

13
.....
2017

Helsingin seudun nuorten asenteet
ajokortin ja auton omistusta kohtaan
Tuloksia vuoden 2016 Nuorisobarometrista

Helsingin seudun nuorten asenteet ajokortin ja auton
omistusta kohtaan – Tuloksia vuoden 2016
Nuorisobarometrista

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL 00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Elina Brandt, 040 504 2930
elina.brandt@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat HSL
Kansikuva: HSL / Lauri Eriksson

Esipuhe

Vuonna 2015 HSL:n AUKEE (Auton omistuksen kehityksen ennustaminen Helsingin seudulla) -projektissa ryhdyttiin selvittämään auton omistuksen tähänastista kehitystä Helsingin seudulla ja pohtimaan sen tulevia kehityssuuntia. Projektin tuloksena oli kattava tilasto- ja kirjallisuuskatsaus ”Auton omistus Helsingin seudulla – katsaus menneeseen kehitykseen ja pohdintoja tulevast” (HSL:n julkaisu 19/2016). Osana katsausta käsiteltiin niin sanottua Tukholma-ilmiötä eli nuorten ajokortin hankinnan vähenemistä useissa länsimaissa ja tämän ilmiön mahdollisia syitä. Tästä heräsi kiinnostus tutkia tarkemmin Helsingin seudun nuorten asenteita ajokortin ja auton omistusta kohtaan. Vuoden 2016 Nuorisobarometri, jonka teemana oli tulevaisuus, tarjosi hienon mahdollisuuden päästä kurkistamaan tilastoja syvemmälle, mitä Helsingin seudun nuoret ajattelevat ajokortin ja auton omistuksesta. Lämpimät kiitokset Nuorisotutkimusverkostolle ja Valtion nuorisoneuvostolle, että saimme olla mukana Nuorisobarometrin 2016 tiedonkeruussa.

Tutkimusraportin on laatinut liikennetutkija Elina Brandt. Tutkimuksessa ovat olleet mukana ryhmäpäällikkö Marko Vihervuori, liikennetutkija Matleena Lindeqvist, erikoistutkija Pekka Rätty ja liikennetutkija Timo Elolähde. Raportin on taittanut tutkimusavustaja Iituliina Hyyrynen.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Elina Brandt		Päivämäärä 20.12.2017	
Julkaisun nimi: Helsingin seudun nuorten asenteet ajokortin ja auton omistusta kohtaan – Tuloksia vuoden 2016 Nuorisobarometrista			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tiivistelmä: Liikkumisen toimintaympäristön muutokset, kuten jakamistalouden ilmiöt, liikkumisen palveluistuminen ja digitalisaatio, helpottavat liikkumista ilman omaa autoa. Myös auton omistamisen arvostus vaikuttaa olevan las-kussa. Nämä muutokset tekevät auton omistuksen ja liikkumisen ennustamisesta aiempaa haasteellisempaa. Jotta auton omistuksen tulevaisuutta Helsingin seudulla pystytään arvioimaan paremmin, on tärkeää tietää, mitä seudun nuoret ajattelevat ajokortin ja auton omistamisesta. Tutkimuksessa tarkasteltiin muun muassa seuraavia kysymyksiä: • Miten voimakkaat ovat nuorten aiheet hankkia henkilöauton ajokortti? • Miten nuoret suhtautuvat auton omistukseen ja auton omistamisen vaihtoehtoihin? • Millaisia alueellisia eroja nuorten asenteissa on? • Miten nuorten erilaiset sosiodemografiset ja -ekonomiset ominaisuudet ovat yhteydessä asenteisiin auton omistusta kohtaan? Tutkimuksen aineistona on vuonna 2016 kerätty Nuorisobarometri. Nuorisobarometri on Valtion nuorisoneu-voston ja Nuorisotutkimusverkoston kyselytutkimus, joka kartoittaa 15–29-vuotiaiden nuorten arvoja ja asen-teita. HSL laati barometriin ajokortin ja auton omistukseen liittyviä kysymyksiä ja väittämiä ja tilasi Helsingin seudun nuorista lisäaineiston. Tutkimusaineistossa oli yhteensä 1556 Helsingin seudun 14 kunnassa asuvaa nuorta. Tulosten mukaan henkilöauton ajokortin omistaminen on Helsingin seudun nuorille tärkeää. Valtaosalla seu-dun 18–29-vuotiaista vastaajista on ajokortti, 81 % 15–17-vuotiaista vastaajista aikoo hankkia ajokortin ennen kuin täyttää 20 vuotta ja 65 % ajokortittomista 18–29-vuotiaista aikoo hankkia ajokortin. Suurin osa Helsingin seudun nuorista myös pitää ajokorttia hyödyllisenä työn ja työllistymismahdollisuuksien kannalta ja monien ystäväpiirissä ajokortin hankkimista pidetään itsestäänselvyytenä. Auton omistaminen ei sen sijaan ole Helsingin seudun nuorille kovinkaan tärkeää. 55 % vastaajista sanoo, ettei auton omistaminen 35-vuotiaana ole heille lainkaan tärkeää tai että se on vain vähän tärkeää. Alueellinen vaihtelu on tässä kuitenkin suurta: Helsingin kantakaupungissa asuvista nuorista jopa 74 %:lle auton omista-minen 35-vuotiaana ei ole lainkaan tai on vain vähän tärkeää, kun taas KUUMA-seudun bussiliikenteeseen tukeutuissa kunnissa vastaava osuus on vain 27 %. Helsingin seudun nuoret suhtautuvat myös auton omis-tamisen vaihtoehtoihin positiivisesti: 62 % vastaajista olisi valmis autottomuuteen, jos asuinalueella on tulevai-suudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, ja 51 % olisi valmis korvaamaan auton omistamisen autojen yhteiskäy-töllä. Tarkastelluista sosiodemografisista ja -ekonomisista ominaisuuksista sukupuoli, perhetyyppi ja koulutus ovat johdonmukaisesti yhteydessä auton omistukseen liittyviin asenteisiin. Miehet, avo- tai avioliitossa asuvat sekä vähän koulutetut nuoret pitävät auton omistamista 35-vuotiaana tärkeämpänä ja suhtautuvat auton omis-tamisen vaihtoehtoihin vähemmän myönteisesti kuin naiset, yksin asuvat ja korkeasti koulutetut nuoret.			
Avainsanat: ajokortti, auton omistus, Helsingin seutu, nuoret, Nuorisobarometri			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 13/2017			
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (978-952-253-312-8 pdf)	Kieli: Suomi	Sivuja: 56
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Elina Brandt			Datum 20.12.2017
Publikationens titel: Ungas attityder till körkort och bilägandet i Helsingforsregionen - Resultaten från Ungdomsbarometern 2016			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Sammandrag:			
Tack vare förändringar i verksamhetsmiljön för mobiliteten såsom fenomen inom delningsekonomin, tjänstefieringen av mobiliteten och digitaliseringen blir det allt lättare att transportera sig utan att äga en egen bil. Det förefaller att bilägandets värde i sig har minskat. Dessa förändringar innebär att det är svårare än tidigare att göra prognos för bilägandet och mobiliteten. För att bättre kunna förutspå bilägandets framtid i Helsingforsregionen, är det viktigt att veta vad unga i regionen tänker om körkort och om att äga bil. I undersökningen behandlades bland annat följande frågor: • Hur stort är intresset för att skaffa körkort bland ungdomar? • Hur förhåller sig de unga till bilägandet och till olika alternativ till bilägandet? • Finns det regionala skillnader i ungarnas attityder? • Har olika sociodemografiska och socioekonomiska faktorer bland unga samband med attityder till bilägandet? Som material i undersökningen användes Ungdomsbarometern som samlats in 2016. Ungdomsbarometern är en enkät som genomförs av Statens ungdomsråd och Ungdomsforskningsnätverket och som mäter 15-29 åriga ungdomars värden och attityder. HRT utarbetade frågor och påståenden som gällde körkort och bilägandet och beställde tilläggsmaterial om unga i Helsingforsregionen. Undersökningsmaterialet bestod av sammanlagt 1556 unga som bor i Helsingforsregionens 14 kommuner. Enligt resultaten är det viktigt för unga i Helsingforsregionen att ha ett körkort. Merparten av svararna mellan 18 och 29 år har körkort, 81 % av svararna mellan 15 och 17 år tänker skaffa körkort innan de fyller 20 år och 65 % av svararna mellan 18 och 29 år som inte ännu har körkort tänker skaffa det. Merparten av unga i Helsingforsregionen anser att ett körkort är viktigt för framtida jobb och arbetsmöjligheter och i många vänkretsar är det självklart att skaffa körkort. Att äga bil är däremot inte så viktigt för unga i Helsingforsregionen. 55 % av svararna säger att det inte alls är viktigt eller bara lite viktigt att äga en bil vid 35 års ålder. I denna fråga förekommer det dock en stor regional variation: För nästan 74 % av unga som bor i Helsingfors centrum är det inte alls eller bara lite viktigt att äga en bil vid 35 års ålder, när en motsvarande siffra för unga i kommuner i KUUMA-regionen som bygger på busstrafiken är 27 %. Unga i Helsingforsregionen förhåller sig positivt till olika alternativ till att äga bil: 62 % av svararna är beredda att vara utan bil om bostadsområdet i framtiden har en god kollektivtrafikservice och 51 % av svararna är beredda att ersätta egen bil med bilpoolsbilar. Av de granskade sociodemografiska och socioekonomiska faktorer är kön, familjetyp och utbildning de faktorer som påverkar mest attityder till bilägandet. Män, samboende eller gifta samt unga med låg utbildning anser att det är viktigare att äga bil och förhåller sig mindre positivt till olika alternativ till bilägandet än kvinnor, ensamboende och unga med hög utbildning.			
Nyckelord: körkort, bilägande, Helsingforsregionen, unga, Ungdomsbarometern			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 13/2017			
ISSN 1798-6184 (pdf)		Språk: Finska	Sidantal: 56
ISBN 978-952-253-312-8 (pdf)			
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Elina Brandt		Date of publication 20.12.2017	
Title of publication: Attitudes of young people in the Helsinki region to the driving license and owning a car – Results of the 2016 Youth Barometer			
Financed by / Commissioned by: HSL Helsinki Region Transport			
Abstract:			
Changes in the operating environment of mobility, such as the phenomena of the sharing economy, the servitization of mobility, and digitalization are making mobility without car ownership easier. In addition, the popularity of car ownership seems to be decreasing. These changes make the prediction of car ownership and mobility more challenging than before. In order to better assess the future of car ownership in the Helsinki region, it is important to understand the attitudes of young people in the region to driving license and car ownership. The study examined a range of issues, including the following: • How strongly do young people intend to acquire a license for driving a passenger car? • What are young people's attitudes towards car ownership and the alternatives to it? • What kind of regional differences are there in young people's attitudes? • What is the interrelationship between the socio-demographic and economic characteristics of young people and their attitudes towards car ownership? The data for the study was sourced from the 2016 Youth Barometer. The Youth Barometer, a survey by the State Youth Council and the Finnish Youth Research Network, studies the values and attitudes of young people aged 15–29. For the Barometer, HSL prepared questions and statements related to having a driving license and owning a car, and ordered additional data on young people in the Helsinki region. The research data covered a total of 1,556 young people living in the 14 municipalities of the Helsinki region. According to the results, ownership of a passenger car driving license is important to young people in the Helsinki region. Most of the 18 to 29-year-old respondents in the region have a driving license, 81% of 15 to 17-year-old respondents intend to acquire a driving license before the age of 20, and 65% of 18 to 29-year-olds who do not have a driving license intend to obtain one. Most young people in the Helsinki region also consider a driving license useful in terms of work and employment opportunities. Within the circle of friends of many youngsters, a driving license is regarded as a matter of course. Owning a car, however, is not very important to young people in the Helsinki region. Fifty-five per cent of respondents say that owning a car at the age of 35 is not at all important to them, or is of little importance. However, regional variation is substantial: up to 74% of young people living in central Helsinki regard owning a car at the age of 35 as not at all important or of little importance, whereas in municipalities relying on bus services in the KUUMA district, the corresponding share is only 27%. Young people in the Helsinki region also have a positive attitude towards the alternatives to owning a car: 62% of the respondents would be prepared not to own a car, provided that there are good public transport services in their residential area, while 51% would be willing to replace car ownership with car sharing. In terms of the socio-demographic and economic characteristics examined, gender, family type and education are most systematically interrelated to attitudes towards car ownership. Men, co-habiting or married young people and those with a low level of education find owning a car at the age of 35 more important and have a less positive attitude towards the alternatives to car ownership than women, young people living alone, and highly educated young people.			
Keywords: driving license, car ownership, Helsinki region, young people, Youth Barometer			
Publication series title and number: HSL Publications 13/2017			
		Language: Finnish	Pages: 56
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-312-8 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	13
2	Tutkimuskysymykset	14
3	Aineisto ja menetelmät.....	14
3.1	Nuorisobarometri 2016	14
3.2	Tilastolliset menetelmät	15
3.3	Muuttujat	17
4	Tulokset.....	18
4.1	Nuorten ajokortin omistus ja hankinta-aikomukset	18
	15–17-vuotiaiden aikomukset hankkia ajokortti	18
	18–29-vuotiaiden ajokortin omistus	19
	Ajokortin omistukseen yhteydessä olevat tekijät	21
	Ajokortittomien 18–29-vuotiaiden aikomukset hankkia ajokortti	24
4.2	Nuorten asenteet ajokortin hankintaa kohtaan	24
4.3	Auton omistus nuorten kotitalouksissa	27
	Nuorten auton ja ajokortin omistus	27
	Auton omistus eri perhetyyeissä.....	28
	Auton omistukseen yhteydessä olevat tekijät.....	29
4.4	Nuorten kokemus auton tarpeellisuudesta omalla asuinalueella	32
4.5	Nuorten suhtautuminen autoriippuvaiseen elämäntapaan	33
4.6	Nuorten asenteet auton omistamista ja sen vaihtoehtoja kohtaan	36
	Auton omistamisen tärkeys 35-vuotiaana ja siihen yhteydessä olevat tekijät	36
	Valmius korvata auton omistaminen joukkoliikenteen käytöllä ja siihen yhteydessä olevat tekijät	39
	Valmius korvata auton omistaminen yhteiskäyttöautoilla ja siihen yhteydessä olevat tekijät	42
	Ympäristösyiden vaikutus autonomistuspäätökseen ja siihen yhteydessä olevat tekijät	45
5	Johtopäätökset.....	48
5.1	Ajokortti on Helsingin seudun nuorille tärkeä, auton omistaminen vähemmän keskeistä	48
5.2	Maahanmuuttajataustaisten nuorten aliedustus aineistossa	49
6	Lähteet	51

Kuvaluettelo

Kuva 1. 15–17-vuotiaiden aikomukset hankkia ajokortti (%) asuinalueen mukaan (n = 480).	19
Kuva 2. Henkilöauton ajokortin omistavien osuudet 18–29-vuotiaista (%) asuinalueen mukaan (n = 2423).....	20
Kuva 3. Ajokortittomien 18–29-vuotiaiden aikomus hankkia ajokortti (%) asuinalueen mukaan (n = 354).....	24
Kuva 4. Nuorten suhtautuminen väittämään ”Ajokortti olisi / on minulle hyödyllinen työn tai työllistymismahdollisuuksien kannalta” (%) asuinalueen mukaan.....	25
Kuva 5. Ajokortittomien nuorten suhtautuminen väittämään ”Käytän rahani mieluummin muuhun kuin ajokortin hankintaan” (%) asuinalueen mukaan.	26
Kuva 6. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Ystäväpiirissäni ajokortin hankkimista pidetään itsestäänselvyytenä” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).	27
Kuva 7. Muualla kuin vanhempiensa luona asuvien 18–29-vuotiaiden ajokortin ja auton omistus (%) asuinalueen mukaan (n = 1834).....	28
Kuva 8. Niiden 18–29-vuotiaiden osuus (%), joiden kotitaloudessa on auto, perhetyypin ja asuinalueen mukaan (n = 1724).....	29
Kuva 9. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Autolla kulkeminen on minulle välttämätöntä pitkien tai hankalien kulkuyhteyksien vuoksi” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).	32
Kuva 10. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Oma auto on lapsiperheelle välttämätön asuinalueellani” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).	33
Kuva 11. Ajokortin omistavien 18–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Haluan, että minulla on auto aina käytössäni” (%) asuinalueen mukaan (n = 2069).	34
Kuva 12. Ajokortittomien nuorten suhtautuminen väittämään ”En halua rakentaa elämääni yksityisautoilun varaan” (%) asuinalueen mukaan.	35
Kuva 13. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Mikään muu liikkumistapa ei voi korvata omalla autolla liikkumisen vapautta” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).	35
Kuva 14. Auton omistamisen tärkeys 35-vuotiaana (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).	36
Kuva 15. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).	39
Kuva 16. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).	42
Kuva 17. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).....	45

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä ajokortin omistukseen. 18–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1310).	23
Taulukko 2. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä auton omistukseen kotitaloudessa. 18–29-vuotiaat, muualla kuin vanhempiensa luona asuvat Helsingin seudun nuoret (n = 972).	31
Taulukko 3. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että auton omistaminen 35-vuotiaana on nuorelle erittäin tärkeää. 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).	38
Taulukko 4. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että nuori on täysin samaa mieltä väitteestä ”Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta.” 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).	41
Taulukko 5. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että nuori on samaa mieltä väitteestä ”Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä.” 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).	44
Taulukko 6. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että nuori on samaa mieltä väitteestä ”Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä.” 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).	47

Liiteluettelo

Liite 1. Nuorisobarometrin 2016 kysymykset nuorten asenteista ajokortin ja auton omistusta kohtaan.	52
Liite 2. Analyyseissa käytetty aluejako. (Kartta-aineiston lähde: Maanmittauslaitos, Kuntajako 17.2.2017.)	54
Liite 3. Vastaajien sosiodemografisten taustatietojen jakaumat koko aineistossa (n = 2903) ja Helsingin seudulla (n = 1556).	55

1 Johdanto

Liikkumisen toimintaympäristössä on käynnissä monia muutostekijöitä. Jakamistalous ja palveluistuminen kasvattavat jalansijaa liikkumismarkkinoilla. Autojen yhteiskäyttöpalvelujen tarjonta lisääntyy, yhteiskäyttöisten kaupunkipyörien suosio kasvaa ja liikkuminen palveluna -konsepti (Mobility as a Service, MaaS) eli yksilökohtaisesti paketoitavat liikkumispalvelut kehittyvät. Digitalisaatio ja mobiililaitteet tekevät liikkumisesta ilman omaa autoa sujuvampaa, kun matkoja on helpompi suunnitella ja toteuttaa, eikä pidempi matka-aikakaan välttämättä haittaa, kun ajan voi hyödyntää mobiililaitteen parissa. Myös auton ja ajokortin omistukseen liittyvät arvot ja asenteet vaikuttavat olevan muutoksessa. Autolla ei ole ihmisten silmissä enää samanlaista statussymboliarvoa kuin ennen, eikä ajokortin ajaminen ole nuorille enää entisessä määrin siirtymäriitti aikuisuuteen (Goodwin 2012; Delbosc & Currie 2013; Aretun & Nordbakke 2014). Liikenteen toimintaympäristö ja ihmisten asenteet näyttävät siis olevan kehittymässä suuntaan, joka mahdollistaa aikaisempaa helpommin liikkumisen ilman autoa ja vähentää tarvetta auton omistamiselle.

Helsingin seudun liikenteen (HSL) tehtävänä on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen osana seudun laajempaa maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitelmaa. Liikennejärjestelmän suunnittelussa tärkeässä roolissa on liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien ennusteiden tekeminen. Ajokortin ja auton omistus ovat perinteisesti olleet keskeisiä yksilön liikkumisvalintoja ennustavia tekijöitä. Kun ihmisten liikkumistavat sekä ajokortin ja auton omistus ja auton käyttötavat ovat muutoksessa, auton omistamisen ja liikkumisen ennustamisessa kohdataan haasteita: menneellä kehityksellä ei pystytäkään enää arvioimaan tulevaa kehitystä yhtä hyvin kuin ennen.

Nuoret ovat tulevaisuuden liikkujia ja siten avainasemassa liikkumisen muutoksessa. Jotta auton omistuksen tulevaa kehitystä Helsingin seudulla pystytään arvioimaan paremmin, on tärkeää tietää, mitä seudun nuoret ajattelevat auton ja ajokortin omistuksesta. Onko auton omistaminen heille tärkeää, vai ovatko he valmiita korvaamaan oman auton muilla liikkumistavoilla? Näihin kysymyksiin haettiin vastauksia Nuorisobarometrin avulla. Nuorisobarometri on Valtion nuorisoneuvoston ja Nuorisotutkimusverkoston kyselytutkimus, joka kartoittaa 15–29-vuotiaiden nuorten arvoja ja asenteita. Nuorisobarometrin aineisto antaa mahdollisuuden tarkastella, millaisia ovat Helsingin seudun nuorten asenteet ajokortin ja auton omistusta kohtaan vuonna 2016. Tämä raportti esittelee barometrista saatuja tuloksia.

2 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksen tavoitteena on vastata seuraaviin kysymyksiin:

- Miten voimakkaat ovat nuorten aikeet hankkia henkilöauton ajokortti?
- Miten myönteisesti tai kielteisesti nuoret suhtautuvat auton omistukseen sekä auton omistamisen korvaamiseen joukkoliikenteellä tai yhteiskäyttöautoilulla?
- Millaisia alueellisia eroja nuorten asenteissa on
 - a) Helsingin seudun sisällä?
 - b) Helsingin seudun ja muun Suomen välillä?
- Miten nuorten erilaiset sosiodemografiset ja sosioekonomiset ominaisuudet ovat Helsingin seudulla yhteydessä ajokortin ja auton omistukseen sekä asenteisiin auton omistamista ja sen vaihtoehtoja kohtaan?

3 Aineisto ja menetelmät

3.1 Nuorisobarometri 2016

Nuorisobarometri on 15–29-vuotiaille Manner-Suomessa¹ asuville nuorille suunnattu kyselytutkimus, joka tehdään puhelinhaastatteluina. Barometri tehdään 1–2 vuoden välein, ja siinä kysytään toistuvien kysymysten lisäksi vaihtuvaan teemaan liittyviä kysymyksiä. Vuoden 2016 Nuorisobarometrin teemana oli nuorten tulevaisuus. AUKKE-projektiryhmä laati vuoden 2016 barometriin kysymyksiä nuorten auton ja ajokortin omistuksesta sekä nuorten asenteista näitä kohtaan. HSL:n laatimat kysymykset on esitetty liitteessä 1. Barometrin haastattelulomake löytyy kokonaisuudessaan julkaisusta ”Katse tulevaisuudessa. Nuorisobarometri 2016” (Myllyniemi 2017). HSL tilasi myös Helsingin seudun 14 kunnassa asuvista nuorista tuhannen nuoren lisäaineiston. Helsingin seutuun kuuluvat pääkaupunkiseudun kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen sekä KUUMA-seudun kunnat Kirkkonummi, Vihti, Nurmijärvi, Hyvinkää, Järvenpää, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen ja Sipoo. Puhelinhaastattelut tehtiin huhtikuusta elokuuhun 2016, ja ne toteutti Taloustutkimus Oy.

Nuorisobarometrin aineisto kerätään kiintiöpöiminnalla. Kiintiöpöiminnassa määritellään etukäteen, kuinka monta havaintoa halutaan tietyistä ryhmistä, ja haastatteluja tehdään niin kauan, kunnes havaintoja on jokaisesta ryhmästä haluttu määrä. Koko Suomen aineistossa (n = 1901) kiintiöt muodostettiin sukupuolen (nainen, mies), ikäryhmän (15–19-vuotiaat, 20–24-vuotiaat ja 25–29-vuotiaat) ja äidinkielen (suomi, ruotsi ja muu) mukaan. Helsingin seudun lisäaineiston (n = 1002) kiintiöinnissä käytettiin sukupuolta (nainen, mies), ikäryhmää (15–19-vuotiaat, 20–24-vuotiaat ja 25–29-vuotiaat) ja asuinkuntaa (15 aluetta: Helsingin seudun 14 kuntaa, joista Helsinki jaettuna postinumeron perusteella kantakaupunkiin ja muuhun Helsinkiin; ks. liite 2).

Koko Suomen aineisto ja Helsingin seudun lisäaineisto yhdistettiin HSL:ssä analyyseja varten. Yhdistetyssä aineistossa oli yhteensä 2903 henkilöä, joista 1556 asui Helsingin seudulla.

¹ Suomi lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

Aineistoon muodostettiin jälkiosituksella painot siten, että kuhunkin ositteeseen kuuluva havainto sai painokertoimen, joka korjaa havainnon painoarvon vastaamaan ositteen väestöosuutta². Painot skaalattiin analyysipainoiksi siten, että painojen summa vastaa aineiston havaintomäärää (koko Suomea koskeissa analyysissä $n = 2903$, Helsingin seudun nuoriin rajatuissa tarkasteluissa $n = 1556$). Analyysit tehtiin SAS 9.4 -ohjelmistolla.

Kiintiöpoiminta on altis valikoitumisharhalle, koska näytteeseen valikoituu helpoimmin tavoitettavia henkilöitä. Mikäli yksilöiden tavoitettavuus ja osallistumispäätös ovat yhteydessä mielenkiintoon tutkimuksen aihepiiriä kohtaan, tulokset voivat jäädä painotuksesta huolimatta harhaisiksi. Kiintiöpoiminnassa eri ryhmien vastaamistodennäköisyyksiä ei tunneta, eikä kattavaa katoanalyysia voida tehdä. (Tilastokeskus 2007, 2017).

Helsingin seudun lisäaineiston tuhatta vastaajaa kohti noin 5200 puhelimitse tavoitettua nuorta kieltäytyi haastattelusta. Nuoria oli siis vaikeaa saada vastaamaan kyselyyn. Tämän raportin tarkastelujen kannalta on keskeistä, onko nuorten tavoitettavuus puhelimitse ja päätös vastata Nuorisobarometriin yhteydessä ajokortin ja auton omistukseen tai asenteisiin näitä kohtaan. Koska Nuorisobarometri käsittelee yleisesti nuorten arvoja ja asenteita eikä haastattelukontaktissa mainittu kyselyn sisältävän kysymyksiä asenteista ajokortin ja auton omistusta kohtaan, suoraa valikoitumista näiden ominaisuuksien suhteen ei todennäköisesti ole tapahtunut. Sen sijaan epäsuoraa valikoitumista on tavalla tai toisella voinut tapahtua. On esimerkiksi mahdollista, että hyvässä sosioekonomisessa asemassa olevat nuoret ovat kiinnostuneempia osallistumisesta ja vaikuttamisesta ja siten halukkaampia vastaamaan kyselyihin kuin huonommassa sosioekonomisessa asemassa olevat nuoret. Sosioekonominen asema voi puolestaan olla yhteydessä ajokortin ja auton omistukseen ja näihin liittyviin asenteisiin. Valikoitumisen vaikutuksia tuloksiin on vaikea arvioida ilman kattavaa katoanalyysia, ja toisaalta valikoitumismekanismit voivat olla myös hyvin monimutkaisia. Tulosten tulkinnessa on siksi pidettävä mielessä tämä epävarmuustekijä ja suhtauduttava varauksella siihen, miten hyvin tulokset edustavat perusjoukkoa.

3.2 Tilastolliset menetelmät

Tutkimuksen kuvailevissa analyysissä tarkastellaan prosenttijakaumilla asuinalueen mukaisia eroja nuorten ajokortin ja auton omistuksessa sekä näihin liittyvissä asenteissa. Eroja tarkastellaan sekä Helsingin seudun sisällä että Helsingin seudun ja muun Suomen välillä.

Helsingin seudun nuorten ajokortin ja auton omistusta ja niihin liittyviä asenteita tutkitaan tarkemmin logistisella regressiomallilla. Regressioanalyysien tavoitteena on selvittää, miten nuorten erilaiset sosiodemografiset ja sosioekonomiset ominaisuudet ovat yhteydessä ajokortin ja auton omistukseen sekä niihin liittyviin asenteisiin. Tarkasteltavia ominaisuuksia ovat asuinalue, ikäryhmä, sukupuoli, äidinkieli, perhetyyppi, pääasiallinen toiminta, koulutus ja äidin koulutusaste (ks. luku 3.3 Muuttujat).

² Ositustekijöinä käytettiin sukupuolta (nainen, mies), ikäryhmää (15–19-vuotiaat, 20–24-vuotiaat ja 25–29-vuotiaat) ja asuinpaikkaa (19 aluetta: Helsingin seudun 14 kuntaa, joista Helsinki jaettuna kantakaupunkiin ja muuhun Helsinkiin, muu Uusimaa, Etelä-Suomi, Länsi-Suomi ja Pohjois-/Itä-Suomi). Ositteita oli siten yhteensä $2 \times 3 \times 19 = 114$. Väestöosuudet laskettiin väkiluvuista 31.12.2015.

Logistisessa regressiossa selitettävä muuttuja on dikotominen eli kaksiluokkainen. Muuttujan luokka, jota halutaan selittää, saa arvon 1, ja muut saavat arvon 0. Nuori esimerkiksi joko omistaa henkilöauton ajokortin (1) tai ei omista (0). Selittävät muuttujat voivat puolestaan olla luokiteltuja tai numeerisia. Tässä kaikkia selittäviä tekijöitä käytetään luokiteltuina. Logistisessa regressioanalyysissä selitettävänä on tutkittavan tapahtuman *oddsin* eli vedonlyöntisuhteen logaritmi. Jos tutkittavan tapahtuman todennäköisyys on p , odds on $p / (1 - p)$, eli tapahtuman tapahtumisen todennäköisyyden suhde sen tapahtumatta jäämisen todennäköisyyteen. Regressioanalyysin tuloksista nähdään, ovatko selittävät muuttujat yhteydessä selitettävän tapahtuman todennäköisyyteen, ja miten voimakkaasti. Logistisen regression tulokset esitetään yleensä *odds ratioina* eli ristitulosuhteina. Odds ratio on kahden oddsin suhde eli $(p_1 / (1 - p_1)) / (p_2 / (1 - p_2))$. Odds ratio kertoo esimerkiksi, miten paljon pienempi (tai suurempi) ajokortin omistamisen odds on naisilla kuin miehillä. Selittävän muuttujan yksi ryhmä on valittu niin sanotuksi vertailuryhmäksi, jossa odds ratio on 1,00. Mikäli muuttujan jossakin toisessa ryhmässä odds ratio on suurempi kuin 1,00 (esim. 1,23), on selitettävän tapahtuman odds tässä ryhmässä (23 prosenttia) suurempi kuin vertailuryhmässä. Mikäli taas ryhmän odds ratio on pienempi kuin 1,00 (esim. 0,80), on selitettävän tapahtuman odds ryhmässä (20 prosenttia) pienempi kuin vertailuryhmässä. On hyvä huomata, että odds ratio ei ole sama kuin todennäköisyyksien suhde. Odds ratio on kuitenkin lähellä todennäköisyyksien suhdetta silloin, kun tapahtuman todennäköisyys p on pieni. Raportissa puhutaan silti toisinaan oddsista todennäköisyytenä.

Logistisen regressioanalyysin etuna on, että sen avulla voidaan vakioida muita muuttujia eli poistaa muiden tekijöiden vaikutuksia tarkasteltaviin yhteyksiin. Vakiointi tehdään asettamalla regressiomalliin samanaikaisesti useampia selittäviä tekijöitä. Vakioimalla saadaan esimerkiksi selville, miten perhetyyppi on yhteydessä ajokortin omistukseen, kun huomioidaan, että erilaisissa perhetyypeissä elävät nuoret poikkeavat yleensä toisistaan myös muilta sosiodemografisilta ja -ekonomisilta ominaisuuksiltaan, kuten vaikkapa iältään ja pääasialliselta toiminnaltaan, jotka puolestaan voivat olla yhteydessä ajokortin omistukseen. Vakioidut tulokset kertovat, millaisia esimerkiksi perhetyypin mukaiset erot ajokortin omistuksessa olisivat, mikäli eri perhetyypeissä asuvien nuorten ikäjakamat, sukupuolijakaumat, pääasiallisen toiminnan mukaiset jakaumat, koulutusjakaumat ja niin edelleen olisivat samat.

Tulostaulukoissa esitetään jokaisesta selittävästä muuttujasta kahdet odds ratiot: vakioimattomat ja vakioidut. Vakioimattomat odds ratiot näyttävät muuttujan yhteyden selitettävään muuttujaan ilman, että muiden tekijöiden vaikutuksia yhteyteen on huomioitu. Vakioiduista odds ratioista nähdään, minkälainen yhteys muuttujalla on selitettävään muuttujaan, kun kaikkien muiden selittävien tekijöiden vaikutukset yhteyteen on huomioitu. Vertaamalla vakioimattomasta ja vakioidusta mallista saatuja odds ratioita voidaan päätellä, johtuuko tietyn ominaisuuden yhteys selitettävään ilmiöön muista sosiodemografisista ja -ekonomisista tekijöistä (joko kokonaan tai osittain).

Jotta vältetään tekemästä päätelmiä liian pieniin havaintomääriin perustuvista estimaateista, regressioanalyyseissa tarkastellaan, poikkeavatko ryhmien odds ratiot tilastollisesti merkitsevästi vertailuryhmän odds ratioista. Tilastollisesti merkitsevästi 5 prosentin merkitsevyystasolla vertailuryhmästä poikkeavat odds ratiot on merkitty taulukoissa asteriskilla (*). Koska tutkimusaineiston edustavuus on kiintiöpöiminnan ja heikon vastausaktiivisuuden vuoksi kyseenalainen, myös tilastollisesti merkitseviin estimaatteihin pitää kuitenkin suhtautua varauksella.

Kaikissa analyyseissa käytettiin painokertoimia (ks. luku 3.1 Nuorisobarometri 2016).

3.3 Muuttajat

Keskeisenä mielenkiintona tutkimuksessa ovat alueiden väliset erot nuorten asenteissa ajokortin ja auton omistusta kohtaan. Tarkasteluissa on käytetty lähtökohtaisesti seuraavaa alueluokitusta (ks. myös kartta liitteessä 2):

Helsingin seutu:

- Helsingin kantakaupunki
- Muu Helsinki
- Espoo ja Kauniainen
- Vantaa
- KUUMA-seudun radanvarsikunnat
 - Kirkkonummi, Kerava, Järvenpää, Hyvinkää ja Mäntsälä
- KUUMA-seudun bussiliikenteeseen tukeutuvat kunnat
 - Vihti, Nurmijärvi, Tuusula, Sipoo ja Pornainen

Muu Suomi:

- Muu Uusimaa (pl. Helsingin seutu)
- Turku
- Tampere
- Jyväskylä
- Oulu
- Muu Etelä-Suomi (pl. Turku)
- Muu Länsi-Suomi (pl. Tampere ja Jyväskylä)
- Muu Pohjois-/Itä-Suomi (pl. Oulu)

Helsinki jaettiin tarkasteluissa kantakaupunkiin ja muuhun Helsinkiin, ja Espoo ja Kauniainen yhdistettiin. KUUMA-kuntien kohdalla hyödynnettiin HSL:n liikkumistottumustutkimuksessa (Lindeqvist ym. 2013) käytettyä jakoa, jossa kunnat erotellaan joukkoliikennetarjonnan mukaan radanvarsikuntiin ja bussiliikenteeseen tukeutuviin kuntiin. Muu Suomi jaettiin suuralueisiin (Uusimaa, Etelä-Suomi, Länsi-Suomi, Pohjois-/Itä-Suomi), joista eroteltiin suuremmat kaupungit Turku, Tampere, Jyväskylä ja Oulu. Mikäli havaintomäärät eivät ole jossakin tarkastelussa riittäneet näin tarkkaan aluejakoon, alueita on yhdistelty.

Logistisissa regressioanalyysissä nuorten ajokortin ja auton omistusta sekä niihin liittyviä asenteita selitetään vastaajan erilaisilla sosiodemografisilla ja sosioekonomisilla ominaisuuksilla. Selittäviä muuttujia ovat asuinalueen lisäksi:

- Ikäryhmä
 - 15–17v / 18–20v / 21–23v / 24–26v / 27–29v
- Sukupuoli
 - Mies / Nainen
- Äidinkieli
 - Suomi / Ruotsi / Muu
- Perhetyyppi

- Asuu yksin (tai soluasunnossa) / Asuu vanhempien (tai vanhemman tai muun huoltajan) kanssa / Avo- tai avioliitossa, ei lapsia / Avo- tai avioliitossa, lapsia / Muu
- Pääasiallinen toiminta
 - Opiskelija tai koululainen / Palkkatyössä / Yrittäjä / Työtön / Muu
- Koulutus (ks. muuttujan kuvaus alla)
 - Yliopisto / Ammattikorkeakoulu / Keskiaste / Muu
- Äidin koulutusaste
 - Yliopistotutkinto / Ammattikorkeakoulututkinto / Opistotutkinto / Ylioppilastutkinto / Ammatillinen perustutkinto / Ei tutkintoa / Ei osaa sanoa (tai ei äitiä)

Koska 15–29-vuotiaat ovat usein vasta opiskelemassa, koulutusmuuttuja muodostettiin siten, että se kuvaa *korkeinta koulutusta, jonka vastaaja on suorittanut tai jota hän on suorittamassa*. Esimerkiksi jos vastaaja on suorittanut ammattikorkeakoulututkinnon, mutta opiskelee yliopistossa, hänen koulutuksensa on yliopisto. Keskiasteen koulutuksella tarkoitetaan ammatillista koulutusta ja lukiota. Ryhmään 'muu' kuuluvat ne, jotka ovat peruskoulussa, ne, joilla on vain perusasteen koulutus, ne, jotka ovat suorittaneet tai suorittamassa jotakin muuta kuin vastausvaihtoehdoissa mainittua koulutusta, sekä ne, jotka eivät ole vastanneet koulutusta koskeviin kysymyksiin.

Kunkin muuttujan ensimmäinen luokka toimii logistisissa regressioanalyysissä vertailuryhmänä. Muuttujien jakaumat koko aineistossa ja Helsingin seudulla on esitetty liitteessä 3.

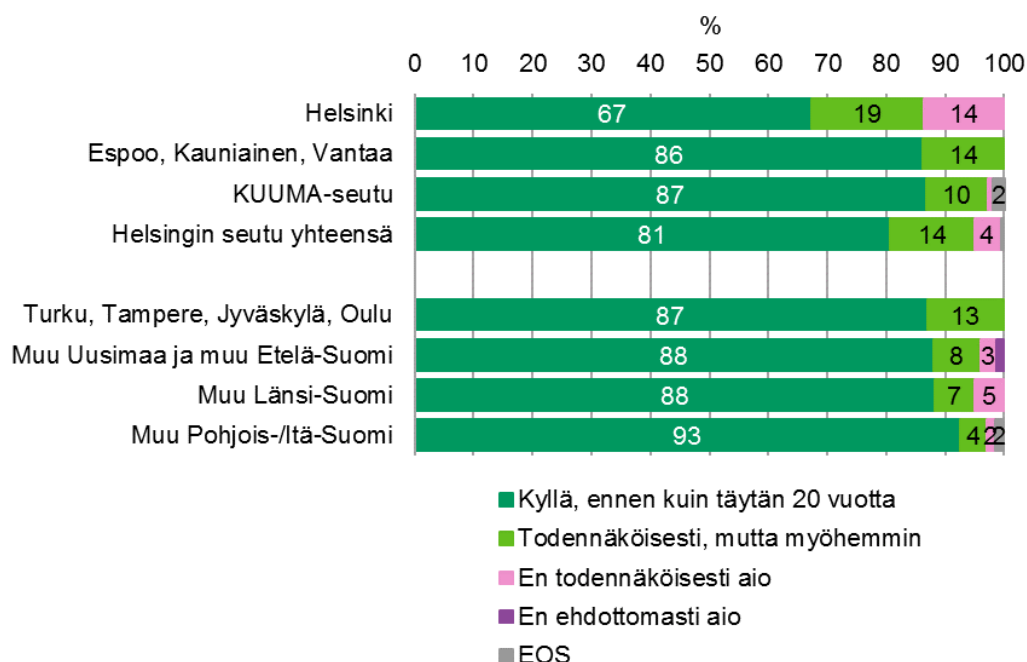
4 Tulokset

4.1 Nuorten ajokortin omistus ja hankinta-aikomukset

15–17-vuotiaiden aikomukset hankkia ajokortti

15–17-vuotiaiden nuorten aikomuksia hankkia ajokortti tutkittiin kysymällä ”Aiotko ajaa henkilöauton ajamiseen oikeuttavan ajokortin?” Kuvasta 1 nähdään, että selvä enemmistö vastaajista sekä Helsingin seudulla että muualla Suomessa aikoo hankkia ajokortin ennen kuin täyttää 20 vuotta. Loppuistakin suurin osa ilmoittaa todennäköisesti hankkivansa kortin, mutta myöhemmin. Juuri kuukaan vastaajista ei ehdottomasti aio hankkia ajokorttia.

Alueiden väliset erot aikomuksissa ovat yllättävänkin pieniä. Esimerkiksi Helsingin seudulla tai muissa suurissa kaupungeissa asuvien 15–17-vuotiaiden aikeet hankkia ajokortti eivät olennaisesti poikkea muualla Suomessa asuvista vastaajista. Helsingissä asuvien nuorten ajokortinhankinta-aikeet ovat jonkin verran vähäisempiä kuin muualla asuvien: siinä missä muilla alueilla 86–93 prosenttia 15–17-vuotiaista vastaajista ilmoittaa hankkivansa ajokortin ennen kuin täyttää 20 vuotta, Helsingissä vain 67 prosenttia suunnittelee tekevänsä näin. Helsingissä myös 14 prosenttia kertoo, ettei todennäköisesti aio hankkia ajokorttia, kun muualla vain korkeintaan muutama prosentti ilmoittaa näin.



Kuva 1. 15–17-vuotiaiden aikomukset hankkia ajokortti (%) asuinalueen mukaan (n = 480).

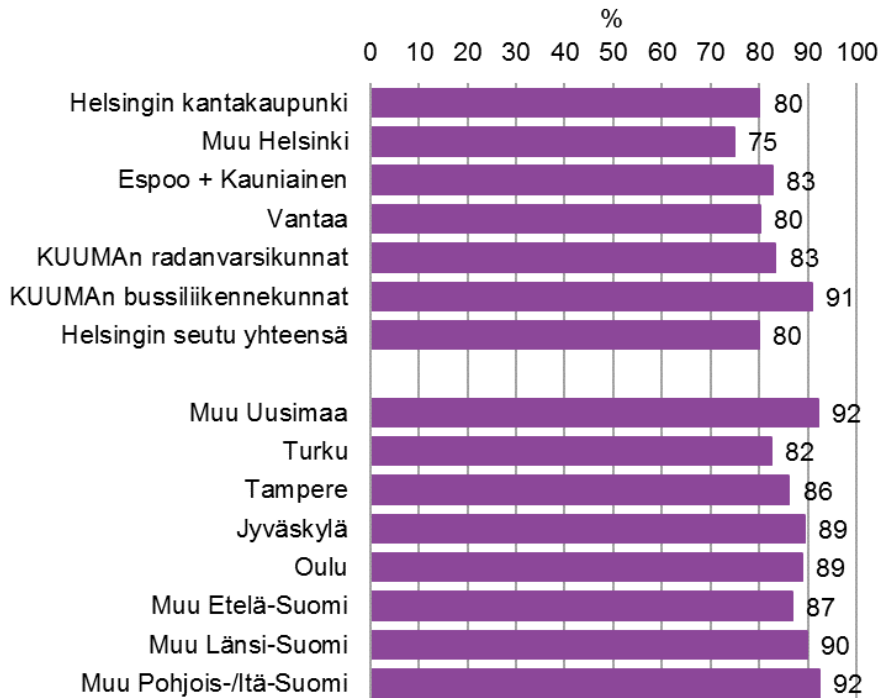
Lampisen ja Saarlön vuonna 2008 julkaistussa tutkimuksessa selvitettiin vastaavan tyyppisellä kysymyksellä 14–17-vuotiaiden nuorten aikomuksia hankkia ajokortti. Aineisto kerättiin 16 koulussa tai oppilaitoksessa Oulussa, Taivalkoskella, Mikkelissä, Loimaalla, Mynämäellä, Helsingissä ja Espoossa, eikä sitä voida pitää tilastollisesti edustavana (Lampinen & Saarlo 2008), mutta tulokset muistuttavat melko paljon tässä saatuja tuloksia. Helsingissä ja Espoossa noin 70 prosenttia ja muualla noin 85 prosenttia vastaajista aikoi hankkia henkilöauton ajokortin ennen kuin täyttää 20 vuotta, ja korkeintaan vain muutama prosentti vastaajista ei aikonut hankkia ajokorttia (Lampinen & Saarlo 2008). Näyttää siis siltä, että nuorten aikomukset hankkia ajokortti eivät ole juurikaan muuttuneet vuodesta 2008 vuoteen 2016.

Suunnitelmana oli analysoida tarkemmin, miten yksilön sosiodemografiset ja sosioekonomiset ominaisuudet ovat yhteydessä haluttomuuteen hankkia henkilöauton ajokortti. 15–17-vuotiaita nuoria, jotka eivät todennäköisesti tai ehdottomasti aio hankkia ajokorttia, on Nuorisobarometrin aineistossa kuitenkin niin vähän – vain 14 henkilöä 480:sta – ettei tarkempi analyysi ollut mahdollinen. Se, että nuoria, jotka eivät aio hankkia ajokorttia, on näin vähän, on toki jo itsessään kiinnostava tulos.

18–29-vuotiaiden ajokortin omistus

18–29-vuotiailta vastaajilta kysyttiin, onko heillä henkilöauton ajamiseen oikeuttava ajokortti. Ku- vasta 2 nähdään, että suurin osa haastatelluista 18–29-vuotiaista nuorista omistaa ajokortin – asuinalueesta riippumatta. Helsingin seudulla asuvista vastaajista keskimäärin 80 prosentilla on ajokortti, osuuden ollessa pienin muun Helsingin alueella (75 prosenttia) ja suurin KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa (91 prosenttia). Muualla Suomessa pienin ajokortin omistavien osuus löytyy Turusta (82 prosenttia) ja suurimmat osuudet muualta Uudeltamaalta sekä muualta Pohjois-/Itä-Suomesta (92 prosenttia).

Vertailu Helsingin seudun 18–29-vuotiaiden ajokortin omistuksen ja 15–17-vuotiaiden ajokortin hankinta-aikoiden välillä viittaa siihen, ettei Helsingin seudun nuorten ajokortin omistus olisi vähenevässä lähivuosina: 18–29-vuotiaista 80 prosenttia omistaa ajokortin, ja 81 prosenttia 15–17-vuotiaista suunnittelee hankkivansa ajokortin ennen kuin täyttää 20 vuotta.



Kuva 2. Henkilöauton ajokortin omistavien osuudet 18–29-vuotiaista (%) asuinalueen mukaan (n = 2423).

Ajokortin omistavien osuudet Helsingin seudun 18–29-vuotiaista ovat Nuorisobarometrin aineistossa korkeampia kuin Trafín ja Tilastokeskuksen tuottamissa tilastossa (ks. Brandt & Lindeqvist 2016). Vuoden 2016 tilaston mukaan 71 prosentilla Helsingin seudun 18–29-vuotiaista oli ajokortti, kun taas Nuorisobarometrin aineistossa vastaava luku on 80 prosenttia. Lisäksi tilasto sisältää kaikki ajokorttiluokat, ei pelkästään henkilöauton ajokortit, joten jos tilastosta eroteltaisiin pelkät henkilöauton ajokortit, ero olisi suurempikin kuin 9 prosenttiyksikköä. Nuorisobarometrin vastaajiksi on siis valikoitunut erityisesti nuoria, joilla on ajokortti. Tämä voi liittyä esimerkiksi sosioekonomisen aseman mukaiseen valikoitumiseen: hyvässä sosioekonomisessa asemassa olevat nuoret saattavat olla muita kiinnostuneempia vastaamaan kyselytutkimuksiin, ja heillä voi olla muita useammin ajokortti.

Toinen todennäköinen tilaston ja tutkimusaineiston välistä eroa selittävä tekijä on maahanmuuttajataustaisten nuorten aliedustus Nuorisobarometrin vastaajissa. Vuonna 2016 vieraskielisten³ osuus

³ Vieraskielisellä tarkoitetaan henkilöä, jonka äidinkieli on jokin muu kuin suomi, ruotsi tai saame.

Helsingin seudun 15–29-vuotiaista oli 15 prosenttia (Helsingin seudun aluesarjat, www.aluesarjat.fi), kun taas Nuorisobarometrin Helsingin seudulla asuvista vastaajista alle 4 prosentilla äidinkieli on muu kuin suomi tai ruotsi. Kun tiedetään, että Helsingin seudulla ulkomaalais-taustaiset⁴ 18–29-vuotiaat omistavat ajokortin selvästi harvemmin kuin vastaavan ikäiset kantaväestöön kuuluvat (Brandt & Lindegqvist 2016), on selvää, että maahanmuuttajien aliedustus nostaa ajokortin omistusta barometrin aineistossa.

Ajokortin omistukseen yhteydessä olevat tekijät

Sosiodemografisten ja sosioekonomisten tekijöiden yhteyttä Helsingin seudun 18–29-vuotiaiden nuorten ajokortin omistukseen tarkasteltiin logistisella regressioanalyysillä. Selitettävänä muuttujana mallissa on henkilöauton ajokortin omistus (1 = omistaa ajokortin, 0 = ei omista ajokorttia). Selittäviä muuttujia ovat asuinpaikka, ikäryhmä, sukupuoli, äidinkieli, perhetyyppi, pääasiallinen toiminta, koulutus ja äidin koulutusaste. Tulokset on esitetty taulukossa 1. Taulukon ensimmäinen sarake näyttää kunkin muuttujan yhteyden ajokortin omistukseen ilman, että muiden tekijöiden vaikutuksia yhteyteen on huomioitu (vakioimattomat odds ratio). Toisesta sarakkeesta nähdään, minkälainen yhteys kullakin muuttujalla on ajokortin omistukseen, kun taulukon kaikkien muiden muuttujien vaikutukset yhteyteen on huomioitu (vakioidut odds ratio). Jokaisen muuttujan ensimmäinen luokka on valittu vertailuryhmäksi, jonka ajokortin omistuksen oddsiin muiden luokkien ajokortin omistuksen oddsia verrataan. Vertailuryhmässä ajokortin omistuksen odds ratio on aina 1,00. Tilastollisesti merkitsevästi vertailuryhmästä poikkeavat odds ratio on merkitty asteriskilla.

Alueelliset erot nuorten ajokortin omistuksessa ovat vakioimattomassa mallissa samat kuin kuvassa 2: ajokortin omistamisen odds on pienin kantakaupungin ulkopuolisessa Helsingissä asuvilla nuorilla ja suurin KUUMA-seudun bussiliikenteeseen tukeutuissa kunnissa. Kun muut muuttujat vakioidaan, Helsingin kantakaupungin ja muun Helsingin välinen ero ajokortin omistuksessa katoaa – erot näillä alueilla asuvien nuorten välillä johtuvat siis muista mallissa olevista tekijöistä. Muiden alueiden väliset erot Helsingin kantakaupunkiin nähden sen sijaan suurenevat vakiointien myötä entisestään.

Vakioimattomassa mallissa ikäryhmien väliset erot ajokortin omistuksessa ovat selviä: mitä vanhempi nuori on, sitä suuremmalla todennäköisyydellä hänellä on ajokortti. Ikäryhmien väliset erot selittyvät kuitenkin osittain muilla sosiodemografisilla ja -ekonomisilla tekijöillä, sillä vakioidussa mallissa erot ovat selvästi pienempiä. Miehillä on ajokortti todennäköisemmin kuin naisilla. Äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia puhuvilla nuorilla on vakioimattomassa mallissa suomenkielisiä pienempi ajokortin omistus, mutta vakiointien jälkeen kieliryhmien välillä ei ole enää tilastollisesti merkitsevää eroa.

Nuorten ajokortin omistuksessa on eroja perhetyypin mukaan. Vanhempiensa kanssa asuvilla nuorilla on pienin ajokortin omistamisen todennäköisyys; joskaan vakiointien jälkeen ryhmän ajokortin omistus ei enää poikkea tilastollisesti merkitsevästi yksin asuvien ajokortin omistuksesta. Avo- tai avioliitossa elävät nuoret, joilla ei ole lapsia, omistavat ajokortin merkitsevästi useammin kuin yksin

⁴ Ulkomaalaistaustaisiksi määritellään henkilöt, joiden molemmat vanhemmat tai ainoa tiedossa oleva vanhempi on syntynyt ulkomailla, sekä henkilöt, jotka ovat syntyneet ulkomailla, eikä heidän kummastakaan vanhemmasta ole tietoa väestötietojärjestelmässä. (Tilastokeskus 2016.)

asuvat. Palkkatyössä olevat nuoret omistavat ajokortin tilastollisesti merkitsevästi todennäköisemmin kuin opiskelijat. Vakioimattomassa mallissa myös yrittäjänuorten ajokortin omistus on tilastollisesti merkitsevästi suurempi kuin opiskelijoiden, mutta vakiointien jälkeen ero kaventuu, eikä ole enää merkitsevä.

Koulutuksella ja ajokortin omistuksella on positiivinen yhteys: yliopisto- tai ammattikorkeakoulutetuilla nuorilla on todennäköisemmin ajokortti kuin keskiasteen koulutuksen saaneilla. Yhteys säilyy myös sen jälkeen, kun muiden tekijöiden, kuten iän, vaikutus on vakioitu. Nuorilla, joiden äidillä ei ole lainkaan tutkintoa, on tilastollisesti merkitsevästi pienempi ajokortin omistus kuin nuorilla, joiden äidillä on yliopistotutkinto.

Taulukko 1. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä ajokortin omistukseen. 18–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1310).

		Vakioimattomat odds ratiot ¹	Vakioidut odds ratiot ²
Asuinpaikka	Helsingin kantakaupunki (vert.)	1,00	1,00
	Muu Helsinki	0,75	1,08
	Espoo ja Kauniainen	1,19	2,02 *
	Vantaa	1,01	2,00 *
	KUUMAN radanvarsikunnat	1,24	2,61 *
	KUUMAN bussiliikennekunnat	2,46 *	7,49 *
Ikäryhmä	18–20v (vert.)	1,00	1,00
	21–23v	3,90 *	2,59 *
	24–26v	4,67 *	2,14 *
	27–29v	5,20 *	1,96 *
Sukupuoli	Mies (vert.)	1,00	1,00
	Nainen	0,70 *	0,57 *
Äidinkieli	Suomi (vert.)	1,00	1,00
	Ruotsi	1,25	1,74
	Muu	0,51 *	0,79
Perhetyyppi	Asuu yksin (vert.)	1,00	1,00
	Asuu vanhempien kanssa	0,40 *	0,68
	Avo- tai avioliitossa, ei lapsia	2,21 *	2,00 *
	Avo- tai avioliitossa, lapsia	1,67	1,70
	Muu	0,95	1,09
Pääasiallinen toiminta	Opiskelija (vert.)	1,00	1,00
	Palkkatyössä	2,84 *	2,83 *
	Yrittäjä	2,22 *	1,56
	Työtön	1,05	1,24
	Muu	1,32	1,67
Koulutus	Yliopisto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulu	1,01	0,79
	Keskiaste	0,37 *	0,34 *
	Muu	0,45	0,39
Äidin koulutusaste	Yliopistotutkinto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulututkinto	1,51	1,37
	Opistotutkinto	1,14	0,89
	Ylioppilastutkinto	0,94	0,91
	Ammatillinen perustutkinto	1,04	0,74
	Ei tutkintoa	0,54 *	0,38 *
	Ei osaa sanoa	0,72	0,65

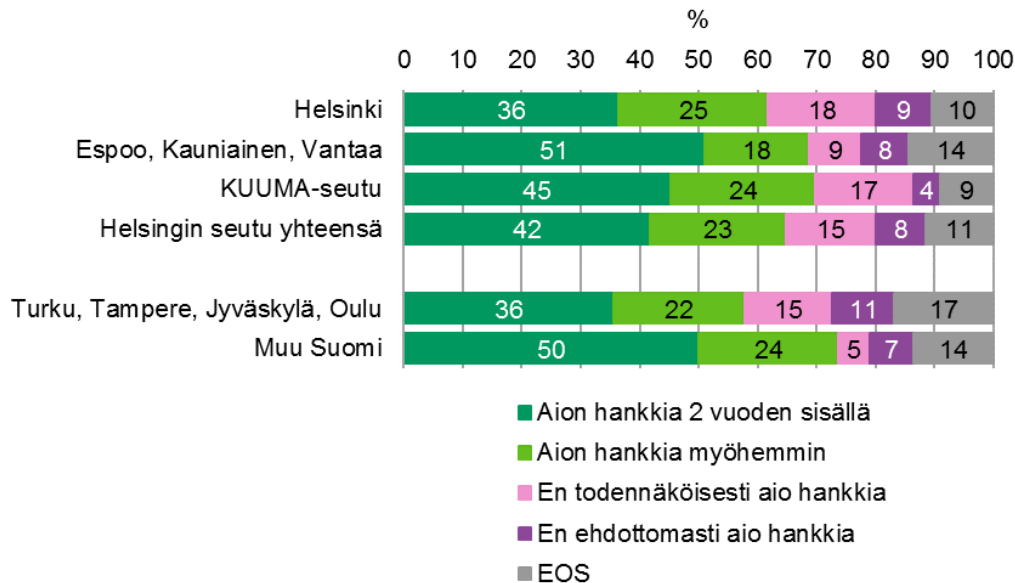
¹ Odds ratiot, kun muuttuja on yksin mallissa.

² Odds ratiot, kun kaikki selittävät muuttujat ovat samassa mallissa.

* Ryhmän odds poikkeaa tilastollisesti merkitsevästi 5 %:n merkitsevyystasolla vertailuryhmän oddsista.

Ajokortittomien 18–29-vuotiaiden aikomukset hankkia ajokortti

Niiltä 18–29-vuotiailta, jotka eivät omista henkilöauton ajokorttia, kysyttiin, aikovatko he hankkia ajokortin. Kuvasta 3 nähdään, että suurin osa (alueesta riippuen 58–74 prosenttia, Helsingin seudulla yhteensä 65 prosenttia) on vastannut aikovansa hankkia ajokortin, ja useimmat heistä aikovat tehdä niin kahden vuoden sisällä. Melko harva (alueesta riippuen 12–27 prosenttia, Helsingin seudulla yhteensä 23 prosenttia) ilmoittaa, ettei todennäköisesti tai ehdottomasti aio hankkia korttia. Alueiden väliset erot aikomuksissa ovat melko pieniä.



Kuva 3. Ajokortittomien 18–29-vuotiaiden aikomus hankkia ajokortti (%) asuinalueen mukaan (n = 354).

Ajokortinhankinta-aiheet ovat siis korkealla sekä 15–17-vuotiaiden nuorten että ajokortittomien 18–29-vuotiaiden keskuudessa. Vaikuttaa siltä, että toistaiseksi hyvin harvat nuoret Helsingin seudullakaan valitsevat ajokortittoman elämäntavan. Tarkempi analyysi niistä 18–29-vuotiaista nuorista, jotka eivät omista ajokorttia eivätkä aio sitä hankkia, olisi ollut kiinnostava, mutta ei ollut pienten havaintomäärien takia mahdollinen.

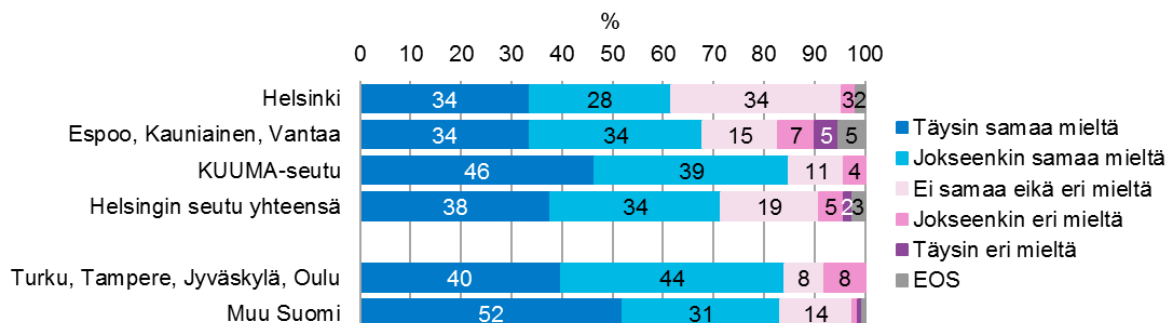
4.2 Nuorten asenteet ajokortin hankintaa kohtaan

Yksi tekijä, joka saattaa motivoida nuoria hankkimaan henkilöauton ajokortin, on se, että ajokortista voi olla hyötyä työelämässä. Ajokortittomille nuorille esitettiin kyselyssä väittämä ”Ajokortti olisi minulle hyödyllinen työn tai työllistymismahdollisuuksien kannalta” ja ajokortin omistaville nuorille väittämä ”Ajokortti on minulle hyödyllinen työn tai työllistymismahdollisuuksien kannalta”.

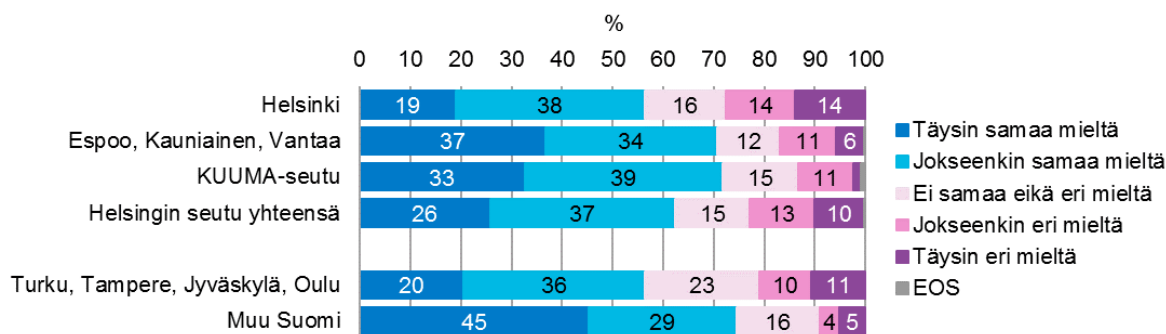
Kuvassa 4 on esitetty vastausjakaumat erikseen 15–17-vuotiaille vastaajille, ajokortittomille 18–29-vuotiaille ja ajokortin omistaville 18–29-vuotiaille. Kuvasta nähdään, että selvä enemmistö sekä ajokortittomista että ajokortin omistavista nuorista pitää ajokorttia itselleen hyödyllisenä työn tai työllistymismahdollisuuksien kannalta. Suhteellisesti eniten väittämän kanssa samaa mieltä olevia on kuitenkin ajokortin omistavien 18–29-vuotiaiden keskuudessa ja vähiten ajokortittomien 18–29-

vuotiaiden keskuudessa. Helsingin seudulla suhteellisesti eniten väitteen kanssa samaa mieltä olevia nuoria on KUUMA-seudulla ja vähiten Helsingissä.

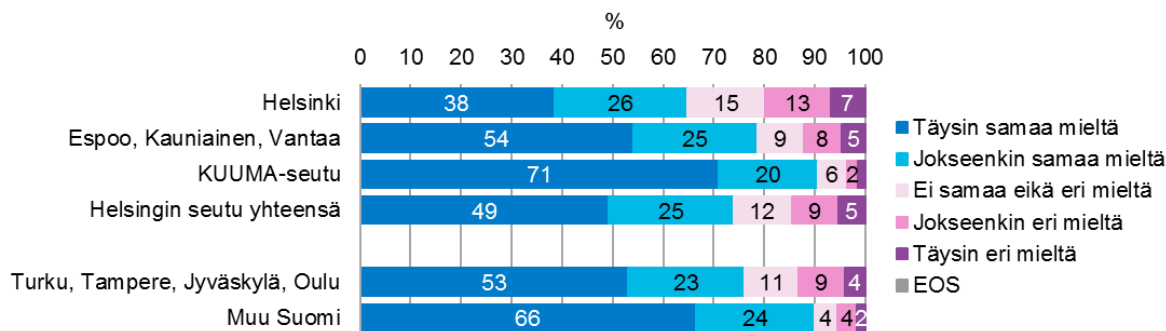
A) 15–17-vuotiaat (n = 480) ("Ajokortti olisi minulle hyödyllinen...")



B) Ajokortittomat 18–29-vuotiaat (n = 354) ("Ajokortti olisi minulle hyödyllinen...")



C) Ajokortin omistavat 18–29-vuotiaat (n = 2069) ("Ajokortti on minulle hyödyllinen...")



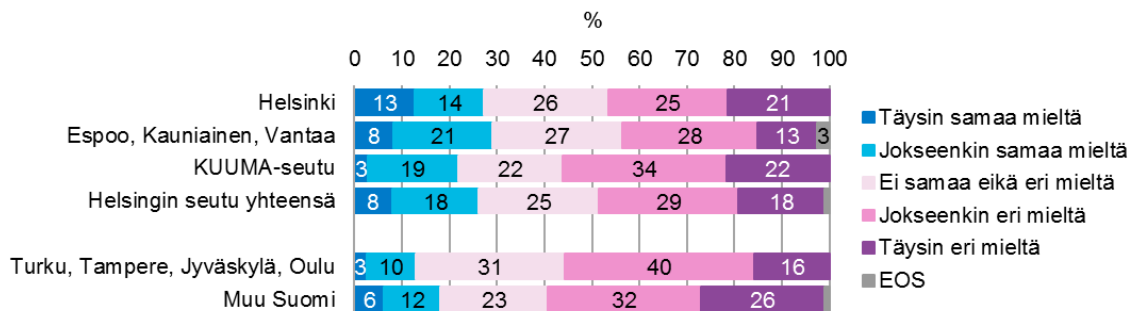
Kuva 4. Nuorten suhtautuminen väittämään "Ajokortti olisi / on minulle hyödyllinen työn tai työllistymismahdollisuuksien kannalta" (%) asuinalueen mukaan.

Monissa länsimaissa havaitun nuorten ajokortin hankinnan vähenemisen on ajateltu liittyvän muun muassa rahankäytön kohteiden muuttumiseen: nuoret saattavat esimerkiksi matkustaa tai hankkia uusinta tietotekniikkaa ennemmin kuin käyttää rahansa suhteellisen kalliiseen autokouluun ja autoon (Kalenoja ym. 2008; Delbosc & Currie 2013; Aretun & Nordbakke 2014). Ajokortittomille vastaajille esitettiin sen vuoksi väittämä "Käytän rahani mieluummin muuhun kuin ajokortin hankintaan".

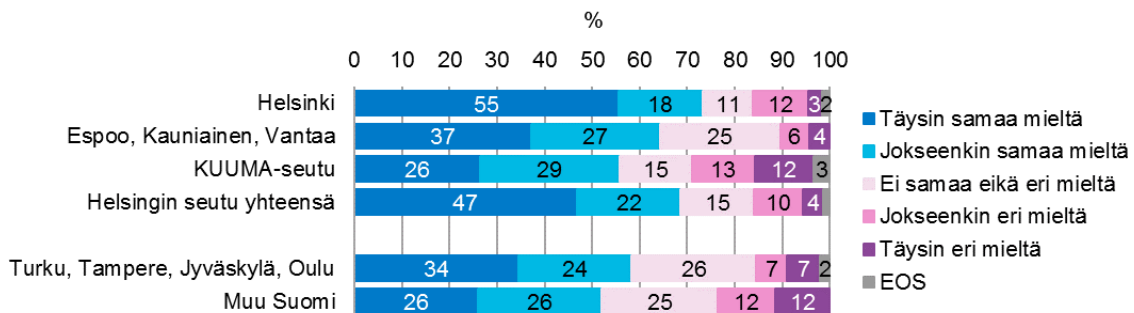
15–17-vuotiaat vastaajat eivät enimmäkseen allekirjoita tätä väitettä: alueesta riippuen 13–29 prosenttia on väitteestä samaa mieltä ja 41–58 prosenttia eri mieltä (kuva 5A). Väitteen kanssa samaa mieltä olevia on pääkaupunkiseudulla hieman enemmän kuin muualla. Suhteellisen moni 15–17-vuotias on vastannut, ettei ole samaa eikä eri mieltä, mikä kertonee siitä, että väitettä on ollut ehkä hankala tulkita – esimerkiksi tarkoitetaanko omia vai vanhempien rahoja.

Ajokortittomista 18–29-vuotiaista sen sijaan suurin osa sanoo käyttävänsä rahansa mieluummin muuhun kuin ajokorttiin (kuva 5B). Väitteen kanssa samaa mieltä olevien osuus on suurin Helsingissä, yli 70 prosenttia.

A) 15–17-vuotiaat (n = 480)

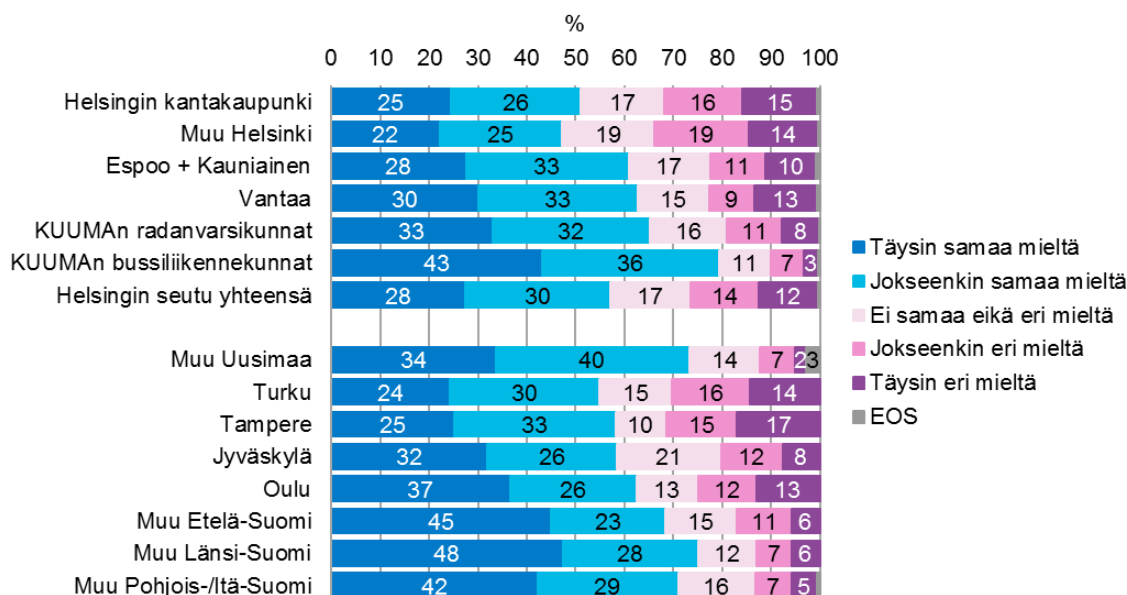


B) Ajokortittomat 18–29-vuotiaat (n = 354)



Kuva 5. Ajokortittomien nuorten suhtautuminen väittämään "Käytän rahani mieluummin muuhun kuin ajokortin hankintaan" (%) asuinalueen mukaan.

Jotta saataisiin kuva ajokortin hankinnan normatiivisuudesta nuorten keskuudessa, vastaajille esitettiin väittämä "Ystäväpiirissäni ajokortin hankkimista pidetään itsestäänselvytenä". Valtaosa nuorista sekä Helsingin seudulla että muualla Suomessa on samaa mieltä tämän väitteen kanssa (kuva 6). Samaa mieltä olevien osuus on suurin KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa, lähes 80 prosenttia, ja pienin kantakaupungin ulkopuolisessa Helsingissä, 47 prosenttia. Suhteellisesti eniten väittämästä eri mieltä olevia nuoria – noin kolmannes – on Helsingissä, Turussa ja Tampereella.



Kuva 6. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Ystäväpiirissäni ajokortin hankkimista pidetään itsestäänselvyytenä” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

4.3 Auton omistus nuorten kotitalouksissa

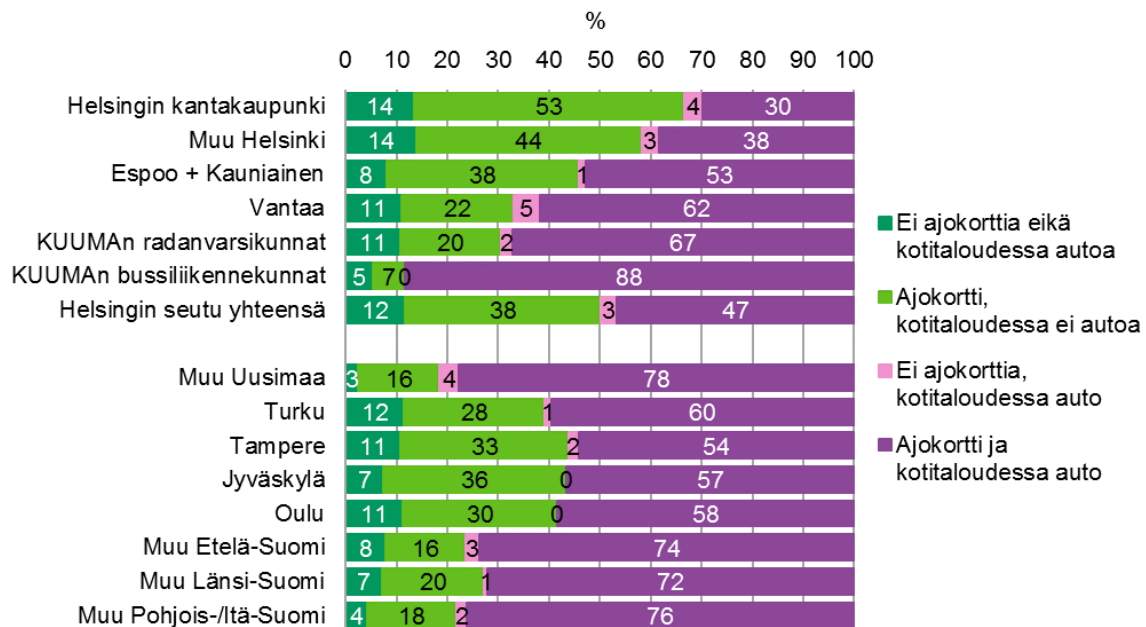
Nuorten auton ja ajokortin omistus

Nuorilta kysyttiin, onko heidän kotitaloudessaan henkilöautoa. Auton omistusta tarkastellaan tässä 18 vuotta täyttäneiden, muualla kuin vanhempiansa luona asuvien nuorten kotitalouksissa. Aineiston 18–29-vuotiaista nuorista 23 prosenttia asuu vanhempiansa/vanhempansa tai muun huoltajan kanssa, 35 prosenttia asuu yksin (tai soluasunnossa), 28 prosenttia asuu avo- tai avioliitossa ilman lapsia, 10 prosenttia asuu avo- tai avioliitossa, jossa on myös lapsia, ja 4 prosentilla perhetyyppi on jokin muu.

Kuvassa 7 on tarkasteltu muualla kuin vanhempiansa luona asuvien 18–29-vuotiaiden ajokortin ja auton omistusta alueittain. Nuoret on jaettu neljään ryhmään: 1) nuoret, joilla ei ole ajokorttia eikä heidän kotitaloudessaan ole autoa; 2) nuoret, joilla on ajokortti, mutta heidän kotitaloudessaan ei ole autoa; 3) nuoret, joilla ei ole ajokorttia, mutta heidän kotitaloudessaan on auto; ja 4) nuoret, joilla on ajokortti ja heidän kotitaloudessaan on auto. Laskemalla yhteen ryhmät 1 ja 2 (kuvassa 7 tummanvihreä ja vaaleanvihreä palkki) saadaan autottomissa kotitalouksissa asuvien nuorten osuudet, ja vastaavasti laskemalla yhteen ryhmät 3 ja 4 (vaaleanpunainen ja violetti palkki) saadaan autollisissa kotitalouksissa asuvien osuudet.

Kuvasta 7 nähdään, että Helsingin seudulla itsenäisesti asuvista 18–29-vuotiaista vastaajista puolet asuu autottomassa kotitaloudessa. Alueellinen vaihtelu auton omistuksessa on kuitenkin huomattavaa seudulla: autottomassa kotitaloudessa asuvien osuus vaihtelee Helsingin kantakaupungin 67 prosentista KUUMA-seudun bussiliikennekuntien 12 prosenttiin. Helsingin seudun ulkopuolella suurin osa nuorista asuu kotitaloudessa, jossa on auto. Autottomuus on tavallista Turussa, Tampereella, Jyväskylässä ja Oulussa asuvilla nuorilla, joista noin 40 prosenttia asuu autottomassa kotitaloudessa.

Kuvasta 7 nähdään myös, että käytännössä lähes kaikilla autollisessa kotitaloudessa asuvilla nuorilla on ajokortti, ja että myös suurimmalla osalla autottomassa kotitaloudessa asuvista on ajokortti. Helsingissä on tyypillisintä, että nuorella on ajokortti, mutta hänen kotitaloudessaan ei ole autoa. Muualla taas tavallisinta on, että nuori omistaa ajokortin ja asuu kotitaloudessa, jossa on auto.



Kuva 7. Muualla kuin vanhempiensa luona asuvien 18–29-vuotiaiden ajokortin ja auton omistus (%) asuinalueen mukaan (n = 1834).

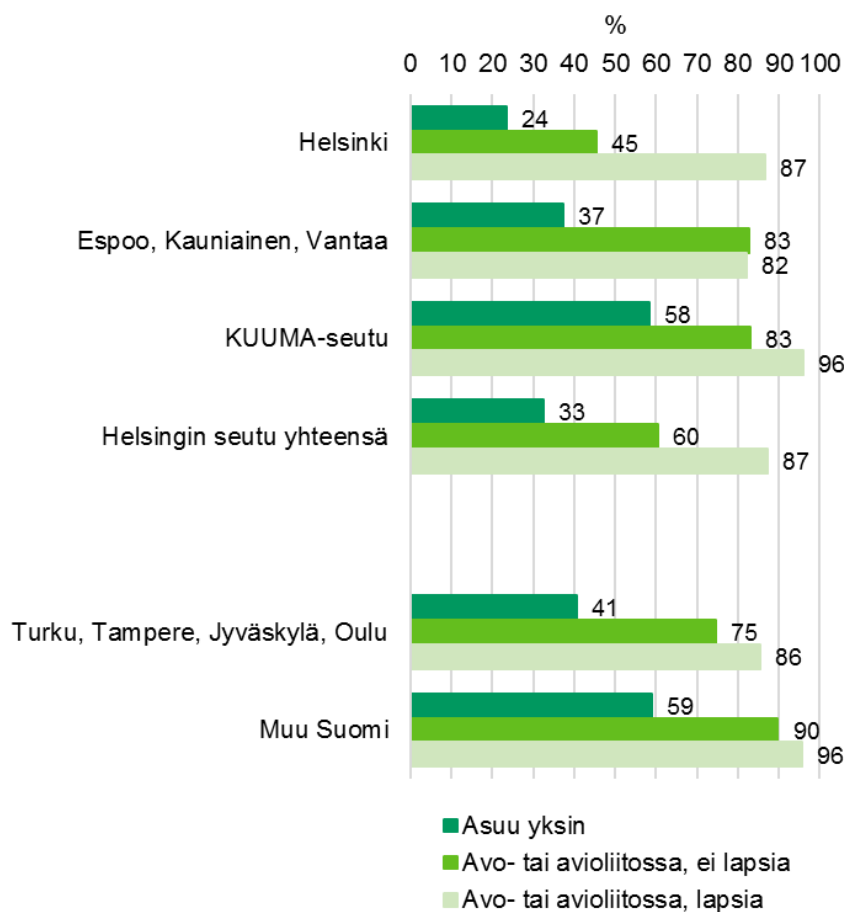
Auton omistus eri perhetyyeissä

Nuorten auton omistus kytkeytyy todennäköisesti voimakkaasti perhetilanteeseen eli siihen, onko nuorella puolisoa ja lapsia. Kuvassa 8 on esitetty alueittain, kuinka suurella osalla yksin asuvista ja avo- tai avioliitossa joko ilman lapsia tai lasten kanssa elävistä 18–29-vuotiaista nuorista on kotitaloudessaan auto. Tarkastelussa on hyvä huomioida, että aluejaon karkeistamisen jälkeenkin aineistossa on melko vähän liitossa olevia nuoria, joilla on lapsia (Turussa, Tampereella, Jyväskylässä ja Oulussa heitä on yhteensä 28, Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla 29 ja Helsingissä 31). Tulkinnoissa on siis tältä osin oltava varovainen.

Yksin asuvilla on selvästi harvemmin auto kuin avo- tai avioliitossa asuvilla (kuva 8). Yksin asuvien auton omistuksessa on selviä alueellisia eroja Helsingin seudulla: Helsingissä 24 prosentilla yksin asuvista 18–29-vuotiaista on auto, Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla 37 prosentilla ja KUUMA-seudulla 58 prosentilla. Puolison ja lasten kanssa asuvien 18–29-vuotiaiden auton omistus on sen sijaan korkealla tasolla kaikkialla Helsingin seudulla; osuus vaihtelee Espoon, Kauniaisten ja Vantaan 82 prosentista KUUMA-seudun 96 prosenttiin.

Kiinnostavaa on, että ainoastaan Helsingissä puolison kanssa ilman lapsia asuvien auton omistus on selvästi vähäisempää (45 prosenttia) kuin puolison ja lasten kanssa asuvien (87 prosenttia). Muilla alueilla niin Helsingin seudulla kuin muuallakin Suomessa liitossa elävien nuorten auton

omistus on melko samalla tasolla riippumatta siitä, onko kotitaloudessa lapsia vai ei. Vaikuttaa siis siltä, että Helsingin ulkopuolella nuorten auton omistus kytkeytyy enemmänkin siihen, onko nuorella puolisoa, kuin siihen, onko heillä lapsia. Auton omistuksen ja perheellistymisen välisiä kytköksiä olisi kiinnostavaa tutkia tarkemmin esimerkiksi rekisteriaineiston avulla.



Kuva 8. Niiden 18–29-vuotiaiden osuus (%), joiden kotitaloudessa on auto, perhetyypin ja asuinalueen mukaan (n = 1724).

Auton omistukseen yhteydessä olevat tekijät

Erilaisten sosiodemografisten ja sosioekonomisten tekijöiden yhteyttä nuoren kotitalouden auton omistukseen tarkasteltiin logistisen regressiomallin avulla (taulukko 2). Selitettävänä muuttujana mallissa on kotitalouden auton omistus (1 = kotitaloudessa on auto, 0 = kotitaloudessa ei ole autoa). Analyysiin valittiin Helsingin seudulla asuvat 18–29-vuotiaat nuoret, jotka asuvat muualla kuin vanhempinsa luona.

Auton omistus on sitä tavanomaisempaa, mitä vähemmän kaupunkimaisella alueella nuori asuu. Auton omistus on selvästi yleisintä KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa. KUUMA-seudun radanvarsikunnissa asuvien nuorten auton omistus on lähempänä vantaalaisten kuin KUUMA-seudun

bussiliikennekunnissa asuvien nuorten auton omistusta. Muiden tekijöiden vakiointi ei juuri vaikuta asuinalueen ja auton omistuksen väliseen yhteyteen.

Mitä vanhempi nuori on, sitä todennäköisemmin hänen kotitaloudessaan on auto. Muiden tekijöiden vakioinnin jälkeen iän ja auton omistuksen välinen yhteys kuitenkin heikkenee, eikä ole enää tilastollisesti merkitsevä. Auton omistuksessa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja sukupuolen tai äidinkielen mukaan. Yksin asuvilla nuorilla on auto harvemmin kuin muilla, ja perhetyypeistä kaikkein todennäköisimmin auton omistavat avo- tai avioliitossa olevat nuoret, joilla on lapsia.

Kun tarkastellaan vakioimattomia yhteyksiä, yrittäjänä toimivilla, palkkatyössä olevilla sekä pääasialliselta toiminnaltaan luokkaan 'muu' kuuluvilla nuorilla on opiskelijoita suurempi todennäköisyys omistaa auto. Kun muut tekijät vakioidaan, erot pienenevät, eivätkä ole enää tilastollisesti merkitseviä. Sen sijaan vakioidussa mallissa erottuvat työttömät nuoret, joilla on opiskelijoihin verrattuna merkitsevästi pienempi auton omistamisen odds.

Koulutuksen ja auton omistuksen välinen yhteys on käytännössä päinvastainen kuin koulutuksen ja ajokortin omistuksen välinen yhteys: mitä korkeampi koulutus nuorella on, sitä pienempi on todennäköisyys, että hänen kotitaloudessaan on auto. Vakioinnit eivät vaikuta merkittävästi yhteyteen. Nuorilla, joiden äiti on suorittanut ammatillisen perustutkinnon, on vakioimattomassa mallissa tilastollisesti merkitsevästi suurempi todennäköisyys omistaa auto kuin nuorilla, joiden äidillä on yliopistotutkinto. Yhteys kuitenkin häviää, kun muiden tekijöiden vaikutus vakioidaan.

Taulukko 2. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä auton omistukseen kotitaloudessa. 18–29-vuotiaat, muualla kuin vanhempinsa luona asuvat Helsingin seudun nuoret (n = 972).

		Vakioimattomat odds ratiot ¹	Vakioidut odds ratiot ²
Asuinpaikka	Helsingin kantakaupunki (vert.)	1,00	1,00
	Muu Helsinki	1,43 *	1,43
	Espoo ja Kauniainen	2,35 *	2,64 *
	Vantaa	4,05 *	4,31 *
	KUUMAN radanvarsikunnat	4,55 *	4,50 *
	KUUMAN bussiliikennekunnat	14,97 *	12,58 *
Ikäryhmä	18–20v (vert.)	1,00	1,00
	21–23v	1,38	1,18
	24–26v	1,72 *	1,26
	27–29v	2,20 *	1,80
Sukupuoli	Mies (vert.)	1,00	1,00
	Nainen	0,83	0,77
Äidinkieli	Suomi (vert.)	1,00	1,00
	Ruotsi	1,70	1,81
	Muu	1,10	0,69
Perhetyyppi	Asuu yksin (vert.)	1,00	1,00
	Avo- tai avioliitossa, ei lapsia	3,16 *	3,81 *
	Avo- tai avioliitossa, lapsia	14,20 *	15,29 *
	Muu	1,80 *	2,22 *
Pääasiallinen toiminta	Opiskelija (vert.)	1,00	1,00
	Palkkatyössä	1,96 *	1,03
	Yrittäjä	3,26 *	1,71
	Työtön	0,66	0,33 *
	Muu	1,92 *	0,72
Koulutus	Yliopisto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulu	1,50 *	1,21
	Keskiaste	2,16 *	1,85 *
	Muu	3,43 *	3,50 *
Äidin koulutusaste	Yliopistotutkinto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulututkinto	1,13	0,84
	Opistotutkinto	1,13	1,08
	Ylioppilastutkinto	1,42	1,10
	Ammatillinen perustutkinto	1,83 *	1,19
	Ei tutkintoa	1,50	0,79
	Ei osaa sanoa	1,54	0,90

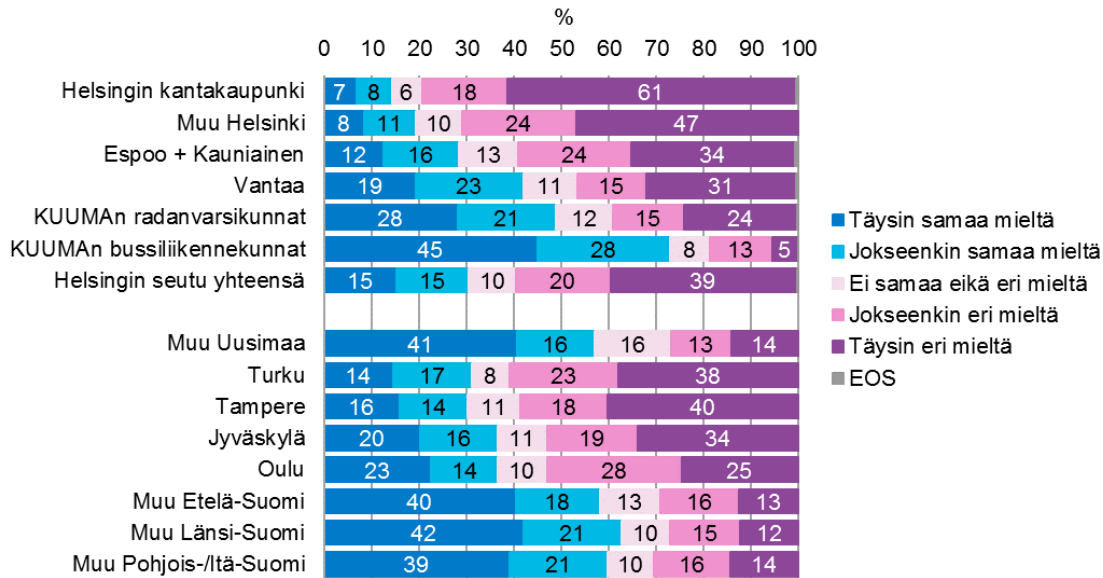
¹ Odds ratiot, kun muuttuja on yksin mallissa.

² Odds ratiot, kun kaikki selittävät muuttujat ovat samassa mallissa.

* Ryhmän odds poikkeaa tilastollisesti merkitsevästi 5 %:n merkitsevyystasolla vertailuryhmän oddsista.

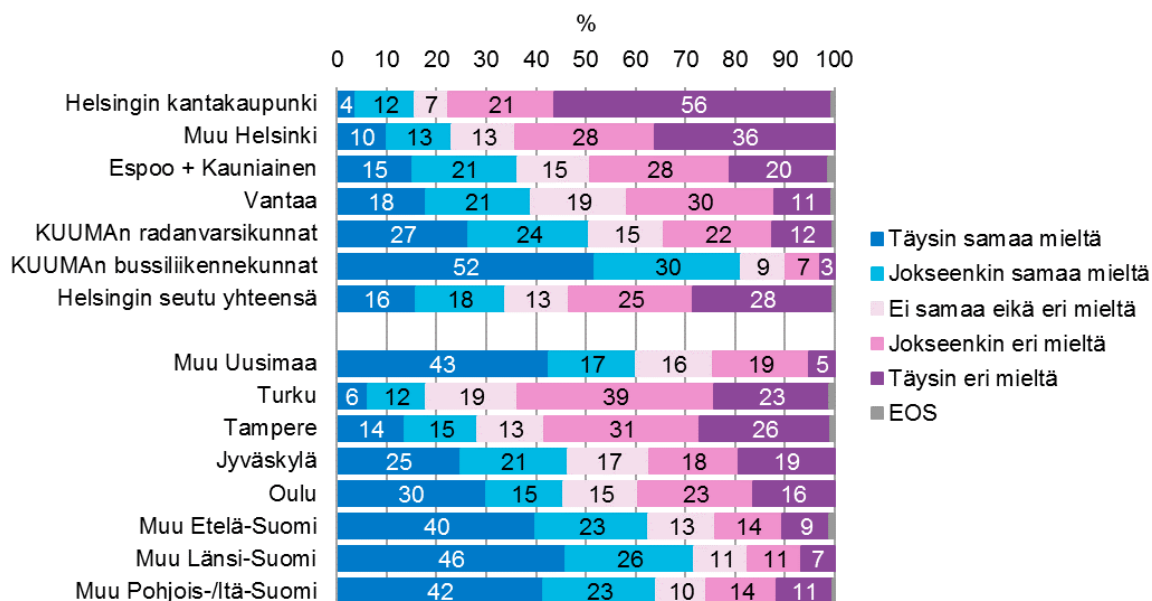
4.4 Nuorten kokemus auton tarpeellisuudesta omalla asuinalueella

Nuorten kokemuksia auton käytön välttämättömyydestä omalla asuinseudulla kartoitettiin väittämällä ”Autolla kulkeminen on minulle välttämätöntä pitkien tai hankalien kulkuyhteyksien vuoksi”. Alueelliset erot vastauksissa ovat suuria ja odotusten mukaisia (kuva 9): KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa yli 70 prosenttia nuorista on väitteen kanssa samaa mieltä ja myös muualla Uudellamaalla sekä muun Etelä-, Länsi- ja Pohjois-/Itä-Suomen alueilla asuvista noin 60 prosenttia. Väitteen kanssa eri mieltä olevia on puolestaan eniten Helsingissä (yli 70 prosenttia) sekä Espoossa ja Kauniaisissa, Turussa ja Tampereella (noin 60 prosenttia).



Kuva 9. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Autolla kulkeminen on minulle välttämätöntä pitkien tai hankalien kulkuyhteyksien vuoksi” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

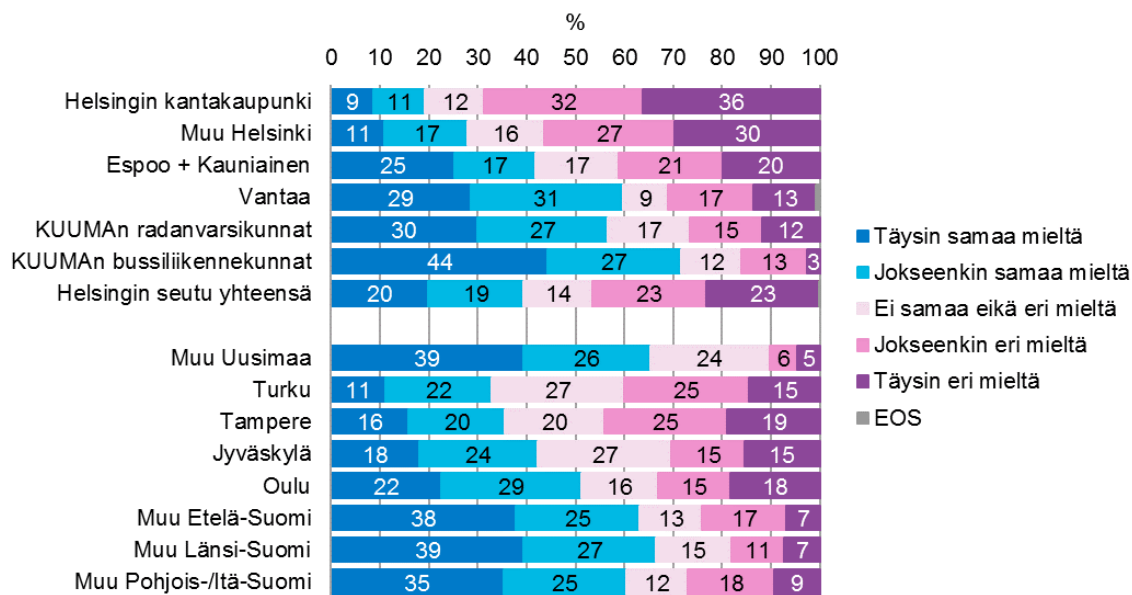
Toinen auton tarpeellisuutta omalla asuinalueella kuvaava väittämä oli ”Oma auto on lapsiperheelle välttämätön asuinalueellani”. Samaa mieltä väitteestä olevia on suhteellisesti eniten KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa, muualla Uudellamaalla sekä muualla Etelä-, Länsi- ja Pohjois-/Itä-Suomessa (kuva 10). Samaa mieltä olevia on puolestaan vähiten Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Tulokset ovat tämän väittämän kohdalla samankaltaisia kuin edellisen väittämän kohdalla. Väittämästä ”Oma auto on lapsiperheelle välttämätön asuinalueellani” ollaan kuitenkin harvemmin täysin eri mieltä kuin väittämästä ”Autolla kulkeminen on minulle välttämätöntä pitkien tai hankalien kulkuyhteyksien vuoksi”.



Kuva 10. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Oma auto on lapsiperheelle välttämätön asuinalueellani” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

4.5 Nuorten suhtautuminen autoriippuvaiseen elämäntapaan

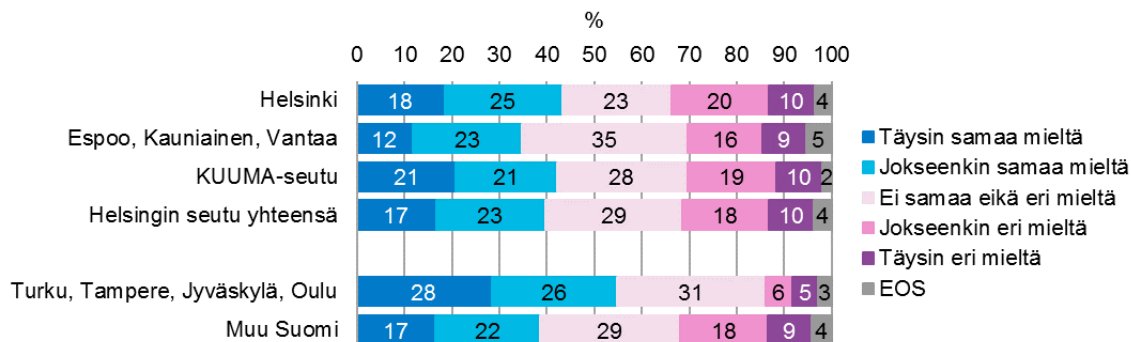
Ajokortin omistaville vastaajille esitettiin väittämä ”Haluan, että minulla on auto aina käytössäni”. Helsingin seudulla asuvista vastaajista noin 40 prosenttia on samaa mieltä tästä väitteestä (kuva 11). Alueelliset vaihtelut vastauksissa ovat kuitenkin suuria: siinä missä Helsingin kantakaupungissa asuvista nuorista 20 prosenttia on samaa mieltä väitteestä, KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa samaa mieltä on yli 70 prosenttia. Kiinnostavaa on, että vantaalaiset nuoret haluavat jopa KUUMA-seudun radanvarsikuntien nuoria useammin, että heillä on auto aina käytössään: Vantaalla samaa mieltä olevien osuus on 60 prosenttia ja KUUMA-seudun radanvarsikunnissa 57 prosenttia.



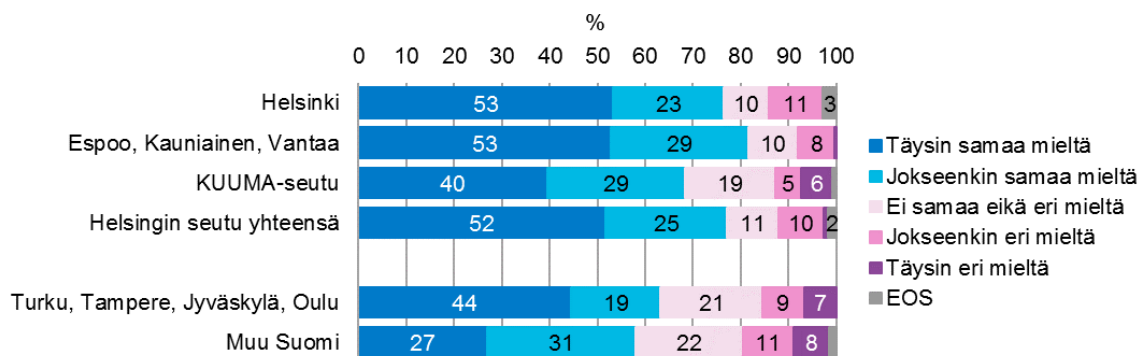
Kuva 11. Ajokortin omistavien 18–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Haluan, että minulla on auto aina käytössäni” (%) asuinalueen mukaan (n = 2069).

Ajokortittomille vastaajille esitettiin puolestaan väittämä ”En halua rakentaa elämäni yksityisautoilun varaan”. Tulokset on esitetty erikseen 15–17-vuotiaille vastaajille ja ajokortittomille 18–29-vuotiaille vastaajille (kuva 12). 15–17-vuotiaille ei ole useinkaan kovin voimakasta näkemystä asiasta (kuva 12A): suhteellisen suuri osa heistä, alueesta riippuen 23–35 prosenttia, ei ole samaa eikä eri mieltä väitteestä. Samaa mieltä olevia on kuitenkin kaikilla alueilla enemmän kuin eri mieltä olevia. Elämän rakentamiseen yksityisautoilun varaan suhtautuvat kriittisimmin Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Oulun 15–17-vuotiaat, joista yli puolet on samaa mieltä väittämästä. Alueelliset erot 15–17-vuotiaiden asenteissa ovat muutoin yllättävän pieniä. Ajokortittomien 18–29-vuotiaiden kannalta väittämään on hyvinkin selkeä (kuva 12B): suurin osa, alueesta riippuen 58–82 prosenttia, ilmoittaa, että ei halua rakentaa elämänsä yksityisautoilun varaan.

A) 15–17-vuotiaat (n = 480)

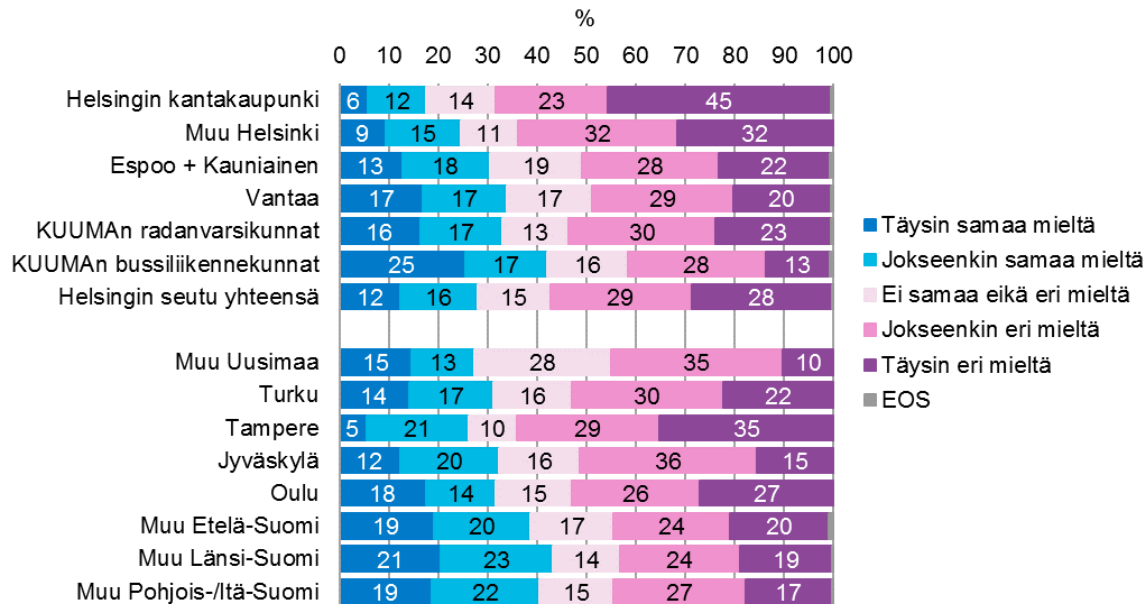


B) Ajokortittomat 18–29-vuotiaat (n = 354)



Kuva 12. Ajokortittomien nuorten suhtautuminen väittämään "En halua rakentaa elämäni yksityis-autoilun varaan" (%) asuinalueen mukaan.

Nuorten näkemyksiä autoriippuvaisesta elämäntavasta tutkittiin myös väittämällä "Mikään muu liikkuamistapa ei voi korvata omalla autolla liikkumisen vapautta". Kuvasta 13 nähdään, että suuri osa nuorista ei allekirjoita tätä väitettä. Helsingin seudun nuorista 57 prosenttia on vastannut olevansa eri mieltä. Eri mieltä olevia on suhteellisesti eniten Helsingin kantakaupungissa (68 prosenttia), muualla Helsingissä ja Tampereella (64 prosenttia), ja vähiten KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa (41 prosenttia). Muutoin alueiden välillä ei ole kovinkaan suuria eroja.

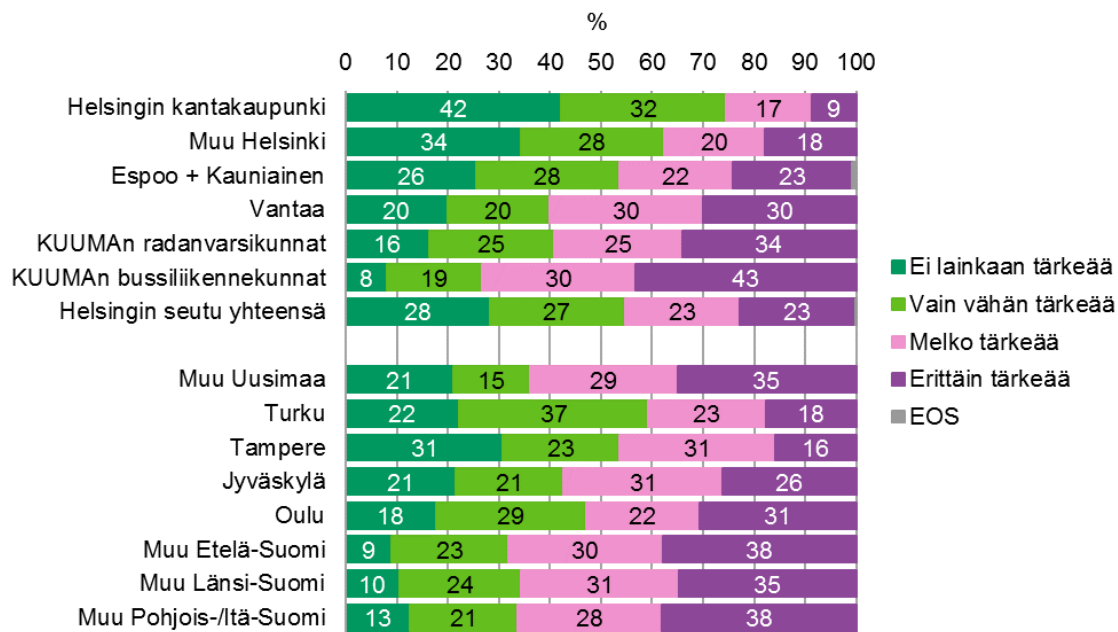


Kuva 13. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään "Mikään muu liikkuamistapa ei voi korvata omalla autolla liikkumisen vapautta" (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

4.6 Nuorten asenteet auton omistamista ja sen vaihtoehtoja kohtaan

Auton omistamisen tärkeys 35-vuotiaana ja siihen yhteydessä olevat tekijät

Nuorisobarometrissa vastaajilta kysyttiin ”Miten tärkeää sinulle on, että 35-vuotiaana olet saavuttanut seuraavia asioita?” Kysyttävät asiat koskivat esimerkiksi työ- ja perhe-elämää, ja yksi kysyttävistä asioista oli oma auto. Kuvasta 14 nähdään, että auton omistaminen 35-vuotiaana ei ole Helsingin seudun nuorille keskimäärin kovinkaan tärkeää: 55 prosenttia ilmoittaa, että auton omistaminen ei ole heille lainkaan tärkeää, tai että se on vain vähän tärkeää. Alueiden välillä on kuitenkin suurta vaihtelua vastauksissa. Helsingin kantakaupungissa asuvista vastaajista jopa 74 prosenttia kokee, ettei auton omistaminen ole lainkaan tärkeää tai on vain vähän tärkeää. Myös muualla Helsingissä, Espoossa ja Kauniaisissa, Turussa sekä Tampereella yli puolet vastaajista ilmoittaa näin. Auton omistaminen 35-vuotiaana on tärkeintä KUUMA-seudun bussiliikenteeseen tukeutuissa kunnissa, muualla Uudellamaalla sekä muualla Etelä-, Länsi- ja Pohjois-/Itä-Suomessa asuville nuorille. Näillä alueilla noin kaksi kolmasosaa nuorista pitää auton omistamista 35-vuotiaana erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä.



Kuva 14. Auton omistamisen tärkeys 35-vuotiaana (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

Kysymys on esitetty Nuorisobarometrissa myös aikaisempina vuosina. Koko maan tasolla on siis voitu tarkastella, onko auton omistamisen tärkeys 35-vuotiaana muuttunut vuodesta 1998 vuoteen 2016 (Myllyniemi 2017). Auton omistamisen tärkeys näyttää vähentyneen nuorten keskuudessa: niiden osuus, joiden mielestä auton omistaminen 35-vuotiaana on erittäin tai melko tärkeää, oli 72 prosenttia vuonna 1998, 65 prosenttia vuonna 2002, 63 prosenttia vuonna 2007 ja enää 57 prosenttia vuonna 2016 (Myllyniemi 2017).

Logistisella regressioanalyysillä tarkasteltiin, miten erilaiset sosiodemografiset ja sosioekonomiset tekijät ovat yhteydessä siihen, että Helsingin seudulla asuva nuori pitää auton omistamista 35-vuotiaana erittäin tärkeänä (1 = pitää erittäin tärkeänä, 0 = ei pidä erittäin tärkeänä) (taulukko 3).

Alueelliset erot auton omistamisen tärkeydessä ovat selkeitä: Helsingin kantakaupungissa asuvilla nuorilla on pienin ja KUUMA-seudun bussiliikennekunnissa asuvilla nuorilla puolestaan suurin todennäköisyys pitää auton omistamista 35-vuotiaana erittäin tärkeänä. Alueiden väliset erot selittyvät osittain muilla tekijöillä, sillä erot pienenevät hieman, kun muiden tekijöiden vaikutukset vakioidaan.

Vakioimattomassa mallissa 21–29-vuotiailla nuorilla on tilastollisesti merkitsevästi 15–17-vuotiaita nuoria pienempi odds pitää auton omistusta erittäin tärkeänä. Erot kuitenkin häviävät, kun muut tekijät vakioidaan. Naiset pitävät miehiä harvemmin auton omistamista 35-vuotiaana erittäin tärkeänä. Vieraskielisillä vastaajilla on suomenkielisiä suurempi todennäköisyys pitää auton omistamista erittäin tärkeänä.

Avo- tai avioliitossa olevat nuoret, joilla on lapsia, pitävät yksin asuvia nuoria useammin auton omistamista 35-vuotiaana erittäin tärkeänä. Vakioidussa mallissa myös liitossa olevilla nuorilla, joilla ei ole lapsia, on yksin asuvia tilastollisesti merkitsevästi suurempi todennäköisyys pitää auton omistamista erittäin tärkeänä. Vakioimattomassa mallissa vanhempiensa kanssa asuvilla nuorilla on yksin asuvia merkitsevästi suurempi odds pitää auton omistusta erittäin tärkeänä, mutta tämä yhteys selittyy muilla tekijöillä, sillä vakioidussa mallissa ryhmien välillä ei enää ole eroa. Yrittäjänuoret pitävät opiskelijoita ja koululaisia merkitsevästi todennäköisemmin auton omistusta erittäin tärkeänä. Vakioidussa mallissa työttömät pitävät opiskelijoita ja koululaisia merkitsevästi harvemmin auton omistamista erittäin tärkeänä.

Koulutuksella ja auton omistamisen tärkeydellä on negatiivinen yhteys: mitä korkeampi koulutus nuorella on, sitä pienempi on todennäköisyys, että hän pitää auton omistamista 35-vuotiaana erittäin tärkeänä. Myös äidin koulutusaste on yhteydessä auton omistamisen tärkeyteen. Nuorilla, joiden äiti on suorittanut opistotutkinnon, on tilastollisesti merkitsevästi suurempi odds pitää auton omistusta erittäin tärkeänä kuin nuorilla, joiden äidillä on yliopistotutkinto. Vakioidussa mallissa yliopistotutkinnon suorittaneiden äitien lapsista merkitsevästi eroavat myös ylioppilastutkinnon suorittaneiden äitien lapset, joilla on pienempi odds pitää auton omistusta erittäin tärkeänä. Vakioimattomassa mallissa ammatillisen perustutkinnon suorittaneiden äitien lapsilla on merkitsevästi kohonnut odds pitää auton omistusta erittäin tärkeänä, mutta yhteys katoaa vakioidussa mallissa.

Taulukko 3. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että auton omistaminen 35-vuotiaana on nuorelle erittäin tärkeää. 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).

		Vakioimattomat odds ratiot ¹	Vakioidut odds ratiot ²
Asuinpaikka	Helsingin kantakaupunki (vert.)	1,00	1,00
	Muu Helsinki	2,32 *	1,95 *
	Espoo ja Kauniainen	3,25 *	2,84 *
	Vantaa	4,53 *	3,43 *
	KUUMAn radanvarsikunnat	5,48 *	4,27 *
	KUUMAn bussiliikennekunnat	8,07 *	6,32 *
Ikäryhmä	15–17v (vert.)	1,00	1,00
	18–20v	0,95	1,42
	21–23v	0,67 *	1,21
	24–26v	0,62 *	1,04
	27–29v	0,64 *	1,05
Sukupuoli	Mies (vert.)	1,00	1,00
	Nainen	0,60 *	0,58 *
Äidinkieli	Suomi (vert.)	1,00	1,00
	Ruotsi	1,12	1,26
	Muu	2,13 *	2,40 *
Perhetyyppi	Asuu yksin (vert.)	1,00	1,00
	Asuu vanhempien kanssa	1,89 *	1,00
	Avo- tai avioliitossa, ei lapsia	1,39	1,66 *
	Avo- tai avioliitossa, lapsia	3,49 *	3,69 *
	Muu	1,46	1,63
Pääasiallinen toiminta	Opiskelija tai koululainen (vert.)	1,00	1,00
	Palkkatyössä	1,07	0,90
	Yrittäjä	2,59 *	2,06 *
	Työtön	0,67	0,48 *
	Muu	1,24	0,89
Koulutus	Yliopisto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulu	2,38 *	2,10 *
	Keskiaste	4,24 *	3,85 *
	Muu	5,58 *	5,33 *
Äidin koulutusaste	Yliopistotutkinto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulututkinto	0,93	0,75
	Opistotutkinto	1,65 *	1,93 *
	Ylioppilastutkinto	0,87	0,54 *
	Ammatillinen perustutkinto	1,42 *	0,92
	Ei tutkintoa	1,40	0,80
	Ei osaa sanoa	1,21	0,71

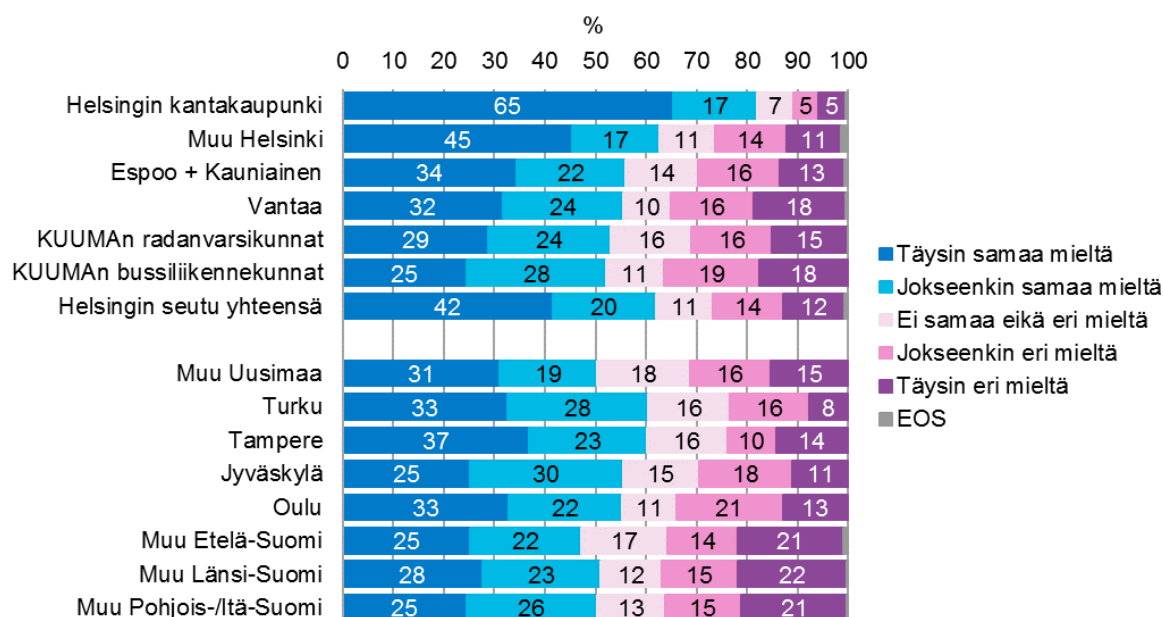
¹ Odds ratiot, kun muuttuja on yksin mallissa.

² Odds ratiot, kun kaikki selittävät muuttujat ovat samassa mallissa.

* Ryhmän odds poikkeaa tilastollisesti merkitsevästi 5 %:n merkitsevyystasolla vertailuryhmän oddsista.

Valmius korvata auton omistaminen joukkoliikenteen käytöllä ja siihen yhteydessä olevat tekijät

Jotta saataisiin käsitys siitä, olisivatko nuoret valmiita korvaamaan auton omistamisen muilla kulkutavoilla, vastaajille esitettiin väittämä ”Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta”. Tuloksista ilmenee, että moni nuori olisi valmis korvaamaan oman auton joukkoliikenteen käytöllä: Helsingin seudulla 62 prosenttia ja muualla Suomessa 47–61 prosenttia vastaajista on samaa mieltä väittämän kanssa (kuva 15). Helsingin seudulla samaa mieltä olevien osuus on suurin Helsingin kantakaupungissa (82 prosenttia) ja pienin KUUMA-seudulla (53 prosenttia). Alueelliset erot valmiudessa käyttää oman auton sijasta joukkoliikennettä ovat muutoin yllättävänkin pieniä.



Kuva 15. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

Logistisella regressioanalyysillä tarkasteltiin sosiodemografisten ja sosioekonomisten tekijöiden yhteyttä siihen, että Helsingin seudulla asuva nuori suhtautuu myönteisesti oman auton korvaamiseen joukkoliikenteen käytöllä. Selitettävänä muuttujana mallissa on se, että nuori on täysin samaa mieltä väittämästä ”Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta” (1 = täysin samaa mieltä, 0 = muuta kuin täysin samaa mieltä) (taulukko 4).

Alueelliset erot myönteisessä suhtautumisessa oman auton korvaamiseen joukkoliikenteellä ovat tyypilliset: myönteisimmin suhtautuvat Helsingin kantakaupungissa asuvat nuoret ja vähiten myönteisesti KUUMA-seudun bussiliikenteeseen tukeutuviissa kunnissa asuvat nuoret. Erot eivät juuri muutu, vaikka muiden tekijöiden vaikutukset vakioidaan. Vanhemmat vastaajat suhtautuvat oman auton korvaamiseen joukkoliikenteellä myönteisemmin kuin nuoremmat, mutta vakiointien jälkeen erot pienenevät, eivätkä ole enää tilastollisesti merkitseviä. Naiset ovat miehiä valmiimpia korvaamaan oman auton joukkoliikenteen käytöllä. Vieraskieliset nuoret puolestaan suhtautuvat oman auton korvaamiseen joukkoliikenteellä suomenkielisiä nuoria vähemmän myönteisesti.

Yksin asuvat nuoret ovat vanhempiensa tai puolison kanssa asuvia nuoria valmiimpia korvaamaan oman auton joukkoliikenteen käytöllä. Pääasiallisella toiminnalla ei sen sijaan ole merkitsevää yhteyttä siihen, että nuori suhtautuu väittämään myönteisesti. Mitä korkeampi koulutus nuorella on, sitä todennäköisemmin hän suhtautuu myönteisesti oman auton korvaamiseen joukkoliikenteen käytöllä. Koulutusryhmien väliset erot kuitenkin pienenevät hieman vakiointien myötä.

Äidin koulutusasteella on jonkin verran yhteyttä väittämään suhtautumiseen. Vakioimattomassa mallissa ammatillisen perustutkinnon suorittaneiden äitien lapset suhtautuvat oman auton korvaamiseen joukkoliikenteellä tilastollisesti merkitsevästi harvemmin myönteisesti kuin yliopistotutkinnon suorittaneiden äitien lapset. Vakiointien jälkeen tämä yhteys kuitenkin heikkenee, ja joukosta erotuvat merkitsevästi ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneiden äitien lapset, jotka ovat yliopistotutkinnon suorittaneiden äitien lapsia valmiimpia korvaamaan oman auton joukkoliikenteen käytöllä.

Siihen, miten myönteisesti nuori suhtautuu oman auton korvaamiseen joukkoliikenteen käytöllä, vaikuttaa tietysti se, onko hänen kotitaloudessaan autoa vai ei. Autollisessa kotitaloudessa elävälle nuorelle ajatus autosta luopumisesta voi tuntua hankalammalta kuin autottomassa kotitaloudessa elävälle nuorelle ajatus autottomana pysymisestä. Nuoret, joiden kotitaloudessa on auto, suhtautuvatkin selvästi harvemmin myönteisesti auton omistamisen korvaamiseen joukkoliikenteellä kuin ne, joilla ei ole autoa (odds ratio = 0,20, kun muuttuja lisätään taulukon 4 vakioituun malliin). Auton omistaminen selittää perhetyyppien väliset erot ja osittain myös koulutusryhmien väliset erot asenteissa: Puolison tai vanhempien kanssa asuvilla nuorilla on yksin asuvia useammin auto kotitaloudessa, minkä vuoksi he eivät suhtaudu väittämään yhtä myönteisesti. Vastaavasti vähemmän koulutetuilla nuorilla on korkeasti koulutettuja nuoria useammin auto, joten he suhtautuvat väittämään vähemmän myönteisesti.

Taulukko 4. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että nuori on täysin samaa mieltä väitteestä ”Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta.” 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).

		Vakioimattomat odds ratiot ¹	Vakioidut odds ratiot ²
Asuinpaikka	Helsingin kantakaupunki (vert.)	1,00	1,00
	Muu Helsinki	0,44 *	0,48 *
	Espoo ja Kauniainen	0,28 *	0,31 *
	Vantaa	0,25 *	0,27 *
	KUUMAN radanvarsikunnat	0,21 *	0,26 *
	KUUMAN bussiliikennekunnat	0,17 *	0,23 *
Ikäryhmä	15–17v (vert.)	1,00	1,00
	18–20v	1,65 *	1,21
	21–23v	2,09 *	1,22
	24–26v	2,48 *	1,49
	27–29v	2,29 *	1,26
Sukupuoli	Mies (vert.)	1,00	1,00
	Nainen	1,68 *	1,63 *
Äidinkieli	Suomi (vert.)	1,00	1,00
	Ruotsi	0,68	0,67
	Muu	0,54 *	0,51 *
Perhetyyppi	Asuu yksin (vert.)	1,00	1,00
	Asuu vanhempien kanssa	0,42 *	0,67 *
	Avo- tai avioliitossa, ei lapsia	0,74 *	0,64 *
	Avo- tai avioliitossa, lapsia	0,41 *	0,41 *
	Muu	1,10	1,02
Pääasiallinen toiminta	Opiskelija tai koululainen (vert.)	1,00	1,00
	Palkkatyössä	1,18	0,98
	Yrittäjä	0,66	0,61
	Työtön	1,08	0,89
	Muu	1,15	1,11
Koulutus	Yliopisto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulu	0,78	0,85
	Keskiaste	0,46 *	0,70 *
	Muu	0,32 *	0,58
Äidin koulutusaste	Yliopistotutkinto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulututkinto	1,34	1,57 *
	Opistotutkinto	1,13	1,13
	Ylioppilastutkinto	0,78	0,96
	Ammatillinen perustutkinto	0,75 *	0,89
	Ei tutkintoa	1,04	1,46
	Ei osaa sanoa	0,71	1,18

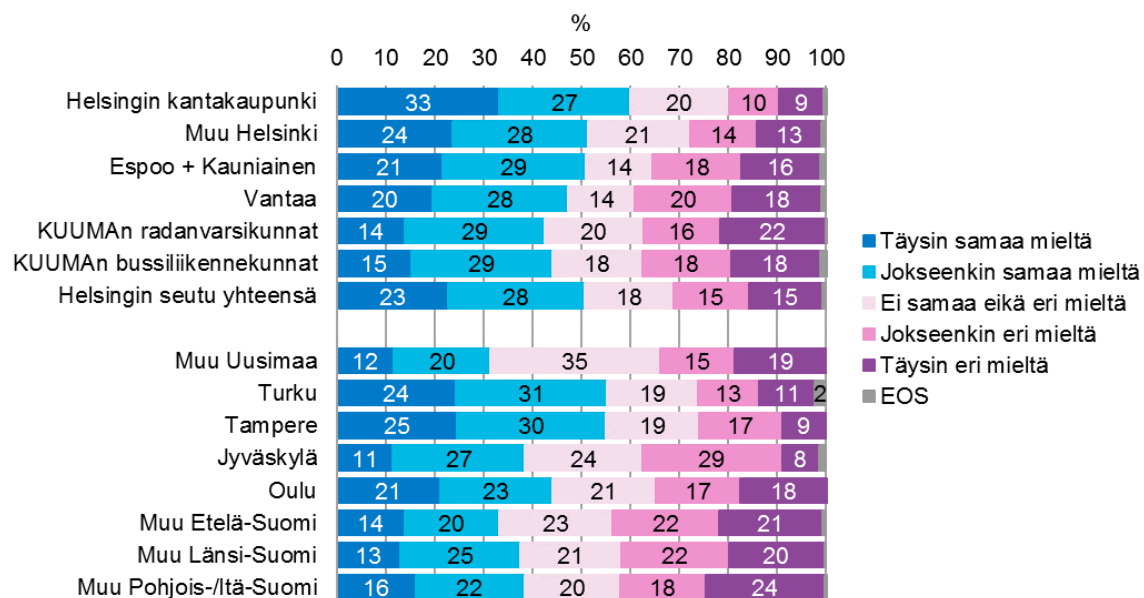
¹ Odds ratiot, kun muuttuja on yksin mallissa.

² Odds ratiot, kun kaikki selittävät muuttujat ovat samassa mallissa.

* Ryhmän odds poikkeaa tilastollisesti merkitsevästi 5 %:n merkitsevyystasolla vertailuryhmän oddsista.

Valmius korvata auton omistaminen yhteiskäyttöautoilla ja siihen yhteydessä olevat tekijät

Nuorten valmiutta korvata auton omistaminen yhteiskäyttöautojen käytöllä tutkittiin väittämällä ”Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä”. Vastausten perusteella oman auton korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla suhtaudutaan melko positiivisesti (kuva 16), mutta varautuneemmin kuin korvaamiseen toimivalla joukkoliikenteellä. Helsingin seudulla asuvista vastaajista 51 prosenttia on samaa mieltä väitteestä. Myönteisimmin autojen yhteiskäyttöön suhtautuvat Helsingissä, Espoossa ja Kauniainissa sekä Turussa ja Tampereella asuvat nuoret, joista yli puolet on väitteen kanssa samaa mieltä. Alueelliset erot suhtautumisessa oman auton korvaamiseen yhteiskäytöllä ovat Helsingin seudulla suhteellisen pieniä: KUUMA-kuntienkin nuorista yli 40 prosenttia on väitteestä samaa mieltä. Suhteellisen moni vastaaja ei ole väitteestä samaa eikä eri mieltä, mikä voi heijastaa osittain sitä, että autojen yhteiskäyttöpalvelut eivät välttämättä ole vielä yleisesti kovin tunnettuja.



Kuva 16. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

Logistisella regressioanalyysillä tarkasteltiin sosiodemografisten ja sosioekonomisten tekijöiden yhteyttä siihen, että Helsingin seudulla asuva nuori suhtautuu myönteisesti oman auton korvaamiseen autojen yhteiskäytöllä. Selitettävänä muuttujana mallissa on se, että nuori on samaa mieltä väittämästä ”Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä” (1 = täysin tai jokseenkin samaa mieltä, 0 = muuta kuin täysin tai jokseenkin samaa mieltä) (taulukko 5).

Myönteinen suhtautuminen oman auton korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla on yleisintä Helsingin kantakaupungissa asuvien nuorten keskuudessa ja harvinaisinta KUUMA-seudulla asuvien nuorten keskuudessa. Alueelliset erot nuorten suhtautumisessa oman auton korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla eivät kuitenkaan ole kovin suuria. Erot myös kaventuvat vakiointien myötä: vakioidussa mallissa ainoastaan KUUMA-seudun radanvarsikuntien nuoret eroavat Helsingin kantakaupungissa asuvista nuorista tilastollisesti merkitsevästi. Ikä ei ole yhteydessä myönteiseen suhtautumiseen yhteiskäyttöautoiluun. Naiset suhtautuvat oman auton korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla myön-

teisemmin kuin miehet, ja suomenkieliset nuoret myönteisemmin kuin ruotsinkieliset tai muun kieliset.

Nuoret, jotka asuvat avo- tai avioliitossa ja joilla on lapsia, suhtautuvat tilastollisesti merkitsevästi harvemmin myönteisesti auton omistamisen korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla kuin yksin asuvat nuoret. Vakioimattomassa mallissa myös vanhempiensa kanssa asuvilla nuorilla on yksin asuvia nuoria merkitsevästi harvemmin myönteinen asenne, mutta tämä selittyy muilla tekijöillä, sillä yhteys häviää vakioidussa mallissa. Pääasiallisella toiminnalla ei ole tilastollisesti merkitsevää yhteyttä nuoren myönteiseen suhtautumiseen yhteiskäyttöautoiluun.

Yliopistotutkinnon suorittaneet tai yliopistossa opiskelevat nuoret suhtautuvat oman auton korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla myönteisemmin kuin muut. Vakioimattomassa mallissa nuorilla, joiden äiti on suorittanut ylioppilastutkinnon tai ammatillisen perustutkinnon, tai jotka eivät tiedä äitinsä koulutusastetta, on merkitsevästi harvemmin myönteinen suhtautuminen auton omistamisen korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla kuin nuorilla, joiden äidillä on yliopistotutkinto. Erot johtuvat kuitenkin muista sosioekonomisista ja -demografisista tekijöistä, sillä vakioidussa mallissa merkitseviä eroja ei enää ole.

Nuoret, joiden kotitaloudessa on auto, suhtautuvat vähemmän myönteisesti auton omistamisen korvaamiseen yhteiskäyttöautoilulla kuin ne, joilla ei ole autoa (odds ratio = 0,43, kun muuttuja lisätään taulukon 5 vakioituun malliin). Auton olemassaolo selittää myös sen, miksi puolison ja lasten kanssa asuvat nuoret suhtautuvat yhteiskäyttöön vähemmän myönteisesti kuin yksin asuvat (odds ratio nousee 0,59:stä 0,90:ään, kun kotitalouden auton omistus vakioidaan).

Taulukko 5. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että nuori on samaa mieltä väitteestä ”Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä.” 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).

		Vakioimattomat odds ratiot ¹	Vakioidut odds ratiot ²
Asuinpaikka	Helsingin kantakaupunki (vert.)	1,00	1,00
	Muu Helsinki	0,70 *	0,78
	Espoo ja Kauniainen	0,70 *	0,75
	Vantaa	0,60 *	0,74
	KUUMAN radanvarsikunnat	0,50 *	0,61 *
	KUUMAN bussiliikennekunnat	0,53 *	0,68
Ikäryhmä	15–17v (vert.)	1,00	1,00
	18–20v	1,19	1,00
	21–23v	1,28	0,99
	24–26v	1,27	1,00
	27–29v	1,37	1,04
Sukupuoli	Mies (vert.)	1,00	1,00
	Nainen	1,73 *	1,69 *
Äidinkieli	Suomi (vert.)	1,00	1,00
	Ruotsi	0,40 *	0,37 *
	Muu	0,57 *	0,56 *
Perhetyyppi	Asuu yksin (vert.)	1,00	1,00
	Asuu vanhempien kanssa	0,76 *	1,05
	Avo- tai avioliitossa, ei lapsia	0,89	0,84
	Avo- tai avioliitossa, lapsia	0,57 *	0,59 *
	Muu	1,17	1,11
Pääasiallinen toiminta	Opiskelija tai koululainen (vert.)	1,00	1,00
	Palkkatyössä	0,98	1,02
	Yrittäjä	0,56	0,69
	Työtön	1,11	1,26
	Muu	0,91	1,03
Koulutus	Yliopisto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulu	0,60 *	0,63 *
	Keskiaste	0,48 *	0,53 *
	Muu	0,54 *	0,64
Äidin koulutusaste	Yliopistotutkinto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulututkinto	1,11	1,24
	Opistotutkinto	0,98	0,98
	Ylioppilastutkinto	0,65 *	0,79
	Ammatillinen perustutkinto	0,70 *	0,85
	Ei tutkintoa	0,89	1,06
	Ei osaa sanoa	0,59 *	0,72

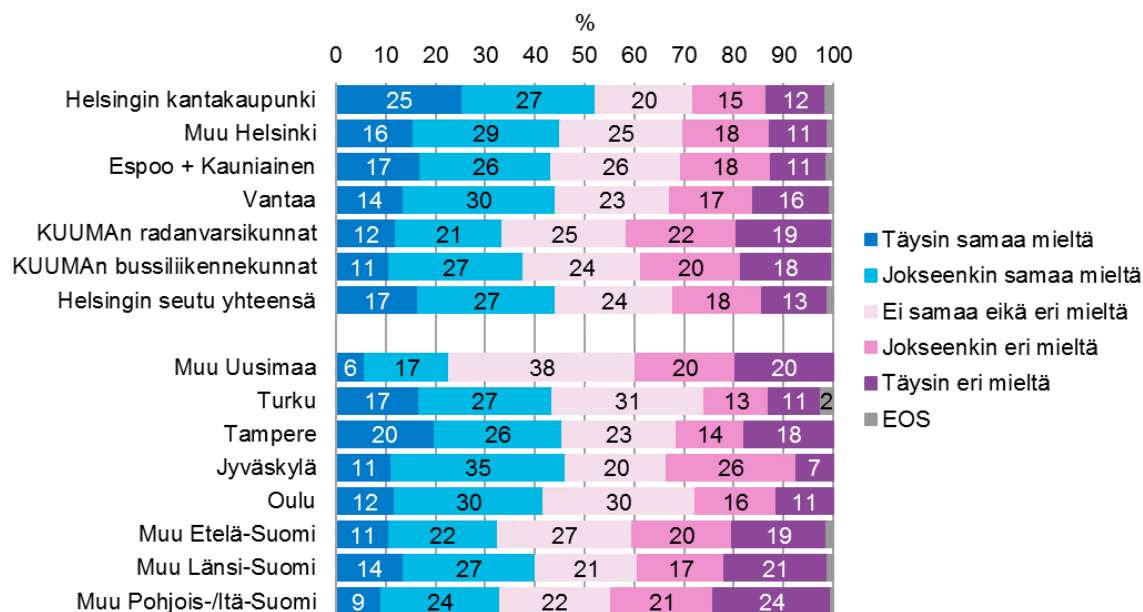
¹ Odds ratiot, kun muuttuja on yksin mallissa.

² Odds ratiot, kun kaikki selittävät muuttujat ovat samassa mallissa.

* Ryhmän odds poikkeaa tilastollisesti merkitsevästi 5 %:n merkitsevyystasolla vertailuryhmän oddsista.

Ympäristösyiden vaikutus autonomistuspäätökseen ja siihen yhteydessä olevat tekijät

Nuorisobarometrissa kysyttiin vastaajien mielipidettä väittämään ”Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä”. Kuvasta 17 nähdään, että suhteellisen monella nuorella ei ole vahvaa kantaa asiaan: alueesta riippuen 20–38 prosenttia on vastannut, että ei ole samaa eikä eri mieltä väitteestä. Useimmilla alueilla väitteestä samaa mieltä olevia on enemmän kuin eri mieltä olevia. Ympäristösyöt vaikuttavat autonomistuspäätöksiin eniten pääkaupunkiseudulla sekä Turussa, Tampereella, Jyväskylässä ja Oulussa asuvilla nuorilla.



Kuva 17. 15–29-vuotiaiden suhtautuminen väittämään ”Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä” (%) asuinalueen mukaan (n = 2903).

Logistisella regressioanalyysillä tarkasteltiin sosiodemografisten ja sosioekonomisten tekijöiden yhteyttä siihen, että ympäristösyillä on vaikutusta Helsingin seudulla asuvan nuoren päätökseen omistaa auto. Selitettävänä muuttujana mallissa on se, että nuori on samaa mieltä väittämästä ”Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä” (1 = täysin tai jokseenkin samaa mieltä, 0 = muuta kuin täysin tai jokseenkin samaa mieltä) (taulukko 6).

Nuoret jakautuvat väitteen suhteen alueellisesti kolmeen ryhmään: ympäristösyöt vaikuttavat nuorten päätökseen omistaa auto eniten Helsingin kantakaupungissa, vähiten KUUMA-seudulla ja muu pääkaupunkiseutu jää tähän väliin. Vakiointien jälkeen alueelliset erot ovat suhteellisen vähäisiä ja Helsingin kantakaupungin nuorista eroavat tilastollisesti merkitsevästi enää vain KUUMA-seudun radanvarsikuntien nuoret.

Vakioimattomassa mallissa iän yhteys ympäristösyiden vaikutukseen autonomistuspäätökseen ei ole kovinkaan johdonmukainen: väittämästä ovat useimmin samaa mieltä 21–23-vuotiaat ja harvimminkin 15–17-vuotiaat. Vakiointien myötä ikäryhmien väliset erot pienenevät eivätkä ole enää tilastollisesti merkitseviä. Naiset ovat väitteestä selvästi useammin samaa mieltä kuin miehet. Äidinkielen mukaiset erot eivät ole tilastollisesti merkitseviä.

Vakioimattomassa mallissa nuoret, jotka asuvat vanhempiansa kanssa tai puolison ja lasten kanssa, ovat yksin asuvia nuoria harvemmin sitä mieltä, että ympäristösyyt vaikuttavat tulevaisuudessa heidän autonomistuspäätökseensä. Erot kuitenkin pienenevät eivätkä ole enää tilastollisesti merkitseviä, kun muiden tekijöiden vaikutukset vakioidaan. Ympäristösyyt vaikuttavat vähemmän palkkatyössä olevien, yrittäjien ja työttömien kuin opiskelijoiden ja koululaisten autonomistuspäätökseen.

Yliopistokoulutuksen saaneet tai yliopistossa opiskelevat nuoret ovat muita todennäköisemmin samaa mieltä siitä, että ympäristösyyt vaikuttavat tulevaisuudessa omaan autonomistuspäätökseen. Vakioimattomassa mallissa nuoret, joiden äiti on suorittanut ammatillisen perustutkinnon, ovat väitteestä harvemmin samaa mieltä kuin nuoret, joiden äidillä on yliopistotutkinto. Vakiointien jälkeen ero kuitenkin häviää.

Taulukko 6. Logistinen regressiomalli sosiodemografisten ja -ekonomisten tekijöiden yhteydestä siihen, että nuori on samaa mieltä väitteestä ”Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä.” 15–29-vuotiaat Helsingin seudulla asuvat nuoret (n = 1556).

		Vakioimattomat odds ratiot ¹	Vakioidut odds ratiot ²
Asuinpaikka	Helsingin kantakaupunki (vert.)	1,00	1,00
	Muu Helsinki	0,75	0,84
	Espoo ja Kauniainen	0,70 *	0,80
	Vantaa	0,72	0,90
	KUUMAN radanvarsikunnat	0,46 *	0,58 *
	KUUMAN bussiliikennekunnat	0,55 *	0,72
Ikäryhmä	15–17v (vert.)	1,00	1,00
	18–20v	1,45 *	1,30
	21–23v	1,65 *	1,47
	24–26v	1,29	1,17
	27–29v	1,42 *	1,37
Sukupuoli	Mies (vert.)	1,00	1,00
	Nainen	1,89 *	1,91 *
Äidinkieli	Suomi (vert.)	1,00	1,00
	Ruotsi	1,05	1,02
	Muu	0,60	0,58
Perhetyyppi	Asuu yksin (vert.)	1,00	1,00
	Asuu vanhempien kanssa	0,69 *	0,78
	Avo- tai avioliitossa, ei lapsia	0,88	0,85
	Avo- tai avioliitossa, lapsia	0,60 *	0,62
	Muu	1,00	0,89
Pääasiallinen toiminta	Opiskelija tai koululainen (vert.)	1,00	1,00
	Palkkatyössä	0,85	0,74 *
	Yrittäjä	0,43 *	0,46 *
	Työtön	0,54 *	0,48 *
	Muu	0,95	0,95
Koulutus	Yliopisto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulu	0,60 *	0,64 *
	Keskiaste	0,55 *	0,73 *
	Muu	0,38 *	0,56
Äidin koulutusaste	Yliopistotutkinto (vert.)	1,00	1,00
	Ammattikorkeakoulututkinto	1,01	1,13
	Opistotutkinto	0,78	0,80
	Ylioppilastutkinto	0,85	1,07
	Ammatillinen perustutkinto	0,70 *	0,83
	Ei tutkintoa	0,77	0,92
	Ei osaa sanoa	0,71	0,97

¹ Odds ratiot, kun muuttuja on yksin mallissa.

² Odds ratiot, kun kaikki selittävät muuttujat ovat samassa mallissa.

* Ryhmän odds poikkeaa tilastollisesti merkitsevästi 5 %:n merkitsevyystasolla vertailuryhmän oddsista.

5 Johtopäätökset

5.1 Ajokortti on Helsingin seudun nuorille tärkeä, auton omistaminen vähemmän keskeistä

Vuoden 2016 Nuorisobarometrin aineiston perusteella vaikuttaa siltä, että henkilöauton ajokortin omistaminen on Helsingin seudun nuorille edelleen tärkeää. Asuinalueesta riippumatta valtaosalla 18–29-vuotiaista nuorista on ajokortti, ja sekä 15–17-vuotiaiden että ajokortittomien 18–29-vuotiaiden ajokortinhankinta-aiheet ovat korkealla. Ajokortin ajaminen vaikuttaa olevan nuorille edelleen tapa, jota ei juurikaan kyseenalaisteta, ja toisaalta ajokorttia pidetään myös tarpeellisenä: suurin osa Helsingin seudun nuorista pitää ajokorttia hyödyllisenä työn ja työllistymismahdollisuuksien kannalta, ja monien ystäväpiirissä ajokortin hankkimista pidetään itsestäänselvyytenä.

Tilastojen mukaan Helsingin seudun 18–29-vuotiaiden ajokortin omistus on laskenut viime vuosina hieman (ks. Brandt & Lindeqvist 2016). Nuorisobarometrin aineiston valossa näyttää kuitenkin siltä, ettei nuorten ajokortin omistuksessa ole odotettavissa merkittävää laskua lähitulevaisuudessa. Toisaalta on toki mahdollista, että näköpiirissä olevat liikkumisympäristön muutokset muuttavat myös ihmisten liikkumiskäyttäytymistä, eivätkä nuorten ajokortinhankinta-aiheet toteudukaan suunnitellulla tavalla. Myös ulkomaalaistaustaisen väestön osuuden kasvu tulee todennäköisesti laskemaan nuorten ajokortinomistusastetta Helsingin seudulla tulevina vuosikymmeninä (Brandt & Lindeqvist 2016).

Helsingin seudun nuoret eivät pidä auton omistamista kovinkaan tärkeänä. Puolet itsenäisesti asuvista 18–29-vuotiaista vastaajista asuu autottomassa kotitaloudessa ja yli puolelle nuorista auton omistaminen 35-vuotiaana ei ole lainkaan tai on vain vähän tärkeää. Helsingin seudun nuoret suhtautuvat myös auton omistamisen vaihtoehtoihin positiivisesti: suurimman osan mielestä omalla autolla liikkumisen vapaus ei ole korvaamaton, valtaosa olisi valmis olemaan omistamatta autoa, jos asuinalueella on hyvät joukkoliikennepalvelut, ja noin puolet olisi valmis korvaamaan auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä. Helsingin seudun nuoret vaikuttavat siis olevan melko valmiita siirtymään pois autonomistuserinteestä ja valitsemaan kestävämpiä liikkumistapoja.

Nuorten auton omistuksessa ja siihen liittyvissä asenteissa on toki alueellisia eroja Helsingin seudulla. Alueelliset erot ovat huomattavia auton omistuksessa ja auton omistamisen tärkeydessä: auton omistaminen on melko harvinaista Helsingissä, erityisesti kantakaupungissa asuvilla nuorilla, eivätkä he pidä auton omistamista 35-vuotiaana kovinkaan tärkeänä. KUUMA-seudun bussiliikenteeseen tukeutuvissa kunnissa asuvien nuorten kotitalouksissa puolestaan on auto lähes aina, ja heille auton omistaminen 35-vuotiaana on tärkeää. Kiinnostavaa on, että alueelliset erot nuorten asenteissa auton omistamisen vaihtoehtoja kohtaan ovat sen sijaan pienempiä: sekä pääkaupunki-seudulla että KUUMA-seudulla asuvat nuoret suhtautuvat melko myönteisesti oman auton korvaamiseen joukkoliikenteellä tai autojen yhteiskäytöllä.

Tutkimuksessa tarkasteltiin logistisen regressioanalyysin avulla, miten erilaiset sosiodemografiset ja sosioekonomiset ominaisuudet ovat yhteydessä Helsingin seudun nuorten ajokortin ja auton omistukseen sekä asenteisiin auton omistamista ja sen vaihtoehtoja kohtaan. Tulosten perusteella asuinalueen ohella johdonmukaisimmin näihin ilmiöihin ovat yhteydessä sukupuoli, perhetyyppi ja koulutus. Iän, äidinkielen, pääasiallisen toiminnan ja äidin koulutuksen yhteys on heikompi tai epäjohdonmukaisempi.

Naiset omistavat ajokortin harvemmin kuin miehet, auton omistaminen 35-vuotiaana ei ole naisille yhtä tärkeää kuin miehille ja naiset ovat myös miehiä valmiimpia korvaamaan oman auton joukkoliikenteen käytöllä tai yhteiskäyttöautoilulla. Puolison tai puolison ja lasten kanssa asuvat nuoret puolestaan omistavat ajokortin ja auton useammin kuin yksin asuvat, auton omistaminen 35-vuotiaana on heille tärkeämpää kuin yksin asuville ja he ovat yksin asuvia harvemmin valmiita korvaamaan oman auton joukkoliikenteellä. Puolison ja lasten kanssa asuvat suhtautuvat oman auton korvaamiseen yhteiskäyttöautoilla vähemmän myönteisesti kuin muut.

Korkea koulutus näyttää olevan Helsingin seudun nuorten keskuudessa yhteydessä vähemmän autokeskeiseen elämäntapaan: korkeasti koulutetut nuoret omistavat vähemmän koulutettuja nuoria harvemmin auton, eivät pidä auton omistamista 35-vuotiaana yhtä tärkeänä kuin vähemmän koulutetut ja ovat valmiimpia korvaamaan oman auton joukkoliikenteellä tai yhteiskäyttöautoilla. Koulutus voi vaikuttaa nuoren arvomaailmaan ja ajattelutapoihin, tai toisaalta autokeskeiseen elämäntapaan kriittisesti suhtautuvat nuoret voivat kouluttautua korkeammalle. Toisaalta korkeasti koulutetuilla nuorilla voi olla muita todennäköisemmin varaa asua keskusta-alueilla, joilla pärjää helpommin ilman autoa. Myös korkeasti koulutettujen nuorten työpaikat voivat sijaita keskustoissa, ja työn luonne olla sellainen, ettei oma auto ole tarpeen.

Korkea koulutus on kuitenkin yhteydessä suurempaan todennäköisyyteen omistaa ajokortti. Tämä voi liittyä siihen, että korkeasti koulutetut nuoret tulevat todennäköisesti keskimäärin varakkaammista perheistä kuin vähemmän koulutetut, joten heidän vanhemmillaan on ollut varaa maksaa autokoulu. Nuorisobarometrissa ei ole kysytty vastaajan tai hänen lapsuudenperheensä tulotietoja, joten tarkasteluissa ei pystytty selvittämään tulojen yhteyttä nuorten ajokortin ja auton omistukseen ja niihin liittyviin asenteisiin. Erilaisten sosioekonomisen aseman mittareiden yhteyttä auton omistukseen ja siihen liittyviin asenteisiin eri ikäisessä aikuisväestössä olisi kiinnostavaa tutkia jatkossa tarkemmin.

5.2 Maahanmuuttajataustaisten nuorten aliedustus aineistossa

Helsingin seudulla asuvat aineiston vieraskieliset nuoret suhtautuvat auton omistamiseen myönteisemmin kuin suomenkieliset: auton omistaminen 35-vuotiaana on heille tärkeämpää kuin suomenkielisille, eivätkä he suhtaudu yhtä myönteisesti oman auton korvaamiseen joukkoliikenteellä tai autojen yhteiskäytöllä kuin suomenkieliset. Nämä tulokset eivät kuitenkaan todennäköisesti ole yleistettävissä koskemaan kaikkia Helsingin seudun vieraskielisiä nuoria. Vieraskieliset nuoret ovat aineistossa huomattavan aliedustettuina: heitä on Helsingin seudun vastaajista alle 3 prosenttia, vaikka heidän osuutensa Helsingin seudun 15–29-vuotiaasta väestöstä vuonna 2016 oli noin 15 prosenttia. Vieraskielisiä nuoria koskevat estimaatit ovat epäluotettavia paitsi pienen havaintomäärän takia, myös siksi, että kyselyyn vastanneet vieraskieliset nuoret eivät todennäköisesti edusta kovin hyvin koko vieraskielistä nuorisoa, vaan voivat olla valikoituneita esimerkiksi kulttuuriltaan, integroitumisen asteeltaan ja sosioekonomiselta taustaltaan.

Vieraskielisten nuorten aliedustus voi vinouttaa paitsi vieraskielisiä nuoria koskevia estimaatteja, myös aineistosta laskettuja yleisiä tunnuslukuja. Esimerkiksi Helsingin seudun 18–29-vuotiaiden ajokortinomistusaste on aineistossa korkeampi kuin tilastoissa. Ero voi johtua myös yleisemmistä vastaajien valikoitumismekanismeista, kuten sosioekonomisen aseman mukaisesta valikoitumisesta, mutta maahanmuuttajataustaisten nuorten heikko edustus aineistossa on yksi todennäköinen syy (ks. edellä luku ”18–29-vuotiaiden ajokortin omistus”).

Helsingin seudun lisäaineiston kiintiöinti äidinkielen mukaan vastaavaan tapaan kuin koko maan aineistossa olisi todennäköisesti pienentänyt aineiston vinoutumista. Nuorisobarometrin aineisto on kiintiöity äidinkielen mukaan vuodesta 2014 lähtien (Myllyniemi 2017). Toisaalta kiintiöinti ei luultavasti ole riittävä toimenpide, sillä vaikka vieraskielisten osuus aineistossa saataisiin tilastoa vastaavaksi, aineistoon päätyneet vieraskieliset nuoret eivät todennäköisesti edusta kovin hyvin koko vieraskielistä nuorisoa. Tähän vaikuttaa sekin, että Nuorisobarometrissa on käytetty haastattelukielinä vain suomea ja ruotsia. Vastaajiksi valikoituu siis väistämättä vieraskielisiä nuoria, jotka puhuvat ja ymmärtävät suomea niin hyvin, että pystyvät vastaamaan suomenkieliseen kyselytutkimukseen. Nuorisobarometrissa – ja kyselytutkimuksissa yleisemminkin – tulisikin harkita myös haastattelujen tekemistä esimerkiksi venäjäksi ja somaliksi, ja kehittää muutenkin tapoja aktivoida maahanmuuttajataustaisia asukkaita vastaamaan kyselyihin.

Vieraskielisten kattava edustus kyselytutkimuksissa on koko ajan tärkeämpää erityisesti Helsingin seudulla: Helsingin kaupungin tietokeskuksen (2016) laatiman ennusteen mukaan vieraskielisten osuus Helsingin seudun väestöstä tulee kasvamaan nykyisestä noin 12 prosentista noin 21 prosenttiin vuonna 2030. Maahanmuuttajataustaisen väestön liikkumistottumuksia ja asenteita esimerkiksi auton omistusta kohtaan olisi hyvä tutkia myös erikseen. Silloin pystyttäisiin tarkastelemaan myös sitä, millaisia eroja asenteissa ja liikkumistavoissa on eri kieliryhmien tai taustamaaryhmien välillä.

6 Lähteet

Aretun, Åsa & Nordbakke, Susanne (2014): Developments in driver's licence holding among young people. Potential explanations, implications and trends. VTI rapport 824A.

Brandt, Elina & Lindeqvist, Matleena (2016): Auton omistus Helsingin seudulla – katsaus menneeseen kehitykseen ja pohdintoja tulevast. HSL:n julkaisu 19/2016.

Delbosc, Alexa & Currie, Graham (2013): Causes of youth licensing decline: A synthesis of evidence. *Transport Reviews* 33(3): 271–290.

Helsingin kaupungin tietokeskus (2016): Helsingin seudun vieraskielisen väestön ennuste 2015–2030. Tilastoja 2016:1.

Kalenoja, Hanna; Tiikkaja, Hanne & Kallberg, Harri (2008): Henkilöauton ajo-oikeuden haltijat. Ennuste henkilöauton ajo-oikeuden haltijoiden jakaumasta vuosille 2010–2040. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 13/2008.

Lampinen, Seppo & Saarlo, Anna (2008): Nuorten ympäristöasenteet ja autoilu. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 4/2008.

Lindeqvist, Matleena; Kantele, Sampo; Rätty, Pekka; Elolähde, Timo & Vihervuori, Marko (2013): Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012. HSL:n julkaisu 27/2013.

Myllyniemi, Sami (toim.) (2017): Katse tulevaisuudessa. Nuorisobarometri 2016. Opetus- ja kulttuuriministeriö, Valtion nuorisoneuvosto ja Nuorisotutkimusverkosto.

Tilastokeskus (2017): Otanta-asetelma ja otos.
<http://tilastokeskus.fi/tup/htpalvelut/haastutk_toiminta_otos.html>

Tilastokeskus (2016): Syntyperä ja taustamaa.
<http://www.tilastokeskus.fi/meta/kas/syntypera_ja_ta.html>

Tilastokeskus (2007): Laatusuhteita tilastoissa. 2. uudistettu painos. Tilastokeskus, Käsikirjoja 43. Helsinki.

Liite 1. Nuorisobarometrin 2016 kysymykset nuorten asenteista ajokortin ja auton omistusta kohtaan.

Kuinka monta henkilöautoa kotitaloudessasi on?

- Ei yhtään
- Yksi
- Kaksi tai useampia

Alle 18-vuotiaat vastaajat:

Aiotko ajaa henkilöauton ajamiseen oikeuttavan ajokortin?

- Kyllä, ennen kuin täytän 20 vuotta
- Todennäköisesti, mutta myöhemmin
- En todennäköisesti aio
- En ehdottomasti aio
- (En osaa sanoa)

18 vuotta täyttäneet vastaajat:

Onko Sinulla henkilöauton ajamiseen oikeuttava ajokortti?

- Kyllä
- Ei ole, mutta aion hankkia kahden vuoden sisällä
- Ei ole, mutta aion hankkia myöhemmin
- Ei ole, enkä todennäköisesti aio hankkia
- Ei ole, enkä ehdottomasti aio hankkia
- (Ei ole, enkä osaa sanoa, aionko hankkia)

Ajokortittomat vastaajat:

Seuraavat väittämät koskevat suhtautumista ajokortin omistukseen ja autoiluun. (Vastausasteikko: Täysin samaa mieltä – Jokseenkin samaa mieltä – Ei samaa eikä eri mieltä – Jokseenkin eri mieltä – Täysin eri mieltä – (EOS))

- Ajokortti olisi minulle hyödyllinen työn tai työllistymismahdollisuuksien kannalta
- Käytän rahani mieluummin muuhun kuin ajokortin hankintaan
- Ystäväpiirissäni ajokortin hankkimista pidetään itsestäänselvyytenä
- En halua rakentaa elämääni yksityisautoilun varaan
- Mikään muu liikkumistapa ei voi korvata omalla autolla liikkumisen vapautta
- Oma auto on lapsiperheelle välttämätön asuinalueellani
- Autolla kulkeminen on minulle välttämätöntä pitkien tai hankalien kulkuyhteyksien vuoksi
- Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta
- Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä*
- Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä

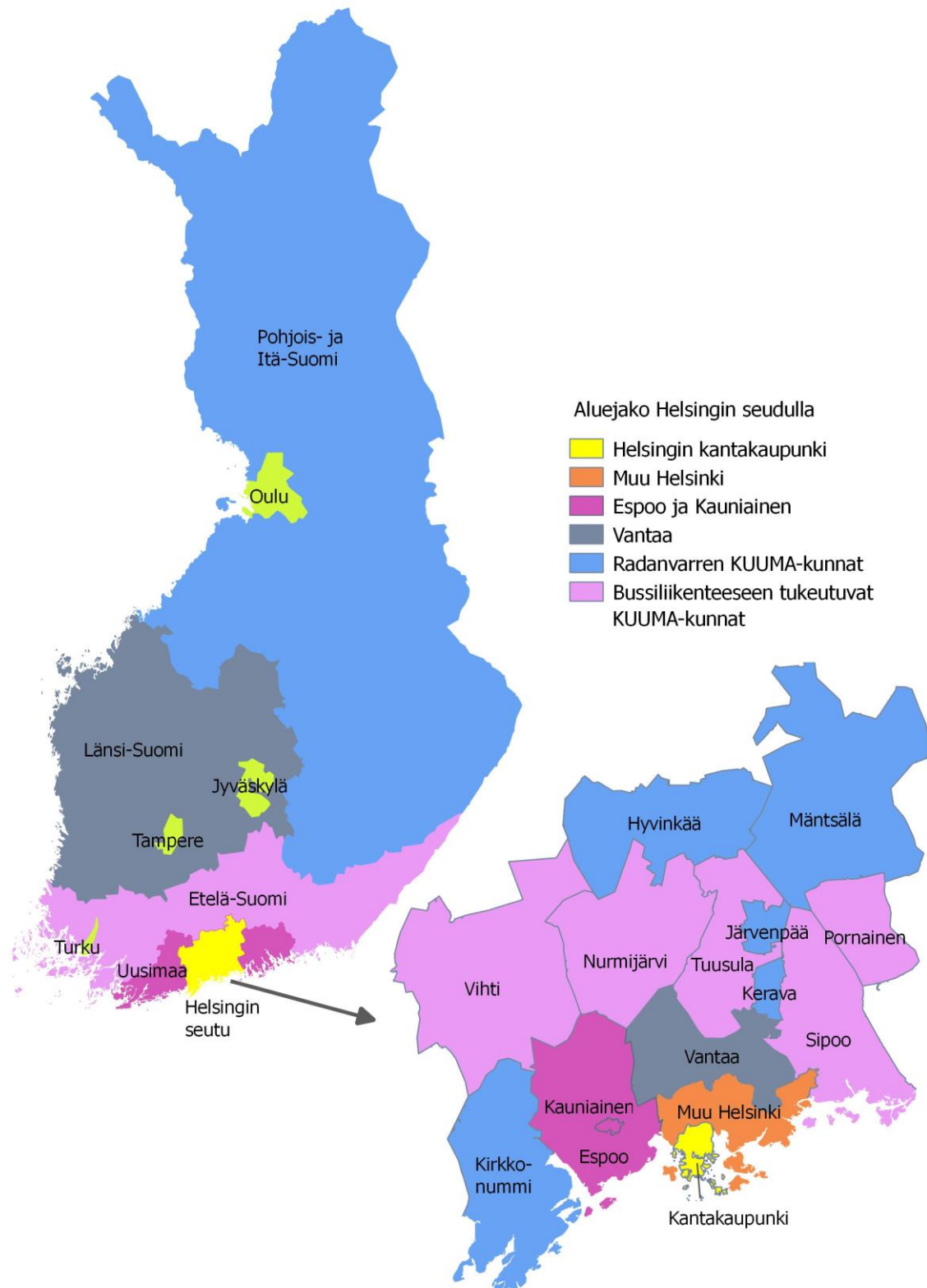
Ajokortin omistavat vastaajat:

Seuraavat väittämät koskevat suhtautumista ajokortin omistukseen ja autoiluun. (Vastausasteikko: Täysin samaa mieltä – Jokseenkin samaa mieltä – Ei samaa eikä eri mieltä – Jokseenkin eri mieltä – Täysin eri mieltä – (EOS))

- Ajokortti on minulle hyödyllinen työn tai työllistymismahdollisuuksien kannalta
- Ystäväpiirissäni ajokortin hankkimista pidetään itsestäänselvyytenä
- Haluan, että minulla on auto aina käytössäni
- Mikään muu liikkumistapa ei voi korvata omalla autolla liikkumisen vapautta
- Oma auto on lapsiperheelle välttämätön asuinalueellani
- Autolla kulkeminen on minulle välttämätöntä pitkien tai hankalien kulkuyhteyksien vuoksi
- Jos asuinalueellani on tulevaisuudessa hyvät joukkoliikennepalvelut, olen valmis jättämään hankkimatta oman auton tai luopumaan autosta
- Voisin korvata auton omistamisen autojen yhteiskäytöllä*
- Ympäristösyöt vaikuttavat tulevaisuudessa päätökseeni hankkia auto tai luopua siitä

*) Haastattelijoita ohjeistettiin tarvittaessa tarkentamaan haastateltavalle seuraavasti, mitä autojen yhteiskäytöllä tarkoitetaan: "Autojen yhteiskäyttö tarkoittaa yrityksen tai muun yhteisön omistaman auton käyttämistä yhteisten sääntöjen ja korvausten mukaisesti. Yhteiskäytössä olevan auton saa käyttöönsä lyhyeksikin aikaa. Esimerkiksi City Car Club on yhteiskäyttöautopalveluja tarjoava yritys."

Liite 2. Analyyseissa käytetty aluejako. (Kartta-aineiston lähde: Maanmittauslaitos, Kuntajako 17.2.2017.)



Liite 3. Vastaajien sosiodemografisten taustatietojen jakaumat koko aineistossa (n = 2903) ja Helsingin seudulla (n = 1556).

		Koko aineisto		Helsingin seutu	
		%	n	%	n
		painotettu	painottamaton	painotettu	painottamaton
Yhteensä		100	2903	100	1556
Asuinpaikka	Helsingin kantakaupunki	5,2	210	17,9	210
	Muu Helsinki	8,8	310	30,5	310
	Espoo ja Kauniainen	5,5	229	18,9	229
	Vantaa	4,2	182	14,6	182
	KUUMAn radanvarsikunnat	3,2	344	11,1	344
	KUUMAn bussiliikennekunnat	2,0	281	7,1	281
	Muu Uusimaa	2,8	54		
	Turku	5,0	91		
	Tampere	6,8	133		
	Jyväskylä	4,0	79		
	Oulu	4,7	85		
	Muu Etelä-Suomi	15,0	277		
	Muu Länsi-Suomi	14,5	289		
	Muu Pohjois-/Itä-Suomi	18,6	339		
Ikäryhmä	15–17v	16,7	480	13,9	246
	18–20v	19,8	543	18,2	276
	21–23v	21,3	592	22,6	322
	24–26v	21,7	624	21,2	320
	27–29v	20,5	664	24,2	392
Sukupuoli	Mies	51,2	1509	49,4	784
	Nainen	48,8	1394	50,6	772
Äidinkieli	Suomi	91,2	2653	91,0	1427
	Ruotsi	5,3	158	5,4	84
	Muu	3,5	92	3,7	45
Perhetyyppi	Asuu yksin	29,5	826	28,6	421
	Asuu vanhempien kanssa	35,6	1053	33,9	574
	Avo- tai avioliitossa, ei lapsia	23,2	675	25,9	374
	Avo- tai avioliitossa, lapsia	8,1	235	6,2	113
	Muu	3,7	114	5,4	74
Pääasiallinen toiminta	Opiskelija tai koululainen	44,8	1260	43,6	663
	Palkkatyössä	37,2	1130	40,7	639
	Yrittäjä	2,9	89	3,3	52
	Työtön	7,7	207	5,5	90
	Muu	7,5	217	6,9	112
Koulutus	Yliopisto	21,1	630	28,7	385
	Ammattikorkeakoulu	17,7	504	17,4	264
	Keskiaste	54,2	1571	48,4	812
	Muu	7,1	198	5,5	95
Äidin koulutusaste	Yliopistotutkinto	24,4	741	32,2	456
	Ammattikorkeakoulututkinto	15,3	458	16,0	256
	Opistotutkinto	8,5	245	9,7	137
	Ylioppilastutkinto	9,1	278	9,3	156
	Ammatillinen perustutkinto	29,3	797	20,4	351
	Ei tutkintoa	5,6	166	5,4	89
	Ei osaa sanoa	7,7	218	7,1	111

HSL:n julkaisuja 13/2017

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-312-8 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternamn@hsl.fi

www.hsl.fi