutuvan stressaamaan tarkasta aikataulusta, sillä keskimääräisessä myöhästymistapauksessa puhutaan ainoastaan joistakin minuuteista, mikäli lähtöhetki on edes jotenkuten osunut kohdalleen.

Lybäck (2002b, 123) korostaa mukavuuden ja helppouden olevan tärkeitä yksityisautoiluun linkitettäviä etuja. Auto tarjoaa varsin konkreettisen suojan ulkomaailmaan olosuhteita, kuten epämiellyttäviä lämpötiloja, vesisadetta tai voimakasta tuulta vastaan. Mukavuus voi tarkoittaa paitsi fyysistä, myös esimerkiksi sosiaalista helppoutta. Tässä tutkimuksessa korostuvat kaikki Lybäckin mainitsemat seikat. Esimerkiksi juuri säältä suojautuminen nähdään eräänä autoilun hyvänä puolena, joskaan tätä ei arvoida aivan tärkeimpien ominaisuuksien joukkoon. Rinnasteisesti bussilla kulkemisen eräänä ongelmana nähdään myös säiden armoilla oleminen, tästä kenties kuvaavimman esimerkki seuraavassa antaa 39-vuotias mies.

"No saattaa käydä esimerkiksi sillain, että aamulla katson pakkasmittaria, ja se näyttää -3 asetetta. Iltapäivällä kun pääsee töistä, mittari saattaa ollakin jo -7 astetta, ja tuuli 8 metriä sekunnissa. Se pakkasen peruvuus on tuolloin ihan hurja siihen aamuiseen verrattuna, ja minä olen siellä kevyessä takissa venäilemassa jotain 8 – 15 minuutin päästä tulevaa bussia. Tuhannet ihmiset vuodessa sairastuvat ja saa kroppansa ihan jumiin kun ne odottelee bussipysäkeillä". M39v

Mukavuudessa ja helppoudessa korostuvat myös esimerkiksi ruokaostokset, jotka suoritetaan mieluiten ajoreitin varrella olevissa kaupoissa. Kauppojen parkkialueiden toivotaan mieluiten olevan sellaisia, joissa auton saa pysäköityä mahdollisimman lähelle kaupan ovea. Helpon parkkeerauksen vuoksi autoilijat ovat usein myös valmiita ajamaan ylimääräisen matkan sellaiseen päivittäistavarakauppaan, jossa auto on mahdollista pysäköidä vaivattomasti aivan kohteen sisäänkäynnin läheisyyteen. Toisaalta pysäköinnin miellyttävyyteen liittyy vahvasti myös se, kuinka helppoa paikasta on poistua. Esimerkiksi eräs haastateltavista koki, että ahtaasta kadunvarsiparkista on vaikeaa ja vaarallistakin liittyä takaisin vilkkaasti liikennöidylle tielle. Näissä tapauksissa auto ajetaan usein kauemmaksi. Pysäköinnin vaivattomuudella on tämän tutkimuksen perusteella mahdollista selittää esimerkiksi automarkettien suosiota ja keskustan epäsuosioita. Tutkimus vahvistaakin esimerkiksi Kannisen ym. (2010, 84) tutkimusta, jonka perusteella eräs joukkoliikenteen käyttöä rajoittava tekijä on se, että vaikka keskustassa sijaitsevat palvelut olisivat hyvin saavutettavissa, ei julkisen liikenteen käyttö usein ole toimivin valinta, mitä tulee suuriin

ostosmääriin tai erityisen suurikokoisiin ostoksiin. Usein ratkaisuna on ajaa henkilöautolla kehä- tai ohitustien varrella sijaitsevaan kauppakeskukseen.

Pienten lasten, vanhusten, tavaroiden ja esimerkiksi koirien kuljettaminen henkilöautolla nousee haastatteluissa esiin eräänä autoilun merkittävänä etuna. Esimerkiksi ruokaostosten kuljettaminen on lähes päivittäin toistuvaa rutiinia, eikä kaikkien käytettävissä ole lähikauppaa. Mahdollisuus ruokakassien kuljettamiseen autolla on etu, jota useimmat haastateltavat pitävät suuressa arvossa. Vastaavana etuna pidetään myös isokokoisten kertaostosten kuten huonekalujen kuljetusta, joka katsottiin huomattavasti helpommaksi suorittaa autolla, kuin esimerkiksi julkista liikennettä tai ulkopuolisia kuljetuspalveluja käyttäen.

Eräät haastateltavat korostavat autoa myös tavaroiden säilytyspaikkana. Esimerkiksi harrastukseen liittyvät välineet on helppo ottaa mukaan aamulla kodista lähdettäessä ja säilyttää iltaan asti omassa autossa ilman ylimääräistä vaivaa. Lapsien kuljettaminen autolla harrastuksiin ja päivähoitoon nähdään hyvin tärkeänä suorittaa autoa käyttäen. Eräs haastateltava mainitsee hankkineensa uudelleen auton nimenomaisesti helpottamaan arkea perheen perustamisen seurauksena. Tämä siitä huolimatta, että haastateltava muuten pitääkin bussia miellyttävämpänä kulkutapana useimmille arjen matkoilleen.

"No täytyy kyllä sanoa, että lasten kanssa autolla kulkeminen on aika helppo vaihtoehto ja usein sitä käytänkin, varsinkin jos tavaraa on paljon tai mennään samalla reissulla moneen paikkaan. Kun lapsia oli vaan yks, menin silloin vielä mieluummin bussilla, niin en joutunut pysähtymään tienlaitaan hyssyttelemään vauvaa. Kolmen lapsen kanssa varsinkin alussa oli oma auto ihan ykkönen. Nyt ne alkaakin olla jo siinä iässä, että bussikin tuntuu mahdolliselta. Omiin menoihin taas menen kylä aina bussilla, ellei tarkoitus oo sitten ostaa jotakin painavaa tai isokokosta. Töihin menen kaikkein mieluiten bussilla, ei tarvi hermoilla ruuhkassa eikä ettiä parkkipaikkaa."

N38v

Kaupunkirajat ylittävä liikenne nähdään autoilun eräänä parhaista puolista ja sen korvaaminen muilla kulkumuodoilla, kuten esimerkiksi junan tai bussin käytöllä nähdään pääasiassa hyvin hankalana. Matkat työpaikoille, vanhempien luokse, harrastuspaikkoihin,

pidemmät automatkat ja niin edelleen koetaan erittäin vaivalloiseksi suorittaa muuten kuin henkilöautoa käyttämällä. Auto on paikka myös itsensä toteuttamiselle. Tiiviissä kaupunkiasumisessa auto saattaa olla kaikista yksityisin tila, mitä ihmisellä on kohtuullisen helposti saavutettavissa

"Se missä me asutaan kuuluu tosi hyvin ne äänet ja automatkat on oikeastaan ainoita paikkoja, missä voin laulaa häiritsemättä muita... .. Mä olen ihan korvessa kasvanut ja kaupungissa välillä ihan oikeasti ahdistaa se, ettei täällä voi missään pitää meteliä (nauraa)" N31v.

Auton yksityisyyden sallimat itseilmaisun mahdollisuudet eivät rajoitu pelkästään laulamiseen, vaan automaatoilla mainitaan kerrattavan esimerkiksi töissä odottavia puheita, avattavan ääntä ja harjoiteltavan elokuvarepliikejä. Omassa autossa ei tarvitse heti aamusta altistua vieraille ärsykeillä, kuten itkeville lapsille, meluisille teineille ja tyytymättömiltä näyttävillä ihmisille. Monet haastateltavat arvostavatkin oman auton tarjoamaa yksityisyyttä. Autosta voi myös soittaa puheluita handsfree-laitteen avulla ja ylläpitää kontaktiverkostoaan samalla ajalla mikä joka tapauksessa kuluu matkustamiseen.

5.2. Yksityisautoilun taloudelliset kustannukset

Autoilusta aiheutuvat kustannukset muodostuvat (Motiva, 2017) mukaan sekä muuttuvista että kiinteäksi katsottavista kustannuksista. Kiinteät kustannukset eivät ole ensisijaisesti riippuvaisia autonkäyttöasteesta, vaan ajasta. Kiinteitä kustannuksia ovat muun muassa vuosittain maksettavat vakuutukset, autovero sekä auton määräaikaikatsastus. Kiinteiksi kustannuksiksi katsotaan myös pysäköintiin liittyvät maksut, kuten parkkiruutu auton säilytystä varten. Lisäksi auton hankkimiseen käytetty rahasumma on iso osa kiinteiksi laskettavia kustannuksia. Muuttuvia ja ensisijaisesti ajomäärästä riippuvia kustannuksia ovat polttoaineen hankintaan sekä auton huoltoon ja korjaukseen liittyvät kustannukset. Myös pesut ja pientarvikehankinnat, renkaiden vaihto, sekä erilaiset vahingot, kuten kolarointi ja sakot, kuuluvat muuttuviin kustannuksiin.

Tämän tutkimuksen perusteella autoilun taloudelliset kustannukset näyttäytyvät hyvin merkityksellisinä ja ajatuksia herättävinä tekijöinä kaupunkiliikkumisen ilmiökentässä. Autoilusta maksettavan hinnan korottaminen saattaisi ainakin periaatteessa vähentää autoilua. Joidenkin osalta kaupunkiautoilu tulisi loppumaan kokonaan. Toisaalta taas

koetaan, että näin ei kuitenkaan aiemmin ollut tapahtunut bensiinin hinnannousujen seurauksena. Haastateltavilta kysyttiin, kuinka paljon he ovat valmiita maksamaan autoilusta. Mikä olisi sellainen taloudellinen raja-arvo, joka saisi heidät joko lopettamaan tai tuntuvasti vähentämään omaa henkilöauton käyttöönsä. Kuluja kertyy muualtakin, mutta tarkasteluarvoina toimivat tässä kohtaa vuosittainen autovero ja polttoaineen litrahinta. Trafín tämän vuoden tutkimuksen mukaan polttoaineen hinnan olisi oltava vähintään 2,26 € litralta, jotta autoilijat ympäri Suomen vähentäisivät autoiluaan. Toisaalta ajokilometrejä lisäävä hinta oli samaisen Trafín tutkimuksen mukaan 0,99 € litralta. Molemmat hinnat ovat menneet alaspäin vuoden 2012 tasosta (Valta, 2017, 19).

Tämän tutkimuksen perusteella autoveroa ollaan valmiita maksamaan 1000–1500 euroa vuodessa ja bensiinistä puolestaan voidaan maksaa 2,5–3 euroa litralta, alimman raja-arvosumman ollessa kaksi euroa litralta. Ylärajaa on vaikea asettaa, mikä tulee esiin esimerkiksi seuraavassa 20-vuotiaan haastateltavan puheenvuorossa: *”No niin paljon kuin se maksaa. Toki sitten pistäisi miettimään, jos se olisi esimerkiksi viisi euroa litralta.”* N20. On kuitenkin huomioitava, että edellä mainitussa Trafín tutkimuksessa kysyttiin, millä litrahinnalla autoilijat vähentäisivät autoiluaan. Tässä tutkimuksessa kyse oli kipurajasta, joka saisi nimenomaan tamperelaisen autonkäyttäjän lopettamaan tai vähentämään tuntuvasti päivittäistä autoiluaan. Trafín tutkimus sen sijaan käsitti koko Suomen. Mukana oli siis paljon sellaisia alueita, joiden asukkaille autoilu on käytännössä välttämättömyys.

Toiskallio (2001, 16–17) kirjoittaa, että autoilusta saatujen etujen ja miellyttävyyden, ja toisaalta laajalle levinneen ympäristöriskitietoisuuden sekoituessa, autoilijan ajatuksia ja toimintaa leimaa ristiriita: *”Ajetaan yhä enemmän ja kannetaan siitä yhä huonompaa omaatuntoa”*. Tällaisen ristiriidan eräänä lopputulemana on se, että auton ja polttoaineiden verotuksen kiristämiseksi ei ole nähtävissä erityisen suuria moraalisia esteitä. Kaikki haastateltavat ovat ainakin jonkin verran tietoisia autoilun tuottamista ympäristöriskeistä. Se näkyikin vastauksissa siten, ettei kukaan varsinaisesti kyseenalaistanut polttoaineiden tai autoilun kallistumista. Haastateltavat eivät välttämättä halunneet muuttaa liikkumistottumuksiaan, mutta pääosassa vastauksista huokuu tietynlainen syyllisyys henkilöautoilusta. Vastaisuudessa tapahtuvia hinnankorotuksia pidetään sangen todennäköisinä. Hinnankorotuksista ei pidetty, mutta niitä ei myöskään kyseenalaistettu,

autoilusta ikään kuin kuuluukin maksaa. Seuraavassa 31-vuotias mies kuvailee ajatuksiaan polttoaineen hinnan noususta:

Markka-aikana ihmiset kauhistelivat viiden markan hintaa ja nyt se on sen kymmenen markkaa ja silti ne ajaa suurin piirtein yhtä paljon kuin ennenkin. Toisaalta myös tulot nousee suurin piirtein samaa vauhtia, niin tuskin se siitä muuttuu. Sanotaan näin, että kolme euroa alkaisi olemaan kipurajalla, mutta tuskin se siihen nousee pitkään aikaan. M31v

Tämä tutkimus puoltaa ehdottomasti Summalan (2001, 225) esitystä, jossa hän suhtautuu varsin nuivasti autoilun kustannusten vähittäisten korotusten aiheuttamaan päästövähennyspotentiaaliin. Summalan mukaan esimerkiksi polttoaineen hintojen kohoaminen ei jatkuvuudestaan huolimatta ole olennaisesti vaikuttanut liikkumistapoihin. Matkapääätösten muuttamiseksi tarvitaan Summalan mielestä asteittaisia hinnankorotuksia selvästi voimakkaampaa interventiota. Samoilla linjoilla on myös esimerkiksi haastateltava:

"Nää on vaikeita nää rahakysymykset. Se on se perinteinen, että nyt kaikilla menee se kipuraja kahdessa eurossa, mutta sitten jos se hinta nousee hissukseen, niin yhtäkkiä se kipuraja onkin kolme euroa. Ehkä itellä, jos se hinta nyt tuplaantuisi, niin sitten alkais miettimään enemmän tota omaa autoilua. Sen verran vähän ajelen tällä hetkellä, ettei se viimeinen kipuraja ole vielä lähellä." M37v

Toisaalta esimerkiksi 56-vuotias mieshenkilö ajattelee polttoaineen rajusta hinnannoususta seuraavaan tapaan: *"Tuskin sekään (hinnannousu) silti lopettaisi, kun joihinkin paikkoihin on vaan niinku pakko mennä sillä autolla"*. Kaupunkiautoilun lopettamiseen tarvittaisiin tämänkin tutkimuksen perusteella Summalan mainitsemaa voimakkaampaa puuttumista autoilun kustannusten kehityskulkuun.

Hyvistä puolistaan huolimatta autoilu koetaan suhteellisen kalliiksi. Autonkäyttö aiheuttaa toistuvia kulueriä, kuten: polttoaine, autoverot, vakuutukset, korjaukset, huollot, parkkimaksut, parkkiluvat, pysäköinti- sekä rikesakot. Myös auton ajoittainen vaihtaminen uudempaan muodostaa yleensä sängen huomattavan kuluerän. Vaikka tutkimuksen todettiin myötäilevän Summalan skeptistä asennetta vähittäisiin kustannuskorotuksiin, ilmeni haastatteluissa kuitenkin, että eräs ultimaattisista keinoista vähentää autoilua, on silti

autoilun voimakas kallistuminen. On selvää, että mitä kalliimpaa autoilu on, sitä vähäisemmällä määrällä ihmisiä autoilu on realistinen mahdollisuus. Toisaalta tämä kehityskulku edistäisi sosiaalista epätasa-arvoa. On kuitenkin selvää, että mikäli yksityisautoilu on edullista ja globaalisti yhä useampien ihmisten saavutettavissa, muuttuvat yhteiskunnat ja kaupungit entistäkin autoriippuvaisemmiksi. Samalla autoilun tuottamat ongelmat korostuvat yhä räikeämmin.

5.3. Mikä kaupunkiautoilussa on huonointa

Ajamiseen liittyviä kokemuksia on varmaan yhtä paljon kuin on autoilijoitakin. Eräät tässä tutkimuksessa haastatellut autonkäyttäjät pitävät autoilua rentouttavana ja parhaimmillaan lähes meditatiivisena toimintana. Toisille autoilu saattaa puolestaan olla stressaavaa tai ikävyyttävää suorittamista. Autoilun ikävimpinä puolina ovat tämän tutkimuksen perusteella siitä koituvat taloudelliset kustannukset, joiden katsotaan olevan isommat kuin muista liikkumismuodoista koituvat kulut. Autoilun kustannuksia ovat muun muassa säännöllisestä käytöstä aiheutuvat polttoainekulut, sekä vuosittaiset autovero ja vakuutusmaksut. Kuten myös edellisessä luvussa (ks. Motiva, 2017) kävi ilmi, kokonaishintaa kertyy lisäksi sellaisista tekijöistä kuin auton korjaukset ja huollot, parkkimaksut, pysäköinti- ja rikesakot, auton ajoittainen vaihtaminen uudempaan, vakituinen parkkimaksu kotipihassa. Jokainen haastateltava mainitsi autoilun korkean hinnan autoilun ikäväksi puoleksi. Seuraava katkelma edustaa hyvin yleistä tutkimuksessa esille tulevaa mielipidettä:

”Ikävintä on tietysti rahan meno, bensa ja kaikki verot ja vakuutukset. Autoilu ei ole erityisen halpaa, huollot ja auton rikkoutuminen on myös ikäviä puolia. Sitten muiden henkilöiden kускаaminen ei aina ole hauskaa, ainakaan kovin hauskaa. Ja parkkipaikkojen etsintä ei ole myöskään hauskaa, et mulle ne on ne ikävimmät.” M27v

Autoilun huonoiksi puoliksi koetaan myös esimerkiksi se, että autolla ei kaupunkioiloissa päästä aina perille asti. Todellisuudessa erityisesti kaupungin keskustassa auto joudutaan usein pysäköimään sangen pitkän kävelymatkan päähän määränpäästä. *”...sillä polkupyörällä pääsee suoraan ovelle.” (ja tämän vuoksi liikkuu keskusta mieluiten polkupyörällä) M42v.* Useat haastateltavat tuntevatkin arvostavan yhdellä kulkumuodolla

perille pääsemistä siinä määrin, että se on matkustusmallipäätöstä määrittävässä asemassa. Toki useimmiten yhden kulkumuodon liikkumisväline on auto. Tampereen keskusta koetaan epämiellyttäväksi paikaksi autolla liikkumiseen. Useaan otteeseen juuri Tampereen keskustan tietynlainen saavuttamattomuus nähdään autoilun huonona puolena. Useat autoilijat mielellään välttelevät menemistä Tampereen keskustaan. *”Minne siellä edes parkkeeraat?” M72v.*

Tutkimuksen mukaan erityisesti Tampereen keskustan tuntumassa pysäköintiä saattaa edeltää epämiellyttävä ja usein kiireessä tapahtuva parkkipaikkojen etsiminen. Tämän mainitaan aiheuttavan usein myöhästymisen pelkoa sellaisissa kohteissa, jotka ovat pysäköinnin suhteen haastavia. Edelleen pysäköintiin liittyvinä ongelmina nähdään aikarajoitukset. Auton luona on käytävä ennalta tarkkaan määriteltyyn aikaan mennessä kääntämässä parkkikiekkoa tai syöttämässä pysäköintimittariin lisää rahaa, muuten autoilijaa uhkaa pysäköintisakko. Tämä koetaan rajoittavana. Maanalaista pysäköintiä ei tämän tutkimuksen perusteella vielä koeta kaupunkilaisten omana käytäntönä. Myöskään pysäköintijärjestelyistä tai omista toimintaedellytyksistä parkkihallissa ei haastateltavilla ollut kovinkaan tarkkaa tietoa tai varmuutta.

Ikävänä asiana kaupunkiautoilussa pidetään sitäkin, että talvella liikkeellelähtö on välillä epävarmaa ja hidasta. Ikkunoiden raaputukset, lumen luonti ja ikkunoiden huurtuminen nähdään usein ikävinä puolina. Talvella myös liikkeellelähtö saattaa olla huomattavan hidasta ja kylmässä autossa palelu saattaa kestää vielä pitkään varsinaisen liikkeellelähdön jälkeenkin. Toisaalta osattiin myös arvostaa auton tarjoamaa suojaa tuulta ja kylmyyttä vastaan.

”Sitten tietysti talvella autoilu on usein tosi ärsyttävää, jollet sit omista omaa autotallia tai jotain kerrostalon alla sijaitsevaa autopaikkaa. Sellanen muuten voi Tampereellakin kyllä maksaa. Mun täti ja sen mies hommasivat viime vuonna uuden asunnon (alue Tampereen keskustassa), jossa autopaikan hinta olis ollut yli 20 000€. Ne sit pitää sitä autoa vähän kauempana, niiden vanhan talon pihassa” N20v

Autoilun ongelmaksi koetaan myös sen rajoittavuus. Kun autolla lähtee jonnekin, sitä tulee myös käyttää. Autoilija on monella tapaa sidottu autoonsa ja monesta osasta koostuva matka

koetaan yleensä helpoimmaksi suorittaa alusta loppuun autoa käyttäen. Eräänä auton käyttöä rajoittavana puolena koetaan myös se, ettei sillä voida laillisesti ajaa, mikäli kuljettajalla on tietyn rajan ylittävä määrä alkoholia veressä. Esimerkiksi toinen ravintola-annos on yleensä jo liikaa, mikäli autoilija suunnittelee jatkavansa matkaa kohtuullisen nopeasti. Kaksi haastateltavaa ovat kokeneet joskus poistuneensa juhlista sen vuoksi, ettei voineet autolla liikkuvina käyttää alkoholia. Auto täytyy saada kotiin ja auton noutaminen seuraavana päivänä saattaa muodostua liian vaivalloiseksi. Tämän kaltainen ongelma kiusasi vain pientä osaa haastateltavista, mutta alkoholin nauttimiseen liittyvä problematiikka saattaa tästä huolimatta olla kohtalaisen yleinen. Eräs haastateltavista kokee ikävänä puolena seuraavan:

"No ehkä joskus aamulla tosi väsyneenä, kun ei tiedä onko vielä promilleja veressä, niin on se vähän ikävä ajella tuolla syysliukkailla... ja vähän raappaamatta ikkunoita tai sellaisilla huurtuneilla, ja miettii että meinaa ajaa vahingossa pyöräilijän päälle, niin... vielä ei ole mitään tapahtunut. Mut ne ei taluta niitä pyöriä suojateiden yli, vaikka niiden pitäisi." M31v

Henkilöautoilun huonona puolena pidetään myös sen suhteellista vaarallisuutta. Liikenneturvallisuus on parantunut Suomessa vuosikymmenestä toiseen, mutta silti erityisesti isommilla nopeuksilla ajettaessa äkkikuoleman tai äärimmäisen vakavan loukkaantumisen mahdollisuus seuraa jatkuvasti mukana. Yksikin oma tai vastaantulijan virheliike saattaa johtaa hengenvaaralliseen onnettomuuteen. Julkisella liikenteellä matkustettaessa tätä riskiä ei koeta ollenkaan niin suureksi kuin henkilöautolla liikuttaessa. Toisaalta, kuten eräs haastateltava mainitsi, kaupungeissa nopeudet ovat yleensä sen verran pieniä, että usein selvitään pelkällä ”peltikolarilla”. Vakavia onnettomuuksia sattuu silti taajama-alueillakin. Polkupyöräilijät sekä suojatien ylittäminen nähdään onnettomuuksien kannalta riskitekijöinä, vaikka auton kuljettaja ei itse vaarassa olisikaan. Seuraavassa 55-vuotias nainen reflektoi autoilua yleensä:

"Rattijuopot ja huumeiden vaikutuksessa ajavat kuskit mua pelottaa autoilussa eniten. Kuka vaan voi nousta auton rattiin ja lähteä ajamaan, vaikka missä kunnossa. Siellä ollaan kaikki sitten samassa liikenteessä, lapset ja kaikki, eikä yhtään tiedä, mitä voi minä päivänä tahansa liikenteessä tapahtua." N55v

5.4. Vapautta ja turvaa henkilökohtaisessa tilassa

Mimi Sheller (2004, 222) on sanonut, ettei henkilöautoilussa ole milloinkaan kysymys pelkästään järkiperaisista, taloudellisista tai ajankäytöllisistä valinnoista, vaan yhtä paljon esimerkiksi esteettisistä ja emotionaalista seikoista liittyen autoon ja ajokokemukseen. Shellerin mainitsemaan estetiikkaan liittyen haastateltavat eivät kuitenkaan mainitse auton ulkonäköön liittyviä esteettisiä ominaisuuksia. Esimerkiksi Maurasen (2001, 57) mukaan auto on ollut ja on edelleen muutakin kuin pelkkä ratkaisu käytännön liikkumiskysymyksiin. Monille tietyyntyyppisen auton omistaminen on tärkeä tapa osoittaa omaa yhteiskunnallista asemaa ja erityisesti varakkuuttaan.

Tässä tutkimuksessa haastateltavat kuitenkin vaikenevat mahdollisesta tarpeesta osoittaa esimerkiksi omaa hyväosaisuuttaan tietyyntyyppisen auton omistamisella. Lybäck (2002b, 121) on sitä mieltä, että tätä nykyä auton välineellinen merkitys korostuu entistä enemmän. 2000-luvulle tultaessa autoa pidetään yhä enemmän ”käyttö- kuin näyttöesineenä”. Haastateltavista kukaan ei edes epäsuorasti korosta auton merkitystä itseisarvona. Toisaalta aiemmat kysymykset saattoivat johdatella vastaajia mielentilaan, jossa auton mahdollisesta ”näyttöesineellisyydestä” ollaan mieluummin puhumatta. Tutkimuksen perusteella auton merkitys itseisarvona on hyvin pieni verrattuna sen välinearvoon. Autoa ei pidetä näyttöesineenä, vaan nimenomaan käyttöesineenä. Tämän tutkimuksen puitteissa on silti hankala esittää pitkälle meneviä väittämiä auton statusarvon vähenemisestä yhteiskunnassamme.

Välillisemmin autoiluun ja estetiikkaan liittyen kaksi haastateltavaa mainitsevat ajavansa mielellään kauniilla säällä nopeimman vaihtoehdon sijaan maisemareittiä. Kotikaupungin, eli tässä tutkimuksessa kaikkien haastateltavien kohdalla Tampereen, kauniit kohteet koettiin helpoksi saavuttaa autolla. Yksi haastatelluista kertoo maisemallisten elämysten olevan läsnä myös arjen autoilussa huomattavasti paremmin kuin bussilla matkustaessa. Hänen mukaansa polkupyörä vetää silti tässä yhteydessä pisimmän korren. Eräs haastateltavista kuvaa omaa esteettistä kokemustaan autoilun mahdollisen lopettamisen yhteydessä seuraavasti:

”No ehkä esimerkiksi ihan sellainen, et myrskysäällä mulla oli opiskeluaikoina joskus tapana koukata pikkusen reitiltä ja ajaa tonne

Rauhanniemeen, siis jos ei ollut kiire. Ja sitten kulkee siinä tuulessa sellaisen jotakin viidestä kymmeneen minuuttiin ja katsoa niitä Näsijärven maininkeja ja isoja aaltoja, jotka iskee siellä yllättävän korkealle rantaan... ..se aallokko ja tuuli on mulle kyllä sellainen luontokokemus, mistä kyllä tykkään, vaikken nyt olekaan silleen mikään luontoihminen... Kävellessä ei tulisi varmasti lähettyä, et jos ei olisi sitä autoa niin en mä siellä kävisi”. M39v

Shellerin esteettisiä ja emotionaalisia syitä edelleen peilaten myös herkemmat emotionaaliset tekijät henkilöauton kuluttamisen syynä nousivat monissa kohdin ainestoa vahvasti esiin. Esimerkiksi Dant & Martin (2001) näkevät asian siten, että ihminen pitää seurasta, ja usein toisilta halutaan saada esimerkiksi sellaisia tunteita kuin turvallisuutta ja hyväksyntää. Samalla sosiaaliseen vuorovaikutukseen liittyy kuitenkin pelko, että näitä kumpaakaan ei ehkä kuitenkaan saada. Tämän vuoksi tilat ja paikat, joissa on mahdollisuus vetäytyä omaan suojaiseen rauhaan, ovat psyykelle tärkeitä. Usein juuri auto on se nopeasti saatavilla oleva tila, jossa voi tarvittaessa koota itsensä tai lähteä pois paikalta (ks. myös Kalanti 2001a, 119–120). Haastattelun tulokset eivät mukaile Dantia ja Martinia täydelleen, mutta silti vahvistavat näkemystä, jossa auto representoituu kulkuvälineen lisäksi eräänlaisena mukana liikuteltavana henkilökohtaisena tilana. Usein tämä tila nähdään myös eräänlaisena turvapaikkana, joskin termiin ei aina liity erityisen suurta tunnelatausta. Kaukana kotoa liikuttaessa oma tila on turvapaikka riippumatta siitä, onko se kulloisellakin hetkellä tarpeellinen tai ei. Eräät haastateltavat arvostavat sitä, että autolla liikkuminen säästää paitsi fyysistä, myös sosiaalista energiaa. Eräs autoilija on tyytyväinen esimerkiksi siitä, ettei joudu kohtaamaan potentiaalisesti epämiellyttäviä tai häiritseviä ihmisiä ennen töihin menoa.

”No siinä autolla kulkemisessa niin kuin säästää sellasta vähän kuin henkisiä voimia, et kun jos sulla vaikka aamulla on joku esitys tai joku tärkeä juttu, niin sun omassa autossa on paljon rauhallisempi valmistautua siihen. Bussissa saattaa olla tosi ahdasta ja sitten jotain kovaäänisiä ja kiroilevia 14-vuotiaita tai kauhean kovaa parkuvia lapsia. Mä oon siis myös tosi meluherkkä, että aamulla tollanen pilaa joskus fiilikset aika hyvin” N20v

Kaupunkirajat ylittävillä tai reittien sekä aikataulujen puolesta vaikeasti saavutettaviin kohteisiin suuntautuvilla matkoilla auto koetaan myös eräänlaisena vakuutena. Mikäli

tällaisessa kohteessa henkilö alkaa syystä tai toisesta kokea tarvetta nopeaan siirtymään, autonkäyttäjän ei tarvitse odottaa seuraavaa päivää, tuntia, tai edes viittätoista minuuttia ennen kuin lähtö on mahdollinen. Bussilla kuljettaessa koetaan, että kohtalo ei ole enää liikkujan omilla käsissä. Bussi tulee silloin kun se tulee, ja yleensä aina määrättyjen aikataulujen puitteissa. Henkilöauton tarjoaman liikkumisen vapauden ansiosta henkilö saattaa lähteä sellaisiin paikkoihin, minne muuten ei uskaltaisi tai viitsisi lähteä. Uskaltaminen tai viitsiminen voi liittyä esimerkiksi ajankäytöllisiin kysymyksiin tai Dantin ja Martinin sosiaalisen kanssakäymisen problematiikkaan.

Autoiluun liittyvien emotionaalisten seikkojen tiedustelussa aineiston voi katsoa jakautuvan selkeästi osiin. Eräät haastateltavat innostuvat vastaamaan ja kuvaamaan sangen tarkastikin omia emotionaalisia kokemuksiaan. Osalle taas auton käyttö linkittyi myös tässä kohtaa vahvasti käytännön etuihin. Autonkäytön koetaan antavan paitsi sosiaalista ja ajankäytöllistä turvaa, myös vapautta. Koettu vapaus ilmenee selkeimmin jatkuvana spontaaniuden mahdollisuutena. Autoilijalle on mahdollista hetken mielijohteesta päättää käydä esimerkiksi kaupassa, harrastuspaikassa tai ystävän luona kylässä. Ilman autoa arkielämä ja siihen liittyvät pikkuaskareet pitäisi suunnitella paljon tarkemmin. Erityisesti silloin, jos niiden toteuttaminen ei tapahdu yksilön arjen tärkeimpien solmukohtien, kuten esimerkiksi kodin ja työpaikan lähellä. Ehkä kaikista selkeimmin, joskin hieman kärjistetysti autoon liittyvää vapauden tunnetta kuvataan seuraavassa haastattelukatkelmassa:

”Siis henkilöauton omistajana säähän voit periaatteessa lähteä mihin vaan ja milloin vaan sua huvittaa... vaikka kello kahden aikaan yöllä. Siskon mies kun jäi työttömäksi, se ajoi seuraavana yönä yhtä soittoa Hervannasta vanhaan kotipaikkaansa Kemijärven Suonikylään. Sieltä se soitti aamulla siskolle, että selvittelee vähän ajatuksiaan. Mutta myös sairaalaan, kauppaan tai vaikka kaveria jeesaamaan pääsee nopeasti, ja mihin kellon aikaan vaan” M27v.

5.5. Elämä ilman autoa

Autolle ei aina ole välttämätöntä käyttöä. Muun muassa Kuoppa & Mäntysalo (2010, 29) ovat sitä mieltä, että ihmiset eivät ollenkaan aina hanki autoa olosuhteiden pakosta. Autoriippuvuus muodostuu vasta auton omistamisen jälkeen, kun arjen käytännöt

mukautuvat aina saatavilla olevaan autoon. Myös esimerkiksi Kannisen ym. (2010, 121) mukaan autonkäyttäjä sopeuttaa elämäänsä auton mahdollistaman saavutettavuuden mukaiseksi ja täten vahvistaa yksityisautoiluun perustuvaa liikkumisen mallia. Elämäntapa ja rutiinit kietoutuvat autoilijoilla tämän tutkimuksen perusteella voimakkaasti autonkäytön ympärille. Auton jokapäiväiseen käyttöön ollaan usein niin tottuneita, ettei esimerkiksi bussien numeroista tai reiteistä olla välttämättä edes selvillä.

Auton omistaminen tai autottomuus näyttäisi tämän tutkimuksen mukaan olevan vahvasti mukana määrittelemässä henkilön asuinpaikan valintaa kaupungin sisällä. Autonomistajat valitsevat merkittävän usein ydinkeskustaa ja sen välitöntä läheisyyttä syrjäisemmän asuinpaikan. Tätä perustellaan usein erityisesti "rauhallisuuden" tavoittelulla, mutta tärkeänä faktorina on eittämättä myös auton omistaminen. Auton säilyttäminen on useimmiten merkittävästi edullisempaa kuin ydinkeskustassa. Lisäksi autonkäyttö on sujuvaa kierto- ja ohitusteiden, sekä esimerkiksi uuden Rantaväylän tunnelin ansiosta. Busseja sen sijaan kulkee näillä alueilla huomattavasti ydinkeskustaa harvemmin vuoroväleihin. Tässä lieneekin eräs autoriippuvuutta ydinkeskustan ulkopuolella ylläpitävä palautesilmukka. Haastatelluista 39-vuotias mies sivuaa seuraavasti:

”Jos ei olisi autoa, niin muutettaisiin ainakin lähemmäksi keskustaa. Auton kanssahan siellä ei ole edes järkevää asua, koska se liikkuminen on hitaampaa ja lyhyiden matkojen vuoksi ihan turhaa, kun voi mennä samassa ajassa pyörällä ja kävellenkin. Parkkipaikkojakaan ei ole missään helposti. ...sitten keskustassa bussitkin menee tosi hyvin, että siellä ei kyllä edes pitäisi autoa. Mutta siis, jos saa tän kysymyksen kohdalla nyt sanoo, niin mä asun kyllä tavallaan mieluummin vähän kauempana keskustasta ja ajan autolla, kuin että asuisin keskustassa enkä vois ajaa. Veikkaan, että meillä kotonakin ollaan samaa mieltä ja ollaanhan me tästä oikeastaan puhuttu paljonkin, kun just sinne Annalaan muutettiin” M39v.

Autolla suoritettavista matkoista kaikkein helpoimmaksi koetaan luopuminen työ- tai opiskelupaikkaan suuntautuvasta liikenteestä. Usein nämä matkat koetaan mahdolliseksi järjestää siten, että ne kuljettaisiin julkisilla. Tosin poikkeuksiakin on. Eräs haastatelluista autoilijoista ei omien sanojensa mukaan pystyisi käytännössä suorittamaan omia työtehtäviään, ellei hänen käytössään olisi autoa. Perustelutkin ovat hyvin ymmärrettäviä.

Hänen työnsä on toiseen kaupunkiin suuntautuvaa vuorotyötä, eikä hän myöhäisinä aikoina päättyvien vuorojen jälkeen pääse kotiinsa julkista liikennettä käyttäen.

Virrankoski (2001, 240) on sanonut, että työmatkoja enemmän uudenlainen autoriippuvuus tulee esiin kaupassakäyntiin ja harrastuksiin liittyvillä matkoilla. Isoja automarketteja valtaisine pysäköintialueineen on jo pidempään noussut kaupunkien laitamille ja ohitusteiden varsille. Toisaalta myös harrastuspaikat sijaitsevat yhä etäämpänä keskustoista, ja näihin kuljetetaan lapsia tai mennään itse henkilöautolla. Tämä tutkimus vahvistaa Virrankosken näkemystä sikäli, että vaikeimmiksi henkilöautolla tehtävistä matkoista koettiin luopuminen harrastus- ja vapaa-ajanviettopaikkoihin suuntautuvista matkoista. Harrastuspaikat eivät vaikuta yleensä sijaitsevan aivan liikenteen solmukohdissa ja julkisilla kulkeminen nimenomaan harrastuspaikkoihin nähdään hankalana jo pelkästään ilta- ja viikonloppuvuorojen harvemman frekvenssin vuoksi. Toisaalta joissakin haastatteluissa osoittautui, että jos autoa ei olisi, moni matka jäisi yksinkertaisesti tekemättä. Seuraavassa eläkeikäisen haastateltavan ajatuksia elämästä ilman autoa:

”Niin, ja muutenkin, jos mulla ei olis omaa autoa, niin aika vaikea minun olisi esimerkiksi täälläkään (golfkentällä) käydä. Tuolta mäen päältä tulee kuitenkin sen verran pitkä kävely. Pitäis aina saada joltakin kaverilta tai vaimolta kyyti, eikä sitä halua keneltäkään jatkuvasti olla ruinaamassa. Vaimokin käy vielä pari vuotta töissä, niin enhän mä pääsisi mihinkään ennen kuin viiden jälkeen, tai aamulla puoli kahdeksan aikaan. Ja autoa tarvitsen moniin hyödyllisiin hommiin. Nytkin keväällä lähdin usein mökille Aitolahteen tekemään jotakin pikku remppaa tai huoltoa. Sitten käyn emännälle kaupassa ja kускаan talvella tyttärenpoikaa lätkäharkkoihin. Nyt kun ajattelee, niin ilman autoa olisin kyllä ihan kuin jotenkin hyödytön. Kotona istuisin päivästä toiseen kuin vankisellissä ja syljeskelisin kattoon (nauraa).”M67v

Moni haastatelluista kokee potentiaalisen autottomuuden hankalana. Useimmilla on kokemuksia suhteellisen lyhyistä ajanjaksoista ilman autoa. Autottomuus on saattanut kestää parista päivästä pariin kuukauteen. Näitä ajanjaksoja haastatellut pitävät pääosin vaivalloisina. Erityisesti pienten lasten vanhemmat kuvailevat lasten kuljetuksen ja työssäkäynnin hankalaa yhteensovittamista verrattuna totuttuun, sujuvaksi koettuun

autoiluarkeen. Toisaalta kaksi haastateltavaa suhtautuu autottomaan jaksoonsa melko myönteisesti. Molemmat nostavat esiin helpotuksen siitä, ettei autosta tarvinnut jatkuvasti huolehtia. Toinen heistä piti miellyttävänä sitä, että jatkuvasti bussilla liikuttaessa kaupungin oppi näkemään uudenlaisesta näkökulmasta. Myös kaupunkilaisia näki enemmän, ja kaupungin keskusta palveluineen tuli ensimmäistä kertaa kunnolla tutuksi.

6. LIKKUMISTAPAVALINNNAT YHTEISKUNNALLISENA

REFLEKTIONA

Tässä luvussa otetaan etäisyyttä puhtaaseen subjektiin ja pyritään tarkastelemaan yksilöiden tekemiä liikkumistapavalintoja yhteiskunnallisten kehityskulkujen, kaupungin liikennejärjestelmän ja kaupunkirakenteen reflektiona. Toisaalta yksityisautoiluun liittyvää ekologista problematiikkaa lähestytään yhteiskunnallisen arvoilmapiirin ja lopuksi yksilön vastuukokemuksen kautta. Vastuukokemuksessa rinnastetaan yksilö ja yhteiskunta.

6.1. Kaupunkirakenteen muutos ja autoilun hankaloittaminen

Tiiviissä yhdyskuntarakenteessa autoilu on hankalampaa ja samalla usein vähemmän tarpeellista. Hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa autoilu on paitsi yleensä tarpeellisempaa, myös helpompaa. Esimerkiksi Kanninen ym. (2010, 9–13) toteavat yksikantaan, että hajautuva yhdyskuntarakenne kasvattaa autoriippuvuutta, ja hallitsemattomana hajautumisesta on seurauksena kierre, jossa ilmiöt, autoriippuvuus ja hajautuva yhdyskuntarakenne, vahvistavat toinen toisiaan. Tämän tutkimuksen mukaan auto on monissa tilanteissa selkeästi nopeampi ja toimivampi kulkuväline kuin esimerkiksi julkisen liikenteen vaihtoehdot. Poikkeuksia varmasti löytyy, mutta pääsääntöisesti voidaan todeta, että mitä kauempana ydinkeskustasta haastateltava asuu, sitä enemmän autoilu tuottaa hänelle etua.

Tiiviin yhdyskuntarakenteen voidaan myös tämän tutkimuksen perusteella katsoa olevan eräs tärkeimmistä edellytyksistä autoriippuvuuden vähentymiseen. Lähempänä Tampereen ydinkeskustan tiivistä yhdyskuntarakennetta asuvat haastateltavat käyttivät monipuolisemmin ja useammin liikkumiseensa myös muita kulkumuotoja, kuin henkilöautoa. Tässä kohtaa voisi nostaa esiin myös Lybäckin (2002b, 115) näkemyksen, jonka mukaan kaupungin sijainti ja aivan erityisesti kaupungin koko vaikuttavat ratkaisevasti sekä kaupungin liikennejärjestelmän muotoutumiseen, että samalla kaupunkilaisten autoriippuvuuden keskimääräiseen voimakkuuteen. Edelleen Lybäckin mukaan liikkumisen henkilöautopainotteisuus näkyy suurina kaupungeina enemmän juuri asukasmääriltään pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa. Tässä tutkimuksessa korostui myös se, että mitä kauempana keskustasta henkilö asui, sitä tarpeellisempaa auto yleensä nähtiin. Esimerkiksi 33-vuotias nainen kuvaa omaa tilannettaan näin:

”Kyllä meillä auto on välttämättömyys. Kun asuu Teivon raviradan kupeessa (melkein Ylöjärven puolella) ja käy Tampereen keskustassa töissä, vie pahimmillaan neljää muksua hoitoon ja esikouluun ja tuo ne tullessaan kotiin. Ja kuskaa kaikki lastenvaunut ja rattaat ja muut, ruokaostoksista puhumattakaan. Autoon menee paljon rahaa, varsinkin tällaiseen tila-autoon mikä meillä pitää olla, mutta muuta vaihtoehtoa meillä ei yksinkertaisesti ole. Minnekään kesäreissuille mun vanhemmille Orivedelle tai mumman ja paapan luokse Pohjanmaalle ei tällä kokoonpanolla ilman omaa autoa lähdettäisi varmaan ikinä.” N33v

Esimerkiksi Kuopan ja Mäntyselän (2010, 75) mukaan autoriippuvuus hankaloittaa merkittävästi ekologisemman liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittymistä myös vähentämällä liikkujille tarjolla olevia todellisia vaihtoehtoja. Usein käy niin, että koska liikennejärjestelmä on rakennettu erityisesti yksityisautoilua silmällä pitäen, muut vaihtoehdot alkavat näyttäytyä ajallisesti hitaina, vaivalloisina, hintavina sekä epämiellyttävänä, verrattuna autoon. Tästä oman esimerkkinsä antaa 20-vuotias haastateltava:

”Mun työajat siellä Hesessä vaihtelee, ja mun esimies on tosi tiukka siitä, ettei kukaan myöhästy omasta vuorostaan. Varminta on kulkea omalla autolla, kun bussien reitit ei oikein sovi mun työmatkaan eikä niitä mene usein. Työmatka busseilla vie kans ihan sikana aikaa. Kokemusta on puoltoista kuukautta. Se riitti mulle ja nyt mulla on auto.” N20v

Esimerkiksi Virrankoski (2001, 240) katsoo, että työmatkoja enemmän 1970-luvun kaupungissa asuvan henkilön autoriippuvuus tuli esiin kaupassakäyntiin ja harrastuksiin liittyvillä matkoilla. Isoja automarketteja valtaisine pysäköintialueineen alkoi nousta kaupunkien laitamille ja ohitusteiden varsille. Toisaalta myös harrastuspaikat alkoivat sijaita yhä etäämpänä keskustoista ja näihin kuljetettiin lapsia, tai mentiin itse, henkilöautolla. Tämän tutkimuksen mukaan haastetultujen arjen tärkeät kohteet eivät sijaitse aivan omassa naapurustossa. Autoilijalle esimerkiksi harrastuspaikan sijainti ei vaikuta olevan ratkaisevin tekijä, kunhan sen ajallinen saavutettavuus sijoittuu tiettyjen yksilökohtaisten reunaehtojen sisään. Tämän kehityskulun seurauksena arjen tärkeät

kohteet sijoittuvat yhdyskuntarakenteeseen melko hajautuneesti. Eräs haastateltava kertoo arvostavansa paikallisuutta, mutta mitenkään ratkaisevaa se hänelle ei kuitenkaan ollut.

Autoilun hankaloittaminen nähdään eräänä tehokkaimmista tavoista vähentää kaupunkiautoilua. Autoilua kaikkein useimmin hankaloittavana tekijänä nähtiin autoilusta koituvien kustannusten äkillinen huomattava nousu. Mikäli kaupunkiautoilu näyttäytyisi taloudellisesti riittävän epärationaaliselta, se vähenisi rajusti. Autoilua voitaisiin tämän tutkimuksen mukaan hankaloittaa myös esimerkiksi alhaisemmilla nopeusrajoituksilla, parkkipaikkojen vähentämisellä ja parkkeerauksen kallistumisella. Joillekin tieosuuksille voisi myös kahden autokaistan sijaan tehdä autokaistan ja bussikaistan. Lisääntyneitä kustannuksia lukuun ottamatta autoilua hankaloittavista tekijöistä muodostui sangen hajanainen kirjo.

6.2. Julkisen liikenteen nykytila Tampereella

Leino ym. (2008, 66–67) mukaan yksityisautoilun hillitsemistä ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden kehittämistä pohdittiin Tampereella jo 1980-luvulla. Tuolloin huomattiin, että kaupunkiseudun väestömäärän kasvusta huolimatta joukkoliikenteen matkustajamäärä alkoi selvästi vähentyä. Vuonna 2008 henkilöauton osuus kaikilla seudulla tehdyistä matkoista oli noin 60 prosenttia, kevyenliikenteen noin 27 prosenttia ja joukkoliikenteen noin 12 prosenttia.

Tämän tutkimuksen perusteella liikkumistavan valinnassa korostuvat erityisesti nopeus ja luotettavuus. Mitä nopeammin on ajallisesti mahdollista saavuttaa tietty kohde, sitä houkuttelevampi tämä liikkumismuoto on. Kolikon toisella puolella on myös ajallisen saavutettavuuden luotettavuus. Riskejä suurista ajallisista keskiarvopoikkeamista ei haluta hyväksyä. Parhaana esimerkkinä toimivasta julkisesta liikenteestä mainittiin suurkaupunkien metrot. Tampereelle ei välttämättä ole metroa tulossa, mutta tehokkaan ajankäytön, nopeuden, joustavuuden ja vapauden ideaalia kohti tulisi Tampereellakin ponnistella. Seuraavassa 37-vuotias mies kertoo ajatuksiaan:

”Tietysti olis hienoa, jos julkinen toimis samalla lailla kuin joku suurkaupungin metro. Pietari taitaa olla kaikkein lähin, jossa mihin aikaan vaan meet sinne metroon, niin ihan maksimissaan kolme minuuttia joudut odottamaan. Se on tärkeätä, ettei tarvi kytätä sitä aikataulua. Et jotakin

tollasta toivon siltä tulevalta ratikkalinjalta, vaikken ihan siinä reitillä asukaan.” M37v

Tämä tutkimus vahvistaa Lybäckin (2002b, 115) näkemystä, jossa liikkumisen henkilöautopainotteisuus näkyy suuria kaupunkeja enemmän juuri pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa. Tällaisissa kaupungeissa yhtäaikaisesti sekä liiketaloudellisesti kannattavan että sujuvan joukkoliikenteen järjestäminen voi julkisesta taloudellisesta tuesta huolimatta osoittautua hankalaksi. Tampereella julkisen liikenteen tilanne muistuttaa tämän tutkimuksen perusteella keskisuurta kaupunkia, jossa julkista liikennettä ei tällä hetkellä pidetä aivan riittävän sujuvana. Julkisen liikenteen hinnoittelua pidetään pääasiassa sangen kohtuullisena, mutta bussien vuorotiheys nähdään useasti laajemman julkisen liikenteen käytön estäjänä. Haastateltavien arjen tärkeisiin kohteisiin ei Tampereella kulje busseja riittävän hyvin, jotta julkinen liikenne kilpailisi tasavertaisesti henkilöauton kanssa. Tamperelainen 56-vuotias mies kuvaa omaa tilannettaan seuraavasti:

”Kun tulee kymmenen minuutin välein bussi, niin kyllä mä hyvin kerkeään odottamaan välillä yhdeksän minuuttia, välillä sen yhden minuutin. Yleensä jotain siltä väliltä, mutta sitten kun (bussi) tulee vaan joka 15–20 minuutin välein, niin täytyy jo miettiä aika tarkkaan, koska sinne linja-autopysäkille menee. Siinä katoaa sellainen vapaus. Minäkin olen jo sen ikäinen, etten montaa kertaa viitsi juosta bussia kiinni tai kylmässä odotella sitä 19 minuuttia, jos voidaan yhtä hyvin mennä autollakin ”. M56v

Haastatteluissa käy ilmi, että mikäli autoilijat johonkin yleistettävissä olevaan matkaan käyttävät bussia, on se nimenomaan Tampereen keskusta suuntautuva matka. Bussilla keskustaan matkustamisen katsotaan monissa tapauksissa olevan poikkeuksellisesti autoilua rennompaa ja mukavampaa. Tampereen keskustassa ilmaista parkkitilaa ei ole juurikaan saatavilla. Toisaalta maksullisessa pysäköinnissä autoilija kokee joutuvansa paitsi maksamaan, myös olemaan jatkuvasti valveutuneena ajan kulusta, jottei saisi parkkisakkoa tai ettei maksettavaa parkkimaksua kertyisi liikaa. Myös autoilun normaalisti tuottama vapauden kokemus näyttäisi katoavan, kun määränpäänä on Tampereen keskusta.

Kaupungin rajojen ulkopuolelle suuntautuvassa liikenteessä henkilöauto sen sijaan nähdään järkevämpänä, toisinaan pakollisenakin vaihtoehtona. Mökkipaikkakunnalle, kotiseudulle

ja kaupunkirajat ylittävään liikenteeseen kaivataan julkisen liikenteen järjestelyihin kohdistuvia parannuksia, joskin samalla ymmärretään tällaisen järjestelyn vaikeudet. Matkustajia ei ole riittävästi kustannusten peittämiseksi, kalusto maksaa ja polttoaine on kallista. Kappaleen alussa mainittujen kohteiden saavutettavuuden ongelmat nousevat monilla haastateltavilla tärkeiksi syiksi auton omistamiselle. Ongelmat eivät rajoitu pelkästään varsinaiseen matkaan kohdepaikkakunnalle, sillä tämän lisäksi liikkuminen sekä kotiseudulla että mökkipaikkakunnalla koetaan hyvin hankalaksi ilman henkilöautoa. Myös kaukoliikenteen hinnoittelussa nähtiin ongelmia. 37-vuotias tamperelaismies kuvaa tilannettaan näin:

”Bussi on halpa lähiliikenteessä, mutta vähänkin kauemmas se onkin jo suhteessa aika kallis. Niitä pidempiä matkoja melkein kannattaisi mennä omalla autolla, vaikka sinällään tykkäisinkin mennä bussilla. Bussissa voi lueskella, torkkua ja vaikka tehdä töitä kannettavalla.” M37v

Tampereen kaupunkiliikenteessä tilanne toinen. Joukkoliikenteen hinnoittelua pidetään siellä pääasiassa sangen kohtuullisena, mutta kuten edellä todettiin, aikataulut nähtiin useasti julkisen liikenteen käytön esteenä omana pääasiallisena kulkumuotonaan. Tamperelainen 22-vuotias mies kuvaa tilannettaan näin:

”Mutta ylipäänsä just noi aikataulut saisivat olla kyllä paljon paremmat, tai siis tarkoitan, että vuoroja, ja miksei reittejäkin, pitäisi olla enemmän. Hinnoittelu sitä vastoin on ok. Halpahan se kuukausikortti ainakin opiskelijalle olis.” M22v.

6.3. Henkilöautoilu, syyllisyyden kokemus ja arvoilmapiiri.

Garnerin (1998, 13–15) mukaan yksityisautoilun ja muun fyysisen liikenteen jatkuva kasvu tuottaa kiistattomien hyötyjensä lisäksi myös ongelmia, joista kenties hankalimpia ovat liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat. Henkilöautoliikenteen ympärille muodostuva kokonaisuus on suurimpia jätteiden tuottajia ilmansaastuttajia ja maankäyttäjiä mitä planeetaltamme löytyy. Lybäckin (2002c, 220) mainitsee, että ihmiset Suomessa nostavat ympäristön korkealle omassa arvohierarkiassaan ja ovat myös ehdottomasti kannattamassa ympäristönsuojelua. Tämä on johtanut siihen, että mielipiteiden ja asenneilmaston tasolla ympäristöongelmien tiedostaminen ja ympäristönsuojelun kannattaminen ovatkin

vakiintuneet yleiseksi normiksi, jota ei kyseenalaisteta. Silti todellisen käyttäytymisen tasolle edellä mainittu huoli ympäristön tilasta ei vielä toistaiseksi ole siirtynyt. Suomen kansalaisten ympäristöystävälliset asenteet eivät siis välttämättä korreloi merkittävästi esimerkiksi ympäristövastuullisten valintojen kanssa. Trafian tuoreen tutkimuksen (Valta, 2017, 26) mukaan autoilijat ovat vuonna 2017 hieman valmiimpia tekemään jotakin autoilunsa ympäristövaikutusten pienentämiseksi, kuin vuonna 2012.

Tämä tutkimus mukaillee tiiviisti Lybäckin viisitoista vuotta sitten esittämää näkemystä. Haastatelluista kaikki ovat jollain lailla huolissaan ympäristön tilasta. Tästä huolimatta omat arkipäivän liikkumistapavalinnat eivät olleet ollenkaan ympäristöystävällisiä. Suurin osa haastatelluista käytti henkilöautoa lähes kaikkiin matkoihinsa. Haastateltavista yli puolet ilmoitti kokeneensa ajoittain ainakin jonkinlaista syyllisyyttä omasta autoilustaan. Toinen puoli ei ollut kokenut syyllisyyttä. Pääasiallisena perusteluna on se, että oman autoilun vaikutukset koetaan vähäisinä ja merkityksettöminä. Syyllisyyden kokeminen on enemmänkin ajoittaista, kuin jatkuvaa ja se näytti olevan helppoa selittää pois vetoamalla esimerkiksi käytännön tarpeisiin. 22-vuotias tamperelaismies kiteyttää vastaajien yleisen asenteen ympäristöarvojen ja käytännön valintojen väliseen ristiriitaan. *”Haluaisin elää jonkun verran ekologisemmin, mutta yleensä ne käytännön tarpeet ja kiireet menee edelle.”* M22v. Ylipäättään auton käytön pakollisuutta omassa arjessa perusteltiin vuolaasti. Tämä myötäilee Massan (2006, 120–121) ajatusta *syyllistymiskilvestä*. Syyllistymiskilven avulla ihminen voi esimerkiksi vähätellä oman epäekologisen käyttäytymisen ympäristövaikutuksia tai korostaa olosuhteita, jotka pakottavat hänet esimerkiksi liikkumaan kaupungissa käytännössä joka ikinen kerta henkilöautoa käyttäen

Kysyttäessä vaikuttaisiko ympäristöarvojen vahvistuminen yhteiskunnassa haastateltavan autoiluun, on vastaus yleisesti myönteinen. Useimmat haastateltavat ovat sitä mieltä, että yhteiskunnassa vallitseva arvoilmapiiri joko vaikuttaisi varmasti, tai saattaisi vaikuttaa, omiin liikkumistapavalintoihin. Toisaalta haastateltavista kaksi arvelivat, ettei yhteiskunnan arvoilmapiirin muutoksella ekologisempaan suuntaan olisi yksinään heille sanottavaa merkitystä. 56-vuotias tamperelaismies näkee tilanteen seuraavasti:

”Niin että kyllä siinä todellisuudessa saisi aika paljon arvoilmapiirit muuttua, että siirtyisi pelkästään bussimieheksi. Eikä siitä taida vielä kovin paljon

ympäristökään voittaa, vaikka nää ihan kaikki autoilla tulleet tässä [osoittaa parkkipaikkaa] lopettaisi autoilun.” M56v

Haastateltavien vastauksista ilmenee, että vaikka autoilu aiheuttaakin osalla haastatelluista jonkinasteista syyllisyydentuntoa, ei motivaatio silti riitä varsinaisen arkielämän toiminnan muuttamiseen. Tässä tutkimuksessa erityisesti hieman vanhempien haastateltavien kohdalla auton mahdollistamista eduista tinkiminen vaikuttaa hyvin kaukaiselta ajatukselta. Koko aineiston osalta omasta autoilusta luopuminen nähdään pääasiassa melko tyhjänpäiväisenä uhrauksena, mikäli samaan aikaan ei ole takeita siitä, että myös muut autoilijat lopettaisivat autoilun. Vasta tällöinhän näkyviin voitaisiin saada jotain konkreettista hyötyä.

Toiskallio (2001, 16–17) kirjoitti vuosituhannen alussa, että autoilusta saatujen etujen, ja toisaalta laajalle levinneen ympäristöriskitietoisuuden sekoittuessa autoilijan ajatuksia ja toimintaa leimaa ristiriita: ”Ajetaan yhä enemmän ja kannetaan siitä yhä huonompaa omaatuntoa”. Joillakin tämä johtuu ympäristöhuolesta, toiset katsovat asiaa tasa-arvokysymyksenä. Eräs vastaaja ajattelee lähtökohtaisesti autoilun tilankäytöllistä roolia, ja ajattelee autoilulle varatun kenties liian suuren osan tehokkaasti hyödynnettävästä kaupunkitilasta. Aineistosta nousee esiin myös se, että kaksi haastateltavista kertoo kokeneensa Toiskallion mainitsemaa autoilun tuottamiin ympäristöongelmiin liittyvää huonoa omaatuntoa enemmän joskus aikaisemmin. Ympäristösyistä johtuvaa huonoa omaatuntoa ei välttämättä koeta yhtä paljon vuonna 2017. Esimerkiksi 55-vuotias nainen kertoo omiin ympäristöarvoihinsa liittyvästä kehityksestä:

”Olin nuorena erittäin valveutunut luontoarvojen ja luonnonsuojelun suhteen. Voisin jopa sanoa maailmankatsomukseni olleen syväekologisen. Toisinaan koen surua ja voimattomuutta esimerkiksi omasta ja perheeni hiilijalanjäljestä, mutta kyllä arkielämän vaatimukset sammuttavat kuitenkin nopeasti ne syyllisyyden tunteet, ja tulee jatkettua tavalla, jonka tiedän olevan luonnonsuojelullisesti tosi vahingollista. Toisaalta on myös vaan niin paljon helpompaa ajelehtia valtavirran mukana. Ehkä en myöskään enää jaksa uskoa muutokseen.” N55v

Tämän tutkimuksen mukaan huoli autoilun tuottamista ympäristöongelmista saattaa olla vähentynyt, koska ihmiset ovat tottuneet ja kenties hiukan turtuneetkin

ilmastonmuutosuutisointiin. Uutisella ei enää ole yhtä voimakasta vaikutusta, kuin aikoinaan asian noustessa julkisuuden kautta ihmisten tietoisuuteen. Esimerkiksi 36-vuotias nainen:

”Aina ne muiden asenteetkin vaikuttaa. Itseasiassa mä olin muuten ehkä joskus kymmenen vuotta sitten paljon enemmän huolestunut ilmastonmuutoksesta kuin nyt ja koin oikeastaan välillä sitä syyllisyyttäkin. Ehkä ihmiset on täl hetkellä jotenkin tottuneempia ilmastonmuutosuutisiin, vaikka eihän se oo kai siitä mihinkään muuttunut. Eikä kyllä mediakaan kirjoittele enää niin paljon. Tai se ei nyt ole ikään kuin pinnalla nyt toi ilmastonmuutos, vai mitä sä itse oot mieltä, onko sun mielestä? Mä voin siis olla ihan väärässä tässä?” N36v.

Tutkimus vahvistaa Massan (2006, 119) näkemystä, jonka mukaan syyllisyys kasvaa, jos käytännön teot ovat ristiriidassa ympärillä olevien ihmisten ja yhteiskunnan arvojen ja normien kanssa. Tämän tutkimuksen puitteissa tästä voi edelleen vetää johtopäätöksen, jonka mukaan ympäristöarvojen tietoisella vahvistamisella voitaisiin ainakin jonkin verran vähentää henkilöauton käyttöä kaupungeissa. Esimerkiksi Kolu (2011, 75) on tutkinut autottomuuden valinneiden ihmisten elämäntapaa pääkaupunkiseudulla. Kolun tekemän huomion perusteella yksikään autottomuuden valinneista ihmisistä ei ollut tehnyt valintaansa ympäristöön liittyvien syiden vuoksi. Tämä on ristiriidassa perinteisen näkemyksen kanssa, jonka mukaan nuorten aikuisten ja iäkkäimmän väestöosan lisäksi autottomuuden valitsisi lähinnä normaalia vihreämmin ajatteleva ihmistyyppi. Kolun huomio saattaa muun informaation lisäksi kertoa myös siitä, ettei autottomuuden valitseminen (edes osittain) ympäristösyistä johtuen ole tällä hetkellä erityisen trendikästä.

6.4. Kenen tulisi kantaa vastuu yksityisautoilun ympäristövaikutuksista?

Kysymys siitä, kenellä koetaan olevan vastuu yksittäisten autoilijoiden tuottamista ympäristöpäästöistä, on koko tutkimuksen kannalta erittäin kiinnostava. On tietysti mitä luonnollisinta, että yksilöautoilusta syntyvien hiilipäästöjen aiheuttamisen perusyksikkö on yksittäinen autoilija. Silti esimerkiksi Urryn (2013, 9) näkemyksessä ympäristösuojelun asiantuntijat joka puolella maailmaa tietävät hyvin, että ilmaston muuttuminen ja luonnonvarojen ehtyminen ovat seurausta paljon yksilöä laajemmista prosesseista.

Yhteiskunnat, erityisesti pohjoisella pallonpuoliskolla, ylläpitävät ekologisesti kestävämmäksi osoittautunutta toimintakulttuuria ja elämäntapaa, joita yksilöt toteuttavat. Näiden elämäntavaksi muotoutuvien prosessien muuttaminen näyttäytyy tällä hetkellä erittäin oleellisena ilmastomyrskyn mahdollisessa torjunnassa.

Haastattelukysymyksissä vastuu yksityisautoilun aiheuttamista ongelmista on vaihtoehtoisesti yksilöllä tai yhteiskunnalla. Teoriakirjallisuudesta molemmille näkökulmille löytyy puolestapuhujia. Muun muassa Lybäckin (2002c, 219) mukaan yksilöiden aktiivista roolia on haluttu korostaa ympäristöongelmien ratkaisemisessa. Esimerkiksi yhdeksänkymmentä luvulla useat poliitikot ja teollisuuden edustajat olivat sitä mieltä, että ympäristöpolitiikan pitäisi tapahtua merkittävästi enemmän juuri yksilöiden tekemien valintojen kautta. Urry (2013, 217) puolestaan on sitä mieltä, että kyse ei ole yksilöiden käytännön toiminnan, esimerkiksi autoilun jatkamisen ja arvojen (halu jarruttaa ilmastonmuutosta) välisestä erosta. Pienet muutokset yksilöiden toiminnassa eivät tule olemaan keskeisellä sijalla ongelman kehityksessä. Samoilla linjoilla on myös Hamilton (2010, 160), jonka mukaan ilmaston lämpenemistä ei voida merkittävästi hidastaa ilman sitovia maailmanlaajuisia sopimuksia öljyn ja kivihiiilen käytön rajoittamiseksi. Hägerstrand & Clark (1996, 4) ovat sitä mieltä, että massa-autoistuminen, ja sen mukana ilmaantuneet ongelmat, ovat seurausta yksittäisten kansalaisten tekemistä valinnoista. Pitkässä juoksussa lukuisat yksittäiset ja harmittomilta vaikuttavat valinnat johtavat tilanteeseen, jota kukaan ei olisi toivonut. Eniten keskitietä kulkee Redcliflin esittämä ajatus (1992, 40), jossa ympäristöongelmien nähdään olevan usein seurausta yhteiskunnan ohjaamista valinnoista, joita yksilöllä on ajoittain vaikeuksia edes tunnistaa valinnoiksi.

Makrotason käytännön toimenpiteet nähtiin tässä tutkimuksessa yleisesti tehokkaimpina ja tasa-arvoisempina keinoina vähentää autoriippuvuutta, ja siten edistää ekologisempaa liikkumista. Suurimmaksi osaksi haastattelut mukailivat Lybäckin (2002c, 231) näkemystä siitä, että yksilöiden ympäristövastuullista toimintaa olisi syytä edistää ylhäältä yhteiskunnan tasolta tulevilla toimenpiteillä. Tällaista ympäristövastuullisuuden ohjaavaa säätelyä ovat esimerkiksi lainsäädäntöön, normatiivisuuteen tai taloudelliseen rationaalisuuteen ja liittyvät toimenpiteet. Tämänkin tutkimuksen mukaan ympäristöpolitiikan tulisi toteutua ensisijaisesti ohjauksella, joka tulee ylhäältä

yhteiskunnan taholta. Tamperelaismies, 27-vuotta, kuvaa haastateltavien tyypillisintä asennetta seuraavasti:

”Et ehkä mä syyllistäisin enemmän yhteiskuntaa kuin yksilöitä, koska se yhteiskunta luo kuitenkin ihmisille ne puitteet ja tässä tapauksessa tavallaan mahdollistaa auton käytön ja tekee siitä auton valinnasta tosi helppoa ja järkevää”. M27v.

Tutkimus vahvistaa myös seuraavaa Lybäckin (2002c, 223–224) esille nostamaan näkemystä, jonka mukaan yksilön omiin ympäristövastuullisiin ponnistuksiinsa liittämä merkityksettömyyden tunne on hyvin epämotivoivaa. Ajatus ponnistelujen turhuudesta johtuu usein esimerkiksi siitä, että henkilö epäilee ympäristökatastrofin olevan joka tapauksessa vääjäämättä edessä. Toinen syy on se, että mahdollisesta toiveikkoudesta huolimatta henkilö ei siltikään usko yksittäisen mikrotoimijan teoilla olevan merkitystä, kuten esimerkiksi tämän tutkimuksen seuraavasta haastattelusta ilmenee:

”Siis, okei tiedän, et sun ja joittenkin muiden mielestä mä tietty kuulostan tosi tekopyhältä, tai jotain, mutta sitten hei oikeesti, en mä näe, että mun ajamisella, tai et kävelen, on tässä todellisuudessa mitään ratkaisevaa merkitystä. Kaikkien pitäisi lopettaa se autoilu, taikka tosi paljon vähentää sitä... Et sitten mä olen mukana.” N31v

Tämän tutkimuksen perusteella eräs merkittävimpiä syitä ympäristöarvojen ja käytännön valintojen väliseen ristiriitaan onkin juuri yksilön kokema omien tekojen merkityksettömyys yksityisautoilun tuottamien ongelmien ehkäisemisessä. Ympäristönsuojelua kannatetaan aidosti, eikä siis ainoastaan siksi, ettei sitä nykyisessä asenneympäristössä enää tohdita kyseenalaistaa. Yksittäisen autoilijan henkilökohtaiset valinnat nähdään kuitenkin varsin tehottomina keinoina vaikuttaa autoilun aiheuttamiin ongelmiin. Yksittäisen henkilön mahdollinen auton käytön lopettaminen nähdään paitsi merkityksettömänä, myös samalla turhana uhrauksena. Ainakin, mikäli samaan aikaan ei ole takeita siitä, että myös muut autoilijat lopettaisivat autoilun.

Neljästätoista haastattelusta vain yksi on sitä mieltä, että yksityisautoilusta aiheutuvat ongelmat ovat yksilön vastuulla. Jotkut haastatelluista näkevät, että vastuu on sekä yksilöllä että yhteiskunnalla. Enemmistön mielipiteenä on kuitenkin se, että vastuu yksityisautoilun

aiheuttamista ongelmista on yhteiskunnalla. Tämän tutkimuksen perusteella vastuuta yksityisautoilun aiheuttamista ympäristöongelmista ei pitäisikään missään tapauksessa säilyttää yksilön kannettavaksi. 37-vuotias tamperelaismies kuvaa ajatuksiaan näin:

Tottakai, jos jotain halutaan muuttaa, niin kaiken täytyy lähteä ensiksi poliitikoista. Ei millään valistuskampanjalla saada riittävästi aikaan mitään. Suomessa autoilu maksaa jo nyt kohtuullisen paljon, eli joku vois väittää, että yhteiskunta on jo nyt tehnyt töitä autoilun vähentämisen eteen. Toki taustavaikuttajana on luultavasti puhtaat verotulot, eikä niinkään puhdas ympäristö... Jos tehdään maailmanlaajuinen päätös, että bensiinin hinta nostettaisiin veroilla kolminkertaiseksi, niin tosi moni olisi mukana vähentämässä päästöjä, koska siinä olisi silloin jotain järkeä. Suomessa kun nostetaan kolminkertaiseksi, niin sillä ei ole mitään merkitystä. M37v

7. PÄÄTELMÄT

Tutkimuksen ensimmäisenä tutkimusongelmana on selvittää, millaisin keinoin yksityisautoilua voitaisiin vähentää kaupungeissa. Toisena tutkimusongelmana tarkastellaan, miten vastuu yksityisautoilun tuottamista ongelmista jakautuu yksityisautoilijan kokemuksen mukaan yksilön ja yhteiskunnan kesken. Seuraavassa tutkimuksen tulokset yhdistetään ja esitetään niistä syntyneitä päätelmiä.

Ensimmäisessä osiossa käsitellään autoriippuvuuden tärkeimpiä tekijöitä ja siirrytään ensimmäisen tutkimusongelman tarkasteluun. Toisessa osiossa tarkastellaan ympäristöarvoja ja luodaan katsaus liikkumistapavalintojen mahdollisesti aiheuttamiin moraalisiin ristiriitoihin. Näiden teemojen kautta siirrytään toiseen, vastuukokemusta käsittelevään tutkimusongelmaan. Viimeisessä osiossa nostan esille joitakin tutkielman kuluessa heränneitä ajatuksia sekä tarkastelen aiheen jatkotutkimustarpeita.

Ekologisempiin liikkumismuotoihin

Lähtökohtaisesti tutkimus vahvistaa muun muassa Hägerstrandin ja Clarkin (1996, 4) esittämää ajatusta, jonka mukaan liikkumisen vapaus ja liikkuminen yhä kauemmas, ovat keskeisellä sijalla modernin ihmisen arvomaailmassa. Kysymys on paitsi liikkumisen vapaudesta ja nopeudesta, myös sen mukavuudesta. Tämän tutkimuksen perusteella tamperelaiset autoilijat nostavat erityisesti liikkumisen vapauden ja nopeuden korkealle sijalle omassa arvohierarkiassaan. Vapaus ja nopeus koetaan saavutettavan nimenomaan henkilöautoa käyttämällä riippumatta siitä, että jokapäiväinen liikkuminen ei vaatisikaan liikkumista vaikeasti saavutettaviin kohteisiin, kuten esimerkiksi kaupungin rajojen ulkopuolelle. Haastatteluissa spontaanuis ja mahdollisuus liikkua minne haluaa ja mihin kellon aikaan hyvänsä, nousee vahvana esiin. Vaikka henkilöauton mahdollistamaa liikkumisen rajoittamattomuutta ei kovin usein käytettäisikään, tuntui ajatus tämän mahdollisuuden menettämisestä useimpien haastateltavien kohdalla hyvin vaikealta.

Liikkumisen nopeus ja vapaus ovat tärkeimmät autonkäytön tarjoamista eduista. Muita tärkeitä käytännöllisiä ominaisuuksia ovat muun muassa tavaroiden kuljetus ja tavaroiden säilyttäminen. Esimerkiksi päivittäiset kauppamatkat koetaan todella käteväksi suorittaa autolla ja erittäin vaivalloiseksi toteuttaa muilla tavoin. Samoin arvostetaan sitä, että illalla harrastuksissa käytettäviä tavaroita ei tarvitse kuljettaa jatkuvasti mukana, vaan ne voi jättää

päivän ajaksi autoon. Lasten kuljettaminen, ja ylipäätään lasten kanssa liikkuminen, nähdään eräissä tapauksissa jopa mahdollittoman tuntuiselta toteuttaa ilman autoa. Toisaalta esimerkiksi autottomuutta Helsingissä tutkineen Kolun (2011, 75) mukaan ilman autoa liikkuminen onnistuu aivan luonnollisesti myös lapsiperheillä, sikäli kuin autottomuuteen on muussakin elämässä totuttu.

Julkisen liikenteen tehostaminen ja monipuolistaminen nähdään yhtenä merkittävimmistä yksittäisinä keinoina edistää ekologista kaupunkiliikkumista. Tällä hetkellä Tampereen julkisen liikenteen tarjonnassa ja erityisesti aikatauluissa koetaan tutkimuksen perusteella olevan selvästi kehittämisen varaa. Julkisen liikenteen tulisi vastausten perusteella liikennöidä tiheämmin vuoroväleihin, useammilla reiteillä ja myös yöaikaan. Julkinen liikenne tulisi pyrkiä järjestämään siten, että se pystyisi paremmin kilpailemaan auton parhaimmiksi koettujen ominaisuuksien kanssa, joita ovat vapaus, nopeus ja spontaanisuus.

Mikäli yksityisautoilua halutaan Tampereella vähentää, tulisi kaupungin liikennejärjestelmää kehittää erityisesti julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen ehdoilla. Julkisen liikenteen nopeutta voisi lisätä esimerkiksi ainoastaan julkiselle liikenteelle määrättyillä kaistoilla ja tieosuuksilla. Tämä tila tulisi ottaa pois henkilöautoliikenteelle tarkoitetuilta kaistoilta, jolloin yksityisautoilu luonnostaan hidastuisi suhteessa julkiseen liikenteeseen. Vuorovälejä toivottiin olevan kohtuullisin väliajoin aivan kellon ympäri. Nykyisellään yövuoroja ei kulje monilla reiteillä ollenkaan ja bussin kulussa saattaa olla jopa kahdeksan tunnin tauko. Toinen matkustusvalintoja tehokkaasti ekologisempaan suuntaan ohjaava tekijä olisi henkilöauton käytön kustannusten nostaminen ja julkisen liikenteen käytön pitäminen edullisena.

Auton käyttöön miellettyistä emotionaalisista tekijöistä tärkeimpiä ovat erityisesti kokemukset, joita ovat valinnan vapaus, spontaanisuus ja vaihtoehtojen runsaus liikkumiseen liittyen. Autoilija kokee voivansa autoillessaan mennä ja tulla mitä erilaisempiin paikkoihin aikatauluista riippumatta. Tunneominaisuuksiin liitetään sekin, että auto tarjoaa käyttäjälleen fyysistä suojaa esimerkiksi tuulta, sadetta tai muita ulkoisia uhkia vastaan. Tarvittaessa autolla pääsee myös nopeasti sairaalaan. Tutkimus vahvistaa osaltaan esimerkiksi Kalantin (2001b, 181–182) mainitsemaa ajatusta autosta mukana kulkevana henkilökohtaisena tilana. Usein tämä auton tarjoama tila nähdään eräänlaisena turvapaikkana, joskin termiin ei näytä olevan välttämätöntä liittää aina liittää erityisen

suurta tunnelatausta. Kaukana kotoa liikuttaessa oma tila on turvapaikka riippumatta siitä, onko se kulloisellakin hetkellä tarpeellinen tai ei. Turvapaikan ja nopean poistumismahdollisuuden lisäksi eräät haastateltavat arvostavat sitä, että tila on luonteeltaan yksityinen. Autolla liikkuminen säästää usein paitsi fyysistä myös sosiaalista energiaa.

Autoilukokemuksen ikävät puolet muodostavat kohtuullisen hajanaisen kirjon. Yleisiksi ikäviksi puoliksi autoilussa koetaan erityisesti polttoaineen hinta ja autoilusta aiheutuneet muut kulut. Autoilu koetaan jo nyt kalliina, mutta tämän tutkimuksen mukaan siitä ollaan silti valmiita maksamaan selvästi nykyistä enemmän. Esimerkiksi polttoaineesta maksettava ylin litrahinta sijoittuu tässä tutkimuksessa noin 2,7 euroon litralta. Tämän rajan jälkeen autoilu kuitenkin vähenisi rajusti. Varsinaisen autoilukokemuksen ikävinä puolina mainitaan tässä tutkimuksessa muun muassa Tampereen keskustassa ajaminen, parkkipaikkojen etsintä, muiden ihmisten kuljettaminen, ajoittaiset ruuhkat, liikennevaloissa odottelu, tietyömaat, kuoppaiset tiet, alhaiset nopeusrajoitukset, auton päivittäinen talvihuolto, liukkaat ajokelit, sekä autoilun joukkoliikennettä heikommaksi koettu turvallisuus. Henkilöautoliikenteen viemää kaupunkitilaa ja sen aiheuttamia ilmansaasteita pidetään myös ikävinä asioina, joskaan ne eivät liity suoranaisesti autoilukokemukseen.

Liikkumispäätökset vaikuttavat tämän tutkimuksen perusteella syntyvän suurelta osin tapojen ja tottumusten pohjalta. Vaihtoehtoisia kulkutapoja tutuihinkaan kohteisiin ei välttämättä kunnolla kartoiteta, eikä niistä näin ollen olla riittävän tietoisia. Tämän tutkimuksen haastateltavat arvioivat, että helpoin tapa vähentää autoilua olisi tehdä autoilusta epämiellyttävämpää. Esimerkiksi autoilusta käyttäjälle koituvien kustannusten nousu, sekä erilaiset legislatiiviset toimenpiteet nähdään tehokkaina menetelminä vähentää yksityisautoilua kaupungeissa.

Tutkimus vahvistaa Kannisen ym. (2010, 20) näkemystä, jonka mukaan autoriippuvuutta ylläpitävät tekijät liittyvät toisiinsa monimutkaisin tavoin, joiden järkevä tarkastelu edellyttää paitsi autoriippuvuuden muodostaman kokonaisuuden selkeää hahmottamista myös osatekijöiden huomioimista erikseen. Autoriippuvuus onkin tämän tutkimuksen perusteella sangen monimutkainen ilmiö. Yksilön henkilökohtainen autoriippuvuus muodostuu monista eri seikoista. Lopputuloksena on samankaltaisista tekijöistä muodostuneita, mutta yksilöllisesti painottuneita kokonaisuuksia. Tämän vuoksi

autoriippuvuuden ongelmaa ei missään tapauksessa voida kivuttomasti ratkaista yhdellä täsmäiskulla, kuten esimerkiksi pelkällä joukkoliikenteen tehostamisella, sillä autoriippuvuuden ydin vaihtelee subjektiivisesti.

Arvoristiriidat ja vastuukokemus

Toisena tutkimusongelmana tarkastellaan kysymystä: miten vastuu yksityisautoilun tuottamista ongelmista jakautuu yksityisautoilijan kokemuksen mukaan yksilön ja yhteiskunnan kesken. Henkilöauton valinta liikkumisvälineeksi saa monilla haastatelluista aikaan jonkinlaista syyllisyyden tunnetta ympäristöarvojen ja arjen sujuvuuteen liittyvien valintojen kohdatessa. Syyllisyyden tunne ei kuitenkaan sitä kokeneilla merkittävästi vaikuta liikkumistapavalintoihin.

Tutkimus vahvistaa jossain määrin Toiskallion (2001, 16–17) esittämää ajatusta, jonka mukaan autoilusta saatujen etujen ja miellyttävyyden, ja toisaalta laajalle levinneen ympäristöriskitietoisuuden sekoittuessa, leimaa autoilijan ajatuksia ja toimintaa ristiriita: ”ajetaan yhä enemmän ja kannetaan siitä yhä huonompaa omaatuntoa”. Tällaisen ristiriidan eräänä lopputulemana on se, että auton ja polttoaineiden verotuksen kiristämiseksi ei ole nähtävissä suuria moraalisia esteitä. Tutkimuksesta ilmenee, että huonoa omaatuntoa kyllä joissain tapauksissa koetaan, mutta tämä kokemus ei silti välttämättä ole lisääntynyt. Päinvastoin, kaksi haastateltavaa mainitsevat olleensa aiemmin huomattavasti enemmän valveutuneita ja huolissaan ympäristöstä, kuin nykyään. Lähemmässä tarkastelussa ilmenee, että henkilöt kokevat ympäristöarvojen ja ilmastuhuolen jonkin verran vähentyneen yhteiskunnallisessa keskustelussa ja osin tämän vuoksi myös heidän oma huolensa ympäristöstä on vähentynyt.

Tärkeimpänä syynä siihen, miksi ympäristöarvojen ja käytännön valintojen välinen ristiriita ei muuta käyttäytymistä, on kokemus yksilön valintojen merkityksettömyydestä autoilun aiheuttamien ympäristöongelmien torjunnassa. Henkilökohtaiset uhraukset koetaan liian suuriksi niistä saatavaan hyötyyn nähden. Tämän tutkimuksen perusteella syyllisyyden tunne ja huoli ympäristön tilasta voidaan silti nähdä eräänlaisena vipuvartena asennemuutokseen, jossa suositaan kaupunkiautoilun vähentämiseen tähtääviä toimenpiteitä, kuten julkisen liikenteen käyttöön ohjaavan kaupunkirakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Tutkimus vahvistaa Massan (2006, 121) näkemystä, jonka mukaan syyllisyys kasvaa, kun yksilön käytännön teot ovat ristiriidassa ympärillä olevien ihmisten ja yhteiskunnan arvojen ja normien kanssa. Tämän tutkimuksen puitteissa tästä voi edelleen vetää johtopäätöksen, jonka mukaan asennekasvatuksella ja ympäristöarvojen tietoisella vahvistamisella voitaisiin edesauttaa henkilöauton käytön vähentämistä kaupungeissa. Haastateltavien yleinen asenne kysymykseen on se, että ympäristömyönteisten arvojen ja asenteiden voimistumisen yhteiskunnallisessa keskustelussa ja arvoilmapiiirissä vaikuttaisi ehdottomasti myös heidän ajatteluunsa. Tämän voidaan nähdä olevan yksi huomionarvoisista tekijöistä autoriippuvuuden vähentämisessä ja ekologisemman kaupunkiliikkumisen edistämässä.

Yhden ihmisen ympäristövastuullisella käyttäytymisellä ei tämän tutkimuksen perusteella koeta olevan paljoakaan merkitystä, joskaan sitä ei sovi myöskään vähätellä. Fossiilisten polttoaineiden käytöstä seurannutta ongelmaa pidetään yksinkertaisesti liian suurena, jotta yksittäisillä valinnoilla olisi todellista merkitystä. Ongelman laajuuden, ja yksilön toiminnan merkityksettömyyden vuoksi, koetaan vääränä säilyttää vastuuta ympäristöstä yksilöiden kannettavaksi. Olkoonkin, että yksittäinen autoilija on se perusyksikkö, joka aiheuttaa aitoilusta koituneet päästöt. Haastateltavista vain yksi on sitä mieltä, että vastuu on yksilöllä, onhan yksittäinen autoilija aina autoilun tuottamien päästöjen perusyksikkö. Kaksi haastatelluista toteaa, että vastuu ympäristöseurauksista on sekä yhteiskunnalla että yksilöllä. Loput yksitoista esittävät mielipiteenään, että vastuu on enemmän yhteiskunnalla. Tämän tutkimuksen perusteella yhteiskunnalla koetaan olevan suuri valta ohjailla yksilöiden toimintaa ja tehdä esimerkiksi ekologisempien liikkumistapojen käytöstä rationaalinen ja luontevalta tuntuvat valinta kaupunkiympäristössä.

Täten tutkimus puoltaakin Lybäckin (2002c, 231) käsitystä, jonka mukaan yksilöiden ympäristövastuullista toimintaa tulisi edistää nimenomaan yhteiskunnan taholta tulevilla toimenpiteillä. Tällaista ympäristövastuullisuuteen ohjaavaa säätelyä ovat esimerkiksi lainsäädäntöön, normatiivisuuteen tai taloudelliseen rationaalisuuteen liittyvät toimenpiteet. Samoin tutkimus myötäilee Urrya (2013, 217), joka puolestaan on sitä mieltä, että kyse ei ole yksilöiden käytännön toiminnan, esimerkiksi autoilun jatkamisen ja arvojen välisen erotuksen tuntemisesta. Pienet muutokset yksilöiden toiminnassa eivät tule olemaan keskeisellä sijalla ongelman kehityksessä. Myös suurin osa haastateltavista oli sitä mieltä, että ongelman laajuuden vuoksi myös ratkaisujen on oltava mittavia. Yksilöllä ei tällaista

valtaa ole, sillä vaikka yksilö muuttaisikin liikkumistottumuksiaan, hän ei kuitenkaan voi olla varma siitä, mitä muut tekevät. Tällöin yksilö kokee tekemänsä muutoksen monella tapaa hyödyttömänä.

Lopuksi

Tämän tutkimuksen valossa Tampere näyttäytyy vuonna 2017 varsin autoilijaystävällisenä kaupunkina ja toisaalta amperelainen autoilija kokee julkisen liikenteen nykyiset järjestelyt keskimäärin liian tehottomana vaihtoehtona. Yleistyksenä voi todeta, että haastatellut kokevat julkista liikennettä käyttäessään, joutuvansa liiaksi tinkimään liikkumiseensa liittyvistä tärkeimmistä arvoista. Näitä arvoja ovat liikkumisen nopeus, vapaus, helppous ja mukavuus. Rakenteilla olevan kaupunkiraitiotien koetaan parantavan tilannetta, mutta tästä huolimatta harvat haastateltavista kokevat julkisen liikenteen omana tulevana liikkumISRatkaisunaan.

Tutkimuksessa korostui yllättävän paljon Tampereen keskustan epämiellyttävyys henkilöautoilijan näkökulmasta. Parkkihalleista huolimatta Tampereen keskustaa ei enää 2010-luvulla suunnitella henkilöautolähtöisesti, mikä näkyikin vastauksissa selvästi. Mikäli autoriippuvuutta halutaan pienentää, vastaavia ihmisten arjelle tärkeitä, tiiviisti rakennettuja alueita olisi tärkeää saada kaupunkiin lisää. Mitä monipuolisemmin autoileva yksilö käyttää muita tarjolla olevia liikkumismuotoja, sitä vähäpäästöisemmäksi kaupunkiliikkuminen muuttuu. Henkilöautoilun lisäksi myös muut kulkumuodot alkavat tuolloin näyttäytyä entistä realistisempina vaihtoehtoina.

Yhdyn Lybäckin (2002b, 115) näkemykseen siitä, että sijainnin lisäksi erityisesti kaupungin koko vaikuttaa siellä vallitsevaan autoriippuvuusasteeseen. Toisaalta uskon myös Kannisen ym. (2010, 9–13) esille nostamaan hajautuvan yhdyskuntarakenteen ja autoriippuvuuden toinen toistaan vahvistavaan kehityskulkuun. Lybäckin ja Kannisen ym. teoretisoinnin vuoksi katsoisin todennäköiseksi, että autoilu tulee Tampereella jo nykyisen kaltaisella ohjauksella kääntymään selvään suhteelliseen laskuun. Tampere tulee ennusteiden mukaan olemaan muuttovoittoinen kaupunki pitkälle tulevaisuuteen. Asukasmäärä tulee siis Tampereella jatkuvasti kasvamaan ja tätä kasvua kanavoidaan voimakkaasti nimenomaan nykyisen yhdyskuntarakenteen sisään. Yhdyskuntarakenne tulee siten selvästi tiivistymään ja tiivis yhdyskuntarakenne puolestaan tukee julkista liikennettä ja osaltaan hankaloittaa yksityisautoilua. Myös tuleva raitiotie on potentiaalisesti erinomainen lisä kaupungin

julkisen liikenteen käyttöasteen kasvuun. Mielestäni on todennäköistä, että julkisen liikenteen saavuttaessa yksilökohtaisessa toimivuudessaan tietyn pisteen, yhä useampi henkilö valitsee autosta luopumisen luonnollisena ratkaisunaan. Rationaalisen valintaketjun perusteella autottomuus alkaa näyttäytyä parempana vaihtoehtona kuin auton omistaminen. Erityisesti tämä tuntuisi pätevän nuoriin autoilijoihin.

Tutkimusta tehdessäni ja tutkimuksen ympärillä käymissäni keskusteluissa havaitsin hienoisia viitteitä siitä, että autoriippuvuus olisi selvästi vahvempaa hieman vanhemmissa ikäpolvissa, kun taas nuoremmat, alle 50-vuotiaat näkevät autottomuuden useammin melko realistisena vaihtoehtona. Nuoremmille ikäryhmille auto on entistä selkeämmin käyttöesine, eikä auton omistaminen kenties ole ollenkaan niitä tärkeimpiä ja trendikkäimpiä asioita nykyisille 18 – 30-vuotiaille. Uskoisin, että autottomuus on tulevaisuudessa yhä suositumpaa nuorten kaupunkilaisten keskuudessa. On myös hyvin mahdollista, että tähän kehityskulkuun ei vaikuta esimerkiksi herännyt ympäristötietoisuus. Autottomuus ei välttämättä näyttäydy tulevaisuuden Tampereella yleensäkin taloudellisena pakkona tai maailman pelastamiseksi tehtävänä uhrauksena. Enemminkin kivuttomana ja luonnollisen tuntuksena valintana.

Tämän tutkimuksen perusteella henkilöauto on vuonna 2017 edelleen hyvin kätevä ja miellyttävä liikkumistapavalinta Tampereella. Erityisesti tämä vaikuttaisi pätevän ydinkeskustan ulkopuolisen harvemman kaupunkirakenteen alueella asuviin autoilijoihin. Autoilun tämän hetkisestä helppoudesta huolimatta katsoisin, että Tampere on edennyt jo hyvän matkaa ekologisempaan kaupunkiliikkumiseen johtavalla tiellä. Samaan aikaan useimmat erilaisista autottomuuteen johtavista kehityskuluista etenevät suhteellisen hitaasti. Mikäli pitäisi esittää karkea arvio, uskoisin autottomuuden valintaan johtavan syykokonaisuuden ylittävän kriittisen pisteen aikaisintaan 2030-luvulle tultaessa, mutta tällöin autottomuuden saattaa kiihtyä Tampereella merkittävästi.

Kaupunkiliikkumisen tutkimus on erittäin laaja, moniulotteinen ja kiinnostava kokonaisuus. Tutkielman aiheeseen liittyviä merkittäviä jatkotutkimuskohteita onkin paljon myös siksi, että kaupunkiliikkumista on usein syytä tarkastella myös suhteessa muihin yhteiskunnallisesti tärkeisiin kysymyksiin. Tällaisia ovat esimerkiksi liikkumisen tasa-arvoon, ekologiseen problematiikkaan tai kaupunkitilan käyttöön liittyvät kysymykset. Tulevaisuuden kaupunkiliikkumisessa teknologiset innovaatiot tulevat lähes varmasti

näyttelemään merkittävää osaa. Yhtä lailla jo olemassa olevaa teknologiaa tullaan varmasti valjastamaan entistä laajemmin ja kustannustehokkaammin osaksi kaupunkiliikkumista. Erilaisien liikkumiseen liittyvien teknologioiden mahdollisuuksista, rajoitteista ja realistisuudesta onkin hyvin tärkeää tehdä ajantasaista tutkimusta. Puhtaasti omaan tutkielmaani peilaten minua jäävät erityisesti askarruttamaan ne syyt, joiden perusteella Tampereen ydinkeskustan ja kantakaupungin tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla asuvat ihmiset ovat valinneet autottomuuden.

LÄHTEET

- Autoalan tiedotuskeskus. 2014. Tieliikenne Suomessa. http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tieliikenne/tieliikenteen_kehitys (Viitattu 17.12.2016)
- Baumert, K, Herzog, P & Pershing, J. 2005. Climate Data: A Sectoral Perspective. Arlington: PEW Center on Global Climate Change.
- Beck, U. 1990. Riskiyhteiskunnan vastamyrryt. Tampere: Vastapaino.
- Beck, U. 2009. World at Risk. Cambridge: Polity Press.
- Bergholm, T. 2001. Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa Toiskallio, K.(toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 65–92. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Chamon, M, Mauro, P & Okawa, Y. 2008. Mass car ownership in the emerging market giants. *Economic policy* 23(25): 243–296.
- Chikszentmihalyi, M. 1996. Creativity. Flow and the Psychology of Discovery and Invention. New York: HarperCollins.
- Dant, T & Martin, P. 2001. By car: Carrying modern society. Teoksessa Warde, A. & Gronow, J. (eds.) Ordinary Consumption. London: Routledge.
- DeCicco, J. & Fung, F. 2006. Global warming on the road. Washington: Environmental defense.
- Environmental Health Perspectives. 2015. Beijing Olympics Study Links Pollution to Lower Birth Weight. <https://www.urmc.rochester.edu/news/story/4308/beijing-olympics-study-links-pollution-to-lower-birth-weight.aspx> (Viitattu 16.12.2016).
- Eskola, J. & Suoranta, J. 2000. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere. Vastapaino.
- Eyerman, R & Löfgren O. 1995. Romancing the road: road movies and images of Mobility. *Theory, Culture & Society* 12:1.

Gallopin, G, Hammond, A, Raskin, P, Swart, R. 1997. Branch Point: Global Scenarios and Human Choice. PoleStar Series Report 7. Stockholm: Stockholm Environment Institute.

Garner, R. 1998. Environmental politics. Basingstoke: Macmillan.

Giddens, A. 2009. The Politics of Climate Change. Cambridge: Polity Press.

Gorham, R. 2002. Car dependency as a social problem. A critical essay on the existing literature and the future needs. Teoksessa Black, K, William, R. & Nijkamp, P. (toim.) 2002. Social change and sustainable transport. Indiana: University Press.

Hamilton, C. 2010. Requiem for a Species. Lontoo: Earthscan.

Hankonen, J. 1994. Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Helsinki. Otava.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 1980. Teemahaastattelu. Tampere: Gaudeamus.

Hägerstrand, T. & Clark, E. 1996. On the political geography of transportation and land use policy coordination. Paper prepared for the Launching seminar of the action cost 332, transport policies and landuse planning policies. Resistance and hopes for coordination. 24–25th October 1996. Barcelona. Spain.

Intergovernmental Panel on Climate Change. 2014. Climate Change 2014 – Synthesis Report. IPCC. Geneva. Switzerland.

Järvelä, M. 2002. Ajankohtaisia avauksia kaupunkiliikenteen tutkimukseen. Teoksessa Järvelä, M., Lybäck, K. & Jokinen, M. (toim.) 2002. Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet, 22–38. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Kalanti, T. 2001a. Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Toiskallio, K.(toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 95–126. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Kalanti, T. 2001b. Auto ja psyyke. Kiihdytys vauhtiin. Teoksessa Toiskallio, K.(toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 181–216. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Kanninen, V, Kontio, P, Mäntysalo, R & Ristimäki, M. 2010. Autoriippuvainen yhteiskunta ja sen vaihtoehdot. Espoo: Yliopistopaino.

Kaskinen, J. 2002. Tieliikenne lukuina ja suoritteina – Suomen tieliikenteen kehitys 1950-luvulta uudelle vuosituuhannelle. Teoksessa Järvelä, M., Lybäck, K. & Jokinen, M. (toim.) 2002. Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet, 73–92. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Kolu, M. 2011. Autottomuus – Autosta emansipoitunut elämä. Tampere: Yliopistopaino.

Kuisma, J. 2001. Matka ympäristöyhteiskuntaan. Tilastokeskus. Helsinki: Yliopistopaino.

Kuoppa, J & Mäntysalo, R. 2010a. Liikkeessä. Teoksessa Kuoppa, J. & Mäntysalo, R. (toim.) 2010. Kestävä yhdyskuntarakente ja elinympäristö – ympäristöklusterin neljännen ohjelmakauden tuloksia, 29–34. Espoo: Yliopistopaino.

Kuoppa, J & Mäntysalo, R. 2010b. Autoriippuvuus polkuriippuvuutena. Teoksessa Kuoppa, J. & Mäntysalo, R. (toim.) 2010. Kestävä yhdyskuntarakente ja elinympäristö – ympäristöklusterin neljännen ohjelmakauden tuloksia, 75–77. Espoo: Yliopistopaino.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2004. Joukkoliikenne nousuun – työryhmän mietintöjä. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Liikenneministeriö. 1998. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ja niiden kehitys. Tieliikenteen hiilidioksidityöryhmän mietintö. Julkaisuja 26/98. Helsinki.

Linden, E. 2007. Winds of Change: Climate, Weather and the Destruction of Civilizations. New York: Simon and Schuster.

Leino, H, Laine, M, Kalenoja, H & Santaoja, M. 2008. Liikennejärjestelmä ja ympäristöpolitiikka. Teoksessa Anttonen, K, Laihosalo, K, Leino, H.(toim.) 2008. Kaupunki kasvaa, miten käy ympäristön?, 66–75. Helsinki: Kuntatalon paino.

Loven, M. 1994. Liikenneuudistus. Teoksessa: Maailman tila 1994. Worldwatch Institute. Helsinki: Gaudeamus.

Lybäck, K. 2002a. Ekososiaalinen liikenne ja sen esteet makrotasolla. Teoksessa Järvelä, M., Lybäck, K. & Jokinen, M. (toim.) 2002. Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet, 9–27. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Lybäck, K. 2002b. Yksityisautoilu kansalaisten liikkumisessa – tilastollinen tapaustutkimus kaupunkilaisten autoasenteista. Teoksessa Järvelä, M., Lybäck, K. & Jokinen, M. (toim.) 2002. Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet, 114–141. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Lybäck, K. 2002c. Ympäristökysymykset mikrotason toimijoiden arjessa: asenteiden ja käyttäytymisen välinen ristiriita. Teoksessa Loukola, O., Lybäck, K. & Tervo, M. (toim.) 2002. Yhteiskunnallisten toimien uudet oikeutukset: arvot, ympäristö ja teknologia, 217–234. Helsinki: Yliopistopaino ja tekijät.

Massa, I. 2006. Perheen elämäntavan muutos ja arjen ympäristöpolitiikka. Teoksessa Massa, I. & Ahonen, S. (toim.) 2006. Arkielämän ympäristöpolitiikka, 104–121. Helsinki: Hakapaino.

Mauranen, T. 2001. Satavuotias autoilija. Suomalaisen autonkäytön historiaa. Teoksessa Toiskallio, K. (toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 33–63. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Motiva Oy. 2017. Kestävä liikenne ja liikkuminen: Autoilun kustannukset. https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/nain_liikut_viisaasti/valitse_auto_viisaasti/autoilun_kustannukset (Viitattu 9.5.2017).

Rajanti, T. 2002. Helsingin autojärjestelmä juurtunut teknologia. Teoksessa Järvelä, M., Lybäck, K. & Jokinen, M. (toim.) 2002. Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet, 28–48. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Redclift, M. 1992. Sustainable development and global environmental change: Implications of a changing agenda. London: Routledge.

Sheller, M. 2004. Automotive emotions: feeling the car. *Theory, Culture and Society* 21 (4–5), 221–242.

Summala, H. 2001. Autoon oppiminen. Teoksessa Toiskallio, K.(toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 217–232. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Stern, N. 2007. The Economics of Climate Change: The Stern Review. Cambridge: Cambridge University Press.

Tapio, P. 2001. Autoilun tulevaisuus – viisi skenaariota. Teoksessa Toiskallio, K.(toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 303–327. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

The U.K. Sustainable Development Commission. Transportation Demand Management. 2011. Defining and Measuring Automobile Dependency. <http://www.vtpi.org/tdm/tdm100.htm> (Viitattu 11.5.2017).

Toiskallio, K. 2001. Mihin auto on ajettu. Teoksessa Toiskallio, K.(toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 9–30. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. 2006. World Urbanization Prospects: The 2005 Revision. Working Paper No. ESA/P/WP/200.

Urry, J. 1999. Automobility, car culture and weightless travel (draft) <http://www.lancaster.ac.uk/sociology/soc008ju.html>

Urry, J. 2013. Ilmastonmuutos ja yhteiskunta. Tampere: Vastapaino.

Valta, K. 2017. Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta. Trafin tutkimuksia 3/2017. Helsinki: Verkkojulkaisu.

van Wee, B. & Van der Hoorn, T. 1996. Employment location as an instrument of transport policy in the Netherlands. Fundamentals, instruments and effectiveness. Transport policy 3: 3, 81–89.

Virrankoski, L. 2001. Auto ympäristökysymyksenä ennen ja nyt. Teoksessa Toiskallio, K.(toim.) 2001. Viettelyksen vaunu: Autokulttuurin muutos Suomessa, 235–265. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Vuorisalo, T. 2010. Mersulla savusumuun: kaupunkien ympäristöongelmat. Teoksessa Luova, K.(toim.) 2010. Kiinan miljoonakaupungit: hallinto, liike-elämä ja elinympäristö muutoksessa.

Wickham, J. & Lohan, M. 1999. The transport rich and the transport poor: Car dependency and social class in four European cities. Paper for conference 'urbanism and suburbanism at the end of the century. 26–27th November 1999. National university of Ireland. Maynooth.

World Health Organization. 2015. Reducing Global Health Risks Through mitigation of short-lived climate pollutants. Geneve: WHO.

LIITE 1: Teemahaastattelurunko

Taustakysymykset

Omistatko autoa?

Ikä?

Sukupuoli?

Arvioi kuinka suuren osan kaikista matkasuoritteistasi kuljet autolla?

Kuvaile arjen liikkumistapavalintojasi

Muihin liikkumismuotoihin

Miten arvioisit tai kuvailisit seuraavien muuttujien vaikutusta arkielämän liikkumistapavalintoihin?

1. Polttoaineen hinnan selkeä korotus, kuinka paljon valmis maksamaan?
2. Autoveron ja vakuutusmaksujen korotus? Kuinka paljon olisi valmis maksamaan?
3. Lähiympäristön- ja globaalin ilmastonsuojelun entisestään lisääntyvä tarve?
4. Ympäristöarvojen vahvistuminen yhteiskunnassa?
5. Julkisen liikenteen nykyinen hinnoittelu ja aikataulut asuinalueilla? Entä vaihtoehtoinen?
6. Parkkipaikkojen vähentäminen, nopeusrajoitusten alentaminen, tietullit?
7. Kaupunkirakenteen muovautuminen joukko- ja kevyelle liikenteelle soveliaammaksi?
8. Entä jokin muu?
9. Kuvaile omin sanoin, mitä tulisi tapahtua, jotta siirtyisit auton käytöstä muiden liikkumismuotojen, esimerkiksi joukkoliikenteen käyttöön?

Autoilukokemus

1. Kuvaile niitä etuja ja hyviä joita autoilu tuottaa muihin liikkumismuotoihin nähden?
2. Mitä arvostat eniten autoilussa, minkälaisia tunteita tai psykologisia etuja autoiluun liittyy?
3. Kuvaile autoilun ikäviä puolia muihin liikkumismuotoihin nähden?
4. Millaisista automatkoista sinun olisi teoriassa helpointa luopua? Mitkä vaikeimpia?
5. Kuvaile millaista elämäsi olisi ilman autoa?
6. Mikä säännöllisessä autoilussa on parasta?
7. Minkä arvelisit olevan parasta muilla liikkumismuodoilla kuljettaessa?
8. Minkälaisessa kaupungissa et tarvitsi autoa?

Syällisyyden tunto, vastuu ja ristiriidat?

Koetko joskus syyllisyyttä autoilusta? Jos kyllä, niin miksi ja minkälaista?

Kenen vastuulla autoilun ympäristölle tuottamat haitat ja niiden ehkäisy, yksilö vs. yhteiskunta?

Kuvaile omia ympäristöarvojasi.

Arvojen ja käytännön ristiriita autoilussa? onko niitä?

Millä tavoin koet yksilön vaikuttamismahdollisuuden autoilusta syntyvien haittojen torjunnassa?

KIITOS!