



Ajoneuvohallintokeskus
Tutkimuksia ja selvityksiä

Fordonsförvaltningscentralen
Utredningar

Nro 4/2008

Nuorten ympäristö- asenteet ja autoilu

Kyselytutkimus

**Seppo Lampinen
Anna Saarlo**

Nuorten ympäristöasenteet ja autoilu

Kyselytutkimus

Anna Saarlo ja Seppo Lampinen, YY-Optima Oy

ISBN 978-952-5324-51-8
ISSN 1456-4181
Edita Prima Oy
Helsinki 2008

ALKUSANAT

Tutkimuksen tavoitteena on muodostaa käsitys nuorten asenteista autoilua kohtaan ennen ajokortin ja auton hankintaa. Kyselytutkimuksella on selvitetty 14–17-vuotiaiden asenteita moottoriajoneuvoliikenteen ympäristökysymyksiin liittyen. Kyselyn sisältönä ovat pääpiirteissään autoiluun ja autonkäyttöön liittyvät asenteet sekä käsitykset autoilun vaikutuksesta ilmastonmuutokseen. Tutkimuksella ei ole pyritty varsinaisesti selvittämään nuorten liikkumista, vaan siihen liittyvät kysymykset toimivat tausta-aineistona analysoitaessa nuorten asenteita.

Tutkimuksesta on vastannut AKEssa kehityspäällikkö Erno Aholammi. Ohjausryhmän jäsenenä ovat toimineet Elina Uotila Ajoneuvohallintokeskuksesta, Saara Jääskeläinen liikenne- ja viestintäministeriöstä ja Tytti Viinikainen Tiehallinnosta. Ohjausryhmän työskentelyyn on osallistunut myös Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuskoordinaattori Henriika Weiste.

Tutkimuksen käytännön toteutuksesta ovat vastanneet fil lis. Anna Saarlo ja DI, VTM Seppo Lampinen YY-Optimasta.

Helsingissä, 30. marraskuuta 2008

Aino Varhimo

Yksikönpäällikkö, AKE:n ympäristötiimin vetäjä
Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

Målet med undersökningen är att få en uppfattning om ungdomarnas inställning till bilkörning innan de skaffar körkort och bil. Enkäten syftar till att klargöra inställningen till miljöfrågor i anknytning till motorfordonstrafik bland 14–17-åringar. Enkäten ställer främst frågor om ungdomarnas inställning till bilkörning och bilanvändning samt uppfattning om bilkörningens inverkan på klimatförändringarna. Undersökningen syftar inte till att klargöra hur ungdomarna tar sig fram, utan frågorna som anknyter till det fungerar som bakgrundsmaterial vid analys av ungdomarnas inställning.

AKEs inspektör Erno Aholammi ansvarar för undersökningen. Styrgruppens medlemmar utgjordes av Elina Uotila från Fordonsförvaltningscentralen, Saara Jääskeläinen från trafik- och kommunikationsministeriet och Tytti Viinikainen från Vägförvaltningen. Fordonsförvaltningscentralens undersökningskoordinator Henriika Weiste deltog också i styrgruppens arbete. Undersökningen har utförts av fil. lic. Anna Saarlo och dipl. ing., PM Seppo Lampinen vid YY-Optima Oy.

Helsingfors, den 30 november 2008

Aino Varhimo

Enhetschef
Fordonsförvaltningscentralen AKE

PREFACE

The objective of the study was to get an idea of young people's attitudes towards car use before they obtain a driving licence and buy a car. A survey was conducted to study the attitudes of young people aged 14-17 towards the environmental impacts of motor vehicle traffic. The survey focused primarily on attitudes towards driving and car use as well as beliefs and opinions regarding the impact of driving on climate change. The study did not attempt to address the ways in which young people use various transport methods; instead, related questions served as background material when analysing the attitudes of young people.

Inspector Erno Aholammi was in charge of the study at the Finnish Vehicle Administration (AKE). Members of the steering group were Elina Uotila from the Finnish Vehicle Administration AKE, Saara Jääskeläinen from the Ministry of Transport and Communication, and Tytti Viinikainen from the Finnish Road Administration. Henriika Weiste, a research coordinator at the Finnish Vehicle Administration, also participated in the steering group's work. Anna Saarlo (Licentiate of Philosophy) and Seppo Lampinen (M.Sc. Eng., Master of Social Sciences) from YY Optima were responsible for the practical implementation of the study.

Helsinki, November 30, 2008

Aino Varhimo

Head of Unit
Vehicle Administration

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Tutkimuksen tavoitteet	19
2	Tutkimuksen suorittaminen	19
	2.1 Kyselyn kohdentaminen.....	19
	2.2 Tiedot vastaajista	20
3	Kyselyn tulokset.....	21
	3.1 Vastaajien taustatiedot.....	21
	3.2 Nuorten liikkumisen puitteet: ajokortin hankinta ja suhde joukkoliikenteeseen	22
	3.3 Autoiluun ympäristökysymyksiin liittyvät asenteet	29
	3.4 Autoilun ympäristövaikutuksiin liittyvä tieto	31
4	Johtopäätökset.....	32
	4.1 Yleisiä havaintoja.....	40
	4.2 Erikokoisten keskusten välisiä eroja	40
	4.3 Oppilaitosten välisiä eroja.....	43
	4.4 Kertovatko tulokset asenteista vai liikkumismahdollisuuksista?	44
	4.5 Tutkijoiden ehdotuksia jatkotoimiksi.....	45

Liite: Kyselylomake

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksen tavoitteena on muodostaa käsitys nuorten asenteista autoilua kohtaan ennen ajokortin ja auton hankintaa. Kyselyn sisältönä ovat pääpiirteissään autoiluun ja autonkäyttöön liittyvät asenteet sekä käsitykset autoilun vaikutuksesta ilmastonmuutokseen ja kohteena eri puolella Suomea asuvat 14–17 -vuotiaat nuoret. Tutkimukseen valittiin 16 koulua eri puolelta Suomea siten, että ne edustivat sekä suuria että keskisuuria kaupunkeja ja pieniä kaupunkeja ja taajamia.

Kyselyyn saatiin lähes 900 vastausta. Otos ei ole tilastollisesti edustava, mutta sen voi suuren vastausmäärän ansiosta arvioida antavan varsin hyvän kuvan liikkumiseen ja auton käyttöön liittyvistä nuorten mielipiteistä ja asenteista.

Tutkimustulokset osoittavat, että suurin osa nuorista näkee itsensä tulevana auton käyttäjänä. Lähes kaikki nuoret aikovat hankkia auton ajokortin, suuri osa heti täytettyään 18 vuotta. Muilla alueilla kuin pääkaupunkiseudulla kaikki nuoret kasvavat autoistuneissa kodeissa, pääkaupunkiseudullakin autottomia koteja on vain kymmenesosa.

Lähes kuusi kymmenestä vastaajasta on sitä mieltä, että ei voisi käyttää enempää joukkoliikennettä koulu- tai vapaa-ajan matkoilla. Syyt ovat kuitenkin erityyppisillä alueilla erilaiset: pääkaupunkiseudulla käytetään yleisesti joukkoliikennettä niin paljon kuin mahdollista, pienissä keskuksissa ja keskisuurissa kaupungeissakin joukkoliikenteen palvelutason heikkous on este joukkoliikenteen käytölle.

Merkittävä osa nuorista on sitä mieltä, että auton käytöllä on vaikutusta ilmastonmuutokseen, ja että auton käyttöä pitäisi vähentää ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Kuitenkin vain noin neljäsosa nuorista on sitä mieltä, että he ottavat ympäristökysymykset huomioon liikkumisvalinnoissaan, ja että ilmastonmuutos vaikuttaa heidän tulevaan auton käyttöönsä.

Joukkoliikennettä pidetään hyvänä vaihtoehtona henkilöauton käytölle merkittävässä määrin vain pääkaupunkiseudulla. Sen sijaan pyöräilyä pidetään yleisesti hyvänä vaihtoehtona henkilöauton käytölle. Tätä mieltä on peräti kolme neljäsosaa keskisuurten kaupunkien vastaajista.

Kyselyn tulokset osoittavat, että nuorten liikkumisessa ja käsityksissä liikkumisen – ja tulevan auton käytön – ympäristövaikutuksista on eroja erikokoisissa keskuksissa. Toisaalta myös erikokoisissa kaupungeissa ja taajamissa asuvien liikkumismahdollisuuksissa – ja liikkumistarpeissa – on eroja. Sen vuoksi kyselyn tuloksia ei voi tulkita niin, että erilaisessa suhtautumisesta liikenteen ympäristövaikutuksiin tai niiden merkitykseen olisi kyse vain erilaisista asenteista. Kyse voi olla myös siitä, että erityisesti pienissä keskuksissa mutta osin myös keskisuurissa kaupungeissa joukkoliikenteen palvelutaso on varsinkin erilaisilla vapaa-ajan matkoilla niin huono, että joukkoliikenne ei nuorten liikkumisessa ole useinkaan kilpailukykyinen vaihtoehto nuorempana polkupyörälle ja myöhemmin henkilöautolle.

SAMMANFATTNING

Målet med undersökningen är att få en uppfattning om ungdomarnas inställning till bilkörning innan de skaffar körkort och bil. Enkäten ställer främst frågor om ungdomarnas inställning till bilkörning och bilanvändning samt uppfattning om bilkörningens inverkan på klimatförändringarna. Enkäten utfördes bland 14–17-åringar i olika delar av Finland. Sexton skolor på olika håll i Finland valdes ut för undersökningen så att de representerade både stora och mellanstora städer samt små städer och tätorter.

Man fick in nästan 900 svar. Utdraget är inte statistiskt representativt, men kan på grund av den höga svarsprocenten anses ge en relativt bra bild av ungdomarnas åsikter och inställning till olika transportmedel och bilanvändning.

Undersökningens resultat visar att de flesta ungdomar ser sig som blivande bilförare. Nästan alla ungdomar tänker skaffa körkort för personbil, många av dem så snart de fyllt 18 år. Utanför huvudstadsregionen växer alla ungdomar upp i hem med bil och i huvudstadsregionen saknar endast en tiondel av hushållen bil.

Nästan sex av tio av alla som svarade anser att de skulle kunna använda kollektivtrafiken mer till skolan och på fritiden. Orsakerna till det är emellertid mycket olika i olika regioner: i huvudstadsregionen använder man kollektivtrafiken så mycket som möjligt, i små samhällen och mellanstora städer utgör den låga servicenivån inom kollektivtrafiken ett hinder för användning av kollektivtrafik.

En stor del av ungdomarna anser att bilanvändningen påverkar klimatförändringarna och att man borde minska bilanvändningen för att kunna bromsa klimatförändringarna. Endast en fjärdedel av dem säger däremot att de tänker på miljöfrågorna när de väljer transportsätt och att klimatförändringarna påverkar deras framtida bilanvändning.

Kollektivtrafiken betraktas mest som ett bra alternativ till personbil i huvudstadsregionen. Istället anses cykeln generellt sett vara ett bra alternativ till personbil. Det anser hela tre fjärdedelar av enkätdeltagarna från medelstora städer.

Enkätresultatet visar att ungdomarnas sätt att ta sig fram och deras uppfattning om transportmedlets – och den framtida användningen av bil – inverkan på miljön skiljer sig i samhällen av olika storlek. Å andra sidan finns det också skillnader i transportmöjligheterna – och transportbehoven – bland folk i städer och tätorter av olika storlek. Därför kan resultaten från enkäten inte tolkas som att det bara handlar om olika inställningar till trafikens inverkan på miljön eller dess betydelse. En orsak kan vara kollektivtrafikens låga servicenivå i små samhällen, men även i mellanstora städer. Den erbjuder inte något konkurrenskraftigt alternativ på fritiden då de yngre cyklar gärna och de äldre använder bil.

ABSTRACT

The objective of the study was to get an idea of young people's attitudes towards car use before they obtain a driving licence and buy a car. The survey focused primarily on attitudes towards driving and car use as well as beliefs and opinions regarding the impact of driving on climate change. The target group was young people aged 14-17 living in different parts of Finland. Sixteen schools from around Finland were selected for the study to represent large and mid-sized cities as well as small towns.

The survey was completed by almost 900 respondents. This sample is not statistically representative, but because of the large number of replies it can be deemed to offer a fairly good picture of young people's opinions and attitudes regarding transport methods and car use.

Results of the study showed that the majority of young people consider themselves future car users. Almost all of them intended to acquire a driving licence, the majority as soon as they turn 18. In regions outside the metropolitan Helsinki area, young people grow up in households with cars. Even in the Helsinki area, households without a car only represented one tenth of the total.

Almost six out of ten respondents thought they could not increase their use of public transport for school or leisure trips. But the reasons are very dissimilar in different regions: Public transportation is generally used in the Helsinki area as much as possible while in small and mid-sized towns the weak service level in public transport is a reason for not to use public transport.

A significant part of young people believed car use had an impact on climate change and that people should drive less to help fight the climate change. However, only one fourth felt they took environmental issues into account when selecting a method of transport, and that the climate change would affect their future car use.

Public transportation is only considered a good alternative for driving a car in the Helsinki region. Meanwhile bicycling is generally considered a good alternative for driving a car. As many as three out of four respondents in mid-sized towns favoured bicycling.

The results of the survey indicate that young people in different sized towns have different opinions of the environmental impacts of their use of transport and future car use. On the other hand, people living in different sized towns have very different opportunities and need for transport. Therefore, the results of the survey do not permit an interpretation whereby different kinds of attitudes would exclusively explain the different ideas about the environmental effects of traffic or about the importance of those effects. It may also be the case that particularly in small town but also often in mid-sized towns the public transportation system offers such a weak service level for various leisure-time purposes that public transportation in the young people's minds is rarely a competitive alternative for bicycling at a younger age and later for driving a car.

1. Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena on muodostaa **käsitys nuorten asenteista autoilua kohtaan ennen ajokortin ja auton hankintaa**. Kyselytutkimuksella on selvitetty 14–17-vuotiaiden asenteita moottoriajoneuvoliikenteen ympäristökysymyksiin liittyen. Kyselyn sisältönä ovat pääpiirteissään autoiluun ja autonkäyttöön liittyvät asenteet sekä käsitykset autoilun vaikutuksesta ilmastonmuutokseen. Tutkimuksella ei ole pyritty varsinaisesti selvittämään nuorten liikkumista, vaan siihen liittyvät kysymykset toimivat tausta-aineistona analysoitaessa nuorten asenteita.

Tutkimuksen tulosten perusteella AKE voi suunnata tiedotustaan nuorten keskuudessa. On mahdollista, että tutkimus voisi toimia ensimmäisenä vaiheena pitkäkestoisessa tutkimuksessa, jossa seurataan nuorten asenteissa tapahtuvia muutoksia.

2. Tutkimuksen suorittaminen

2.1 Kyselyn kohdentaminen

Tutkimukseen valittiin 16 koulua eri puolelta Suomea siten, että ne edustivat sekä suuria että keskisuuria kaupunkeja ja pieniä kaupunkeja ja taajamia. Koulut sijaitsevat Pohjois-Suomessa Oulussa ja Taivalkoskella, Itä-Suomessa Mikkelissä, Länsi-Suomessa Loimaalla ja Mynämäellä sekä pääkaupunkiseudulla Helsingissä ja Espoossa. Koulut edustavat sekä peruskouluja, lukioita että ammatillisia oppilaitoksia.

Tutkijat valitsivat koulut satunnaisesti em. periaatteiden pohjalta. Valintaan vaikutti myös koulujen suostumus osallistua tutkimukseen. Pääkaupunkiseudulla usea koulu kieltäytyi osallistumisesta.

Kysely tehtiin alle 18-vuotiaille. Peruskouluissa kysely kohdistettiin sekä kahdeksas- että yhdeksäsluokkalaisille. Lukioissa ja ammatillisissa oppilaitoksissa kyselylomake jaettiin oppilaitoksissa alle 18-vuotiaille. Kyselyn sisältönä rakentui seuraavasti: (1) perustiedot ajoneuvoliikenteen ympäristövaikutuksista, (2) autoiluun ja autonkäyttöön liittyvät asenteet sekä (3) käsitykset autoilun vaikutuksesta ilmastonmuutokseen.

Kyselylomakkeita lähetettiin kouluille 1120 kappaletta. Koulut vastasivat itse kyselyn toteuttamisesta. Kyselylomaketta ei annettu oppilaille muuna aikana täytettäväksi, vaan kyselyyn vastattiin koulutuntien aikana. Suurten koulujen osalta sovittiin, että kysely rajataan 150 oppilaaseen kuitenkin niin, että kysely ei kohdistu vain yhteen ikäryhmään. Kyselyyn vastattiin syyskuun ensimmäisen ja toisen viikon aikana. Vastauksia saatiin 893 kappaletta.

2.2. Tiedot vastaajista

Vastauksia saatiin kouluittain seuraavasti:

Koulu	Sijainti	Lkm.
Alppilan yläasteen koulu, Helsinki	Kantakaupungissa asuntoalueella	50
Leppävaaran koulu, Espoo	Aluekeskuksessa	45
Ravintolakoulu Perho, Helsinki	Kantakaupungissa keskustan tuntumassa	55
Suomalais-venäläinen koulu, Helsinki	Lähiökoulu 10 km keskustasta	49
Lounais-Suomen käsi- ja taideteollisuusoppilaitos, Loimaa	Keskustassa	41
Puistokadun koulu, Loimaa	Keskustassa	44
Laurin koulu, Mynämäki	Taajaman keskustassa	42
Mynämäen lukio, Mynämäki	Taajaman keskustassa	44
Anttolan yhtenäiskoulu, Mikkeli	Taajaman keskustassa	43
Etelä-Savon ammattiopisto ESEDU, Mikkeli	Eri yksiköitä Mikkelin keskustassa	36
Mikkelin lyseon koulu, Mikkeli	Keskustassa	146
Mikkelin lyseon lukio, Mikkeli	Keskustassa	49
Kaakkurin koulu, Oulu	7 km keskustasta	69
Oulun lyseon lukio, Oulu	Keskustassa	40
Oulun seudun ammattiopisto, Oulu	Keskustassa	86
Taivalkosken kirkonkylän peruskoulu, Taivalkoski	Keskustassa	54
Kaikki yhteensä		893

Kyselyn tuloksia on analysoitu käyttäen koulun sijaintipaikkakunnan kokoa – ja samalla myös joukkoliikenteen palvelutasoa – ryhmittelyn perusteena. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen palvelutaso on selvästi parempi kuin muilla tutkimuksessa mukana olleilla alueilla. Oulu ja Mikkeli (keskustakoulujen osalta) edustavat tutkimuksessa keskisuuria kaupunkiseutuja, joilla joukkoliikenne palvelutaso on puolestaan parempi kuin pienissä kaupungeissa ja taajamissa, joita ovat Mynämäki, Loimaa, Taivalkoski sekä Mikkelin kouluista Anttolan yhtenäiskoulu.

Otos muodostettiin siten, että kyselyyn tulisi suunnilleen sama määrä alle 16-vuotiaita kuin 16–17-vuotiaita. Nuorempi ryhmä edustaa peruskoululaisia. Vanhemman ikäryhmän osalta kysely toteutettiin jakamalla ryhmä puoliksi lukiota ja ammatillisia oppilaitoksia käyviin nuoriin.

Taulukko 1. Vastaajien ikä

Alle 15-vuotiaat	281
15-vuotiaat	262
16-vuotiaat	258
17-vuotiaat	90
Ikä tuntematon	2
Yhteensä	893

Taulukko 2. Vastaajat koulutyypeittäin

Peruskoulu	M	266	52 %
	N	246	48 %
Yhteensä		512	100 %
Lukio	M	68	43 %
	N	92	58 %
Yhteensä		160	100 %
Ammatillinen oppilaitos	M	98	45 %
	N	120	55 %
Yhteensä		218	100 %

Kaikista vastaajista tyttöjä on 51 % ja poikia 49 %.

3. Kyselyn tulokset

3.1. Vastaajien taustatiedot

Koulumatkan pituus

Selvästi eniten pitkiä, yli viiden kilometrin koulumatkoja on pääkaupunkiseudulla. Lyhimpiä alle kahden kilometrin koulumatkoja on eniten pienissä keskuksissa ja taajamissa, joissa on toisaalta myös paljon pitkiä, yli 10 kilometrin koulumatkoja.

Ammatillisissa oppilaitoksissa lähes kahdella kolmasosalla koulumatkan pituus on yli viisi kilometriä ja runsaalla puolella yli 10 kilometriä. Peruskoululaisista taas runsaalla kahdella kolmasosalla matkan pituus on alle viisi kilometriä.

Tutkimukseen osallistuneissa kouluissa ei ole sellaisia erityiskouluja, joihin oppilaat hakeutuisivat poikkeuksellisen laajalta alueelta. Suomalais-venäläisessä koulussa kysely toteutettiin suomenkielisellä opetuspuolella, joka varsinkin perusopetuksen tasolla vastaa muita yläasteen yksiköjä pääkaupunkiseudulla.

Eri kulkumuotojen käyttö koulumatkoilla

Eri kulkumuotojen käyttö erityyppisillä alueilla heijastaa matkojen pituuksissa esiintyviä eroja. Pääkaupunkiseudulla koulumatkoista tehdään pitemmistä matkoista johtuen vain neljäsosa kävellen tai pyöräillen, kun Oulussa ja Mikkelissä tämä osuus yli puolet. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikennettä käyttää koulumatkoillaan kaksi kolmasosaa vastaajista.

Erilaisten oppilaitosten välillä erot ovat suuria erilaisesta koulumatkojen pituudesta johtuen. Peruskouluissa yli kaksi kolmasosaa koulumatkoista on alle viiden kilometrin pituisia ja koulumatkoista tehdään selvästi yli puolet kävellen tai pyöräillen. Ammatillisissa oppilaitoksissa on puolestaan kaksi kolmasosaa koulumatkoista yli viiden kilometrin pituisia, ja niissä vain neljännes koulumatkoista tehdään kävellen tai pyöräillen. Kulkumuotoa koskevissa vastauksissa ryhmään "muu" sisältyvät pääkaupunkiseudun juna-, metro- ja raitiovaunumatkat sekä peruskoululaisten taksimatkoja haja-asutusalueilla.

Kaikilla erityyppisillä alueilla tehdään koulumatkoista runsaat 10 % mopolla tai joissain tapauksissa kevytmoottoripyörällä. Osuus voisi olla huomattavasti suurempikin, sillä noin 40 % vastaajista omistaa tai heillä on muuten käytettävissä mopo tai kevytmoottoripyörä. Heistä puolestaan on tyttöjä noin 40 %.

Autojen lukumäärä kotona

Lähes kaikkien vastanneiden kotona on ainakin yksi henkilö- tai pakettiauto. Vain pääkaupunkiseudulla on mainittava määrä – 12 % – autottomia perheitä. Kaikista vastaajista on lähes 60 % sellaisista perheistä, joissa on ainakin kaksi autoa.

Joukkoliikenteen käyttö

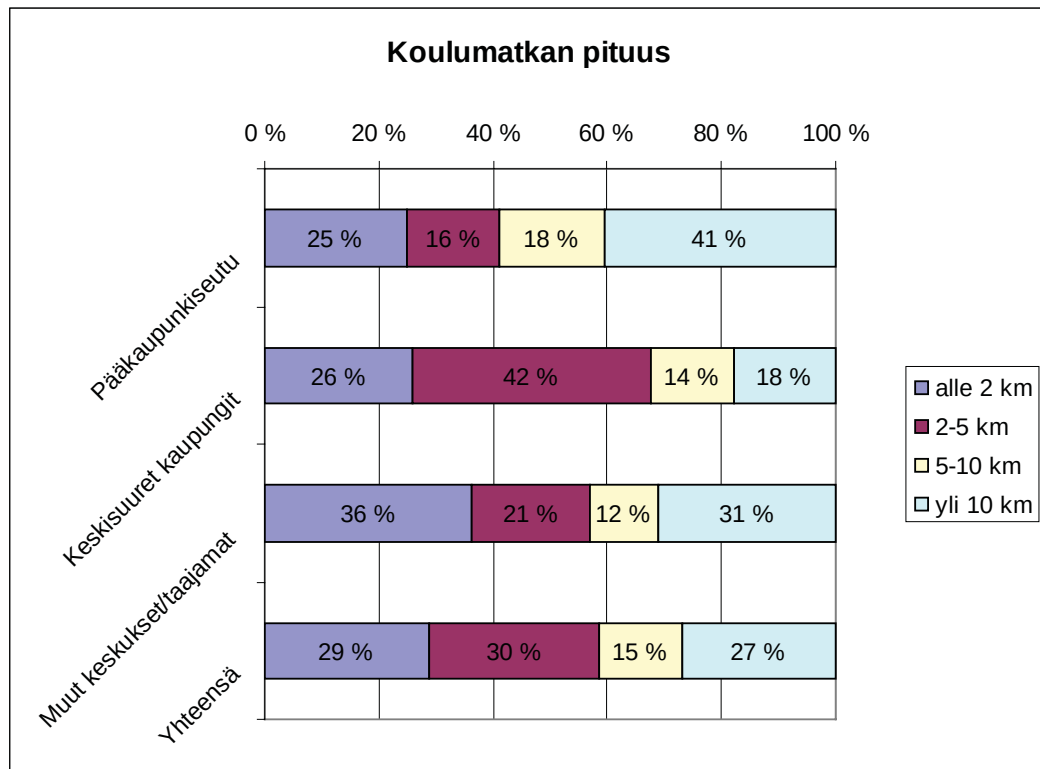
Pääkaupunkiseudun koululaisista yli 70 % käyttää joukkoliikennettä päivittäin. Keskisuurissa kaupungeissa ja pienissä keskuksissa päivittäin joukkoliikennettä käyttäviä on noin 20 %. Näillä alueilla harvemmin kuin viikoittain tai ei koskaan joukkoliikennettä käyttäviä on lähes kaksi kolmasosaa.

3.2. Nuorten liikkumisen puitteet: ajokortin hankinta ja suhde joukkoliikenteeseen

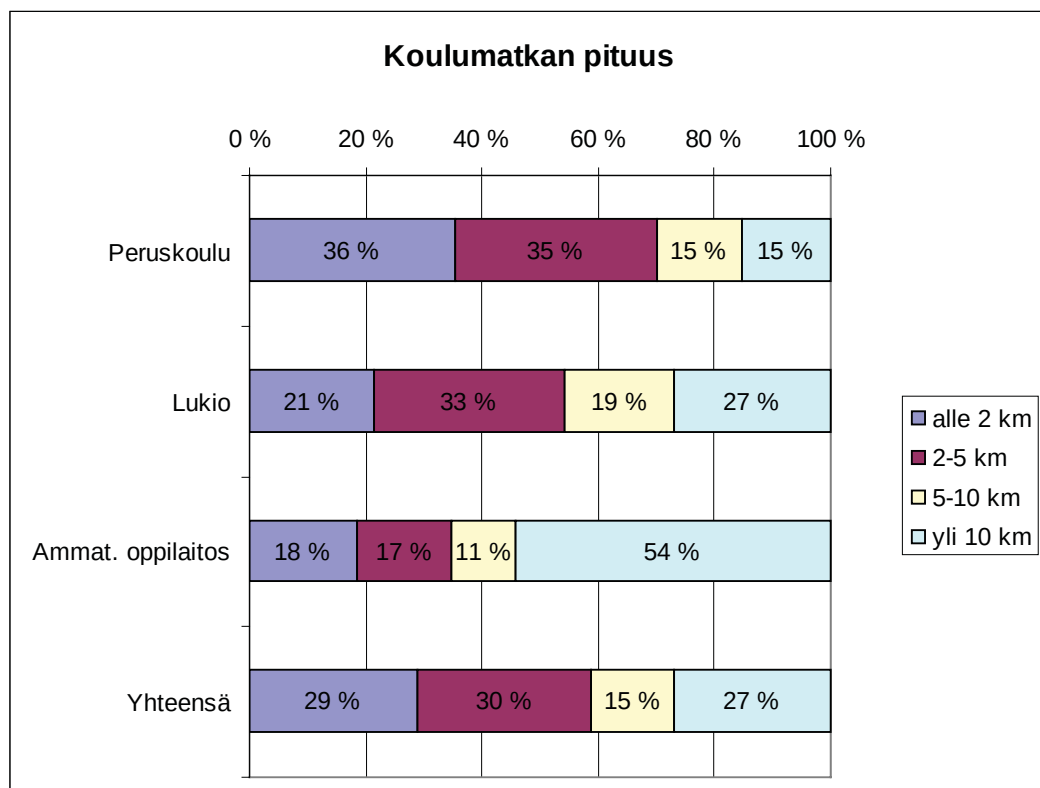
Kyselyyn osallistuneista nuorista vain yksi prosentti ilmoitti, ettei aio hankkia auton ajokorttia. Neljä viidesosa nuorista aikoo hankkia ajokortin ennen kuin on täyttänyt 20 vuotta. Varmuus ajokortin hankinnasta heti, kun on täyttänyt 18, oli yhtä suuri lukiolaisilla ja ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevilla.

Pääkaupunkiseudulla muita alueita selvästi suurempi osa nuorista, yli neljäsosa, ilmoitti, ettei tiedä, milloin hankkii ajokortin. Muilla alueilla tämän ryhmän osuus oli noin 15 %.

Tyttöjen ja poikien välillä on selvä ero: tytöistä yli viidesosa ei osannut sanoa, milloin aikoo hankkia ajokortin, pojista vain joka kymmenes. Selvästi suurempi osa pojista kuin tytöistä aikoo hankkia ajokortin heti täytettyään 18.



Kuva 1. Koulumatkan pituus erikokoisissa keskuksissa.



Kuva 2. Koulumatkan pituus erilaisissa oppilaitoksissa.

Nuoremmissa vastaajissa, peruskoululaisissa, oli hieman suurempi osuus niitä, jotka eivät osanneet sanoa, milloin aikovat hankkia ajokortin. Lukiolaisten ja ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevien välillä ei ollut tässä suhteessa eroa.

Selvästi tärkein peruste ajokortin hankintaan on halu päästä liikkumaan vapaasti. Eri alueitten välillä on suhteellisen vähän eroja muissa perusteissa paitsi joukkoliikenteen kohdalla. Kun pääkaupunkiseudulla alle 10 % esitti perusteena huonot julkisen liikenteen yhteydet, muilla alueilla osuus oli kaksinkertainen.

Nuoret perustelivat ajokortin hankintaansa muun muassa seuraavasti:

- Pääsen liikkumaan vapaasti ilman aikatauluja
- Kenenkään ei tarvitse viedä
- ”Kumin poltto ja kaahailu”
- Helpompi mennä paikasta toiseen
- Että saan naisia
- Siistiä ajaa autolla
- Helpompi liikkua pitempiä matkoja
- Autolla ajaminen on hauskaa
- Auto helpottaa arkea
- Harrastuksen takia
- Henkilöllisyystodistus
- Pääsen liikkumaan nopeammin
- Pääsee pitkiä matkoja nopeasti
- Pääsee menemään aina kun haluaa
- Autolla on helppo liikkua
- Koska asun syrjässä
- Ei tarvi kävellä
- Että voin ajaa rinkiä

Pääkaupunkiseudun nuoret perustelivat ajokortin hankintaansa muun muassa seuraavasti:

- Että voi ajaa
- Voi liikkua vapaasti
- Kuljen ympäri Suomea paljon eri tapahtumissa
- Helpompi mennä paikasta toiseen
- Pitkiin matkoihin/ tavaran kuljetukseen
- Autolla voi ajaa tarvittaessa, auto ei tarvitse heti hankkia
- Jos sitä joskus tarvitsen
- Käy henkilöllisyystodistuksena

Vaikka kyselyssä vain yksi sadasta ilmoitti, että ei aio hankkia auton ajokorttia, silti yli 10 % vastasi kysymykseen, miksi et aio hankkia ajokorttia. Kysymyksen vastanneissa on siis paljon niitä, jotka aikovat hankkia ajokortin myöhemmin kuin heti täytettyään 18. Kolmasosa kysymykseen vastanneista ilmoitti syyksi ajokortin kalleuden, kolmasosa sen, ettei tarvitse ajokorttia. Vajaa viidennes ilmoitti perusteeksi huolen ympäristön tilasta.

Seuraavassa on esitettyjä perusteluja, miksi nuoret eivät aio hankkia ajokorttia:

- Lisäksi pitää hankkia auto, kallista
- En tarvitse sitä aivan heti kun täytän 18v.
- Ei riitä rahat
- En tahdo
- En tiedä
- Ei kiirettä
- Opinnot
- Yo-kirjoitukset ensin
- En aio hankkia autoa, joten ajokortti ei ole ajankohtainen
- Autolla ajaminen jännittää
- Kuljen pyörällä tai kävelen koulusta.
- Saan kyydin, jos tahdon lähetä jonnekin pidemmälle.

Lähes kaikki niistä, jotka ilmoittivat pääsevänsä liikkumaan muutenkin, käyvät koulua pääkaupunkiseudulla, Oulussa tai Mikkelissä.

Joukkoliikenteen käytön lisääminen

Kaikilla erityyppisillä alueilla noin 40 % vastaajista ilmoitti, ettei voisi käyttää joukkoliikennettä nykyistä enempää. Perustelut ovat kuitenkin hyvin erilaisia eri alueilla. Pääkaupunkiseudulla toistui vastauksissa se, että joukkoliikennettä käytetään jo mahdollisimman paljon. Keskisuurten kaupunkien vastauksissa näkyvät puolestaan lyhyet etäisyydet, kävely ja runsas polkupyörän käyttö, toisin sanoen se, että joukkoliikenteen käytölle ei ole tarvetta, tai että joukkoliikenne ei ole kilpailukykyinen vaihtoehto. Pienten keskusten vastauksissa nousee esiin lyhyiden matkojen ohella esiin erityisesti joukkoliikenteen huono palvelutaso (tai joukkoliikenteen puuttuminen kokonaan).

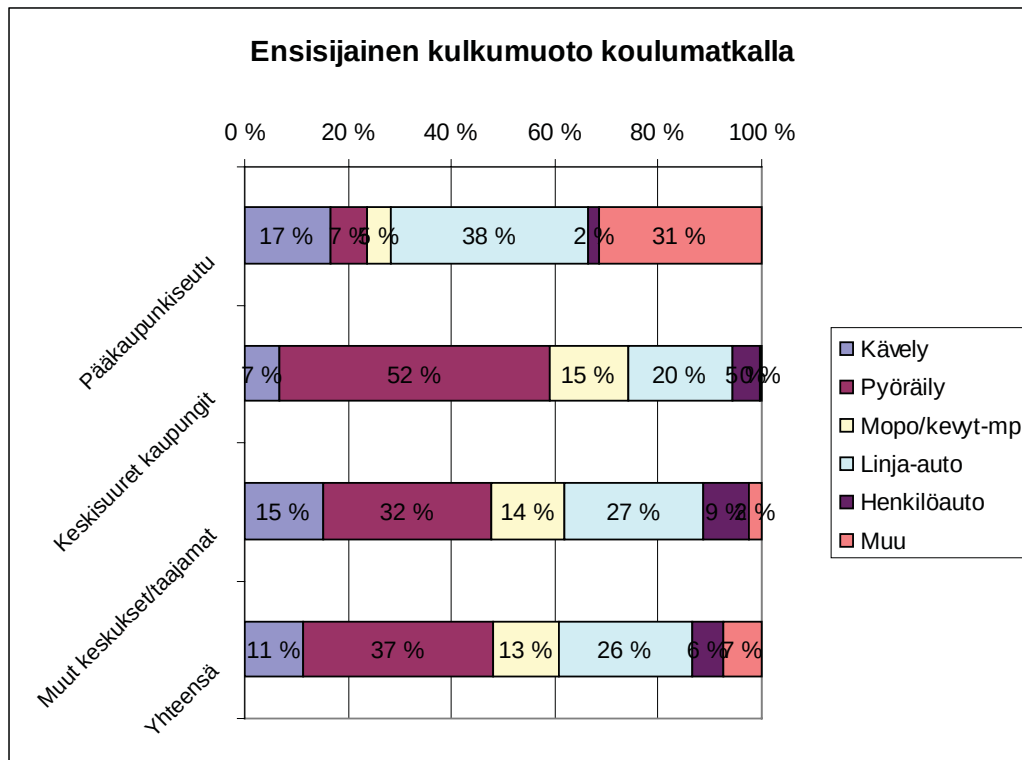
Pääkaupunkiseudun nuoret esittivät muun muassa seuraavia perusteluja:

- Kallista, bussit usein täysiä, pitää mennä aikataulujen mukaan
- Käytän jo mahdollisimman paljon
- Koulu ja kaikki lähellä
- Käytän juuri sen verran kuin tarvitsen
- Koulumatkoihin käyttäminen riittää

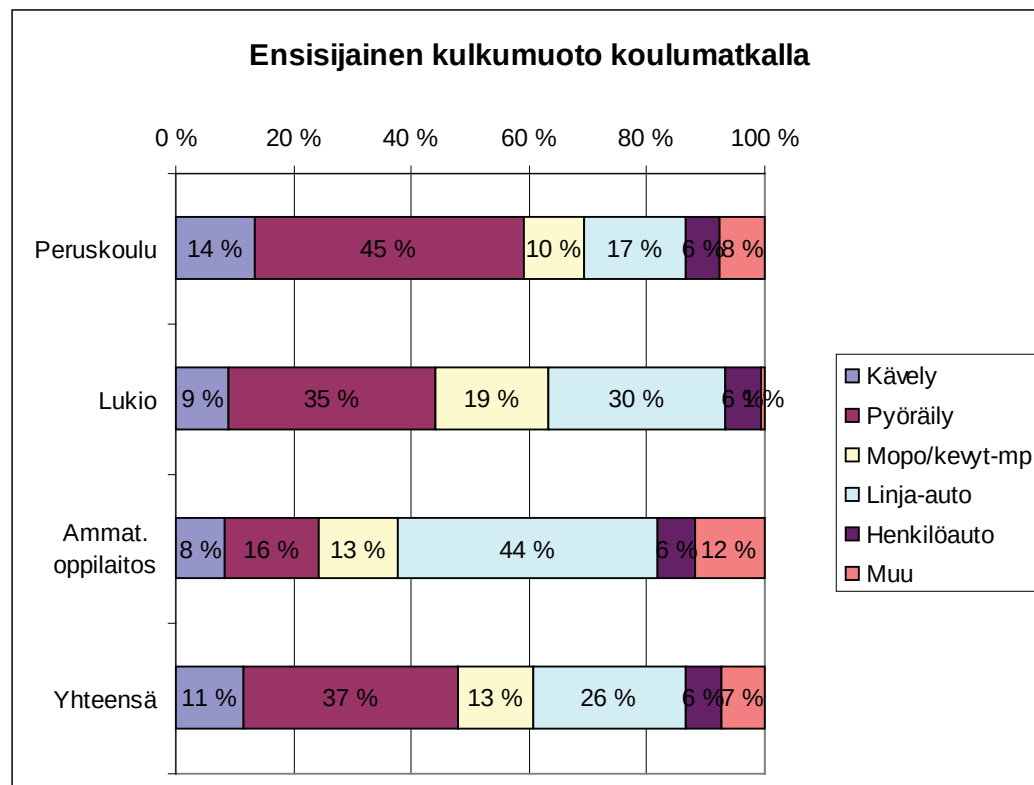
Mualla esitettiin seuraavanlaisia näkemyksiä:

- Pääsen menemään bussilla vain tiettyihin paikkoihin
- Bussiyhteydet ovat huonot
- Kuljen mieluiten pyörällä tai vanhempien kanssa autolla
- Ei Loimaalla mene busseja tms.
- Liikennevälineitä joutuisi vaihtamaan usein
- Koulu ei kustanna koulumatkoja ja bussi kulkee harvoin
- Kallista, voin kulkea mopolla
- Epäselviä, hankala käyttää, maksavat, eikä aina mene sinne minne on menossa

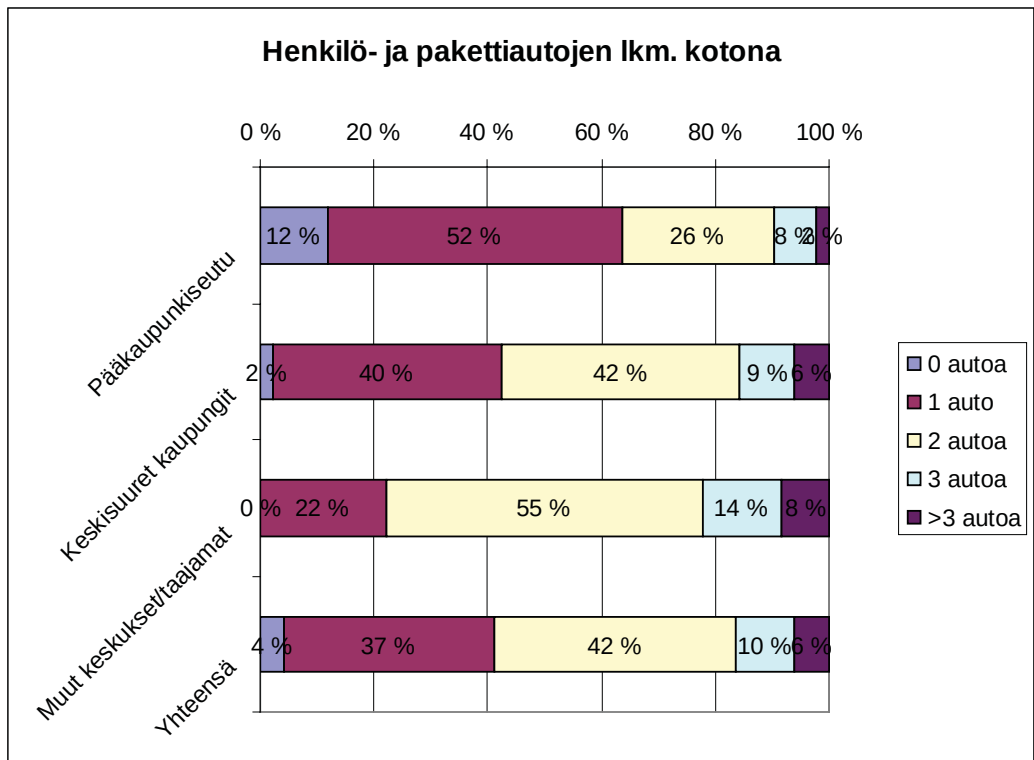
Kysyttäessä milloin joukkoliikennettä voisi käyttää enemmän, pääkaupunkiseudulla ja muissa suuremmissa keskuksissa nousevat selvästi esiin vapaa-ajan matkat. Pienten keskusten vastauksissa – joita on kaiken kaikkiaan vähän – tulevat esiin puolestaan lähinnä pitkät matkat. Tämäkin kertoo joukkoliikenteen



Kuva 3. Ensisijainen kulkumuoto koulumatkalla.



Kuva 4. Ensisijainen kulkumuoto koulumatkalla erilaisissa oppilaitoksissa.



Kuva 5. Henkilö- ja pakettiautojen lukumäärä kotona.

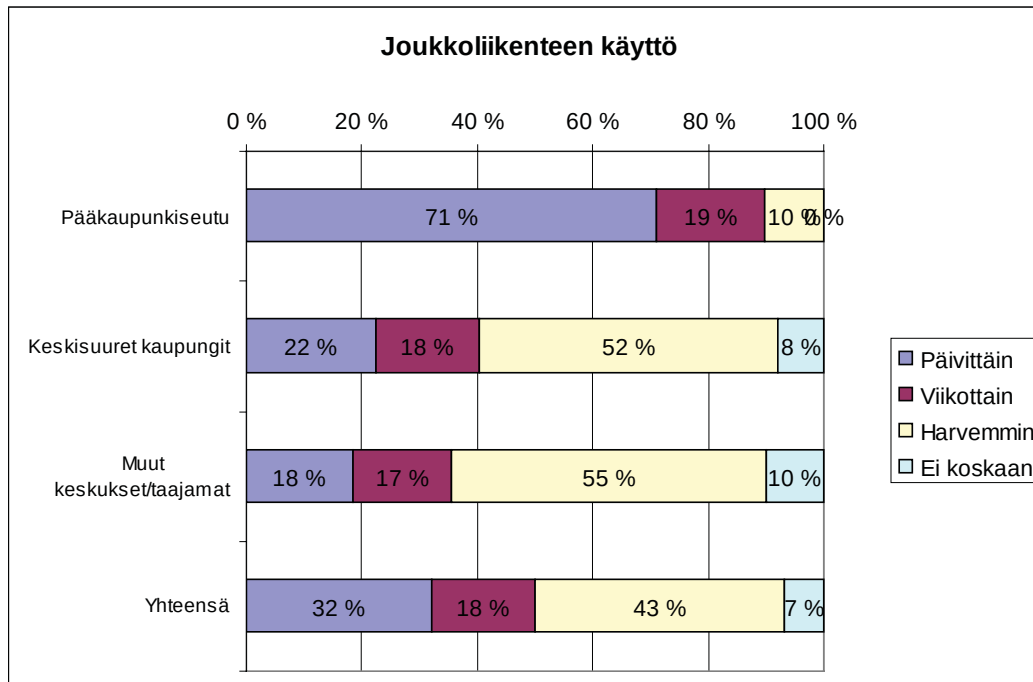
palvelutason merkityksestä jokapäiväiseen liikkumiseen liittyvässä kulkumuodon valinnassa.

Pääkaupunkiseudun nuoret vastasivat muun muassa seuraavasti:

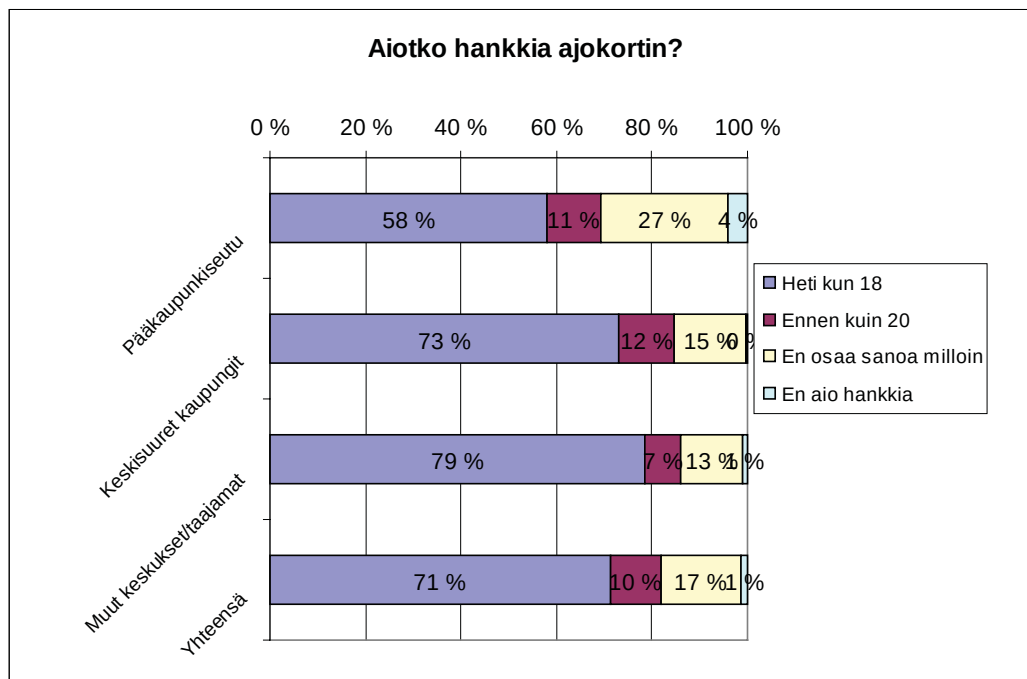
- Mennessä harrastuksiin ja joskus kouluun
- Koulumatkoilla
- Treeneihin bussilla
- Matkalla Hesaan
- Matkalla, jonka nykyään kävelen metrolta koululle
- Kouluun, kavereiden luo, töihin
- Voisi vaihtaa pyöräilypätkän bussiin
- Kun matkustan treeneistä kotiin
- Paikkakuntien välillä voisi liikkua junalla
- Missä vain, mutta en halua

Mualla Suomessa vastattiin muun muassa seuraavasti:

- Yli 2h kestävillä matkoilla
- Kotoa kouluun ennen kuin saan kortin
- Koulumatkat ja keskustaan matkoihin aina
- Kauempana sijaitseviin harrastuksiin
- Mennessä johonkin, mihin bussit menee
- Jos en pääse autolla, voin tulla esim. bussilla
- Kun menen Turkuun



Kuva 6. Joukkoliikenteen käyttö.



Kuva 7. Auton ajokortin hankinta.

3.3. Autoiluun ympäristökysymyksiin liittyvät asenteet

Vastaajille esitettiin eräitä väitteitä, joilla tutkittiin vastaajien näkemyksiä erilaisen liikkumisen merkityksestä ilmastonmuutoksen ja yleisesti ympäristön kannalta sekä tarpeesta ja keinoista vaikuttaa liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen.

Auton käytön vaikutus ilmastonmuutokseen

Vastaajista suuri enemmistö – seitsemän kymmenestä – oli sitä mieltä, että auton käytöllä on vaikutusta ilmastonmuutokseen. Eniten niitä, joiden mielestä auton käytöllä ei ole vaikutusta, on pienissä keskuksissa ja taajamissa, ja vähiten pääkaupunkiseudulla. Vastaajissa oli melko paljon niitä, joilla ei ollut varmaa mielipidettä asiasta; noin kuudesosa ei ollut samaa eikä eri mieltä väitteen kanssa tai ei osannut sanoa mielipidettään.

Lukiolaisissa oli eniten niitä, joiden mielestä auton käyttö vaikuttaa ilmastonmuutokseen, vähiten nuorimmissa vastaajissa, peruskoulua käyvissä. Lukiolaisissa on vähiten niitä, joilla ei ole varmaa mielipidettä asiasta. Ammatillisissa oppilaitoksissa tähän ryhmään kuuluvia on yhtä paljon kuin peruskoululaisissa.

Auton käytön vähentäminen ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi

Runsaat puolet vastaajista oli sitä mieltä, että kaikkien pitäisi vähentää auton käyttöä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Pienissä keskuksissa ja taajamissa tätä mieltä olevien osuus on selvästi pienempi kuin suuremmissa keskuksissa. Lukiolaiset erottuvat tässäkin: kaksi kolmasosaa hyväksyi väitteen, että auton käyttöä pitäisi vähentää, kun ammatillisissa oppilaitoksessa tämän ryhmän osuus on alle puolet, peruskoululaisissa yli puolet.

Joukkoliikenne ja pyöräily vaihtoehtoina henkilöauton käytölle

Kolmasosa vastaajista ei pidä joukkoliikennettä tarpeeksi hyvänä vaihtoehtona henkilöautolle. Pääkaupunkiseudullakin, jossa tätä mieltä olevien osuus on selvästi pienempi kuin muualla, samaa mieltä väitteen kanssa oli lähes neljännes vastaajista. Eri koulujen välillä ei ole kovin merkittäviä eroja.

Sen sijaan pyöräilyä pidetään lyhyillä matkoilla yleisesti hyvänä vaihtoehtona henkilöauton käytölle. Tätä mieltä on kolme neljäsosaa keskisuurten kaupunkien vastaajista. Keskisuurissa kaupungeissa myös käytetään eniten polkupyörää. Lähes kaikki lukiolaiset pitivät pyöräilyä hyvänä vaihtoehtona, vaikka pääkaupunkiseudulla sitä käyttääkin koulumatkoilla ensisijaisena kulkumuotona alle kymmenesosa.

Ympäristöasioiden huomioon ottaminen liikkumisessa

Kun nuorilta kysyttiin, ottavatko he ympäristöasiat huomioon liikkumisessaan, neljännes ilmoitti tekevänsä niin. Erityyppisillä alueilla on tässä suhteessa hyvin vähän eroja, mutta koulujen erot ovat selvempiä: lukiolaisista tätä mieltä oli lähes 30 %, ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevista 20 %.

Eri mieltä väitteen kanssa olleita sekä niitä, jotka eivät olleet samaa eivätkä eri mieltä, oli yli kaksi kolmasosaa vastaajista.

Ilmastonmuutoksen vaikutus tulevaan auton käyttöön

Kolmasosa vastaajista oli sitä mieltä, että ilmastonmuutoksella ei ole vaikutusta heidän tulevaan auton käyttöönsä. Tämänkin väitteen kohdalla lukiolaiset poikkesivat muista vastaajista: neljä kymmenestä oli sitä mieltä, että ilmastonmuutos vaikuttaa heidän tulevaan auton käyttöönsä.

Keinot liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi

Nuorille esitettiin joukko keinoja liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Tärkeimpinä keinoina nuoret pitivät joukkoliikenteen lipunhintojen alentamista ja joukkoliikenteen palvelujen parantamista. Kolmantena, lähes yhtä tärkeänä keinona pidetään autojen tekemistä nykyistä ympäristöystävällisemmiksi. Hie-
man yli puolet on sitä mieltä, että ympäristöhaittoja pitäisi vähentää käyttämällä autoa vähemmän liikkumiseen.

Selvästi vähiten kannatusta saa autoilun kustannusten lisääminen.

- 1 = alentamalla joukkoliikennelippujen hintoja
- 2 = parantamalla joukkoliikenteen palveluja
- 3 = lisäämällä pyöriteitä
- 4 = tekemällä autoista ympäristöystävällisempiä
- 5 = nostamalla autoilun kustannuksia
- 6 = käyttämällä autoa vähemmän liikkumiseen

Tärkeät tekijät auton valinnassa

Tärkeimpänä tekijänä tulevassa auton valinnassaan nuoret pitävät auton hintaa. Sen jälkeen tärkeimpiä – lähes yhtä tärkeitä kuin hinta – ovat polttoaineenkulutus, turvallisuus ja auton ulkonäkö. Huomattavasti pienempi merkitys on moottorin teholla, auton merkillä ja päästöjen määrällä.

Missä liikkumisen ympäristökysymyksiä pitäisi käsitellä?

Kysyttäessä, missä liikkumisen ympäristövaikutuksia olisi hyvä käsitellä, runsaat puolet vastaajista pitivät parhaimpina koulua, televisiota ja radiota sekä lehtiä. Internetin kannatus oli selvästi vähäisempi, noin kolmasosa vastaajista.

Huonoimpina vaihtoehtoina pidettiin liikkumisen ympäristöasioiden käsittelyä kotona ja harrastusten yhteydessä. Vastaukset ovat hyvin samankaltaisia erilaisissa kouluissa.

3.4. Autoilun ympäristövaikutuksiin liittyvä tieto

Vastaajilta kysyttiin, missä määrin auton koko, ikä, kuljettajan ajotapa sekä katujen ja teiden kunto vaikuttavat auton hiilidioksidipäästöihin. Selvästi eniten CO₂-päästöihin arveltiin vaikuttavan auton iän. Auton koon ja kuljettajan ajotavan arvelin vaikuttavan selvästi vähemmän. Myös katujen ja teiden kunnon useat arvelivat vaikuttavan CO₂-päästöihin.

Selvästi tärkeimpinä tietolähteinä liikenteen ilmastonmuutosvaikutuksista pidettiin televisiota ja radiota. Myös lehtien ja koulun merkitys on suuri. Kodilla ja internetillä on huomattavasti pienempi merkitys tietolähteenä. Myös tämän kysymyksen kohdalla erot erilaisten koulujen välillä ovat pieniä.

4. Johtopäätökset

4.1. Yleisiä havaintoja

Kyselyyn saatiin huomattavan paljon vastauksia, lähes 900, käytetyn menetelmän ansiosta: kyselylomakkeet toimitettiin kouluille, jotka järjestivät itse kyselyyn vastaamisen parhaaksi katsomallaan tavalla. Otos ei ole tilastollisesti edustava, mutta sen voi suuren vastausmäärän ansiosta arvioida antavan varsin hyvän kuvan liikkumiseen ja auton käyttöön liittyvistä nuorten mielipiteistä ja asenteista. Kyselyyn vastanneet edustavat nuoria erikokoisista keskusten kouluista eri puolilta Suomea ja erilaisia kouluja käyviä nuoria.

Asuinpaikka vaikuttaa siihen, millä tavoin nuoret liikkuvat, ja todennäköisesti myös siihen, miten he suhtautuvat liikenteen ympäristövaikutuksiin. Tässä tutkimuksessa asuinpaikan merkitystä ei kuitenkaan analysoitu. Nuorilta ei kysytty, kuinka kaupunki- tai maaseutumaisella alueella he asuvat, koska yhdyskuntarakenteeseen liittyvien käsitteiden täsmällisen käsittelyn arvioitiin olevan liian vaikeaa tämänkaltaisessa kyselyssä.

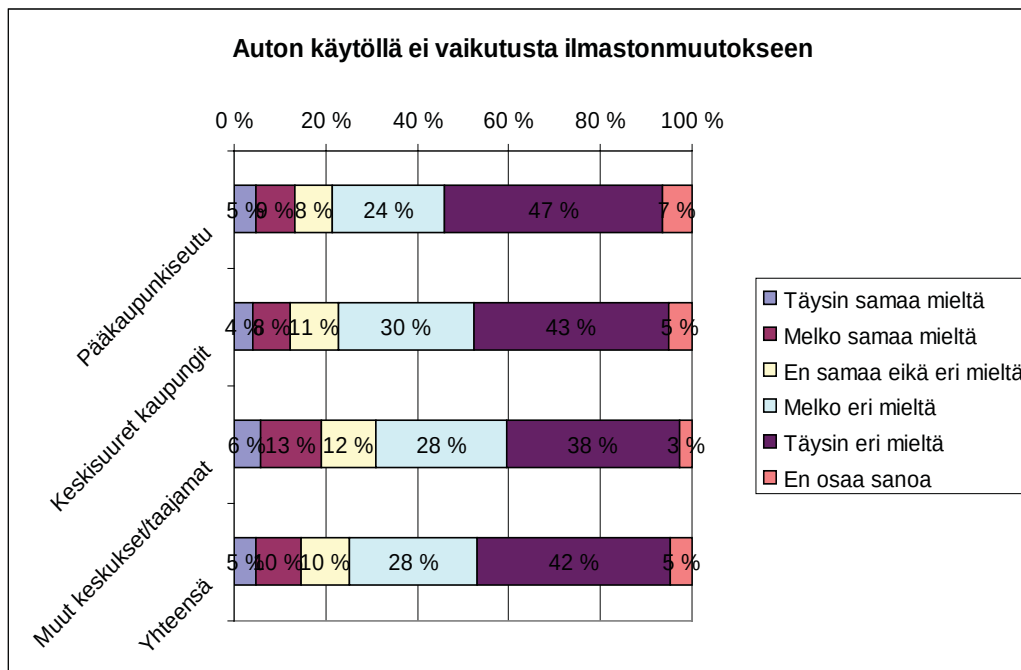
Tutkimustulokset osoittavat, että suurin osa nuorista näkee itsensä tulevana auton käyttäjänä. Lähes kaikki nuoret aikovat hankkia auton ajokortin, suuri osa heti täytettyään 18 vuotta. Muilla alueilla kuin pääkaupunkiseudulla kaikki nuoret kasvavat autoistuneissa kodeissa. Käytännöllisesti katsoen kaikissa kodeissa on ainakin yksi auto, hyvin usein kaksikin.

Niitä, jotka eivät aio hankkia ajokorttia ainakaan heti täytettyään 18, on tässä kyselyssä lähes 900 vastaajasta noin 100. Heistä kolmasosa esitti perusteluna, että ei tarvitse ajokorttia (pääsee liikkumaan muutenkin), ja kolmasosa, että ajokortti on liian kallis. Alle viidesosa perusteli ratkaisua ympäristösyillä.

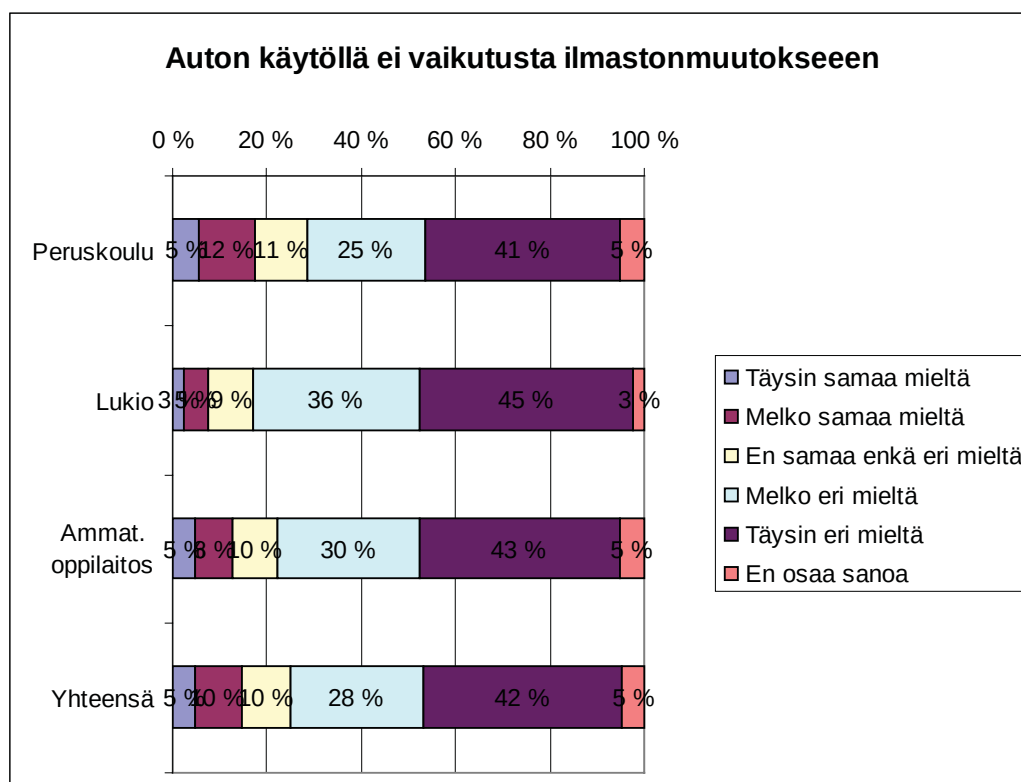
Vain noin neljäsosa nuorista on sitä mieltä, että he ottavat ympäristökysymykset huomioon liikkumisvalinnoissaan, ja että ilmastonmuutos vaikuttaa heidän tulevaan auton käyttöönsä.

Lähes kuusi kymmenestä vastaajasta on sitä mieltä, että ei voisi käyttää enempää joukkoliikennettä koulu- tai vapaa-ajan matkoilla. Syyt ovat kuitenkin erityyppisillä alueilla erilaiset: pääkaupunkiseudulla käytetään yleisesti joukkoliikennettä niin paljon kuin mahdollista, pienissä keskuksissa ja keskisuurissa kaupungeissakin joukkoliikenteen palvelutason heikkous on este joukkoliikenteen käytölle. Tosin pääkaupunkiseudullakin nuoret toteavat, että he voisivat käyttää joukkoliikennettä enemmän vapaa-ajan matkoillaan. Näiden matkojen määrä on kasvanut viime vuosina kaikkein eniten koko väestön keskuudessa, ja niillä käytetään paljon henkilöautoa.

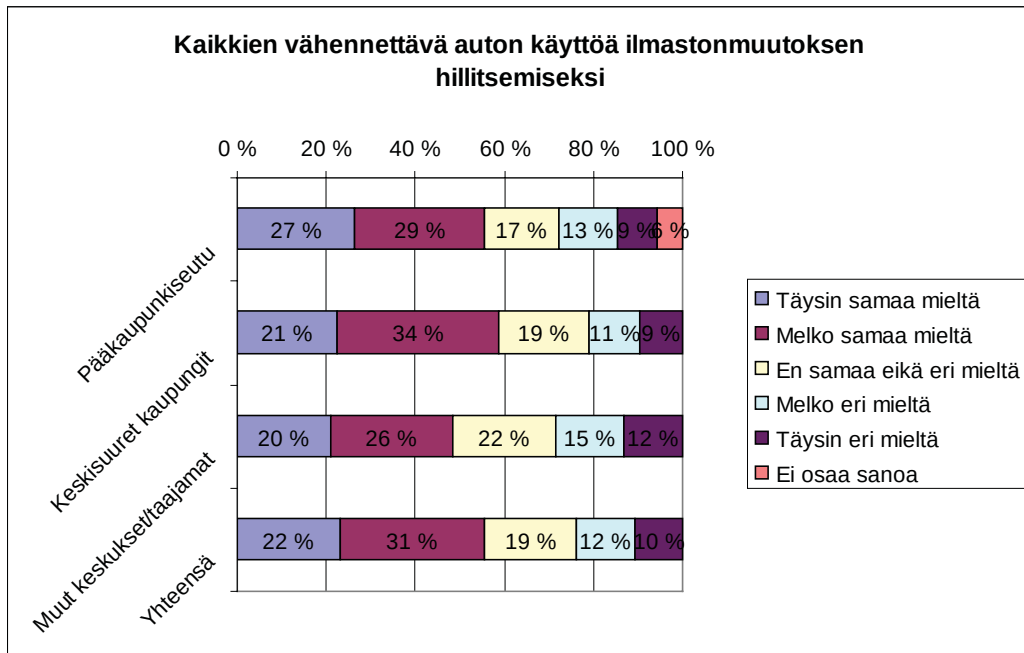
Liikenteen ympäristöhaittojen vähentämisessä nuoret painottavat joukkoliikennelippujen hintojen alentamista ja joukkoliikenteen palvelujen parantamista. Nuoret ovat joukkoliikenteen käyttäjiä, ja tästä näkökulmasta on luonnollista, että joukkoliikenteen palvelujen ja palvelun hinnan merkitys nähdään suurena. Autoilun kustannusten nostaminen saa hyvin vähän kannatusta.



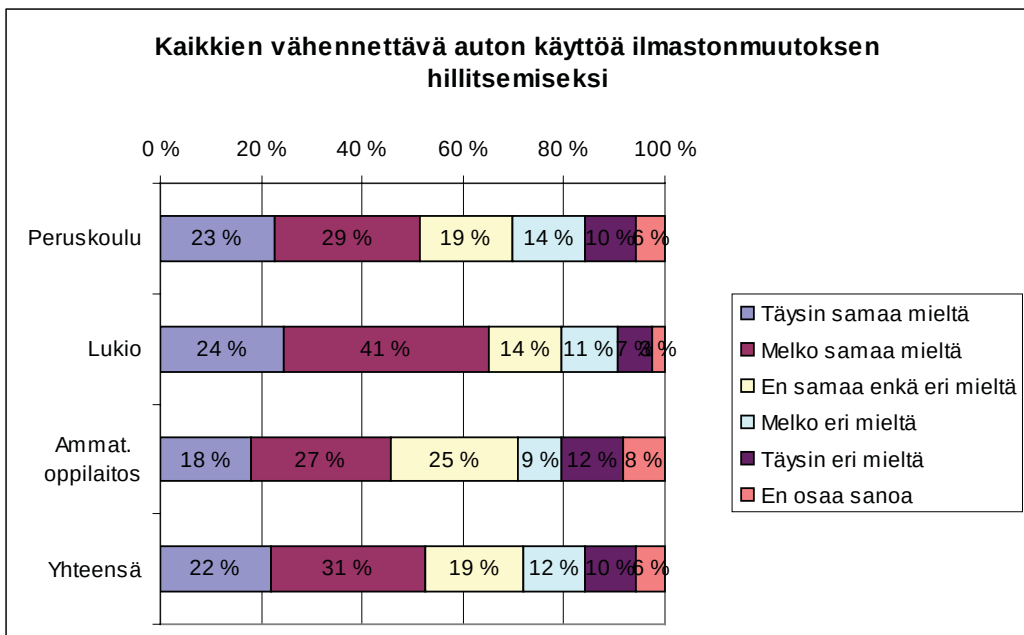
Kuva 8. Näkemys auton käytön vaikutuksesta ilmastonmuutokseen.



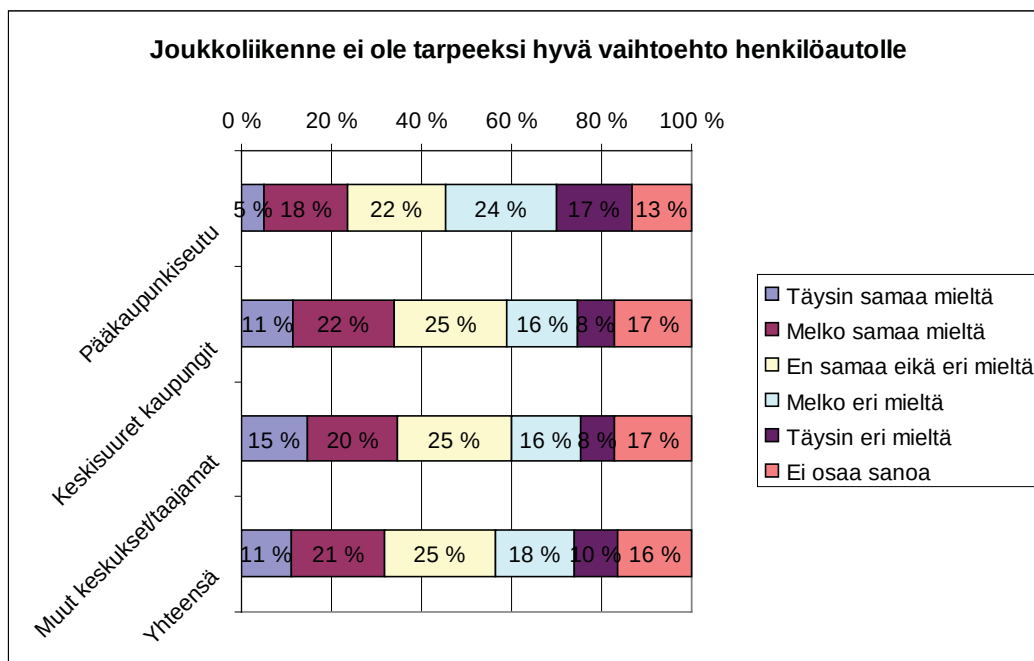
Kuva 9. Nuorten näkemys auton käytön vaikutuksesta ilmastonmuutokseen erilaisissa oppilaitoksissa.



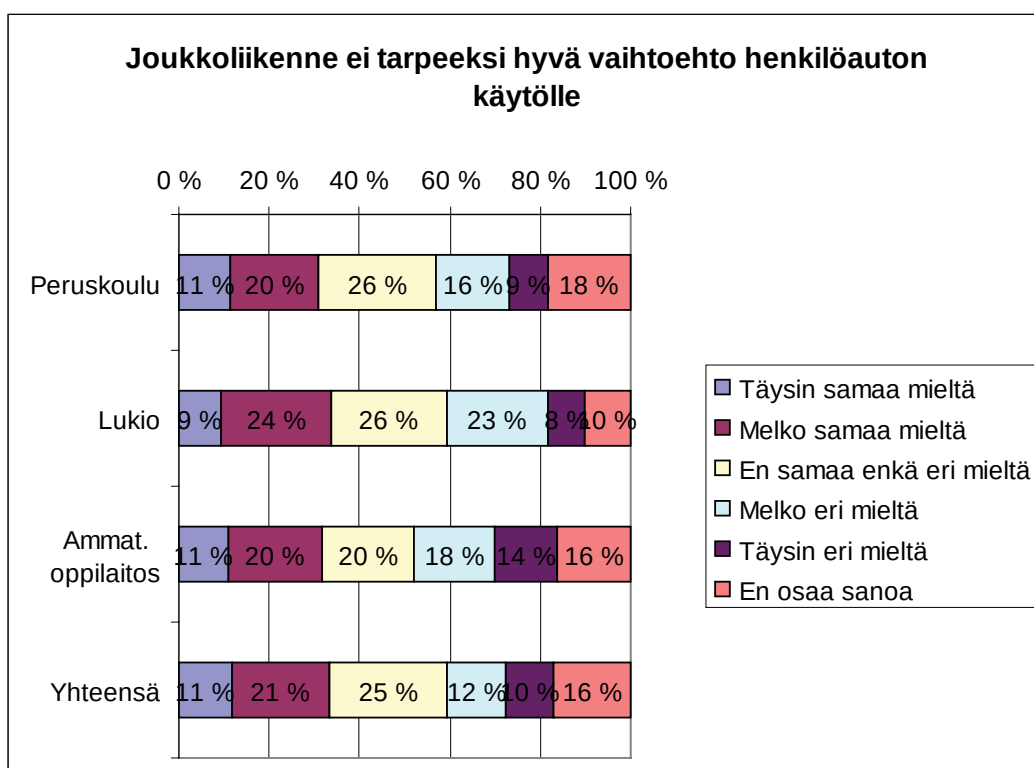
Kuva 10. Nuorten näkemys auton käytön vähentämisestä ilmastonmuutokseen hillitsemiseksi.



Kuva 11. Nuorten näkemys auton käytön vähentämisen tarpeesta ilmastonmuutokseen hillitsemiseksi erilaisissa oppilaitoksissa.



Kuva 12. Nuorten näkemys joukkoliikenteestä vaihtoehtona henkilöautolle.



Kuva 13. Erilaisissa oppilaitoksissa opiskelevien nuorten näkemys joukkoliikenteestä vaihtoehtona henkilöautolle.

Liikenteen ympäristöhaittoja toivotaan käsiteltävän erityisesti koulussa, tv:ssä ja radiossa sekä lehdissä. Internetiä ei pidetä läheskään yhtä sopivana välineenä käsitellä asiaa. Myös tiedonlähteinä tv ja radio, lehdet sekä koulu ovat merkittävämpiä ennen internetiä ja kotia.

Merkittävä osa nuorista on sitä mieltä, että auton käytöllä on vaikutusta ilmastomuutokseen, ja että auton käyttöä pitäisi vähentää ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Kuitenkin vain noin neljäsosa nuorista on sitä mieltä, että he ottavat ympäristökysymykset huomioon liikkumisvalinnoissaan, ja että ilmastomuutos vaikuttaa heidän tulevaan auton käyttöönsä.

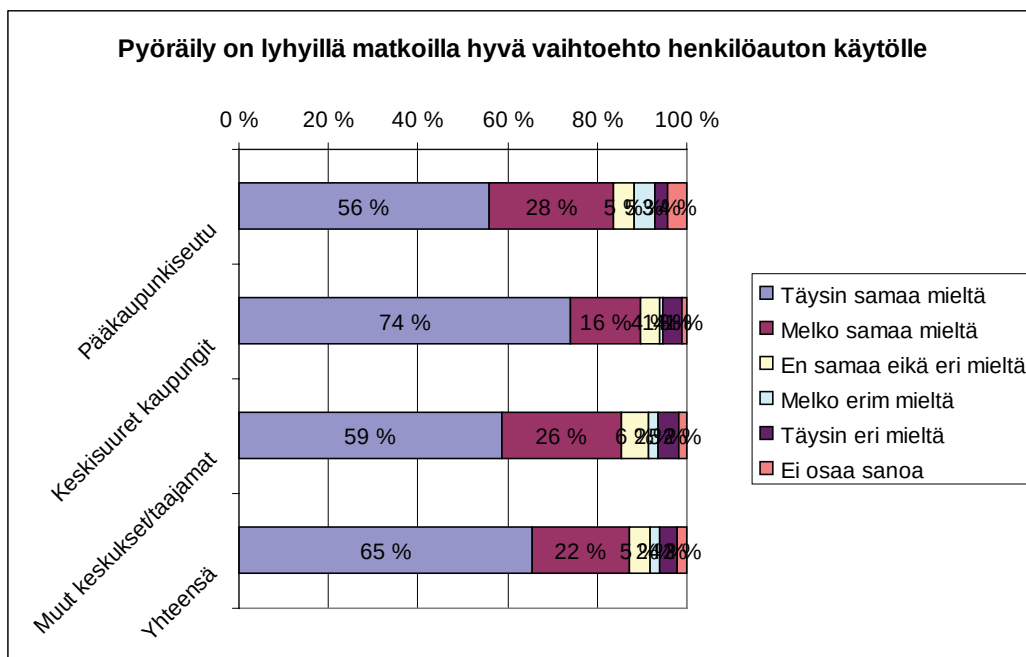
Joukkoliikennettä pidetään hyvänä vaihtoehtona henkilöauton käytölle merkittävässä määrin vain pääkaupunkiseudulla. Nuorista lähes kaksi kolmasosaa on sitä mieltä, että he eivät voisi käyttää joukkoliikennettä nykyistä enempää. Syynä on ennen kaikkea joukkoliikenteen heikko palvelutaso muualla kuin pääkaupunkiseudulla ja joukkoliikenteen kalleus. Pääkaupunkiseudulla nuoret taas usein arvioivat, että he eivät voisi käyttää joukkoliikennettä nykyistä enemmän.

Myös pyöräilyä pidetään yleisesti hyvänä vaihtoehtona henkilöauton käytölle. Tätä mieltä on peräti kolme neljäsosaa keski suurten kaupunkien vastaajista. Keski suurissa kaupungeissa myös käytetään eniten polkupyörää. Lähes kaikki lukiolaiset pitivät pyörää hyvänä vaihtoehtona, vaikka pääkaupunkiseudulla sitä käyttääkin koulumatkoilla ensisijaisena kulkumuotona alle kymmenesosa. Liikkumisen valinnoissa painavat pääkaupunkiseudulla kuitenkin ilmeisesti muita alueita pidemmät matkat ja joukkoliikenteen hyvä palvelutaso sekä edulliset kausiliput.

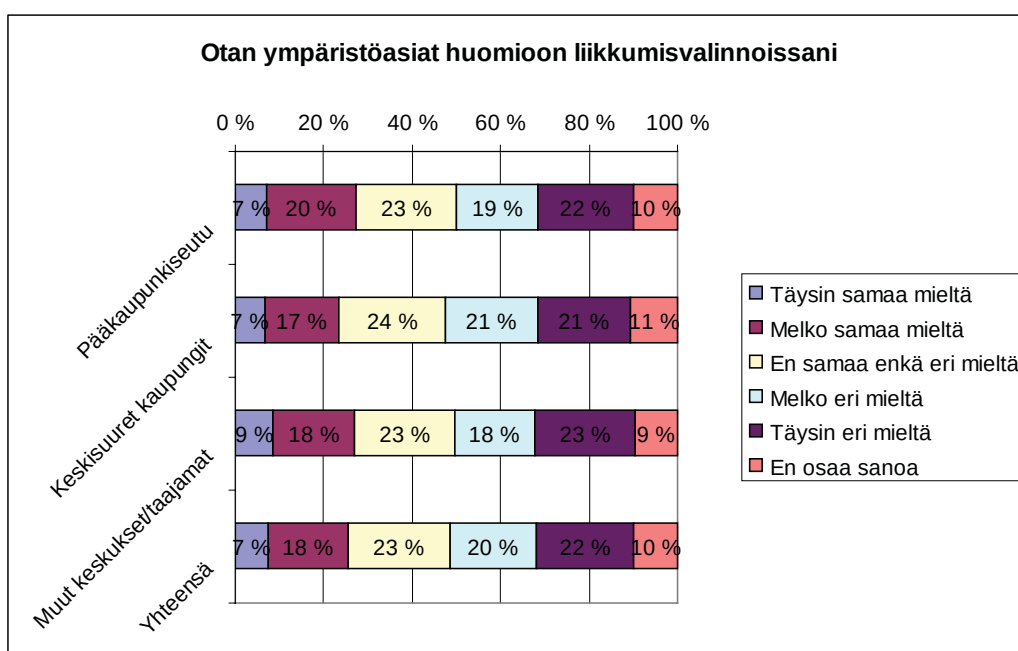
Kysyttäessä auton valintaan vaikuttavia tekijöitä nuoret ilmoittivat tärkeimmäksi tekijäksi hinnan ja sen jälkeen tärkeimpinä polttoaineenkulutuksen, turvallisuuden ja auton ulkonäön. Päästöjen merkitys valintaan vaikuttavana tekijänä on selvästi pienempi. On siis ilmeistä, että polttoaineenkulutuskin nähdään ennen kaikkea kustannuskysymyksenä, eikä polttoaineenkulutuksen tärkeys perustu ympäristösyihin.

Kysyttäessä eri tekijöiden vaikutusta auton kasvihuonekaasupäästöjen määrään, tärkeimpänä pidettiin auton ikää (paljon tai kohtalaisesti 70 %) ja seuraavina auton kokoa ja kuljettajan ajotapaa (paljon tai kohtalaisesti 56–57 %). Tämä viittaa siihen, että nuoret eivät ehkä osata erottaa toisistaan auton kasvihuonekaasupäästöjen määrää ja muiden päästöjen määrää: vanhoja autoja pidetään saastuttavina ja samalla myös runsaasti kasvihuonekaasupäästöjä tuottavina, vaikka kasvihuonekaasupäästöjen määrä todellisuudessa riippuu hyvin suoraan polttoaineenkulutuksesta, johon auton ikä ei suoraan vaikuta.

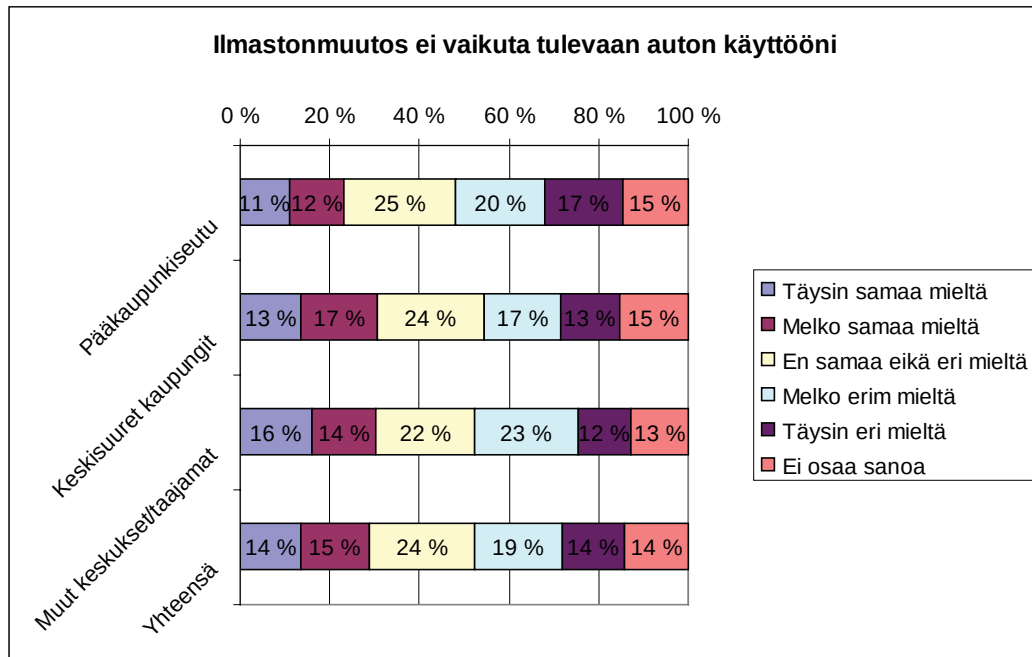
Useimmat nuoret eivät tiedä, kuinka suuri liikenteen osuus on kasvihuonekaasupäästöistä Suomessa (noin 20 %). Kaksi kolmasosaa ilmoitti suoraan, ettei tiedä; noin kuudesosa vastanneista tiesi – tai arvasi – oikean luvun.



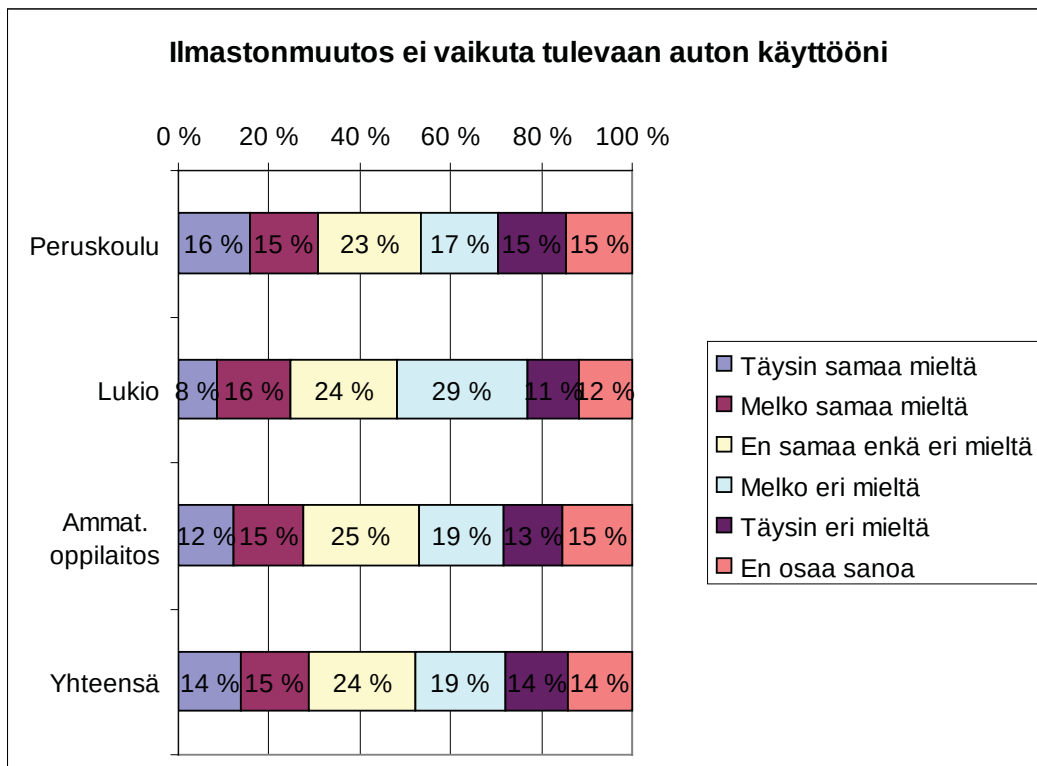
Kuva 14. Nuorten näkemys pyöräilystä vaihtoehtona henkilöautolle.



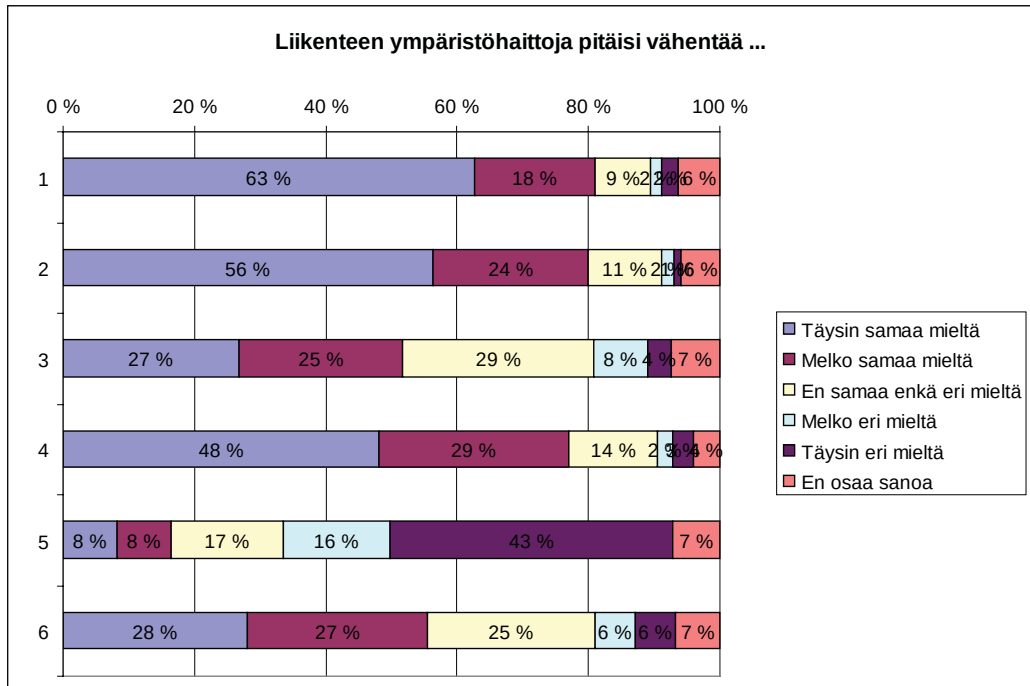
Kuva 15. Nuorten näkemys siitä, missä määrin he ottavat ympäristöasiat huomioon liikumisvalinnoissaan.



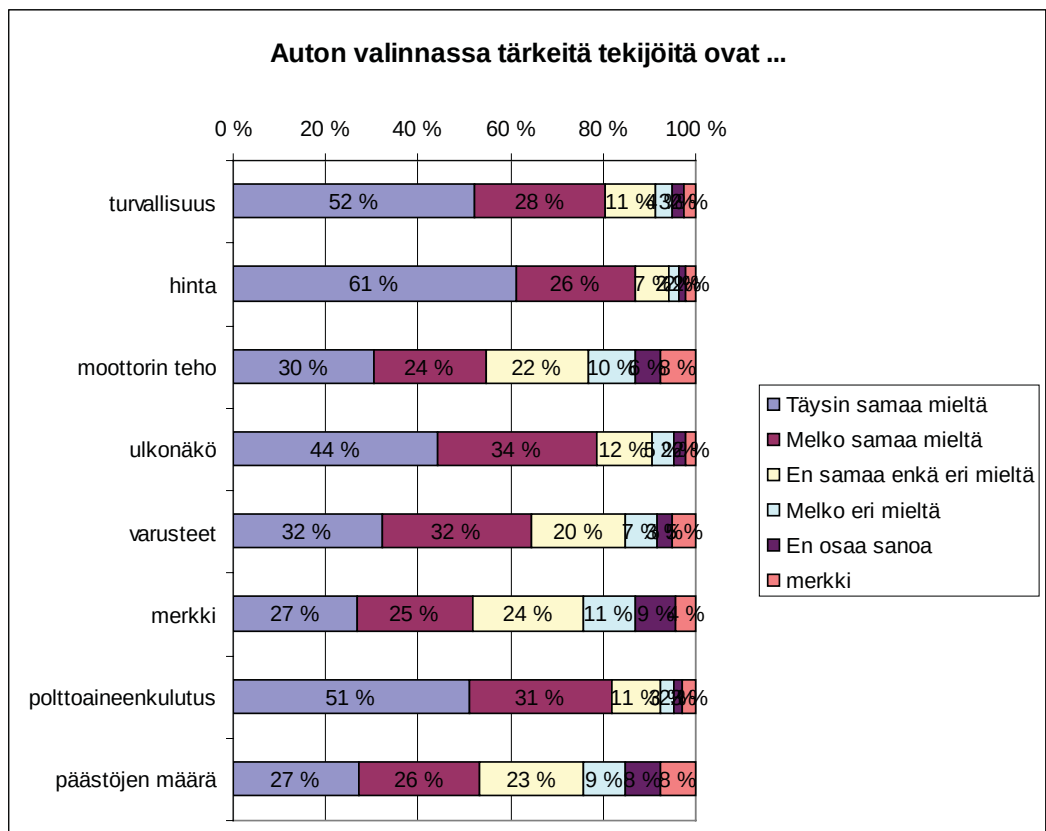
Kuva 16. Nuorten näkemys siitä, miten ilmastomuutos vaikuttaa heidän tulevaan autonkäyttönsä.



Kuva 17. Erilaisissa oppilaitoksissa opiskelevien nuorten näkemys siitä, miten ilmastomuutos vaikuttaa heidän tulevaan autonkäyttönsä.



Kuva 18. Keinot liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi.



Kuva 19. Tärkeät tekijät auton valinnassa.

4.2. Erikokoisten keskusten välisiä eroja

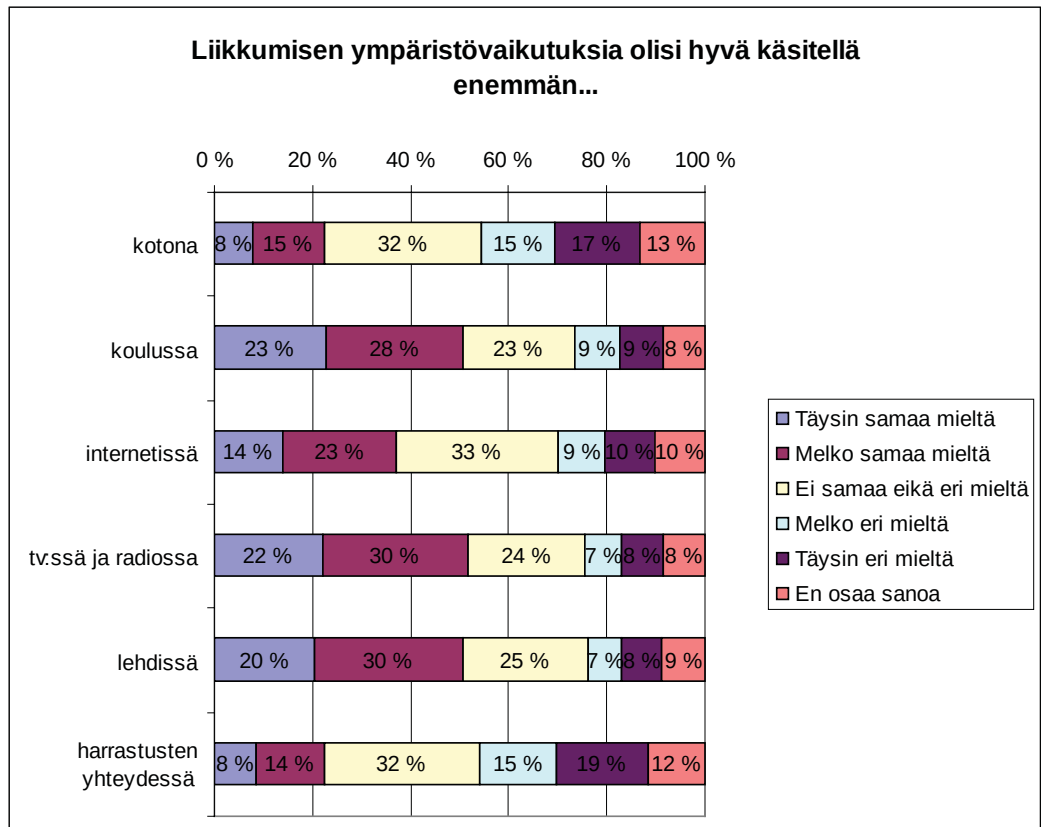
Pääkaupunkiseudun nuoret verrattuna muihin tutkimuksessa mukana olleisiin nuoriin

- tekevät enemmän pitkiä, yli 10 kilometrin koulumatkoja,
- käyttävät paljon joukkoliikennettä koulumatkoilla,
- käyttävät muutenkin paljon joukkoliikennettä (ja ovat sitä mieltä, että heidän joukkoliikenteen käyttönsä on jo niin laajaa kuin mahdollista),
- eivät ole lainkaan yhtä varmoja ajokortin hankinnasta heti, kun ovat täyttäneet 18,
- ovat useammin sitä mieltä, että auton käytöllä on vaikutusta ilmastomuutokseen,
- ovat useammin sitä mieltä, että auton käyttöä pitäisi vähentää ilmastomuutoksen hillitsemiseksi,
- pitävät useammin joukkoliikennettä hyvänä vaihtoehtona henkilöautolle,
- pitävät harvemmin pyöräilyä hyvänä vaihtoehtona henkilöautolle,
- eivät mielestään ota ympäristöasioita huomioon liikkumisessaan sen enempää kuin muiden alueiden nuoretkaan,
- ovat muiden alueiden nuoria useammin sitä mieltä, että ilmastomuutos vaikuttaa heidän tulevaan auton käyttöönsä.

Kyselyn tuloksista voi nähdä, että pääkaupunkiseudulla nuoret käyttävät paljon joukkoliikennettä, kun siihen on tarvetta pitkien matkojen vuoksi, ja kun hyvä palvelutaso tarjoaa siihen mahdollisuuksia. Ajokortin hankintaa heti täysi-ikäiseksi tultua ei pidetä niin tarpeellisena kuin muualla, minkä voi arvioida johtuvan juuri joukkoliikenteen palvelutasosta. Pääkaupunkiseudun nuoret ovat muita useammin sitä mieltä, että auton käytöllä on vaikutusta ilmastomuutokseen, ja että auton käyttöä pitäisi vähentää ilmastomuutoksen vuoksi. Kuitenkaan niiden nuorten osuus, jotka omasta mielestään ottavat ympäristöasiat huomioon liikkumisvalinnoissaan, ei ole sen suurempi kuin pienemmissä keskuksissakaan. Toisaalta suurempi osuus pääkaupunkiseudun nuorista on sitä mieltä, että ilmastomuutos vaikuttaa heidän tulevaan auton käyttöönsä.

Näistä tuloksista voi päätellä, että auton käytön merkitys ilmastomuutoksen kannalta niin yleisesti kuin oman käytön osalta nähdään hieman paremmin kuin pienemmissä keskuksissa. Erot ajokortin hankintaa koskevissa suunnitelmissa saattavat heijastaa näitä asenne-eroja, mutta kyse on hyvin todennäköisesti myös – ja ehkä vahvemmin – joukkoliikenteen palvelutason eroista.

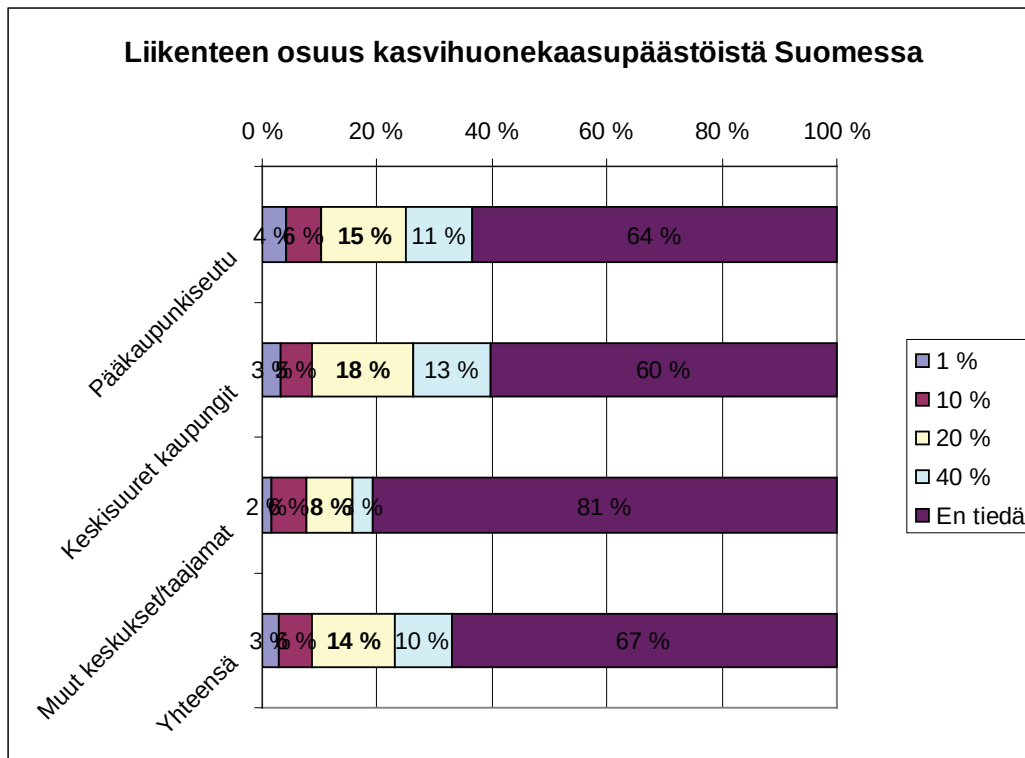
Niin pääkaupunkiseudun kuin keskisuurten kaupunkien ja pienempien keskustenkin nuorien vastauksista voi päätellä, että nuorilla ei ole aikeita käyttää autoa merkittävässä määrin vähemmän kuin, mitä henkilöautoa nyt yleisesti käytetään. Sinänsä ajokortin hankinta ei ole merkki auton hankinnasta – eivätkä monet nuoret siihen pystykään taloudellisista syistä – mutta ajokortin hankin-



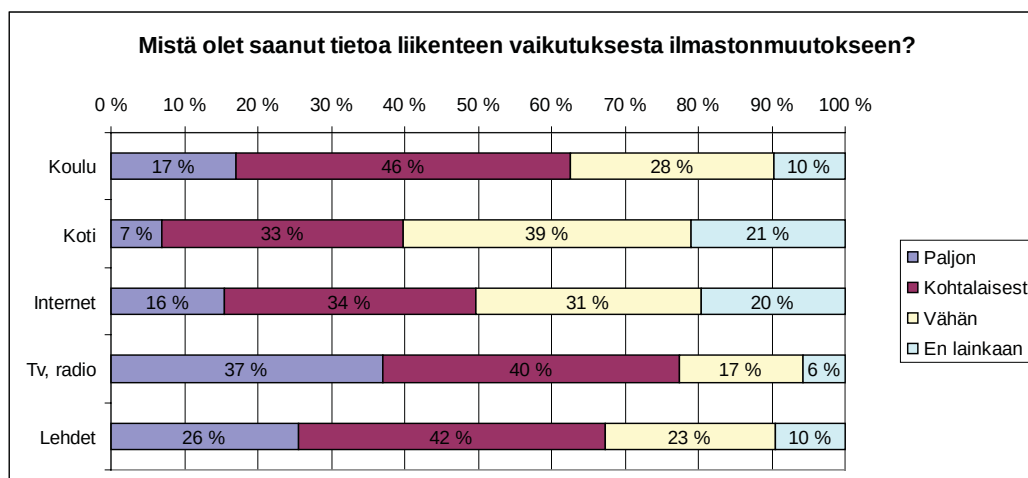
Kuva 20. Nuorten näkemys siitä, missä liikkumisen ympäristökysymyksiä pitäisi käsitellä.

nan perusteluissa usein toistuvan mahdollisuuden vapaaseen liikkumiseen yhdessä joukkoliikenteen heikon palvelutason kanssa voi tulkita merkitsevän sitä, että henkilöautoa käytetään, kun siihen on mahdollisuuksia. Tosin kolmasosa vastaajista – pääkaupunkiseudulla 40 % - on sitä mieltä, että ilmastonmuutos vaikuttaa heidän tulevaan auton käyttöönsä.

Liikkumiseen liittyvänä havaintona kyselyn tuloksista voidaan todeta, että pienissä keskuksissa on suhteellisen paljon pitkiä koulumatkoja, selvästi enemmän kuin keskisuurissa kaupungeissa. Joukkoliikennettä vähintään viikoittain käyttäviä on kuitenkin vähemmän kuin suuremmissa keskuksissa. Aineiston perusteella näyttää ilmeiseltä, että koululaiset käyttävät joukkoliikennettä pienissä keskuksissa pääsääntöisesti vain koulumatkoilla. Todennäköisesti joukkoliikenteen palvelutaso ei tarjoa riittäviä mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön vapaa-ajan matkoilla.



Kuva 21. Nuorten arvio eri tekijöiden vaikutuksesta auton CO₂-päästöihin.



Kuva 22. Liikenteen ilmastonmuutosvaikutuksia koskevat nuorten tietolähteet.

4.3 Oppilaitosten välisiä eroja

Eri oppilaitoksissa opiskelevien nuorten välillä voidaan havaita seuraavia eroja:

- Ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevat tekevät huomattavasti enemmän pitkiä, yli 10 kilometrin koulumatkoja
- Ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevat käyttävät huomattavasti enemmän linja-autoa (matkojen pituudesta johtuen)
- Lukiolaisista suurempi osa on sitä mieltä, että auton käytöllä on vaikutusta ilmastonmuutokseen.
- Lukiolaisista suurempi osa on sitä mieltä, että auton käyttöä pitäisi vähentää.
- Peruskoululaisista pienempi osa – vaikka suuri enemmistö heistäkin – on sitä mieltä, että pyöräily on hyvä vaihtoehto henkilöautolle.
- Lukiolaisista suurempi osa on sitä mieltä, että ilmastonmuutos vaikuttaa omaan tulevaan autonkäyttöön.
- Lukiolaisista suurempi osa on sitä mieltä, että ottaa ympäristön huomioon liikkumisvalinnoissaan.

Useiden kysymysten kohdalla peruskoululaisten ja ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevien vastaukset olivat lähellä toisiaan, kun lukiolaisten vastaukset poikkesivat näistä.

Vastaukset kertovat toisaalta siitä, että ikä ei vaikuta ratkaisevasti vastauksissa esiin tuotuihin näkemyksiin: tutkimukseen osallistuneet peruskoululaiset ovat pääsääntöisesti 14–15-vuotiaita, lukiolaiset ja ammatillisissa oppilaitoksissa opiskelevat 16–17-vuotiaita.

4.4 Kertovatko tulokset asenteista vai liikkumismahdollisuuksista?

Kyselyn tulokset osoittavat, että nuorten liikkumisessa ja käsityksissä liikkumisen – ja tulevan auton käytön – ympäristövaikutuksista on eroja erikokoisissa keskuksissa. Toisaalta myös erikokoisissa kaupungeissa ja taajamissa asuvien liikkumismahdollisuuksissa – ja liikkumistarpeissa – on eroja. Sen vuoksi kyselyn tuloksia ei voi tulkita niin, että erilaisessa suhtautumisesta liikenteen ympäristövaikutuksiin tai niiden merkitykseen olisi kyse vain erilaisista asenteista. Kyse voi olla myös siitä, että erityisesti pienissä keskuksissa mutta osin myös keskisuurissa kaupungeissa joukkoliikenteen palvelutaso on varsinkin erilaisilla vapaa-ajan matkoilla niin huono, että joukkoliikenne ei nuorten liikkumisessa ole useinkaan kilpailukykyinen vaihtoehto nuorempana polkupyörälle ja myöhemmin henkilöautolle.

Tuloksista voi päätellä, että tietoisuus auton käytön vaikutuksista ilmastonmuutokseen ja myös oman käyttäytymisen merkityksestä on suurempi pääkaupunkiseuduilla kuin muilla tutkituilla alueilla. Tämä saattaa kuitenkin olla heijastusta liikenteen ruuhkautumisesta (ainakin aamun koulumatkojen aikaan) ja käydystä ruuhkamaksukustelusta ja muista liikenteen rajoittamismahdollisuuksista. Keskisuurissa kaupungeissa joukkoliikenne voi tarjota tulevaisuudessakin vaihtoehdon henkilöauton käytölle myös niillä matkoilla, joilla pyöräily ei ehkä ole todellinen vaihtoehto, mutta pienemmissä keskuksissa joukkoliikenteestä ei ole ainakaan lähitulevaisuudessa realistiseksi vaihtoehdoksi. Niissä pyöräily olisi – ja on – todellinen vaihtoehto henkilöautolle, ja näiden välillä tapahtuvan valinnan voi arvioida heijastavan mitä suurimmassa määrin liikkumiseen ja liikenteeseen liittyviä asenteita. Nuoret pitävät hyvin laajasti pyöräilyä hyvänä vaihtoehtona henkilöautolle, mutta on toinen asia, miten he valitsevat, kun heillä on valinnan mahdollisuus.

4.5 Tutkijoiden ehdotuksia jatkotoimiksi

AKE:n yhtenä päätehtävänä on edistää liikenteen ympäristöhaittojen vähentämistä. Nuoret alle 18-vuotiaat ovat tärkeä ja erilainen kohderyhmä kuin täysi-ikäiset jo ajokortin ja usein autonkin hankkineet. AKElla on mahdollisuus vaikuttaa liikkumiseen liittyviin nuorten ympäristöasenteisiin jakamalla tietoa liikenteen ja liikkumisvalintojen ympäristövaikutuksista erityisesti ilmastonmuutoksenmuutokseen liittyen.

Tämän tutkimuksen tuloksista olisi suositeltavaa koota nuorille suunnattu tietopaketti siitä, mitä heidän odotettavissa olevat liikkumisvalintansa merkitsevät pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta, ja mitkä nuorten omat valinnan mahdollisuudet ovat.

Voi pitää selvänä, että auton ajokortin hankinta on myös tulevaisuudessa lähes kaikkien nuorten valinta, eikä tähän valintaan vaikuttaminen ole välttämättä tavoiteltavaa. Sen sijaan se, miten ja mihin ja kuinka paljon liikutaan eri kulkumuodoilla, on ratkaisevaa. Myös auton hankintaan ja valintaan liittyvät kysymykset ovat tärkeitä. AKE:n tulisi pyrkiä vaikuttamaan jatkossakin näihin myös ennen auton ajokortti-ikää.

Tämän tutkimuksen aineistoa on mahdollista hyödyntää myös muista näkökulmista, esimerkiksi joukkoliikenteen käyttöön tai yleisemmin kulkumuodon valintaan liittyvissä kysymyksissä. Tuloksia voitaisiin myös yhdistää aikaisempiin nuorten valintoja käsitteleviin tutkimuksiin. Näin kuva nuorten ympäristöasenteista ja liikkumisvalinnoista voisi laajeta nykyisestä.

Liite: Kyselylomake



Koulun nimi: _____

Ajoneuvohallintokeskus AKE toimii liikenneturvallisuuden ja liikenteen ympäristöystävällisyyden hyväksi. AKE:n tehtäviin kuuluvat muun muassa ajokorttien ja ajoneuvojen rekisteröinti, kuljettajatutkintojen järjestäminen, ajoneuvojen verotus ja katsastustoiminnan valvonta.

Kyselytutkimus nuorten ympäristöasenteista autoiluun liittyen

Tässä AKE:n tutkimuksessa selvitetään 14–17 -vuotiaiden asenteita autoilun ympäristökysymyksiin liittyen. Tutkimuksen tulosten perusteella AKE voi suunnata tiedotustaan nuorten keskuudessa. On mahdollista, että tämän tutkimuksen pohjalta tehdään myöhemmin uusia tutkimuksia, joiden avulla seurataan nuorten ympäristöasenteissa tapahtuvia muutoksia.

A. Taustatiedot

1. Ikä _____ vuotta
2. Sukupuoli Nainen ☐
 Mies ☐
3. Koulumatkan pituus
 Alle 2 km ☐
 2–5 km ☐
 5–10 km ☐
 Yli 10 km ☐
4. Millä yleensä kuljet koulu matkasi? Jos käytät useampaa kulkumuotoa, valitse se, jolla kuljet pisimmän matkan.
 Kävely ☐
 Polkupyörä ☐
 Mopo/kevytmoottoripyörä ☐
 Linja-auto ☐
 Henkilöauto (tai kyyti muussa autossa) ☐
 Muu, mikä? _____
5. Onko sinulla jokin seuraavista ajokortteista?
 Mopo ☐
 Kevytmoottoripyörä ☐
 Traktori ☐

6. Omistatko tai onko sinulla muuten säännöllisesti käytössäsi mopo tai kevytmoottoripyörä?

Mopo ☐

Kevytmoottoripyörä ☐

7. Montako henkilö- tai pakettiautota on kotonasi? Autojen lukumäärä yhteensä: _____

8. Käytän joukkoliikennettä

päivittäin ☐

viikoittain ☐

harvemmin ☐

en koskaan ☐

B. Autoiluun liittyvät kysymykset

9. Aiotko hankkia auton ajokortin täytettyäsi 18 vuotta?

Heti kun olen täyttänyt 18 ☐

Myöhemmin, mutta ennen kuin olen täyttänyt 20 ☐

En osaa sanoa, milloin hankin ajokortin ☐

En aio hankkia ajokorttia ☐

10. Jos alat hankkia ajokortin, kerro miksi. (Valitse enintään kaksi tärkeintä syytä.)

Haluun päästä liikkumaan vapaasti harrastuksiin ja kavereiden luo. ☐

Kaveritkin hankkivat ajokortin. ☐

Liikkuminen on autolla turvallisempaa kuin muilla tavoilla. ☐

Saan helpommin työpalkan. ☐

Julkisen liikenteen yhteydet ovat huonot. ☐

Tarvitse ajokortin. Miksi? _____ ☐

Muusta syystä. Miksi? _____ ☐

11. Jos et aio hankkia ajokorttia pian täytettyäsi 18, kerro miksi. (Valitse enintään kaksi tärkeintä syytä.)

En tarvitse ajokorttia; pääsen liikkumaan muillakin tavoin. ☐

Ajokortti on liian kallis. ☐

Olen huolestunut ympäristön tilasta. ☐

Muusta syystä. Miksi? _____ ☐

12. Voisitko käyttää enemmän joukkoliikennettä (bussia, junaa, metroa tai ratikkaa) liikkumasesi koulun tai vapaa-ajan matkoilla?

Kyllä ☐

Missä tilanteissa, millä matkoilla? _____

En ☐

Miksi? _____

Minun mielestäni ...	Täysin samaa mieltä	Melko samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Melko eri mieltä	Täysin eri mieltä	En osaa sanoa
13. auton käytöllä ei ole vaikutusta ilmastonmuutokseen.						
14. kaikkien pitäisi vähentää auton käyttöä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.						
15. joukkoliikenne ei ole tarpeeksi hyvä vaihtoehto henkilöautolle.						
16. pyöräily on lyhyillä matkoilla hyvä vaihtoehto henkilöauton käytölle.						
17. otan ympäristöasiat huomioon, kun mietin, miten ja mihin liikkun.						
18. jos olisin nyt hankkimassa itsellesi autoa, auton valinnassa tärkeitä tekijöitä olisivat auton - turvallisuus - hinta - moottorin teho - ulkonäkö - varusteet - merkki - polttoaineenkulutus - odästöjen määrä.						
19. liikenteen ympäristöhaittoja pitäisi vähentää - alentamalla joukkoliikenteen lippujen hintoja - parantamalla joukkoliikenteen palveluja (paremmat yhteydet, enemmän vuoroja) - lisäämällä pyöräilijä - tekemällä autoista ympäristöystävällisempiä - nostamalla autoilun kustannuksia (esim. polttoaineveron korotus) - käyttämään autoa vähemmän liikkumiseen.						
20. ilmastonmuutoksella ja muilla ympäristöasioilla ei tule olla vaikutusta auton käyttöni tulevaisuudessa						
21. liikkumisen ympäristövaikutuksia olisi hyvä käsitellä enemmän - kotona - koulussa - internetissä - televisiossa ja radiossa - lehdistä - narrastusten yhteydessä, järjestöissä, nuorisotalolla						

C. Autoilun ympäristövaikutuksiin liittyvät kysymykset

22. Kuinka suuri on liikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä Suomessa?

- 1 %

☐
- 10 %

☐
- 20 %

☐
- 40 %

☐
- En tiedä

☐

23. Kuinka haitallisia eri liikennemuodot ovat kasvihuonekaasupäästöjen kannalta? Aseta järjestykseen vähitellen haitallisesta (1) kaikkein haitallisimpaan (4)

- Henkilöauto
- Linja-auto
- Juna
- Lentokone
- En tiedä

☐

24. Mitkä seuraavista tekijöistä vaikuttavat auton kasvihuonekaasupäästöihin?
Laita rasti valitsemaasi kohtaan jokaiselle riville.

	Paljon	Kohtalaisesti	Vähän	Ei lainkaan	En tiedä
Auton koko					
Auton ikä					
Kuljettajan ajotapa					
Katujen ja teiden kunto					

25. Mistä olet saanut tietoa liikenteen vaikutuksesta ilmastonmuutokseen?
Laita rasti valitsemaasi kohtaan jokaiselle riville.

	Paljon	Kohtalaisesti	Vähän	Ei lainkaan
Koulu				
Koti				
Internet				
Television, radio				
Lehdet				
Muu lähde				
Mikä?				

Kiitos vastauksista!

