

Helinä Häkkänen, Virpi Britschgi, Ari Sirkiä & Heikki Kanner

Nuorten aikomus hankkia ajokortti

Nuorten aikomus hankkia ajokortti

Helinä Häkkänen, Virpi Britschgi, Ari Sirkiä & Heikki Kanner

VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka

*Toinen, uudistettu painos,
tammikuu 2003*



ISBN 951-38-5784-0 (nid.)
ISSN 1235-0605 (nid.)

ISBN 951-38-6121-X (URL: <http://www.inf.vtt.fi/pdf/>)
ISSN 1455-0865 (URL: <http://www.inf.vtt.fi/pdf/>)

Copyright © VTT 2001

JULKAISIJA – UTGIVARE – PUBLISHER

VTT, Vuorimiehentie 5, PL 2000, 02044 VTT
puh. vaihde (09) 4561, faksi (09) 456 4374

VTT, Bergsmansvägen 5, PB 2000, 02044 VTT
tel. växel (09) 4561, fax (09) 456 4374

VTT Technical Research Centre of Finland, Vuorimiehentie 5, P.O.Box 2000, FIN-02044 VTT, Finland
phone internat. + 358 9 4561, fax + 358 9 456 4374

VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, Lämpömiehenkuja 2, PL 1800, 02044 VTT
puh. vaihde (09) 4561, faksi (09) 464 850

VTT Bygg och transport, Värmemansgränden 2, PB 1800, 02044 VTT
tel. växel (09) 4561, fax (09) 464 850

VTT Building and Transport, Lämpömiehenkuja 2, P.O.Box 1800, FIN-02044 VTT, Finland
phone internat. + 358 9 4561, fax + 358 9 464 850

Toimitus Leena Ukoski

Otamedia Oy, Espoo 2003

Häkkinen, Helinä, Britschgi, Virpi, Sirkiä, Ari & Kanner, Heikki. Nuorten aikomus hankkia ajokortti [Willingness to obtain a driving licence among Finnish adolescents]. Espoo 2003. VTT Tiedotteita – Research Notes 2075. 74 s. + liitt. 6 s.

Avainsanat driving licence, adolescence, attitudes, values, opinions, time series analysis, Finland

Tiivistelmä

Tutkimuksessa selvitettiin vuosina 1985–2001 hankittujen ajokorttien määrää 15–25-vuotiaiden nuorten keskuudessa (aikasarja-analyysi) sekä 16–17- ja 19–25-vuotiaiden nuorten halukkuutta ja aikomusta hankkia ajokortti (haastattelu elokuussa 2000). Aikasarja-analyysien tutkimusaineisto koostui Ajoneuvohallintokeskuksen ajokorttirekisterin tiedoista ja Tilastokeskuksen väestötiedoista. Haastattelututkimuksessa haastateltiin puhelimitse 16–17-vuotiaita ja 19–25-vuotiaita nuoria. Molemmista ryhmistä haastateltiin 500 henkilöä. 19–25-vuotiaiden osalta pyrittiin saamaan mukaan mahdollisimman monta ajokorttonta vastaajaa. Tutkimusaineisto painottui kasvukeskuksiin. Nuorten haluttomuutta hankkia ajokorttia ennustettiin mm. arvoja ja asenteita, sosiaalista painetta, liikkumismahdollisuuksia ja sosioekonomista asemaa ilmentävillä tekijöillä.

Nykyisin noin 57 %:lla 18-vuotiaista naisista ja 72 %:lla 18-vuotiaista miehistä on ajokortti. Luvut sisältävät myös alle 18-vuotiaana hankitut traktori- ja moottoripyöräajokortit. Ensimmäisen ajokortin hankkii 18-vuotiaana naisista 55 % ja miehistä 52 %. Aikasarja-analyysin mukaan nuorten halukkuus hankkia ajokortti ei ole 1990-luvulla vähentynyt. Eri ikäryhmissä ja eri alueilla on kuitenkin ollut havaittavissa aluekohtaisia eroja muutaman viime vuoden ajan. Nuorimmissa ikäryhmissä (15–17-vuotiaat) on ajokortin hankkiminen vähentynyt 1990-luvulla koko maan tasolla, kun sen sijaan vanhemmissa ikäryhmissä (18–25-vuotiaat) se on pysynyt samana tai lisääntynyt. Pääkaupunkiseudulla ajokortin hankkiminen on ollut jo pitkään selvästi vähäisempää kuin muualla maassa.

Haastattelututkimukseen osallistuneista 16–17-vuotiaista nuorista valtaosa oli lukiolaisia (66 %) tai ammattikoululaisia (26 %). Tulosten mukaan 16–17-vuotiaista nuorista 92 % aikoo hankkia auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin heti, kun on siihen ikänsä puolesta oikeutettu ja 6 % seuraavan viiden vuoden aikana. Vain 0,6 % vastaajista ei osannut sanoa, aikooko tulevina vuosina hankkia ajokorttia lainkaan. Yleisimmät syyt olla hankkimatta ajokorttia 18-vuotiaana olivat ajokortin kalleus ja se, ettei nuorella olisi autoa käytössään. Asuinpaikkakunnalla, työ- tai opiskelutilanteella, vanhempien ammattiryhmällä tai vastaajan mahdollisuudella liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ei ollut merkitsevää vaikutusta. Auton käyttömahdollisuus, vanhempien myötävaikutus sekä autoiluun kohdistuvat arvostukset ja asenteet olivat voimakkaimpia selittäviä tekijöitä ennustettaessa nuoren aikomusta hankkia ajokortti 18-vuotiaana. Logistisessa regressiomallissa sosiaalisen paineen selitysaste oli 8 % ja arvojen ja asenteiden 29 %. Koko

mallin selitysaste oli yli 50 %, mitä voidaan pitää huomattavan korkeana. Arvoista ja asenteista merkitsevimmiksi nousivat ajamisen koettu hauskuus ja ajokortin saamisen myötä koettu arvostus ja aikuisuus.

Tutkimuksessa haastatelluista 19–25-vuotiaista valtaosa oli opiskelijoita (51 %) tai työntekijöitä (29 %). 19–25-vuotiaiden keskuudessa ajokortittomuus (n=150) oli yleisempää 19–20-vuotiaiden ja naisten keskuudessa. 64 % ajokortittomista vastaajista aikoi hankkia ajokortin seuraavan viiden vuoden aikana. Vain noin 4 % kaikista vastaajista ei omistanut ajokorttia eikä myöskään aikonut sitä tulevaisuudessa hankkia. Yleisimmät syyt ajokortittomuudelle olivat ajokortin kalleus, hyvät mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla sekä autottomuus.

Vastaajista, joilla oli auton ajokortti, 76 % oli saanut sen heti täytettyään 18 vuotta. Yleensä miehet ja ne, joilla oli ollut mahdollisuus saada ajoneuvo käyttöönsä, hankkivat ajokortin välittömämmin. Ennustettaessa ajokortittomuutta asuinpaikkakunnalla tai elämäntilanteella ei ollut merkitsevää vaikutusta. Taustamuuttujista ikä, sukupuoli ja bruttotulot selittivät kuitenkin merkitsevästi ajokortittomuutta. Lopullisessa regressiomallissa taustamuuttujien selitysaste oli lähes 20 %. Samoin kuin 16–17-vuotiaiden osalta, tässäkin aineistossa autoiluun kohdistuvat arvostukset ja asenteet olivat voimakkaimpia ajokortittomuutta selittäviä tekijöitä. Arvoista ja asenteista erityisen suuri merkitys oli koetulla ajamisen hauskuudella sekä ajokortin myötä saadulla aikuisuuden tunteella. Lopullisessa mallissa arvojen ja asenteiden selitysaste oli 24 % ja koko mallin selitysaste 44 %.

Suomalaiset nuoret ovat selvästi kiinnostuneempia hankkimaan ajokortin kuin ruotsalaiset ja norjalaiset nuoret. Aikasarja-analyysit osoittivat, että Suomessa yli 65 %:lla 18 vuotta täyttäneistä oli ajokortti tarkasteluajanjakson kaikkina vuosina lukuun ottamatta vuotta 1985, jolloin ajokortin omisti 64 % tähän ikäryhmään kuuluvista. 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä ajokortillisten osuus on pysynyt yli 81 %:ssa. Haastattelujen tulokset puolestaan viittaavat siihen, että Suomessa keskeisimpiä määrääviä tekijöitä nuoren aikomuksessa hankkia ajokortti ovat ajokorttiin ja autoiluun kohdistetut positiiviset arvot ja asenteet. On myös mahdollista, että liikenneturvallisuustietous ja autoiluun liittyvä ympäristötietous on paremmin tavoittanut ruotsalaiset nuoret ja näin ollen nämä arvot saavat heillä suuremman merkityksen. Tämän myötä autoilu myös todennäköisesti koettaisiin ns. ”vähemmän hauskaksi toiminnaksi” ja päätökseen hankkia ajokortti vaikuttaisivat myös enemmän määrin taloudellisuuteen ja hyödyllisyyteen liittyvät näkökulmat. Suomalaisten menestys moottoriurheilussa on ollut paljon julkisuudessa esillä, ja tämä on todennäköisesti vaikuttanut siihen, että nuoret suhtautuvat myönteisesti autoiluun.

Häkkinen, Helinä, Britschgi, Virpi, Sirkiä, Ari & Kanner, Heikki. Nuorten aikomus hankkia ajokortti [Willingness to obtain a driving licence among Finnish adolescents]. Espoo 2003. VTT Tiedotteita – Research Notes 2075. 74 p. + app. 6 p.

Keywords driving licence, adolescence, attitudes, values, opinions, time series analysis, Finland

Abstract

The study aimed to report the number of driving licenses obtained during 1985–2001 by 15–25-year-old Finnish adolescents (time series analysis), and to investigate the self-reported willingness and intention to obtain a driving license among 16–17 and 19–25-year-old adolescents (interview in August 2000). The data for the time series analysis was gathered from the Vehicle Administration and from the Statistics Finland. For the self-reports, 500 16–17-year-old and 500 19–25-year-old adolescents were interviewed by phone. For the latter sample we tried to include also those who did not have a driving license. The study focused on growing urban areas. The adolescents' unwillingness to obtain a driving license was predicted with factors indicating their values and attitudes towards driving, social pressure, possibilities to use public transportation and socio-economic status.

Nowadays 57% of the 18-year-old women and 72% of the 18-year-old men have the license, including those who have obtained motor bike or tractor driving license before the age of 18. Of women 55% and of men 52% obtain their first driving license in the age of 18. According to the results of the time series analysis, the number of driving licenses obtained by the Finnish adolescents has remained the same during the 1990's. However, obtaining driving license for motorbike or tractor has decreased among younger age-groups (ages 15–17) in Finland as a whole, whereas among older age-groups (ages 18–25) it has either remained same or increased. In the Helsinki Metropolitan Area and in the rapidly growing towns, where the level of obtained driving licenses has been for years lower than in the other parts of Finland, also the share of those aged 18 obtaining their first driving license has decreased in 1998 and 1999.

Most of the 16–17-year-old adolescents who participated in the interview were in high school (66%) or in a trade school (26%). According to the results, 92% of 16–17-year-old adolescents intend to obtain the driving licence as soon as they turn 18 years (which is the legal age limit for driving in Finland), and 6% intend to obtain it during the next five years. Only 0.6% of the respondents were not sure whether they will ever obtain the license. The most frequent reasons for not obtaining the license right after turning 18 were the high costs and having no opportunity to use a car. Place of residence, studies or working, parents' occupation, or the possibility to use public transportation had no significant effect. Possibility to use a car, influence of the parents and positive values and attitudes towards the license and driving were factors that significantly predicted ado-

lescent's intent to obtain the driving license. In the logistic regression model the coefficient of the determination of social pressure was 8% and of values and attitudes 29%. The coefficient of the final model was 50%, which can be considered exceptionally high. Of the values and attitudes, the thoughts of driving as an enjoyable activity and driving licence as increasing appreciation and maturity were the most significant ones.

Most of the interviewed 19–25-year-old adolescents were students (51%) or employees (29%). Those who did not have a driving license were more often 19–20-year-old and female. However, 64% of these adolescents intended to obtain the license during the next five years. Only 4% of the whole sample reported that they did not have a license and intended not to obtain it in the future. The most frequent reasons for not obtaining the license were the high costs, good possibilities to use public transportation and the unavailability of a car.

76% the respondents who did have a driving license had obtained it right after turning 18 years. In general, men and those who had the opportunity to use a car obtained the license at once. Place of residence or occupation had no significant effect when predicting the absence of a license. Of the demographic variables age, gender and gross earnings had a significant effect, with a combined coefficient of the determination of nearly 20%. Similar to 16–17-year-olds, also in this sample the values and attitudes towards the license and driving reached the most significant level when predicting the absence of a license. Of the values and attitudes, the thought of driving as an enjoyable activity and driving licence as increasing maturity were the most significant one's. In the final regression model the coefficient of the determination of values and attitudes was 24% and the coefficient of the final model in total was 44%.

In Finland, the adolescents' interest to obtain a driver's license differs notably from the situation in Sweden and Norway. The time-series analysis showed that in Finland every year over 65% of 18-year old adolescents obtained the driver's license, except for the year 1985, when 64% of 18 year olds obtained the licence. Also among the 18–24 year olds the proportion of obtained driver's licenses has continuously been over 81%. The results of the interview indicate that in Finland positive values and attitudes towards driving and driver's license are the most significant determinant factors for obtaining a driver's license. However, it is also possible that road safety and environmental campaigns have to a larger degree reached or had an affect on Swedish adolescents and therefore they would increasingly emphasise these values. This might lead to viewing driving as being "less fun" and therefore the intention to obtain the driver's license would also be affected to a larger degree by factors related to the actual need of having the driver's license and economics. In addition, contrary to the Swedes, during the past few decades Finns have had exceptional success in several motor sports, which may further strengthen adolescents' positive views towards driving.

Alkusanat

Tutkimuksessa tarkasteltiin vuosina 1979–2001 hankittujen ajokorttien määrää nuorten keskuudessa sekä nuorten halukkuutta ja aikomusta hankkia ajokortti. Ruotsissa ja Norjassa nuorten hankkimien ajokorttien määrä on viime vuosina merkittävästi vähentynyt, mikä antoi aiheen vastaavanlaisen tutkimuksen tekemiselle Suomessa. Tutkimusaineistona käytettiin Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) ajokorttirekisterin ja kuljettajatilastojen tietoja, Tilastokeskuksen väestötietoja sekä puhelinhaastattelua. Tutkimus toteutettiin tilaustutkimuksena VTT Yhdyskuntatekniikan ja Ajoneuvohallintokeskuksen kesken.

Tämä julkaisun toinen, korjattu painos perustuu aikasarjatutkimuksen osalta tuoreempiin tilastotietoihin kuin ensimmäinen painos. Sen lisäksi muuttoliikkeen vaikutusten huomioon ottaminen on muuttanut hieman aikasarjatutkimuksen tarkastelutapaa. Haastattelututkimusosio on pysynyt samanlaisena pieniä raportin rakenteellisia muutoksia lukuun ottamatta.

Projektin vetämisestä ja koordinoinnista on vastannut VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka. Tutkimuksen projektiryhmään kuuluivat VTT:stä Heikki Kanner, Helinä Häkkänen, Ari Sirkiä, Virpi Britschgi, Tapani Mäkinen ja Merja Penttinen. AKE:sta projektin johtoryhmään kuuluivat Ove Knekt, Sami Mynttinen ja Veijo Tuononen.

VTT:ssä tutkimuksen kirjallisuuskatsauksesta vastasi tutkija Virpi Britschgi ja aikasarjaosuuksien analyysistä sekä päivityksestä tutkija Ari Sirkiä sekä raportin koonnista tutkimuspäällikkö Heikki Kanner. Tutkimuksen haastatteluosuuden suunnittelusta, toteutuksesta ja raportoinnista vastasi erikoistutkija Helinä Häkkänen.

Tämä on julkaisun VTT Tiedotteita 2075 toinen, uudistettu painos. Ensimmäinen painos ilmestyi tammikuussa 2001.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä.....	3
Abstract.....	5
Alkusanat.....	7
1. Johdanto.....	11
2. Tutkimuksen tavoitteet.....	13
3. Kirjallisuusselvitys.....	14
3.1 Nuorten ajokortteja koskevat ulkomaiset selvitykset.....	14
3.2 Anderssonin ja Warmarkin kehittämä päätöksentekomalli.....	18
3.3 Ulkomaisten tutkimusten johtopäätökset.....	19
4. Aikasarjatutkimus.....	21
4.1 Tavoitteet.....	21
4.2 Tutkimusaineisto.....	21
4.3 Tulokset ja tulosten tarkastelu.....	23
4.3.1 Tarkastelunäkökulmat.....	23
4.3.2 Kehitys ajokorttien hankkimisessa koko maan tasolla.....	23
4.3.3 Pääkaupunkiseudun ja koko maan vertailu.....	28
4.3.4 Opetusluvalla ajokortin hankkineet.....	31
4.3.5 Yhteenveto ja johtopäätökset.....	33
5. Haastattelututkimus.....	35
5.1 Haastattelututkimuksen teoreettinen viitekehys.....	35
5.2 Tutkimusaineisto ja -menetelmät.....	36
5.3 Haastattelututkimus/Osatutkimus I.....	38
5.3.1 Tavoitteet.....	38
5.3.2 Taustamuuttujat ja pareittaiset vertailut.....	38
5.3.3 Syyt olla hankkimatta ajokortti.....	40
5.3.4 Mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla.....	42
5.3.5 Ajokorttiin ja autoiluun kohdistuvat arvot ja asenteet.....	42
5.3.6 Ajokortin hankkimisen ennustaminen.....	45
5.4 Haastattelututkimus/Osatutkimus II.....	51
5.4.1 Tavoitteet.....	51
5.4.2 Taustamuuttujat ja pareittaiset vertailut.....	51
5.4.3 Syyt olla hankkimatta ajokorttia.....	54
5.4.4 Mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla.....	55

5.4.5	Ajokorttiin ja autoiluun kohdistuvat arvot ja asenteet	56
5.4.6	Ajokortin hankkimatta jättämisen ennustaminen.....	59
5.5	Yhteenveto ja johtopäätökset	62
6.	Pohjoismainen vertailu.....	66
6.1	Kehitystrendit eräissä Pohjoismaissa	66
6.2	Vertailu Suomen ja Ruotsin välillä	67
7.	Yhteenveto	70
	Lähdeluettelo	72
	Liite A: Tilastotietoja ajokortin hankinnasta	

1. Johdanto

Nuoret ovat perinteisesti olleet monella elämänalalla uusien trendien luojia. Viime vuosien kehitystrendejä Suomessa ja muissa Pohjoismaissa on ollut monenlainen nuorison arvojen ja asenteiden ”vihertyminen”, millä on ajateltu olevan vaikutusta myös nuorten liikkumiskäyttäytymiseen.

Ruotsissa on näkyvissä merkkejä siitä, että nuorten asenteet autoilua kohtaan ovat muuttumassa. Erityisesti suuremmissa kaupungeissa, joissa joukkoliikenne toimii hyvin, innostus ajokortin hankkimiseen on vähentynyt ja kriittisyys autoilua kohtaan lisääntynyt. Helsingin yliopiston sosiologian laitoksen tutkijan Kalle Toiskallion mukaan (<http://www.verkkotie.fi/Koulutie>) ympäristöliike on alkanut vaikuttaa Suomessakin liikennekysymyksiin viimeisen kymmenen vuoden aikana. Hänen mukaansa varsinainen arvojen muutos ei kuitenkaan vielä ole näkyvissä, vaikka nyt saatetaankin olla jonkinlaisessa leikkauskohdassa.

Nuorten halukkuuteen hankkia ajokortti vaikuttavat monet rakenteelliset, sosiaaliset ja nuoresta itsestään riippuvat tekijät. Vanhempien, sisarusten ja kavereiden suhtautuminen, trendikkyys, ajokortin arvostus ja varsinkin kasvukeskuksissa vihreä ideologia ovat tekijöitä, jotka vaikuttavat nuoren päätöksentekoon ajokortin hankkimisessa. Nuoresta itsestään riippuvia tekijöitä ovat esim. nuoren tulevaisuuden suunnitelmat koulutuksen ja ammatin suhteen ja kiinnostus autoiluun. Liikkumistottumukset ja -asenteet alkavat muodostua jo varhaisessa lapsuudessa, koska lapset ja nuoret saavat vaikutteita vanhempiensa liikkumiskäyttäytymisestä, ystäviltään ja ympäröivän yhteiskunnan arvoista ja asenteista (Lodden 1998).

Liikkumiseen vaikuttavat arvot ja asenteet painottuvat eri yksilöillä eri tavoin esimerkiksi iästä, sukupuolesta ja asuinalueesta riippuen. Liikenneministeriön (1999) selvityksen mukaan tärkeimmät liikkumispäätöksiin vaikuttavat asenteet liittyvät auton merkitykseen, joukko- ja kevyen liikenteen arvostukseen ja näemyksiin liikenneturvallisuudesta. Ihmisten liikkumiseen vaikuttavia arvostuksia ja asenteita on kuitenkin ainakin jossain määrin hankalaa tarkastella erillään esimerkiksi yhteiskunnallisista muutosprosesseista ja muista liikkumista määrittävistä tekijöistä, kuten väestörakenteesta, joukkoliikenteen palvelutasosta ja infrastruktuurista (Lehtonen ym. 2000). Liikkumispäätöksiin vaikuttavien arvostusten ja asenteiden onkin ajateltu liittyvän mm. seuraaviin yhteiskunnalliseen kehitykseen liittyviin arvoihin ja asenteisiin: yksilöllistyminen, perheen muotojen moninaistuminen, työn merkityksen muuttuminen, teknologian kehitys ja taloudessa tapahtuvat muutokset, ympäristötietoisuuden lisääntyminen sekä auton ja joukkoliikenteen arvostuksen muuttuminen (Liikenneministeriö 1999).

Ajokortin hankkimiseen vaikuttavia rakenteellisia tekijöitä ovat esimerkiksi alueelliset erot joukkoliikennepalveluiden saatavuuden, koulujen ja työpaikkojen

sijainnin ja muiden palveluiden suhteen, asuinpaikka (suuri/pieni kaupunki, maaseutu, haja-asutusalue), ajokortin hinta ja mahdollisuus sisällyttää autokoulun antama teoriaopetus osaksi lukion kursseja. Osa nuorista hankkii ajokortin heti 18-vuotiaana ja osa vasta muutamaa vuotta myöhemmin elämäntilanteen muuttua tai taloudellisen aseman kohennuttua.

Liikenne- ja viestintäministeriön (2000) tuoreen tutkimuksen mukaan yleisimmät syyt jättää ajokortti hankkimatta ovat se, että autoa ei ole eikä sitä tarvitse, ei pidä ajokortin hankkimista tarpeellisenä eikä ole kiinnostunut autolla ajamisesta. Taloudelliset ja aatteelliset syyt ovat selvästi harvinaisempia, ja vielä pienempi osa tutkimukseen osallistuneista mainitsi terveydelliset tai turvallisuussyyt perusteiksi kieltäytymiselleen ajokortin hankkimisesta.

Suomessa käynnissä oleva rakenteellinen muutos vetää varsinkin nuorta, koulutettua väestöä maaseudulta kasvukeskuksiin. Pääkaupunkiseudun lisäksi esimerkiksi Oulun seutu kasvaa voimakkaasti. Muuttoliike vahvistaa ja kärjistää alueellisia eroja sekä lisää paineita palvelurakenteen kehittämiseen. Voimakkaasti kasvavilla kaupunkiseuduilla pystytään asukkaiden liikkumistarpeet tyydyttämään pitkälti joukkoliikennepalveluilla, mutta pienemmissä kaupungeissa ja varsinkin haja-asutusalueilla yksityisautoilun merkitys liikkumisen tasa-arvon turvaajana on ollut kiistaton, ja ajokortin hankkiminen ja auton omistaminen on ollut itsestään selvää niillä alueilla, joiden joukkoliikennepalvelut ovat heikot tai joilla niitä on vähennetty.

Ajokortti on perinteisesti symboloinut siirtymistä nuoruudesta aikuisuuteen. Ajokortin merkitystä siirtymäriittinä on verrattu esimerkiksi äänioikeuden saamiseen ja pidetty nuoren näkökulmasta jopa äänioikeutta tärkeämpänä. Samoin auto on merkinnyt yhteiskunnassa muutakin kuin vain kulkuvälinettä. Se on symboloinut itsenäisyyttä ja liikkumisvapautta ja ollut tärkeä ”statussiirtymäväline” nuoruudesta aikuisuuteen. Ajokortin omistava nuori ei ole riippuvainen toisten hyväntahtoisuudesta liikkumisen suhteen tai pakotettu käyttämään joukkoliikenneyhteyksiä (Berg ym. 1999; Andersson & Warmark 1999).

Koska nuoret ovat olleet entistä pitempään sosiaalisesti ja taloudellisesti riippuvaisia vanhemmistaan ja muista aikuisista, ajokortti on ollut aikuisuuden selkeä ulkoinen merkki. Samoin auto on ollut erityisesti nuorille miehille tärkeä identiteettisymboli 1950-luvulta lähtien, ja vielä 1980-luvun loppupuolella autolla oli keskeinen rooli nuorisokulttuurissa (Andersson & Warmark 1999). 1990-luvulla kiinnostus ajokorttiin ja autoon näytti kuitenkin vähenevän, ja autoa alettiin yhä yleisemmin pitää pelkästään käytännöllisenä kulkuvälineenä vailla statussymbolin arvoa (Davidsson 2000).

2. Tutkimuksen tavoitteet

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää:

- Miten nuorten halukkuus hankkia ajokortti on muuttunut Pohjoismaissa?
- Onko nuorten ajokortin hankkiminen muuttunut suhteellisesti 1980- ja 1990-luvulla koko maassa ja onko pääkaupunkilaisnuorten aikomus hankkia ajokortti muuttumassa?
- Mikä on vastaava kehitys kasvukeskuksissa (Oulu, Tampere, Turku, Jyväskylä), muissa kaupungeissa ja maaseudulla?
- Mitkä tekijät vaikuttavat nuoren halukkuuteen ja aikomukseen hankkia ajokortti?
- Poikkeako suomalaisnuorten ajokortin hankkimisessa tapahtunut kehitys Ruotsin ja Norjan tilanteesta?

Tutkimuksessa selvitettiin ajokortin hankkineiden nuorten osuus eri ikäluokissa menneinä vuosina ja nykyisin sekä ennustettiin tulevaisuuden kehitystrendiä. Tutkimuksessa tarkasteltiin erikseen pääkaupunkiseutua ja muita kasvukeskuksia, muita kaupunkeja sekä maaseutua. Lisäksi tarkasteltiin ajokortin opetusluvalla hankkineiden lukumäärän kehitystä vuosina 1989–1999.

Tutkimuksessa oli kolme vaihetta:

- kirjallisuusselvitys,
- aikasarjatutkimus sekä
- haastattelututkimukset.

Aikasarjatutkimuksen kohteena olivat 18–25-vuotiaat nuoret ja haastattelututkimuksen kohteena 16–17-vuotiaat ja 19–25-vuotiaat. Aikasarjatutkimuksessa päähuomio oli 18-vuotiaissa.

Luvussa 3 on käyty läpi aihepiiriä koskevia ulkomaisia ja kotimaisia tutkimuksia ja selvityksiä. Aikasarjatutkimus on esitetty luvussa 4. Luvussa 5 esitellään haastattelututkimus ja tutkimuksessa käytetty teoreettinen viitekehys, Ajzenin ja Fishbeinin (1977, 1980, 1988) ns. ”reasoned action” -teoria. Luvussa 6 esitetään pohjoismainen vertailu ja luvussa 7 tutkimuksen yhteenveto.

3. Kirjallisuusselvitys

3.1 Nuorten ajokortteja koskevat ulkomaiset selvitykset

Ruotsissa ajokortin hankkijoiden lukumäärä on merkitsevästi vähentynyt 1990-luvulla. Erityisen selvästi ajokortillisten määrä on vähentynyt suurissa kaupungeissa, joissa joukkoliikenne toimii hyvin, joten autoa ei tarvita jokapäiväiseen liikkumiseen yhtä paljon kuin maalla. Kehitys on kuitenkin ollut samansuuntaista myös haja-asutusalueilla (Krantz 1998; Andersson & Warmark 1999). 65 %:lla 18–24-vuotiaista ruotsalaisista oli vuosina 1984–1985 sekä ajokortti että mahdollisuus käyttää kotitalouden autoa. Kymmenen vuotta myöhemmin tämä prosenttiosuus oli laskenut 49 %:iin.

Merkille pantavaa on, että erityisesti ajokortin omistamisen suosio oli laskenut, mutta niistä, joilla on ajokortti, aiempaa suuremmalla osalla oli mahdollisuus auton käyttöön (Krantz 1998). Muutos on myös tapahtunut hyvin nopeasti. Vuosina 1986–1990 yli puolet kuljettajista sai ajokortin samana vuonna kuin täytti 18 vuotta (Andersson & Warmark 1999). Vuoden 1990 alussa 18-vuotiaista joka toinen hankki ajokortin, ja saman vuoden lopussa ajokortin hankkineiden osuus 18-vuotiaista oli pudonnut 35 %:iin. Tämän jälkeen prosenttiosuus on hitaasti pienentynyt ja oli vuodenvaihteessa 1996–1997 jo selvästi alle 30 %. Myös vanhemmissa ikäryhmissä, esimerkiksi 20–24-vuotiaiden keskuudessa, on tapahtunut samanlaista ajokortinhankkimisen vähenemistä. Vuodesta 1990 alkaen ajokortin hankkineiden osuus tässä ikäryhmässä on pudonnut 82 %:sta 71 %:iin (Krantz 1998; Andersson & Warmark 1999).

Käynnissä oleva muutos on ollut kaksiosainen. Ensinnäkään enää ei ole yleisenä normina hankkia ajokorttia heti 18-vuotiaana, vaan ajokortin hankintaa on siirretty myöhemmille ikävuosille. Toisena muutosta selittävänä tekijänä on se, että autottomien lukumäärä lisääntyy tasaisesti (Krantz 1998.) Lisäksi 1990-luvulla ruotsalaista ajokorttikoetta muutettiin, millä on todennäköisesti myös ollut vaikutusta ajokortin hankkimiseen, koska uudistuksen jälkeen hyväksytyjen teoriakokeiden osuus laski voimakkaasti ja vain 25 % selvitti kokeen ensimmäisellä yrityksellä (Andersson & Warmark 1999).

Ajokortin suosion vähentymiseen ei Anderssonin ja Warmarkin (1999) mukaan ole itsestään selvää vastausta, mutta useimpien aiheesta tehtyjen tutkimusten ja selvitysten mukaan taloudellisen tilanteen ja nuorison arvojen muutoksia voidaan pitää kehitystä eniten selittävinä tekijöinä. Nuorten elinolosuhteet ovat muuttuneet voimakkaasti kuluneen vuosikymmenen aikana. Opiskeluaikojen piteneminen on vähentänyt nuorten osallistumista ansiotyöhön, ja nuorten työvoimaosuutta on pienentänyt myös talouden laskusuhdanteen vaikutuksesta kohonnut työttömyys.

Erityisesti opiskelijoiden joukossa ajokortin hankkimisen väheneminen on ollut selvää, jopa huomattavaa. Ansiotyössä käyvien nuorten osalta ajokortinomistus ja autonkäyttö oli vuosina 1994–1995 suunnilleen samalla tasolla kuin 10 vuotta aikaisemminkin. Krantzin (1998) tutkimuksessaan tarkastelemana ajanjaksona opiskelijoiden lukumäärä oli kasvanut huomattavasti ja työssäkäyvien puolestaan vähentynyt. Andréassonin ja Sjöbergin (1996) tutkimuksen mukaan yhä useammat ruotsalaisnuoret opiskelevat pitkään ja haluavat asua kaupungeissa, joten heillä ei ole kiinnostusta auton omistamiseen ja ajokortin hankintaan. Autoiluun myönteisimmin suhtautuvat pojat, jotka ammattikoulutuksensa takia tulevat tarvitsemaan autoa työssään, ja ne, jotka haluavat muuttaa maalle omakotitaloon (Davidsson 2000).

Sekä Krantzin (1998) että Anderssonin ja Warmarkin (1999) tutkimusten mukaan talouden kehityksellä on suuri merkitys ajokortinomistuksessa tapahtuneiden muutosten selittämisessä. Seurauksena taloudellisten edellytysten heikkenemisestä ja nuorten heikentyneistä mahdollisuuksista käyttää autoa on ollut myös yleinen nuorten päivittäisen liikkumisen väheneminen. Vuosien 1978–1995 välillä nuorten tekemien matkojen määrä väheni, matkojen keskipituus lyheni ja matkoihin kulunut aika henkilöä kohti väheni, ja erityisen selvää kehitys oli autoilun osalta (Krantz 1998).

Andréassonin ja Sjöbergin (1996) mukaan syynä nuorten ajokorttihalukkuuden vähenemiseen on ollut se, että nuoret ovat ruvenneet suosimaan joukkoliikennettä enemmän kuin vanhempansa, joille autoilu on tapa. Nuoret ovat vanhempiaan tietoisempia ympäristöasioista, vaikka myöntävätkin, että joukkoliikenteen kalteuden takia autoilu voisi olla taloudellisesti järkevää. Monet nuoret toisin sanoen valitsevat tietoisesti ajokortittomuuden ideologisista syistä, vaikka taloudelliset syyt tukisivatkin yksityisautoilua.

Andersson ja Warmark (1999) päätyivät tutkimuksessaan siihen johtopäätökseen, että myös opinnot hidastavat nuorten ajokortin hankintaa. Havainto vahvisti aiempien tutkimusten tuloksia, joiden mukaan taloudelliset syyt vaikuttavat ajokortin hankkimista koskevaan päätökseen, samoin koulumenestys (odotukset teoriakoosteesta selviytymisestä) ja yleinen itseluottamus. Tutkimuksen mukaan myös aiemmissä selvityksissä tehdyt huomioidut arvojen ja asenteiden vaikutuksesta saivat tukea, mutta hieman yllättäen esimerkiksi ympäristömielipiteillä ja -asenteilla ei ollut Anderssonin ja Warmarkin tutkimuksen mukaan mitään merkitsevää selittävää vaikutusta ajokortista kieltäytymiseen.

Johan Byrsjö (1998) on kuvannut ajokortinhankkimishalukkuutta käsitteellä *in-trädesbenägenhet*. Sillä tarkoitetaan suhdelukua, joka kuvaa vuonna $t+1$ ajokortin saaneiden lukumäärää (esim. tietyssä ikäluokassa) suhteessa ajokortittomien lukumäärään (samassa ikäluokassa) vuotta aikaisemmin eli vuonna t . Ajokortin omistamisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä ei ole olemassa (matemaattisia)

malleja, joten Byrsjö on selvittänyt ajokortin hankkimiseen vaikuttavien tekijöiden merkitystä autonomistamisen mallintamisen avulla.

Norjassa oslolaisnuorille suunnatun kyselyn mukaan melkein puolella 18–20-vuotiaiden ikäryhmään kuuluvista tutkimukseen osallistuneista oli ajokortti. Liikemiskäyttäytyminen määräytyy etupäässä sen mukaan, onko perheellä auto ja kuinka usein se on nuoren käytettävissä. Suurin osa kyselyyn vastanneista oli kiinnostunut ajokortin hankkimisesta, ja 70 % vastanneista haluaisi oman auton heti kun sen hankkimiseen olisi varaa. Tutkimuksessa selvitettiin myös osloilaisten nuorten ympäristöasenteita. Naiset olivat miehiä kiinnostuneempia ympäristöasioista, mutta sukupuolten välillä ei kuitenkaan ilmennyt eroja suhtautumisessa yksityisautoiluun (Lodden ym. 1999).

Saksassa nuoret ovat edelleen olleet innokkaita hankkimaan ajokortin heti 18 vuotta täytettyään. Hansjostenin ja Schaden (1997) mukaan 70 % ajokortin haluaisista miehistä ja 60 % naisista hankkii ajokortin heti 18-vuotiaana. Saksassa nuorten ajokortinhankkimishalukkuutta ei ole tarkemmin selvitetty, mutta Hansjostenin ja Schaden (1997) tutkimuksen mukaan 80–90 %:lla 18–24-vuotiaista on ajokortti, joten ajokortin hankkiminen näyttäisi Saksassa olevan suosittua.

Ruotsin ajokorttilainsäädäntö muuttui 1.9.1993 alkaen siten, että nuorilla on mahdollisuus aloittaa ajoharjoittelu 16-vuotiaana joko autokoulussa, opetusluvalla tai näiden yhdistelmänä. Ajokortin saa 18-vuotiaana. Uudistuksen tarkoituksena oli nuorten onnettomuusriskin alentaminen ajokokemusta lisäämällä.

Berg ym. (1999) ovat tutkineet opetuslupakäytännön yleisyyttä eri väestöryhmissä ja selvittäneet elämäntyylin (koti-, kaveri- ja ulospäin suuntautuneet nuoret) ja sosioekonomisen aseman vaikutusta siihen, kuinka paljon nuoret harjoittelevat ajamista. Tutkimuksen keskeiset tulokset osoittivat, että pojat ajoivat enemmän kuin tytöt, keskiluokkaisista perheistä olevat enemmän kuin ne, joiden vanhemmat kuuluivat työväestöön ja elämäntyyliä innokkaimpia harjoittelijoita olivat ulospäin suuntautuneet (Berg ym. 1999).

Tämän tutkimuksen mukaan nuoria on vaikea sijoittaa sosioekonomisiin luokkiin, koska perinteisesti luokat on määritetty ammatillisen ja yhteiskunnallisen aseman perusteella, joista kumpikaan ei nuorten tapauksessa ole vielä vakiintunut. Bergin ym. (1999) mukaan on kuitenkin olemassa selvä linkki vanhempien luokkaseman ja lasten elämäntyylin välillä: keskiluokkaiset lapset painottavat voimakkaammin perhe-elämää ja ovat kotisuuntautuneita, työväestöön kuuluvien vanhempien lapset puolestaan korostavat ystävyysuhteiden merkitystä ja ovat kaverisuuntautuneita. Tästä Berg ym. (1999) ovat tehneet tulkinnan, että sosioekonomisten luokkien välillä on elämäntyylieroja, jotka vaikuttavat nuorten halukkuuteen hankkia ajokortti opetuslupaharjoittelulla.

Bergin ym. (1999) tutkimuksen mukaan ajokortin hankkimisesta opetuslupaharjoittelulla innostuneimpia olivat toimihenkilötaustaisten perheiden nuoret. Toimihenkilö- ja työntekijätaustaisten nuorten käyttäytymisen eroja kuvastaa se, että edellisissä nuoret perustelivat opetuslupaharjoittelusta kieltäytymistä yleisimmin sillä, että heidän perheillään ei ollut aikaa harjoittelun järjestämiseen, kun taas jälkimmäisten tapauksessa perheellä ei yleensä ollut varaa opetuslupaharjoitteluun. Sen sijaan Bergin ym. (1999) tutkimuksessaan hahmottelemilla elämäntyyli-ryhmillä ei ollut erityisen merkittävää vaikutusta siihen, millä perusteella nuoret halusivat jättäytyä pois opetuslupaharjoittelusta.

Berg ym. (1999) pitivät tutkimuksen tuloksia merkittävinä, koska ne olivat selvästi ristiriidassa uuden opetuslupaharjoittelukäytännön tavoitteiden kanssa. Tavoitteena oli nimenomaan ollut, että kaikilla nuorilla olisi mahdollisuus pitempikäiseen ajoharjoitteluun ennen ajokortin saamista, mutta tutkimuksen tulokset kertoivat sosiaalisesta epätasa-arvosta ajoharjoittelun määrän suhteen. Ulospäin suuntautuneet keskiluokkaisten perheiden pojat harjoittelivat ajamista eniten, naisten ja alempiin sosioekonomisiin ryhmiin kuuluvien oli puolestaan vaikeampaa aloittaa ajoharjoittelu 16-vuotiaana. Tulokset olivat samansuuntaisia kuin Gregersenin (et al. 2000) tutkimuksessa, jossa todettiin perheen koulutus- ja elintason vaikuttavan nuorten halukkuuteen osallistua opetuslupaharjoitteluun heti 16 vuotta täytettyään. Gregersenin saamien tulosten mukaan uusien kuljettajien onnettomuusriski aleni ajokorttiuudistuksen jälkeen 15 %. Erityisesti ajoharjoittelun 16-vuotiaana aloittaneiden onnettomuusriski pieneni huomattavasti, noin 40 %.

Samoin kuin Ruotsissa, myös Suomessa on pohdittu ajo-opetuksen uudistamista siten, että autokoulun ja kodin antamaa opetusta voitaisiin yhdistää (nk. yhteisopetuslupa). Liikenneministeriö asetti 6.10.1994 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää, tulisiko Suomessa kuljettajaopetuksessa ottaa käyttöön pitkälle aikavälille ajokoulu- ja yksityisopetukseen sekä kouluissa annettavaan liikenneopetukseen perustuva yhdistelmä vaihtoehto. Lisäksi työryhmän tulisi laatia ehdotukset uudistuksen edellyttämiksi toimenpiteiksi (Liikenneministeriö 1995; Liikenneministeriö 1998).

Työryhmä kokosi tietoa tutkimuksista, selvityksistä ja tilastoista koskien kuljettajakoulutuksen järjestämistä ja tuloksellisuutta Suomessa ja ulkomailla. Selvityksessä todettiin, että vaikka monissa maissa näyttää suuntauksena olevan kuljettajakoulutuksen pidentäminen sen aloittamisikärajaa alentamalla, ei ole näyttöä siitä, että näin voitaisiin parantaa liikenneturvallisuutta. Työryhmä päätyi esittämään kodin ja autokoulun antaman opetuksen yhdistävän koulutusmallin käyttöönottoa. Samalla työryhmä ehdotti nykyisen opetuslupaopetuksen lupaehtojen tarkentamista siten, että opetuslupa voitaisiin myöntää ainoastaan sellaiselle henkilölle, jolla olisi erityiset valmiudet kuljettajakoulutuksen antamiseen. Valmiudet arvioitaisiin kokeessa, johon sisältyisi mm. ajonäyte (Liikenneministeriö 1995).

Työryhmän ehdotuksen mukaan kuljettajaopetusta voisi saada jo 16-vuotiaana, ja pääosa harjoittelusta tapahtuisi yksityisesti. Ajokortin saisi edelleen vasta 18-vuotiaana. Yhteisopetuslupa voitaisiin myöntää ainoastaan perheenjäsenyysperustein, ja luvan saamiseksi hakijan ja opetettavan tulisi yhdessä suorittaa vähintään kolmen oppitunnin pituinen perehdyttämisjakso autokoulussa. Lisäksi ajoharjoittelun ohessa opettaja ja opetettava suorittaisivat autokoulussa kaksi vähintään kolmen ajokerran pituista arviointijaksoa. (Liikenneministeriö 1998.) Työryhmän ehdotusten toteuttamiseen ei ole toistaiseksi ryhdytty.

3.2 Anderssonin ja Warmarkin kehittämä päätöksentekomalli

Anderssonin ja Warmarkin (1999) tutkimuksessa kehitetty päätöksentekomalli kuvaa sitä, mitkä tekijät vaikuttavat nuoren päätökseen hankkia tai olla hankkimatta ajokortti. Päätöksentekomalli on muodostettu ns. grounded theory-menetelmällä (Strauss & Corbin 1991). Anderssonin ja Warmarkin päätöksentekomallissa on kolme kategoriaa: arvostukset, tarpeet ja henkilökohtaiset mahdollisuudet. Kukin kategoria jakautuu dimensioihin ja dimensiot edelleen 1–3 pienempään analyysiyksikköön eli kvaliteettiin.

Arvostukset-kategoria koostuu kolmesta dimensiosta, jotka ovat normit, ajokortin arvostus ja ideologia. Normit jakautuvat kahteen kvaliteettiin, jotka ovat vanhempien normit ja kavereiden normit. Normit kuvaavat suhtautumista autoon kulkuvälineenä ja ajatuksia ajokortin merkityksestä. Ajokortin arvostus -dimensio jakautuu niin ikään kahteen kvaliteettiin, status/arvovalta ja vapaus/itsenäisyys. Ensimmäinen dimensio kuvaa ajokortin symbolista merkitystä pääsylippuna aikuisten maailmaan ja osana aikuisen identiteettiä. Toinen dimensio puolestaan heijastaa ajokortin merkitystä nuorten itsenäistymisprosessissa ja riippumattomuutta vanhempien tarjoamista kuljetuspalveluista. Ideologia muodostuu vain yhdestä kvaliteetista, ympäristöstä, joka kuvaa nuorten ympäristöasenteita ja suhtautumista yksityisautoiluun.

Tarpeet-kategoria koostuu myös kolmesta dimensiosta: liikkumistottumuksista, vaihtoehtoisista kulkutavoista ja intresseistä. Liikkumistottumukset muodostuvat kolmesta kvaliteetista, jotka ovat vapaa-ajan matkat, koulumatkat ja työmatkat. Kunkin kvaliteetin tapauksessa pohditaan ajokortin merkitystä ja tarpeellisuutta kyseisten matkojen kannalta. Vaihtoehtoiset kulkutavat -dimensio jakautuu kahteen kvaliteettiin, jotka ovat joukkoliikenne ja kulkutapavaihtoehdot. Joukkoliikenne-kvaliteetti kuvaa mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön ja kulkutapavaihtoehdot -kvaliteetti puolestaan kulkutavan valintaan liittyviä eroja esimerkiksi kaupunkien ja haja-asutusalueiden välillä. Intressejä kuvaava dimensio muodostuu kiinnostuksesta ajoneuvoihin ja motivaatiosta ajokortin hankkimiseen.

Henkilökohtaiset mahdollisuudet -kategoria koostuu neljästä dimensiosta, jotka ovat mahdollisuus auton käyttöön, taloudelliset tekijät, aika ja käsitys omista kyvyistä. Taloudelliset tekijät on jaettu kahteen kvaliteettiin, vanhempien talous ja oma talous. Näillä kuvataan sitä, minkä verran vanhemmat auttavat lapsiaan taloudellisesti ajokortin hankinnassa ja kuinka paljon nuoret sijoittavat itse ansaitsemiaan rahoja ajokortin hankintaan tai vaihtoehtoisesti muihin hankintoihin. Aika-dimensio koostuu kolmesta kvaliteetista, jotka ovat opiskelu, muut intressit ja työ, ja kuvaa kuhunkin kvaliteettiin kuluvan ajan osuutta nuorten ajankäytöstä. Käsitys omista kyvyistä -dimensio jakautuu kahteen kvaliteettiin, jotka ovat itsetuottamus ja aiempi koulumenestys. Nämä kvaliteetit kuvaavat nuorten käsityksiä siitä, tulevatko he selviämään ajokorttikokeen teoriaosuudesta ja millaista heidän aiempi koulumenestyksensä on ollut erityisesti kokeiden osalta.

Anderssonin ja Warmarkin (1999) saamien tulosten mukaan kvaliteeteista parhaiten nuorten ajokortinhankkimishalukkuutta selittivät opintoihin kuluva aika, vapaa-ajan matkat ja oma taloudellinen tilanne. Dimensioista parhaita selittäviä tekijöitä olivat aika, talous ja intressit. Kategorioista arvostukset ja tarpeet olivat parempia selittäjiä kuin henkilökohtaiset mahdollisuudet.

3.3 Ulkomaisten tutkimusten johtopäätökset

Mikäli Byrsjön (1998) ja Krantzin (1999) tutkimuksessaan havaitsen kehitystrendi jatkuu, tulevaisuudessa vanhojen kuljettajien määrä tulee lisääntymään ja nuorten vähenemään. Autonomistusta ja ajokortin hankkimista on jatkossa tarpeen selvittää muistakin kuin sosioekonomisista taustoista riippuvana, koska esim. Byrsjön tutkimuksen mukaan joillakin kotitalouksilla on yksi tai useampi auto, mutta joillakin samaan tuloluokkaan kuuluvilla autoa ei ole. Nuorten käyttäytymisen voidaan tässä suhteessa olettaa olevan vieläkin vaikeammin ennustettavaa – autoilu on heille enemmänkin elämäntyyliä (Berg ym. 1999) tai välttämättömyys (Andersson & Warmark 1999) kuin sosioekonomiseen asemaan sidottu hankinta.

Byrsjön (1998) mukaan autojen lukumäärän kehitystä voidaan ennustaa taloudellisten tekijöiden ja väestön ikääntymisen perusteella. Johtopäätöksinä hän esittää, että ikääntyminen ja ajotuntien hinnan nousu voisivat selittää ajokortin hankkimishalukkuuden muutoksia sekä miesten että naisten tapauksessa paremmin kuin muut mahdolliset selittäjät, kuten tulot, polttoaineen hinta ja aika.

Anderssonin ja Warmarkin (1999) tutkimus vahvisti jossain määrin aiempien tutkimusten tuloksia siitä, että taloudellisilla tekijöillä on vaikutusta nuorten halukkuuteen hankkia ajokortti, joten esimerkiksi kansantalouden laskusuhdanne voisi selittää ajokorttihalukkuuden vähenemistä. Tutkijat kuitenkin totesivat, että hei-

dän tarkastelunsa validiteetti vähenee, kun mennään tarkemmilta tasoilta yleisemmille tasoille, joten suoria johtopäätöksiä taloustilanteen vaikutuksesta ajokorttihalukkuuteen ei voi tehdä. Anderssonin ja Warmarkin (1999) tutkimuksessaan kehittämä päätöksentekomalli vahvisti käsitystä ajokortin hankkimista koskevan päätöksentekoprosessin monimutkaisuudesta. Esimerkiksi joukkoliikenteen käytön mahdollisuus (erityisesti matkat kavereiden luo) ja koulunkäyntiin menevä aika yhdistettynä koulumenestykseen ovat tärkeitä käyttäytymisen selittäjiä. Myös nuorten, heidän ystäviensä ja vanhempiensa asenteet ja arvostukset ovat tärkeitä päätöksentekoon vaikuttavia tekijöitä. Vaikka ajokortin hankkiminen olisi taloudellisesti mahdollista, ajokorttia ei välttämättä haluta.

Autoilu ei ole enää nuorten elämässä kaikkein hienoin asia, vaan nuoret ovat innostuneempia esimerkiksi tietokoneista ja haluavat sijoittaa rahansa ajokortin sijasta vaikkapa Internet-yhteyden hankkimiseen. Kysymyksessä voi olla tavan vuoksi autoilevien vanhempien käyttäytymiseen kohdistunut vastareaktio, mutta nuoret myös aidosti pitävät ympäristökysymyksiä tärkeinä ja suosivat joukkoliikennettä, vaikka se olisikin yksityisautoilua kalliimpi vaihtoehto. Monista nuorista tulee loppujen lopuksi kuitenkin autonomistajia, mutta ympäristösuuntautuneet saattavat esimerkiksi kokeilla auton yhteisomistusta tai etsiä muita vaihtoehtoja kuin yhden perheen käytössä olevan henkilöauton (Davidsson 2000).

4. Aikasarjatutkimus

4.1 Tavoitteet

Tutkimuksen tässä osiossa etsitään vastauksia seuraaviin kysymyksiin (ks. tavoitteet, luku 2):

- Onko nuorten ajokortin hankkiminen muuttunut suhteellisesti 1990-luvulla pääkaupunkiseudulla?
- Mikä on vastaava kehitys kasvukeskuksissa, muissa kaupungeissa ja maaseudulla?

4.2 Tutkimusaineisto

Tutkimuksen aikasarjaosiota varten hankittiin tietoja väestöstä ja ajokortin haltijoista vuoden 2001 lopussa. Ajoneuvohallintokeskuksen ajokorttirekisteristä poimittiin tietoja kaikista ajokorteista, jotka on myönnetty vuonna 1960 ja sen jälkeen syntyneille.

Tilastokeskuksesta saatiin väestötiedot vuosilta 1978–2001. Väestötiedoista tehtiin kaksi erillistä poimintaa. Pääasiassa analyysit perustuvat poimintaan, jossa on 18-vuotiaiden miesten ja naisten lukumäärä vuosina 1978–2001 koko maassa ja pääkaupunkiseudulla. Väestötieto vastaa sitä väestöä, joka on hankkinut ajokortin 18-vuotiaana (1960–1983 syntyneet). Toinen poiminta tehtiin väestötiedoista 31.12.2001. Aineisto sisältää seuraavat tiedot: kunta, sukupuoli, ikäluokka ja ihmisten lukumäärä.

Tarkastelu tehtiin vertaamalla Ajoneuvohallintokeskuksen ajokorttirekisterin tietoja Tilastokeskuksesta saatuihin väestötietoihin. Lisäksi tarkasteltiin ajokortin opetusluvalla hankkineiden lukumäärässä tapahtunutta kehitystä vuosina 1989–1999 Ajoneuvohallintokeskuksen kuljettajatilastojen pohjalta.

Ajokorttirekisteristä poimittiin seuraavat tiedot kaikista ajokorteista, jotka oli myönnetty 1.1.1960–31.12.1983 välisenä aikana syntyneille henkilöille:

- nimi
- henkilötunnus (josta tehtiin uudet muuttajat *sukupuoli* ja *syntymävuosi*, minkä jälkeen henkilötunnustiedot tuhottiin)
- postiosoite
- asuinkunta ja kuntakoodi
- ensimmäinen ajokortti; ajokorttilaji (esim. varsinainen, lyhytaikainen, korotus)
- ensimmäinen ajokortti; ajokorttiluokka
- ensimmäinen ajokortti; olotila (esim. ajo-oikeus, ajo-oikeus menetetty)

- ensimmäinen ajokortti; ajokortin myöntämispäivä (josta analyysissa tehtiin muuttuja *ajokortin hankintavuosi*)
- ensimmäinen ajokortti; ajokortin myöntäjä (esim poliisipiirikoodi)
- uusin ajokortti; ajokorttilaji (esim varsinainen, lyhytaikainen, korotus)
- uusin ajokortti; ajokorttiluokka
- uusin ajokortti; olotila (esim. ajo-oikeus, ajo-oikeus menetetty)
- uusin ajokortti; ajokortin myöntämispäivä (josta analyysissa tehtiin muuttuja *ajokortin hankintavuosi*)
- uusin ajokortti; ajokortin myöntäjä (esim. poliisipiirikoodi).

Aineistossa ovat mukana kaikki ajokortilliset tai ajo-oikeuden omistaneet henkilöt. Aineistossa ei ole tietoja kuolleista henkilöistä. Ajokorttia koskevat tiedot (laji, luokka, myöntämispäivä) kattavat myös 15-vuotiaana traktorikortin ja 16-vuotiaana traktori- tai moottoripyöräkortin saaneita, ja jos ajokorttiluokka on myöhemmin muuttunut (esim. A1:stä ABC:ksi), muutos näkyy uusimman ajokortin luokkamutoksena. Ensimmäisen ja uusimman ajokortin tulkinnassa on vaikeutena kaksivaiheisen ajokortin merkintäkäytäntö. Ensimmäisen vaiheen ajokortti on merkitty väliaikaiseksi ajokortiksi ja toisen vaiheen suorittamisen jälkeen ajokortista tulee varsinainen ajokortti. Molemmat tiedot ovat ajokorttirekisterissä.

Ajokorttiedoissa on kortin myöntäneen poliisipiirin tunnus. Tunnuksen perusteella oli mahdollista täydentää tietoihin myöntämispaikka. Myöntämispaikka määritettiin kuntatarkkuudella. Kunnan määrittäminen ei ole yksiselitteinen, sillä yksi poliisipiiri kattaa useita kuntia. Tämä ei kuitenkaan vaikuta analyysiin, sillä käytetyssä aluejaossa sijainti oli yksiselitteinen.

Ajokorttirekisterissä ovat mukana kaikki ne, joille on Suomessa myönnetty ajokortti riippumatta siitä, onko ajo-oikeus voimassa toistaiseksi tai peruutettu määräajaksi. Kuolleiden ajokorttirekisteritiedot poistetaan väestörekisterikeskuksesta saadun tiedon perusteella, kun yksi vuosi on kulunut kuolinpäivästä. Henkilötiedot (henkilötunnus ja kuolintieto) jäävät vielä viideksi vuodeksi ajokorttirekisteriin, minkä jälkeen ne poistuvat automaattisesti, paitsi jos henkilöä vastaavalla perikunnalla on ajoneuvo merkittynä ajoneuvorekisteriin. Aineiston muokkaamisen yhteydessä ajokorttirekisterin tiedoista poistettiin tiedot kuolleista ja niistä Suomen kansalaisista, jotka asuvat ulkomailla tai joiden suomalainen osoite on tuntematon. Lisäksi poistettiin sellaiset henkilöt, joiden syntymävuosi tai ajokortin hankkimisvuosi oli selvästi tallennettu aineistoon virheellisesti.

Aineisto luokiteltiin asuinkunnan ja ajokorttietojen perusteella neljään alueelliseen luokkaan:

- pääkaupunkiseutu (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen),
- muut kasvukeskukset (Oulu, Jyväskylä, Tampere, Turku),
- muut kaupungit ja
- muut kunnat.

4.3 Tulokset ja tulosten tarkastelu

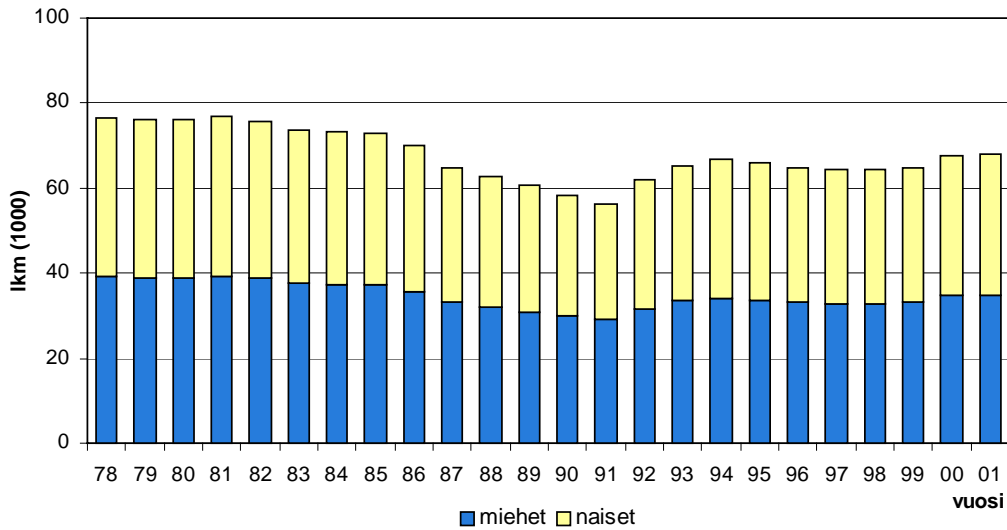
4.3.1 Tarkastelunäkökulmat

Kohdassa 4.3.2 tarkastellaan muutoksia nuorten ensimmäisen ajokortin hankinnassa koko maan tasolla. Alueelliset tarkastelut käydään läpi kohdassa 4.3.3. Opetusluvalla ajokortin hankkineiden määrää tarkastellaan kohdassa 4.3.4 ja tarkastelun yhteenveto sekä johtopäätökset esitetään kohdassa 4.3.5. Varsinaisena tarkasteluajanjaksona on ollut vuodet 1978–2001, mutta joissakin tarkasteluissa ajanjakso on 1985–2001. Tarkastelun kohteena ovat vuosien 1960 ja 1983 välisenä aikana syntyneet ikäluokat. Aikasarjatarkastelun lukumäärä- ja prosenttitiedot esitetään liitteessä A.

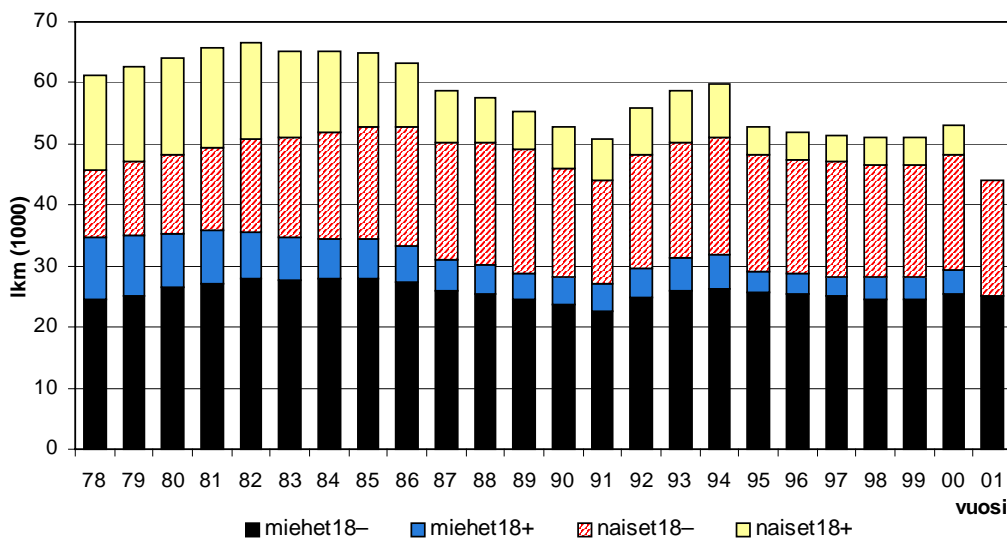
Tarkastelut on tehty vuosittain. Esityksessä on vuotena käytetty sitä vuotta, kun ikäluokka on täyttänyt 18 vuotta, eli esimerkiksi 1960 syntyneiden osalta tarkasteluvuosi on 1978.

4.3.2 Kehitys ajokorttien hankkimisessa koko maan tasolla

Kuvassa 1 on esitetty niiden vuosina 1960–1983 syntyneiden lukumäärä, jotka asuivat Suomessa ja olivat elossa sen vuoden lopussa, kun täyttivät 18 vuotta. Ikäluokan koko on vaihdellut 56 360:sta (vuonna 1973 syntyneet) 76 873:een (vuonna 1963 syntyneet), ja miesten osuus ikäluokasta on ollut jatkuvasti noin 51 %.



Kuva 1. 18-vuotiaiden lukumäärä vuosittain vuosina 1978–2001. Lukumäärät sisältävät elossa olleet Suomessa asuvat 18-vuotiaat vuoden lopussa. Lähde: Tilastokeskus.

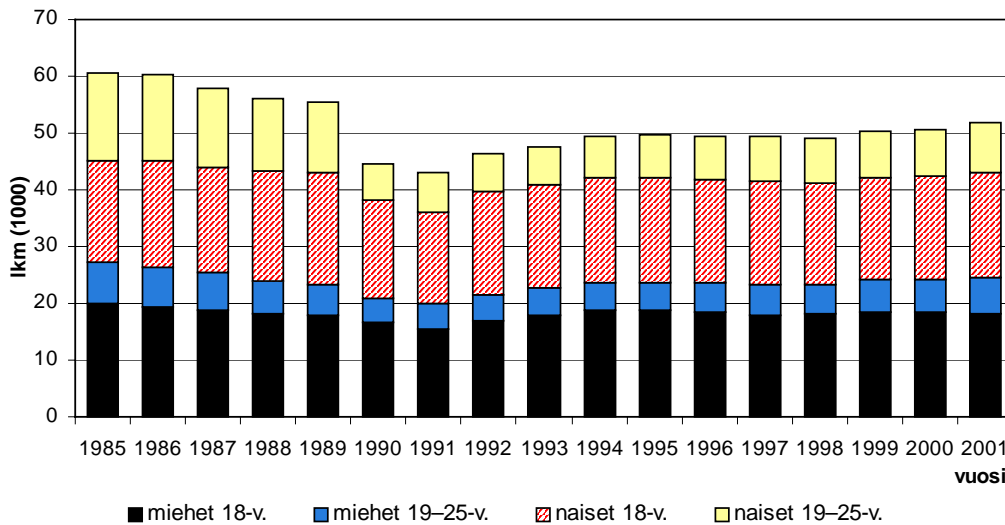


Kuva 2. Ikäluokan hankkimien ajokorttien lukumäärä. Kuvassa on erotettu 18-vuotiaana ja sitä ennen hankitut ajokortit (18-) sekä 19–25-vuotiaana hankitut ajokortit (18+) toisistaan.

Kuva 2 esittää 15–25-vuotiaiden hankkimien ensimmäisten ajokorttien lukumäärän kehitystä ikäluokittain vuosina 1978–2001. Kuvasta havaitaan, että hankittujen ensimmäisten ajokorttien lukumäärän kehitys noudattaa kuvassa 1 havainnollistettua väestömäärän kehitystä. 1970-luvun alkupuolen pienet ikäluokat näkyvät myös ajokorttien lukumäärän notkahduksena. Notkahdus ajokorttien hankkimisessa 1990-luvun alkupuolella johtunee osittain myös tuolloin vallinneesta kansan-

talouden lamasta. Kuvassa esitetyt ajokorttimäärät eivät sisällä vuonna 1977 ja sen jälkeen syntyneiden kaikkia ajokortteja, sillä nämä ikäluokat eivät ole vielä täyttäneet 25:tä vuotta, joten vanhemmalla iällä suorittettavien ajokorttien määrä ei ole tiedossa.

Vuosittain hankittujen ajokorttien lukumäärä on riippuvainen ajokortin hankkimisikään tulleen ikäluokan koosta. Vuosittain 18–25-vuotiaat ovat hankkineet ensimmäisiä ajokortteja noin 50 000 kappaletta (kuva 3). Lukumäärässä ei ole mukana niitä ajokortteja, joiden luokka on muuttunut. Ajokorttiluokan muutos ei muuta ajokorttien lukumäärää.



Kuva 3. 18–25-vuotiaille miehille ja naisille myönnettyjen ensimmäisten ajokorttien lukumäärä vuosina 1985–2001.

Vuosien 1985–2001 aikana tieliikennelakiin ja ajokorttiasetukseen on tehty paljon muutoksia, mutta niistä vain muutama liittyy ajokortin hankkimista tai nuoria kuljettajia koskevaan lainsäädäntöön (Liikenneturva 2000). Ajokortin hankkimisen ja nuorten kuljettajien aseman kannalta merkittävät lainsäädäntömuutokset olivat siirtyminen kaksivaiheiseen kuljettajaopetukseen (1.10.1989), ajokorttiasetuksen kokonaisuudistus (1.10.1990), nopeusrajoituksen 80 km/h poisto uusilta kuljettajilta, minkä tilalle tuli ajokielto yhtä rikkomusta aikaisemmin kuin kokeille kuljettajille (1.1.1996), ja moottoripyörille ajokorttiluokka A1 (1.7.1996).

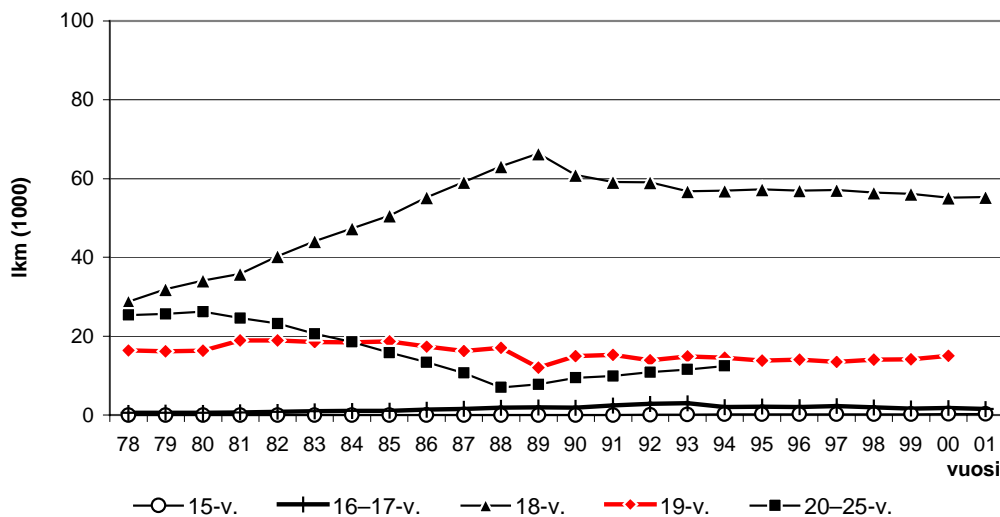
Miesten hankkimien ajokorttien lukumäärät ovat naisten hankkimien ajokorttien lukumääriä pienemmät siitä syystä, että miehistä suhteessa huomattavasti suurempi osa on hankkinut ensimmäisen ajokorttinsa alle 18-vuotiaana, ja näiden henkilöiden hankkimat ajokortit puuttuvat kuvan 3 diagrammista. Vuoden 1960 jälkeen syntyneistä naisista noin 2 % ja miehistä noin 20 % on hankkinut ajokortin 15–17-vuotiaana (kuvat 4 ja 5). Viimeisen kymmenen vuoden aikana on 15–17-vuotiaana

ajokortin hankkineiden osuus ikäryhmästä pysytellyt naisilla jokseenkin samana, mutta miehillä osuus on ollut lievässä laskussa.

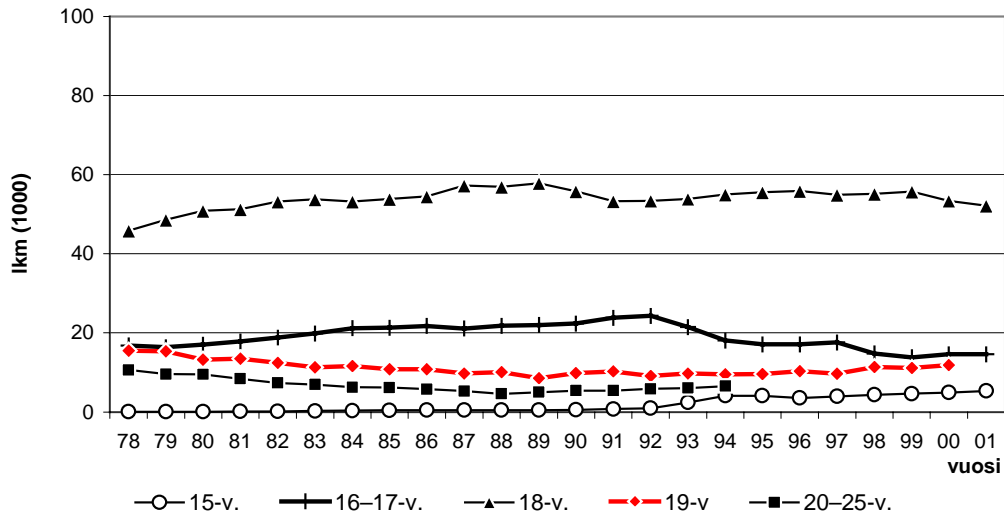
Suurin osa nuorista hankkii ajokortin 18-vuotiaana (kuvat 4 ja 5). Ajokortin hankkiminen 18-vuotiaana yleistyi vuoden 1971 ikäluokkaan eli vuoteen 1989 asti. Sen jälkeen 18-vuotiaana ajokortin hankkineiden osuus vakiintui noin 55 %:iin. Syynä ajokorttimäärän kasvuun jakson alkuvuosina oli erityisesti se, että 18-vuotiaiden naisten keskuudessa ajokortin hankkiminen yleistyi samalle tasolle kuin miehillä. 1990-luvulla ajokortin 18-vuotiaana hankkineiden osuus hieman väheni, naisilla 60 %:sta 55 %:iin ja miehillä 58 %:sta 52 %:iin. Naisilla muutos tapahtui vuosikymmenen alkupuolella ja miehillä puolestaan vuosituhannen vaihdetta lähestyttäessä.

Kuvasta 4 nähdään, että 19-vuotiaana ajokortin hankkineiden naisten osuus on pysynyt melko vakiona (15 %). Miehillä osuus on ollut lievässä nousussa (noin 12 % vuonna 2000, kuva 5). Kaksivaiheiseen ajokorttiin siirtyminen näkyy 1971 syntyneiden 18-vuotiaiden ajokorttien hankkimisen lisääntymisenä ja vastaavasti 19-vuotiaiden kohdalla vähenemisenä.

Naisista nykyisin noin 12 % hankkii ajokortin vasta 20–25-vuotiaana, miehistä vain noin 7 %. Molemmat osuudet ovat olleet aikaisemmin laskussa, mutta viime vuosina osuus on ollut lievässä nousussa. (Kuvat 4 ja 5.)



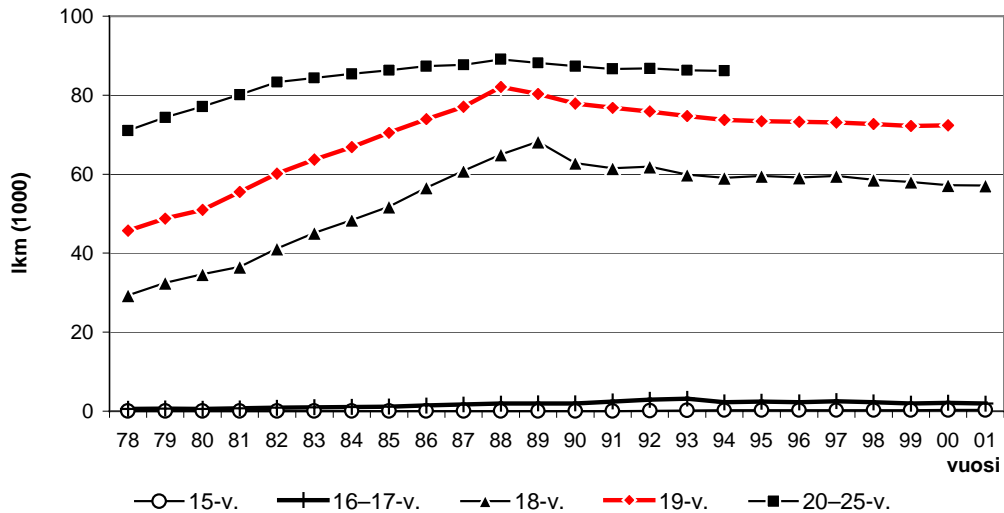
Kuva 4. Ajokortin 15-, 16–17-, 18-, 19- ja 20–25-vuotiaana hankkineiden naisten osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä.



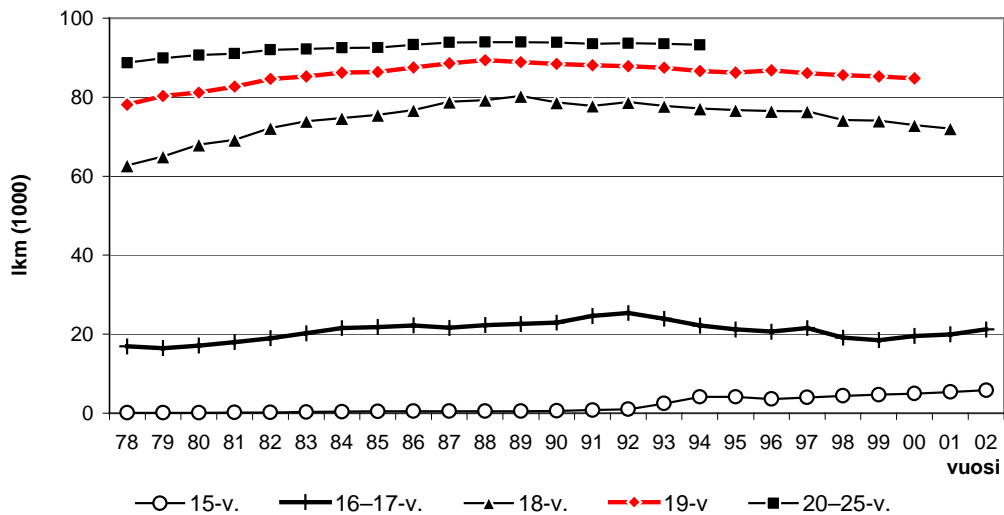
Kuva 5. Ajokortin 15-, 16–17-, 18-, 19- ja 20–25-vuotiaana hankkineiden miesten osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä.

Seuraavassa tarkastellaan ajokortin hankkineiden osuuden kumulatiivista kertymää ikäryhmittäin ikäluokassa. 18 ikävuoteen mennessä naisista noin 60 % on hankkinut ajokortin ja miehistä noin 70 %. 1970-luvun lopussa ero naisten ja miesten välillä oli suuri, mutta 1980-luvulla naiset alkoivat hankkia ajokortteja yhä useammin. Vuoteen 1990 mennessä ero naisten ja miesten välillä oli vakioitunut noin 10 prosenttiyksikköön.

Ajokortin 25 ikävuoteen mennessä hankkineiden osuus ikäluokasta on pysynyt viime vuodet lähes muuttumattomana, naisilla 86 %:ssa ja miehillä 93 %:ssa (kuvat 6 ja 7). Tältä osin aikasarjat ulottuvat vuoden 1976 ikäluokkaan, joten niissä ei vielä näy muutamana viime vuotena tapahtunutta alle 19-vuotiaana ajokortin hankkineiden osuuden lievää vähenemistä.



Kuva 6. Ajokortin 15-, 15–17-, 15–18-, 15–19- ja 15–25-vuotiaana hankkineiden naisten osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä.



Kuva 7. Ajokortin 15-, 15–17-, 15–18-, 15–19- ja 15–25-vuotiaana hankkineiden miesten osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä.

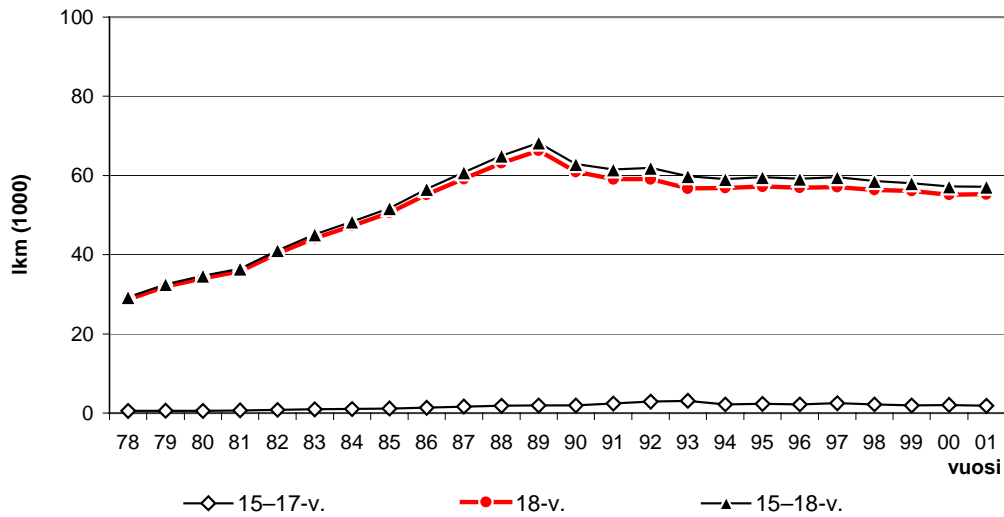
4.3.3 Pääkaupunkiseudun ja koko maan vertailu

Ajokorttiaineistosta ja väestötiedoista tarkasteltiin erikseen 18-vuotiaiden ajokortin hankinta-aktiivisuutta koko maassa ja pääkaupunkiseudulla. Väestötieto kuvaa ikäluokan kokoa sinä vuonna, kun se täytti 18 vuotta. Ajokorttitiedot ovat 18-vuotiaana ajokortin hankkineista ja tarkasteluun on lisätty ne, jotka ovat suorittaneet T-, KT- tai A1-luokan ajokortin 15–17-vuotiaana. Joka vuosi käy niin, että osa loppuvuodesta syntyneistä ei ehdi hankkia ajokorttia sinä vuonna kun täyttää

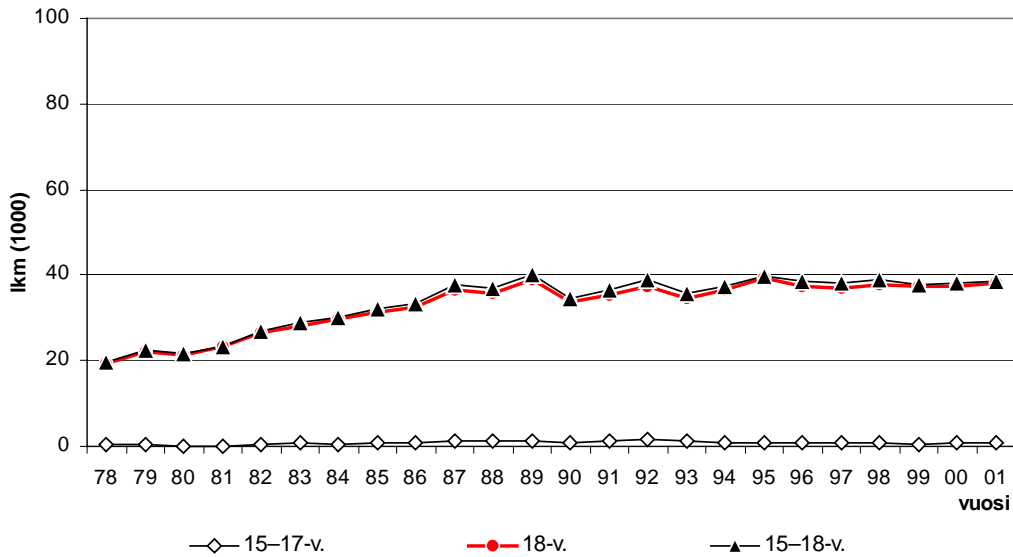
18 vuotta, eli he ovat mukana 19-vuotiaana ajokortin hankkineiden ikäluokassa seuraavana vuonna. Tämän ryhmän koko pysyy suurinpiirtein samana vuosittain, eli aineistoon tästä aiheutuva epätarkkuus on hyvin pieni.

Tarkastelussa on käytetty eri väestötietoa kuin edellisessä kappaleessa. Koko maan tasolla erot ovat niin pienet, että käyrät ovat lähes samanlaiset molemmissa tarkasteluissa. Koko maan osalta ajokortin hankinta-aktiivisuus on esitetty käyttäen erilaista ikäryhmitystä kuin aikaisemmin. (Kuvat 8 ja 10.)

Pääkaupunkiseudulla naisten aktiivisuus hankkia ajokortti on vaihdellut vuosittain. Vuonna 2001 noin 38 % ikäluokasta hankki ajokortin viimeistään 18-vuotiaana, kun vastaava luku koko maassa oli noin 55 % (kuvat 8 ja 9). Pääkaupunkiseudulla alle 18-vuotiaista naisista vain alle 1 % hankki ajokortin (kuva 11).

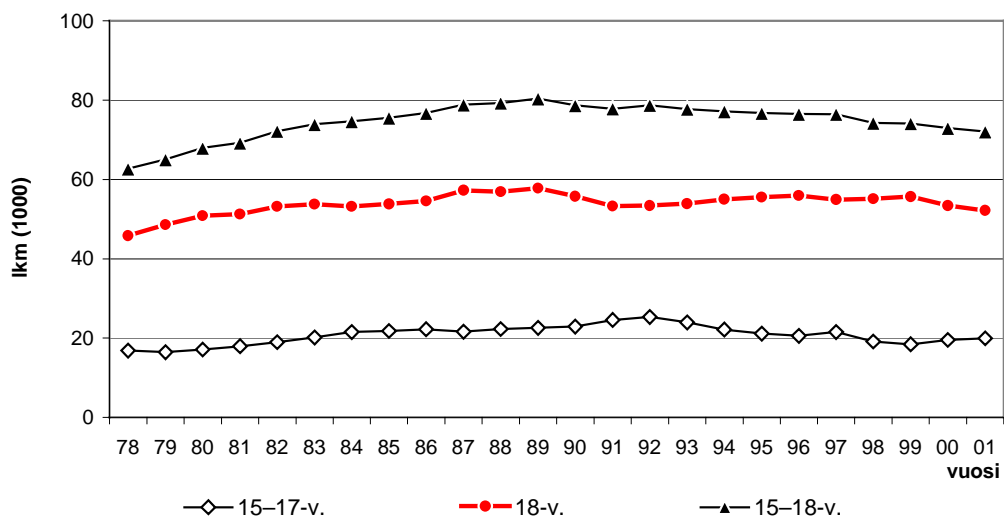


Kuva 8. Ajokortin hankkineiden osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä naisista vuosina 1978–2001 koko maassa.

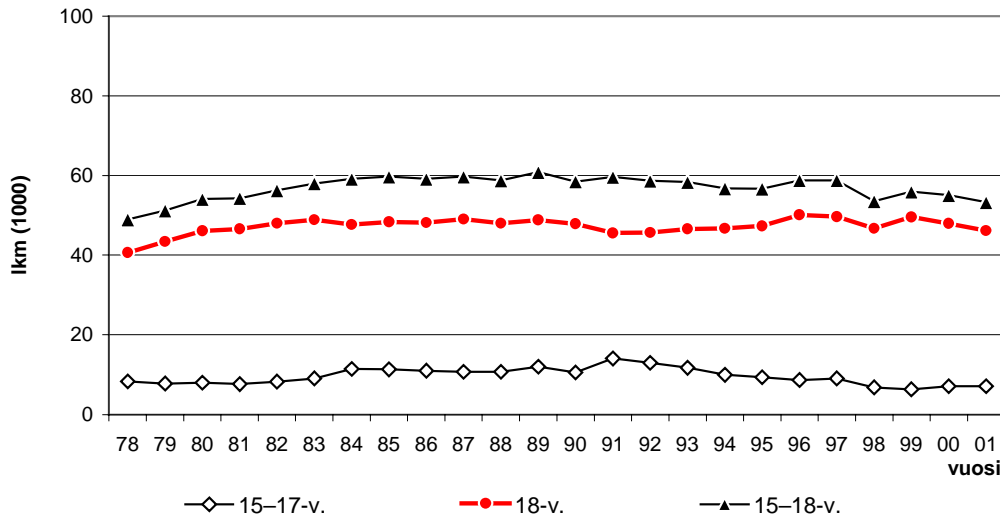


Kuva 9. Ajokortin hankkineiden osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä naisista vuosina 1978–2001 pääkaupunkiseudulla (Espoo, Helsinki, Kauniainen, Vantaa).

Pääkaupunkiseudulla 50–60 % ikäluokan miehistä on hankkinut ajokortin 18 ikävuoteen mennessä. Koko maassa 50–60 % hankki ajokortin 18-vuotiaana. Tämän lisäksi koko maassa on noin 20 % hankkinut ajokortin ennen 18 ikävuotta. 18 ikävuoteen mennessä ajokortin hankkineissa ero koko maan ja ja pääkaupunkiseudun välillä on noin 20 prosenttiyksikköä. Pääkaupunkiseudulla alle 18-vuotiaista miehistä vain vajaa 10 % hankki ajokortin, joten ero koko maahan on reilut 10 prosenttiyksikköä.



Kuva 10. Ajokortin hankkineiden miesten osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä miehistä vuosina 1978–2001 koko maassa.



Kuva 11. Ajokortin hankkineiden osuus vuosina 1960–1983 syntyneistä miehistä vuosina 1978–1983 pääkaupunkiseudulla (Espoo, Helsinki, Kauniainen, Vantaa).

Pääkaupunkiseudulla nuorten aktiivisuus hankkia ajokortti on selvästi alhaisempi kuin maassa keskimäärin. Sekä miehillä että naisilla ero on noin 20 %-yksikköä. Myös alle 18-vuotiaiden aktiivisuus hankkia ajokortti on pääkaupunkiseudulla alhaisempi kuin maassa keskimäärin. Miehillä ero on yli 10 %-yksikköä. Naisilla ero ei ole kovin suuri, sillä naiset hankkivat ajokortin vasta 18-vuotiaana tai sitä vanhempana. Ero pääkaupunkiseudun ja koko maan välillä on pysynyt lähes saman suuruisena vuosina 1978–2001.

4.3.4 Opetusluvalla ajokortin hankkineet

Taulukossa 1 kuvataan ajokortin autokoulussa ja opetusluvalla hankkineiden lukumäärän kehitystä vuosina 1989–2001. Taulukossa 2 puolestaan esitetään ajokortin opetusluvalla hankkineiden suhteellinen osuus kaikista ajokortin hankkineista samalla tarkasteluajanjaksolla. Tietoja ei ollut mahdollista saada sukupuolettain, alueittain ja ikäryhmittäin eriteltyinä.

Taulukko 1. Ajokortin autokoulussa ja opetusluvalla hankkineet vuosina 1989–2001. Lähde: Ajoneuvohallintokeskus, Kuljettajatilastot.

Vuosi	Autokoulussa				Autokoulu		Opetuslupa
	AB	ABC	B	BC	Yhteensä	A+B	
1989	53 715	20 338			74 053	53 715	5 385
1990	25 405	13 881	7 161	2 303	48 750	32 566	4 038
1991	1 969	5 136	32 358	11 149	50 612	34 327	5 451
1992	2 363	5 808	33 708	11 404	53 283	36 071	7 072
1993	2 292	5 627	32 731	11 308	51 958	35 023	8 257
1994	2 412	5 298	35 092	11 558	54 360	37 504	8 210
1995	2 174	4 089	34 819	10 554	51 636	36 993	8 289
1996	2 557	4 232	35 542	10 298	52 629	38 099	8 917
1997	2 481	2 970	37 854	7 913	57 396	37 890	8 139
1998	2 002	3 080	37 278	9 779	58 215	37 298	8 209
1999			53 345	15 189	68 534	53 345	8 129
2000			55 956	16 231	72 187	64 536	7 709
2001			55 354	16 172	71 526	64 010	8 138

Taulukko 2. Ajokortin opetusluvalla hankkineiden osuus kaikista ajokortin hankkineista vuosina 1989–2001.

Vuosi	%
1989	6,8
1990	7,6
1991	9,7
1992	11,7
1993	13,7
1994	13,1
1995	13,8
1996	14,5
1997	12,4
1998	12,4
1999	10,6
2000	9,6
2001	10,2

Ajokortin opetusluvalla hankkineiden lukumäärä kasvoi selvästi 1990-luvun alkupuolella. Suosituinta ajokortin hankkiminen opetusluvalla oli vuonna 1996. Vuodesta 1993 alkaen lähes joka vuosi yli 8 000 suomalaista on hankkinut ajokortin opetusluvalla. Tarkastelujakson alin luku on 4 038 opetusluvalla hankittua ajokorttia vuonna 1990.

Samaan aikaan kun opetusluvalla hankittujen ajokorttien määrä lisääntyi, kasvoi myös näiden korttien osuus kaikista tarkasteluajanjaksolla hankituista ajokorteista. 1980- ja 1990-lukujen vaihteessa alle 10 % suomalaisista hankki ajokortin opetusluvalla, mutta 1990-luvun aikana osuus kohosi nousten korkeimmillaan vuonna 1996 yli 14 %:n.

Seuraavan luvun haastattelututkimuksessa ei ole kartoitettu nuorten suhtautumista opetuslupa-opetukseen. Haastattelun yhteydessä kysyttiin kuitenkin 19–25-vuotiailta ajokortin hankkineilta nuorilta, olivatko he hankkineet ajokortin käymällä autokoulun vai opetusluvalla. Vastaajista 15 % oli hankkinut ajokortin opetusluvalla. Opetusluvalla ajokortin hankkineiden osuus ei eronnut merkittävästi vastaajan sukupuolen, ikän tai asuinpaikkaan mukaan tarkasteltuna.

4.3.5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tutkimuksen tässä osassa tarkasteltiin nuorten ensimmäisen ajokortin hankkimisen kehitystä vuosina 1978–2001. Ajokorttien hankkimiseen ovat 1990-luvulla vaikuttaneet taloudellinen lama, muuttoliike, kaksivaiheiseen ajokorttiin siirtyminen sekä moottoripyörille tullut uusi ajokorttiluokka. Nämä tapahtumat ovat saattaneet aikaistaa, myöhentää, vähentää tai lisätä nuorten ajokorttien hankkimista tai pelkästään vääristää tilastoja. Tarkastelemalla ainoastaan yhden ikäryhmän eli 18-vuotiaiden ajokortin hankkimista ei kyetä vastaamaan tutkimuksen tavoitteissa mainittuihin kysymyksiin.

Koko maan tasolla alle 26-vuotiaiden ajokortin hankkineiden osuus on pysynyt miltei muuttumattomana pieniä vuosittaisia poikkeamia lukuun ottamatta. Naisista 86 % ja miehistä 93 % hankkii edelleen ajokortin alle 26-vuotiaana. Laman jälkeen 18-vuotiaiden ajokortin hankkiminen on pysynyt ennallaan kuitenkin siten, että ajokortin 18-vuotiaana hankkineiden naisten ja miesten osuudet ovat lähestyneet toisiaan ja ovat nykyisin miehillä 52 % sekä naisilla 55 %. Sen sijaan alle 18-vuotiaiden kohdalla on 1990-luvulla tapahtunut pientä alenemista, ja ajokortin hankkineiden osuus on nykyisin miehillä 20 % ja naisilla 2 %.

Naiset hankkivat miehiä useammin ajokortin 18 ikävuoden jälkeen. Koko maan tasolla naisista noin 26 % ja miehistä noin 15 % hankkii ajokortin 19–25-

vuotiaana. Ero miesten ja naisten ajokortin hankinta-aktiivisuudessa on siten 10 %-yksikköä.

Pääkaupunkiseudulla nuorten ajokortin hankinta-aktiivisuus on selvästi alhaisempi kuin koko maassa keskimäärin. Ero maan keskiarvoon on 20 %-yksikköä. Vastaava suuntaus on havaittavissa ajokortin hankkimisessa alle 18-vuotiaana. Ero maan keskiarvoon on miesten osalta 10 %-yksikköä. Naisilla ei eroa ole havaittavissa, sillä he hankkivat ajokortin pääasiassa vasta täytettyään 18 vuotta.

Koko maan osalta muuttoliikkeen vaikutus ajokortin hankinta-aktiivisuuteen voi alkaa näkyä myöhemmin. Jos nuoret muuttajat jättävät hankkimatta ajokortin, kuten jo nyt pääkaupunkiseudulla asuvat nuoret tekevät, niin vähennys alkaa näkyä myöhemmin. Tällä hetkellä pääkaupunkiseudulle muuttaa väestöä, joka on hankkinut ajokortin jo aikaisemmin ennen muuttoaan.

5. Haastattelututkimus

5.1 Haastattelututkimuksen teoreettinen viitekehys

Tutkimuksen haastattelu-osuuden teoreettisena viitekehysenä käytettiin Ajzenin ja Fishbeinin reasoned action -teoriaa, joka kuvaa sitä, miten aikomus jonkin teon (tässä ajokortin hankkimisen) suorittamiseksi syntyy (Ajzen & Fishbein 1977, 1980, 1988). Ajzenin ja Fishbeinin teorian mukaan aikomus koostuu toisaalta (a) asenteesta ko. toimintaa kohtaan (positiivinen tai negatiivinen arvio toiminnan suorittamisesta) ja toisaalta (b) subjektiivisesta normista (yksilön kokema sosiaalinen paine toiminnan suorittamiseksi). Näin ollen nuoren aikomuksen hankkia ajokortti oletettiin riippuvan toisaalta yksilön autoiluun kohdistamista asenteista ja toisaalta läheisten asettamista paineista hankkia ajokortti. Reasoned action -teorian mukaan suunnitellun toiminnan toteuttamiseen vaikuttaa asenteiden ja sosiaalisen paineen lisäksi myös yksilön käsitys omista kyvyistään. Jos nuori esimerkiksi kokee, ettei hän tule läpäisemään autokoulun kuljettajatutkintoa, on epätodennäköisempää, että hän aikoo hankkia ajokortin.

Yleisesti ottaen ihmiset tekevät jotakin silloin kun he asennoituvat toimintaan myönteisesti, kokevat ulkopuolelta tulevaa painetta ja uskovat kykenevänsä kyseiseen toimintaan. Joidenkin toimintojen osalta asenteet saavat suuremman painoarvon kuin sosiaalinen paine, joidenkin toisten toimintojen osalta tilanne voi olla päinvastainen. Edellä mainituille tekijöille annettu painoarvo vaihtelee luonnollisesti myös yksilöiden välillä. Aikaisempien tutkimusten mukaan asenteet ennustavat aikomuksia paremmin kuin sosiaalinen paine (Ajzen et al., 1982; Ajzen & Fishbein, 1980; Smetana & Adler, 1980).

Aikaisempien tutkimusten mukaan yksilön aikomukset ennustavat suhteellisen hyvin tulevaa, todellista käyttäytymistä (Ajzen et al., 1982; Ajzen & Fishbein, 1980; Smetana & Adler, 1980). Em. tutkimuksissa on pyritty ennustamaan hyvin erilaisia toimintoja, mm. vaaleissa äänestämistä, huumeiden käyttöä, abortin tekoa tai strategisia pelivalintoja tietokonepeleissä. Näissä tutkimuksissa aikomuksen ja toteutuneen toiminnan välinen korrelaatiokerroin on vaihdellut välillä 0,72–0,80. Aikomusten ennustevaliditeetin on yleensä todettu olevan parempi kuin toimintaan kohdistuneiden asenteiden (Ajzen et al., 1982; Manstead et al., 1983). Näin ollen esimerkiksi aikomus lopettaa huumeiden käyttö ennustaa paremmin todellista lopettamista kuin huumeidenkäyttöön kohdistuvat asenteet. Nämä tulokset voidaan yleistää tässä tutkimuksessa oletukseksi, että nuoren aikomus hankkia henkilöauton ajokortti ennustaa paremmin todellista hankkimista kuin autoiluun kohdistuvat asenteet. Tämä kysymys ei kuulunut tutkimuksen piiriin, mutta tulevaisuudessa olisi mielenkiintoista selvittää, miten hyvin nuoren aikomus hankkia ajokortti korreloi todellisen hankkimisen kanssa ja miten eri-ikäiset vastaajat

eroavat tässä suhteessa. Lähtökohtaisesti voisi olettaa, että esimerkiksi 17-vuotiaiden aikomus hankkia auton ajokortti korreloisi paremmin todellisen hankkimisen kanssa kuin 16-vuotiaiden aikomus.

Tekijöitä, jotka vähentävät aikomusten ennustevaliditeettia, ovat aikomuksen mittaamisen ja todellisen toiminnan mittaamisen välinen aika (Sejwacz et al., 1980) sekä aikomuksesta saatu palaute (Songer-Nocks, 1976 a&b). Mikäli nuori ilmaistessaan aikomuksensa hankkia henkilöauton ajokortti kohtaa esim. ystäväpiirissään suurta vastustusta, on mahdollista, että hänen aikomuksensa muuttuu. Vastaavasti voidaan olettaa, että ”vihreiden arvojensa” takia ajokortin hankkimiseen kielteisesti suhtautuva nuori muuttaa suhtautumistaan ja aikomustaan, jos häntä painostetaan hankkimaan ajokortti.

Aikomuksen mittaamisen ja todellisen toiminnan mittaamisen välinen aika on tutkimukseen liittyvä metodinen tekijä, joka voi vähentää aikomusten ennustevaliditeettia. Mikäli aika kahden mittaustapahtuman välillä on lyhyt, on ennustevaliditeetti yleensä hyvä. Mitään tiettyä kriteeriä lyhyelle tai pitkälle aikavälille ei kuitenkaan voida antaa, vaan se riippuu kulloinkin tutkimuksen kohteena olevasta asiasta. Jos pyritään esimerkiksi ennustamaan autoilun määrää loman aikana, on aikavälin oltava lyhyt, koska asiaan vaikuttavat monet satunnaiset tekijät (mm. ohjelman muutokset ja sääolosuhteet). Jos taas ennustetaan toimintaa, jonka mahdollisesta toteutumisesta ihmisellä on suhteellisen vankka käsitys (esim. armeijaan meno, ajokortin hankkiminen), voi mittaamisten välillä oleva aika olla pitempi. Tässä tutkimuksessa aikomuksen ennustevaliditeettia arvioitiin sen avulla, kuinka suuri osa vastaajista ylipäänsä oli muodostanut käsityksen siitä, aikooko hankkia henkilöauton ajokortin. Mikäli suuri osa vastaajista ei osaa sanoa, aikooko hankkia ajokortin, voidaan olettaa, ettei tulos niiden osalta, jotka vastasivat kyselyyn, ole täysin reliaabeli.

5.2 Tutkimusaineisto ja -menetelmät

Tutkimuksen haastatteluosuuden mallina käytettiin Anderssonin ja Warmarkin (1999) suunnittelemaa kyselylomaketta. Tutkimustoimisto IRO Research Oy haastatteli VTT Yhdyskuntatekniikan toimeksiannosta 16–17-vuotiaita (osatutkimus I) ja 19–25-vuotiaita nuoria (osatutkimus II) elokuussa 2000. Kumpaankin osatutkimukseen osallistui 500 nuorta. Ensimmäisen osatutkimuksen keskeisenä tavoitteena oli tutkia nuorten aikomusta hankkia henkilöauton ajokortti heti heidän täytettyään 18 vuotta sekä pyrkiä löytämään tekijöitä, jotka ennustaisivat mahdollista haluttomuutta hankkia ajokortti (mm. asenteet, julkisten kulkuneuvojen käyttömahdollisuus ja sosiaalinen paine).

Toisen osatutkimuksen keskeisenä tavoitteena oli tutkia sitä, miksi osa nuorista ei ole hankkinut henkilöauton ajokorttia, sekä pyrkiä ennustamaan ajokortittomuutta. Otokseen pyrittiin samaan 250 sellaista nuorta, joilla ei ole ajokorttia. Tutkimuksen edetessä tämä osoittautui kuitenkin vaikeaksi ja niin päädyttiin 150 nuoreen. Tutkimuksen otokset valittiin poimimalla tasaväliotannalla 8 000 nuoren yhteystiedot väestötietojärjestelmästä. Tutkimukseen osallistuneista noin 50 % tavoitettiin matkapuhelimesta (osatutkimuksessa I 30 % ja osatutkimuksessa II 70 %). Ensimmäisen otoksen vastanneiden sukupuoli vakioitiin siten, että puolet vastanneista oli tyttöjä ja puolet poikia. Tämä oli tarkoituksena myös II otoksessa, mutta haastatteluiden käynnistyttyä oli selvää, että ajokortittomia miehiä oli vaikea löytää. Näin ollen naiset ovat hiukan painottuneina kyseisessä otoksessa. Otosten alueellinen jakauma painotettiin kasvukeskuksiin.

Tutkimuksen tilastollisissa analyyseissa käytettiin χ^2 -testiä, t-testiä ja parametrista Mann–Whitney-U-testiä. χ^2 -testillä tutkittiin kahden luokitellun muuttujan välistä riippuvuutta ristiintaulukoinnin perusteella, esimerkiksi ”Riippuuko aikomus hankkia ajokortti asuinpaikasta?” Tällöin nollahypoteesinä esitettiin vaihtoehto, että aikomus hankkia ajokortti ei riipu asuinpaikasta. Kun vertailtiin kahta toisistaan riippumatonta osajoukkoa (ne, jotka aikovat hankkia henkilöauton ajokortin vs. ne, jotka eivät aio) toisiinsa ja haluttiin tietää, eroavatko ryhmien keskiarvot toisistaan, käytettiin tilastollisena menetelmänä riippumattomien otosten t-testiä. Testin oletukset (havaintojen normaalijakautuneisuus ja tutkittavien populaatioiden samanvarianssisuus) tarkistettiin. Jos oletusten ei voitu osoittaa olevan voimassa, turvauduttiin parametrittomaan Mann–Whitney-testiin, joka perustuu ryhmien yhdistämiseen ja havaintojen asettamiseen suuruusjärjestykseen. Molempien testien nollahypoteesinä esitettiin vaihtoehto, että eroja keskiarvoissa ei ole ja että mahdollinen hajonta selittyy sattuman vaikutuksella.

Haluttomuutta hankkia ajokortti ja 19–25-vuotiaiden osalta ajokortittomuutta ennustettiin logistisella regressioanalyysillä. Logistisella regressioanalyysillä selitetään kaksiluokkaista muuttujaa selittävien muuttujien kombinaatiolla. Logistinen regressioanalyysi muistuttaa malliltaan paljon lineaarista regressioanalyysiä, mutta regressiokerrointen estimointi on hieman hankalampaa, mikä johtuu mallin epälineaarisuudesta. Estimointimenetelmässä kertoimet lasketaan käyttäen suurimman uskottavuuden estimointia etsien sopivinta mallia iteroiden. Analyysin tulosten tulkinta tehdään kuten lineaarisessa regressioanalyysissä. Regressiokerroimet ja sen merkitsevyyden testit on tärkeintä tulkita.

Haastattelututkimus on tehty kahdessa osassa. Ensin selvitettiin, onko nuorten suhtautuminen ajokortin hankintaan muuttunut. Tämän jälkeen selvitettiin erikseen, mitkä tekijät vaikuttivat tällaiseen asennemuutokseen.

5.3 Haastattelututkimus/Osatutkimus I

5.3.1 Tavoitteet

Haastattelututkimuksen tässä osassa on tarkoituksena vastata sivulla 13 esitettyihin kysymyksiin:

- Onko pääkaupunkilaisnuorten aikomus hankkia henkilöauton ajokortti muuttumassa?
- Mikä on vastaava kehitys kasvukeskuksissa, muissa kaupungeissa ja maaseudulla?

5.3.2 Taustamuuttajat ja pareittaiset vertailut

Tutkimukseen vastanneista 46 % oli 16-vuotiaita ja 54 % 17-vuotiaita. Vastausten alueellinen ja sukupuolittainen jakauma esitetään taulukossa 3.

Taulukko 3. Vastaajien sukupuoli ja vakinainen asuinpaikka.

	Tytöt		Pojat		Yhteensä	
	n	%	n	%	n	%
Suur-Helsinki	59	23,6	43	17,2	102	20,4
Turku	35	14,0	38	15,2	73	14,6
Tampere	35	14,0	41	16,4	76	15,2
Jyväskylä	36	14,4	38	15,2	74	14,8
Oulu	33	13,2	41	16,4	74	14,8
Muu kaupunki	28	11,2	23	9,2	51	10,2
Muu kunta	24	9,6	26	10,4	50	10,0
Yhteensä	250	100,0	250	100,0	500	100,0

$\chi^2=4,596$, $df=6$, $P=0,597$

Vastaajista 92 % ilmoitti aikovansa hankkia henkilöauton ajokortin heti kun on siihen ikänsä puolesta oikeutettu. Yhteensä 500 haastatellusta 40 vastaajaa siis ilmoitti, ettei aio hankkia ajokorttia heti täytettyään 18 vuotta. 16-vuotiaisiin verrattuna suhteessa suurempi osa 17-vuotiaista ilmoitti, ettei aio hankkia henkilöauton ajokorttia (10 % vs. 6 %; $\chi^2=3,098$, $df=1$, $P=0,078$). Tuloksen saattaisi selittää se, että 17-vuotiailla on yleisesti ottaen jo vankempi käsitys asiasta. Sukupuolella tai asuinpaikkakunnalla ei ollut tilastollisesti merkitsevää vaikutusta.

Suur-Helsingissä 6 %, Turussa 10 %, Tampereella 7 %, Jyväskylässä 12 %, Oulussa 8 % ja muussa kaupungissa tai kunnassa asuvista 7 % ilmoitti, ettei hanki ajokorttia täytettyään 18 vuotta. Kaikilla vastaajilla oli käsitys siitä, aikovatko he hankkia ajokortin. ”En osaa sanoa” -vastauksia ei tullut lainkaan, eikä otokseen myöskään osunut henkilöitä, joilla olisi välitön este ajokortin hankkimiselle (esim. ruumiillinen vamma). Tutkimukseen osallistuneilla oli myös selkeä käsitys siitä, kuka maksaa heidän autokoulunsa. Haastatelluista 58 % ilmoitti vanhempien maksavan autokoulun ja 19 % ilmoitti osallistuvansa myös itse osittain ajokortin kustannuksiin. Vain 14 % kertoi maksavansa autokoulun kokonaan itse.

Niiltä vastaajilta, jotka ilmoittivat, etteivät he aio hankkia henkilöauton ajokorttia täytettyään 18 vuotta, kysyttiin myös, aikovatko he hankkia kortin kuitenkin seuraavien lähivuosien aikana. Näistä 40 vastaajasta 73 % ilmoitti hankkivansa sen seuraavan viiden vuoden aikana ja 13 % seuraavan 5–10 vuoden aikana. Vain 8 % vastaajista ei vielä osannut sanoa, aikooko myöhemminkään hankkia ajokorttia. Tulokset viittaavat siis siihen, että koko 500 nuoren aineistossa vastaajista vain 0,6 % (yhteensä kolme vastaajaa) ei vielä tiedä, aikooko hankkia ajokortin, ja sellaisia, jotka eivät aio hankkia ajokorttia, ei ollut lainkaan.

Haastatelluista valtaosa oli lukiolaisia (66 %) tai ammattikoululaisia (26 %). Työttömänä vastaajista oli 3 % ja ansiotyössä 2 %. Näillä tekijöillä ei ollut vaikutusta aikomukseen hankkia henkilöauton ajokortti heti 18-vuotiaana. Esim. työttömänä olevista (n=13) kaikki paitsi yksi ilmoittivat aikovansa hankkia ajokortin.

Vastaajilta kysyttiin myös, miten he pääasiassa aikovat käyttää aikaansa seuraavan kahden vuoden aikana. Haastatelluista 97 % kertoi todennäköisesti opiskelevansa, 56 % kertoi käyvänsä työssä ja 56 % kertoi matkustavansa ulkomaille. Nuorten tulevaisuudensuunnitelmilla oli yhteys aikomukseen hankkia auton ajokortti heti 18-vuotiaana. Suurempi osa niistä, jotka sanoivat aikovansa käydä töissä, aikoi myös hankkia ajokortin (61 % vs. 39 %, $\chi^2=9,584$, $df=1$, $P=0,002$). Yksi mahdollinen tulkinta tulokselle olisi se, että ajokortista oletetaan olevan hyötyä työssäkäynnin yhteydessä. Samoin suurempi osa niistä, jotka aikovat matkustaa ulkomaille, aikoi myös hankkia ajokortin (65 % vs. 35 %, $\chi^2=7,455$, $df=1$, $P=0,006$).

Vastaajista 95 % asui vanhempiensa luona. Työntekijä oli molempien vanhempien yleisin ammattiryhmä (äideistä 42 % ja isistä 37 %), toimihenkilö toiseksi yleisin (äideistä 34 % ja isistä 26 %). Vanhempien ammattiryhmällä ei ollut vaikutusta nuoren aikomukseen hankkia ajokortti. Suurimmalla osalla nuorten vanhemmista oli myös ajokortti. Vastaajien äideistä 84 %:lla ja isistä 91 %:lla oli ajokortti. Tällä tekijällä oli vaikutusta nuoren aikomukseen hankkia ajokortti heti 18-vuotiaana. Suurempi osa niistä vastaajista, joiden isällä ei ollut ajokorttia, ilmoitti, ettei heti hanki ajokorttia (16 % vs. 7 %; $\chi^2=4,100$, $df=1$, $P=0,043$). Ilmeisesti siis

vanhemmat tarjoavat nuorelle ainakin osittain mallin siitä, hankkiako ajokortin vai ei. Vastaajista vain 1,4 % tuli perheistä, joissa kenelläkään ei ollut henkilöauton ajokorttia. Varsin moni (85 %) haastatelluista myös ilmoitti, että heillä olisi auto käytössään, jos he nyt saisivat ajokortin. Tällä asialla oli suuri merkitys nuorten aikomukseen hankkia ajokortti heti 18 vuotta täytettyään. Suurempi osa niistä, joilla olisi auto käytössä, aikoi hankkia ajokortin (95 % vs. 75 %, $\chi^2=32,694$, $df=1$, $P<0,0005$). Niistä, joilla olisi auto käytössään, 87 %:lla oli kyse perheen autosta ja 11 % ilmoitti, että heillä olisi oma auto. Vastaajista 8 %:lla oli jo moottoripyörä- tai traktorikortti. Kaikki em. kortin omistavat ilmoittivat hankkivansa henkilöauton ajokortin heti 18 vuotta täytettyään.

Haastatelluilta kysyttiin myös heidän kokemastaan sosiaalisesta paineesta hankkia ajokortti. 15 % vastaajista kertoi vanhempiansa useasti kehottaneen heitä hankkimaan ajokortin, ja 31 % kertoi joskus saaneensa tällaisen kehotuksen. Vanhemmista 2 % oli estellyt hankintaa ja 52 % ei ollut vielä lainkaan esittänyt kantaansa ajokortin hankkimiseen. Vaikuttaa siltä, että joka toisen 16–17-vuotiaan nuoren perheessä oli jo käyty keskustelua ajokortin hankkimisesta. Vanhempien kannanotolla oli vaikutusta nuoren aikomukseen hankkia ajokortti. Jos vanhemmat olivat vähintäänkin joskus kehottaneet nuorta hankkimaan auton ajokortin, aikoi vastaaja todennäköisemmin tehdä niin heti 18 vuotta täytettyään (97 % vs. 87 %, $\chi^2=16,821$, $df=1$, $P<0,0005$). Toisaalta taas vanhempien estely ei näytä juurikaan vaikuttavan nuorten aikomuksiin. Niistä kahdeksasta vastaajasta, joiden vanhemmat olivat estelleet henkilöauton ajokortin hankkimista, kaikki aikoiivat sen kuitenkin hankkia täytettyään 18 vuotta. Näin ollen ne, jotka eivät aikoneet hankkia korttia, olivat etupäässä niitä, joiden vanhemmat eivät olleet esittäneet minkäänlaista kantaa.

Myös kavereiden kannanotolla oli vaikutusta. 12 % vastaajista ilmoitti kavereiden useasti kehottaneen heitä hankkimaan auton ajokortin heti 18-vuotiaana, ja 26 % oli joskus saanut kavereiltaan vastaavanlaisen kehotuksen. Suurimmaksi osaksi kaverit olivat kuitenkin ottaneet neutraalin kannan (61 %). Kuitenkin ne, joiden kaverit olivat vähintäänkin joskus kehottaneet haastateltavaa hankkimaan ajokortin 18-vuotiaana, aikoiivat sen todennäköisemmin hankkia (95 % vs. 90 %, $\chi^2=4,540$, $df=1$, $P=0,033$). Käytännössä em. 5 %:n ero on kuitenkin marginaalinen.

5.3.3 Syyt olla hankkimatta ajokortti

Niille 40 vastaajalle, jotka ilmoittivat, etteivät he aio hankkia henkilöauton ajokorttia heti täytettyään 18 vuotta, esitettiin kymmenen väittämää, joilla pyrittiin arvioimaan syitä heidän aikomukselleen olla hankkimatta ajokorttia. Vastausvaihtoehdot esitettiin viisiportaisella asteikolla, jonka ääripäinä olivat vaihtoehdot

”täysin samaa mieltä” ja ”täysin eri mieltä”. Taulukossa 4 esitetään kunkin vastausvaihtoehdon suhteellinen osuus eri väittämien tapauksessa.

Taulukko 4. 16–17-vuotiaiden vastaajien syyt olla hankkimatta ajokorttia.

Et hanki ajokorttia, koska...	Täysin samaa mieltä (%)	Jonkin verran samaa mieltä (%)	Ei samaa eikä eri mieltä (%)	Jonkin verran eri mieltä (%)	Täysin eri mieltä (%)
sinulla ei ole siihen varaa	30,0	25,0	10,0	10,0	25,0
sinulla ei ole aikaa autokoululle	7,5	22,5	7,5	17,5	45,0
voit liikkua julkisilla kulkuneuvoilla yhtä hyvin	52,5	5,0	10,0	7,5	5,0
autoilu saastuttaa ympäristöä	2,5	30,0	12,5	15,0	40,0
autoilu on kansantaloudellista tuhlausta	5,0	15,0	20,0	20,0	40,0
sijoitat rahasi mieluummin muuhun	27,5	32,5	10,0	10,0	20,0
sinulla ei ole autoa millä ajaa	47,5	30,0	7,5	2,5	12,5
sinulla ei ole autolle tarvetta	27,5	20,0	10,0	17,5	25,0
autolla ajaminen on vaarallista	2,5	7,5	20,0	25,0	45,0
autolla ajaminen tulee kalliiksi	52,5	27,5	7,5	5,0	7,5

Yleisimmät syyt olla hankkimatta henkilöauton ajokorttia olivat 1) autolla ajaminen tulee kalliiksi (80 % vastaajista samaa mieltä), 2) ei ole autoa (78 % samaa mieltä) ja 3) mahdollisuus liikkua yhtä hyvin julkisilla kulkuneuvoilla (78 % samaa mieltä). Vähiten haluttomuuteen hankkia ajokortti vaikuttivat väittämät ”ajaminen on vaarallista” (10 % samaa mieltä), ”autoilu on kansantaloudellista tuhlausta” (20 % samaa mieltä) ja ”ei ole aikaa autokoululle” (30 % samaa mieltä). Nuoren haluttomuus hankkia ajokortti näyttää siis olevan yhteydessä lähinnä taloudellisuuteen ja hyödyllisyyteen liittyviin tekijöihin. Lähes 60 % nuorista ilmoitti sijoittavansa rahansa mieluummin johonkin muuhun kuin ajokorttiin. Ympäristöarvoilla tai liikenneturvallisuuteen liittyvillä näkemyksillä oli vain vähän vaikutusta nuorten haluttomuuteen hankkia ajokortti heti 18-vuotiaana. Vastaajista 55 % valitsi vaihtoehdon ”jonkin verran eri mieltä” tai ”täysin eri mieltä” väittämän ”autoilu saastuttaa ympäristöä” tapauksessa. Edelleen 70 % vastaajista ei ollut sitä mieltä, että autolla ajaminen on vaarallista.

5.3.4 Mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla

Kaikilta vastaajilta kysyttiin myös heidän mahdollisuuksiaan liikkua julkisilla kulkuneuvoilla eri tilanteissa. Taulukossa 5 esitetään vastaajien suhteellinen osuus sen mukaan, millaiset mahdollisuudet heillä on liikkua julkisilla kulkuneuvoilla eri tilanteissa. Kaiken kaikkiaan mahdollisuudet liikkua julkisilla olivat hyvät. Noin 80 %:lla vastaajista oli vähintäänkin ”melko hyvät” mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla kaikissa em. tilanteissa. Vain noin 3 %:lla vastaajista mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla olivat erittäin huonot.

Taulukko 5. Vastaajien mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla.

Mahdollisuuteni liikkua julkisilla kulkuneuvoilla...	Erittäin hyvä (%)	Melko hyvä (%)	Ei hyvä eikä huono (%)	Melko huono (%)	Erittäin huono (%)
kodin ja koulun/työn välillä	48,0	35,0	5,8	6,2	3,0
harrastusten pariin	37,4	37,4	12,4	8,8	2,8
kavereiden luokse	40,2	35,0	11,4	7,4	4,8
vapaasti silloin kun tahdon	39,0	41,2	10,0	6,2	3,2
em. keskiarvo	41,1	37,1	9,9	7,1	3,4

Mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla eri tilanteissa eivät eronneet niiden välillä, jotka aikoivat hankkia ajokortin täytettyään 18 vuotta verrattuna niihin, jotka eivät aikoneet. Haastatellut nuoret olivat yleisesti ottaen varsin aktiivisia julkisten kulkuneuvojen käyttäjiä. Vastaajista 57 % käytti julkisia kulkuneuvoja päivittäin ja 22 % vähintään kahtena päivänä viikossa. Aikomus hankkia auton ajokortti heti 18-vuotiaana ei ollut riippuvainen julkisten kulkuneuvojen käyttötiheydestä. Tulosten perusteella vaikuttaa siis siltä, että Suomessa julkisten kulkuneuvojen käyttömahdollisuudet ovat niin hyvät, ettei tämä seikka vaikuta nuorten ajokortinhankkimispäätökseen. Polkupyörän käyttö oli vastaajien keskuudessa hiukan harvinaisempaa verrattuna julkisten kulkuneuvojen käyttöön. Vastaajista 33 % käytti polkupyörää päivittäin ja 19 % vähintään kahtena päivänä viikossa. Vain 10 % vastaajista ei pyöräillyt lainkaan. Myöskään polkupyörän käyttötiheydessä ei ollut eroja verrattaessa niitä, jotka aikoivat hankkia ajokortin täytettyään 18 vuotta ja niitä, jotka eivät aikoneet.

5.3.5 Ajokorttiin ja autoiluun kohdistuvat arvot ja asenteet

Haastateltaville esitettiin 14 kysymystä, joilla pyrittiin arvioimaan heidän autoiluun ja ajokorttiin kohdistuvia arvojaan ja asenteitaan. Vastausvaihtoehdot esitettiin viisiportaisella asteikolla, jonka ääripäinä olivat vaihtoehdot ”täysin samaa

mieltä” ja ”täysin eri mieltä”. Taulukossa 6 esitetään asenteita ja arvoja mittaavat väittämät ristiintaulukoituna vastausvaihtoehtojen kanssa.

Taulukko 6. Autoiluun ja ajokorttiin kohdistuvia asenteita ja arvoja mittaavat väittämät.

	Täysin samaa mieltä (%)	Jonkin verran Samaa mieltä (%)	Ei samaa eikä eri mieltä (%)	Jonkin verran eri mieltä (%)	Täysin eri mieltä (%)
Ajokortti tuo arvostusta toisten silmissä	5,8	36,6	19,4	16,8	20,8
Ajokortin myötä koen itseni aikuiseksi	17,4	30,8	14,8	17,0	20,0
Ajokortti tuo minulle riippumattomuutta	22,2	31,6	18,8	13,8	12,6
Ajokortin avulla voin välttää julkisia kulkuneuvoja	43,6	30,4	10,8	8,4	6,8
Ajokortti helpottaa olennaisesti liikkumista	64,2	20,8	8,0	4,4	2,6
Ajokortista voi olla hyötyä työhaussa	54,0	32,2	6,6	4,4	2,8
Auton ajaminen vaikuttaa hauskalta	49,0	30,2	12,2	6,0	2,2
Autolla ajaminen tulee kalliiksi	65,2	25,4	6,2	2,0	1,2
Auton ajaminen vaikuttaa vaaralliselta	4,0	23,0	17,0	28,6	27,4
Auton ajaminen vahingoittaa ympäristöä	22,8	39,8	15,2	12,6	9,4
Autoilu on kansantaloudellista tuhlausta	4,4	12,4	30,0	23,0	29,2
Tunnen henkilökohtaista kiinnostusta autoja kohtaan	35,2	26,2	11,0	14,2	13,4
Pelkään, etten läpäise autokoulun kuljettajatutkintoa	9,0	16,0	7,6	15,8	51,6
Pelkään, etten läpäise kuljettajatutkinnon ajokoetta	9,4	17,2	8,0	17,8	47,6

Eniten ”samaa mieltä” -vastauksia keräsivät seuraavat väittämät: ”autolla ajaminen tulee kalliiksi” (keskiarvo 4,5), ”ajokortti helpottaa olennaisesti liikkumista” (keskiarvo 4,4), ja ”ajokortista voi olla hyötyä työhaussa” (keskiarvo 4,3). Vähiten ”samaa mieltä” -vastauksia tuli autokoulun kuljettajatutkintoa koskevista väittämistä (keskiarvot 2,2) sekä väittämästä ”autoilu on kansantaloudellista tuhlausta” (keskiarvo 2,4). Mielenkiintoisena yksittäisenä tuloksena nousi esiin se, että lähes

20 % nuorista oli täysin samaa mieltä siitä, että ajokortin myötä he kokevat olevansa aikuisia. Näin ollen ajokortti ainakin osan kohdalla merkitsee pääsyä aikuisten maailmaan. Nuorista lähes puolet oli sitä mieltä, että ajokortin avulla voi välttää julkisten kulkuneuvojen käyttöä. Tämä viittaa siihen, että vaikei julkisten kulkuneuvojen käyttömahdollisuus selittää ajokortin mahdollista hankkimista, nuoret haluavat liikkua mieluummin autolla kuin julkisilla kulkuneuvoilla. Noin 30 % vastaajista oli myös sitä mieltä, että autoilu ei missään nimessä ole kansantaloudellista tuhlausta. Itse asiassa yllättävän moni vastaaja oli henkilökohtaisesti kiinnostunut autoilusta ja autoista.

Vastausten voidaan myös joiltakin osin tulkita ilmentävän nuorten liikenneturvallisuuteen ja ympäristöarvoihin liittyviä asenteita. Kaikista vastaajista peräti 56 % valitsi vaihtoehdon ”jonkin verran tai täysin eri mieltä” kysyttäessä, vaikuttaako autolla ajaminen vaaralliselta. ”Täysin samaa mieltä” -vaihtoehdon valitsi vain 4 % vastaajista. Näin ollen vaikuttaa siltä, että autoilua ei yleisesti ottaen pidetä vaarallisena. Edelleen vastaajista 22 % ei ole sitä mieltä, että autolla ajaminen vahingoittaa ympäristöä. Kuitenkin noin joka viides vastaaja hyväksyi tämän väittämän täysin.

Autoiluun kohdistuvat arvostukset ja mielipiteet erosivat monessa suhteessa niiden kesken, jotka aikovat hankkia henkilöauton ajokortin heti täytettyään 18 vuotta ja niiden, jotka eivät aikoneet (taulukko 7). Ensinnäkin ne, jotka aikovat hankkia ajokortin, valitsivat keskimääräistä useammin vaihtoehdon ”samaa mieltä” väittämien ”ajokortti tuo arvostusta toisten silmissä” ja ”ajokortin myötä koen itseni aikuiseksi” tapauksessa. Samoin liikkumismahdollisuudet koettiin paremmiksi ajokortin hankkimisen myötä. Edelleen ne, jotka aikovat heti hankkia ajokortin, olivat muita useammin sitä mieltä, että autolla ajaminen vaikuttaa hauskalta, ja he tunsivat enemmän henkilökohtaista kiinnostusta autoja kohtaan. Tulosten kokonaistarkastelu viittaa siihen, että ne nuoret, jotka aikovat hankkia ajokortin, suhtautuvat autoiluun varauksettoman positiivisesti.

Taulukko 7. Tilastollisesti merkitsevät erot arvoissa ja asenteissa niiden kesken, jotka aikovat hankkia ajokortin 18-vuotiaana, ja niiden, jotka eivät aio.

	Hankkivat ajokortin keskiarvo	Eivät hanki korttia heti keskiarvo	Hankkivat ajokortin hajonta	Eivät hanki korttia heti hajonta	t tai Z
Ajokortti tuo arvostusta toisten silmissä	3,0	2,0	1,26	1,01	4,72***
Ajokortin myötä koen itseni aikuiseksi	3,2	2,1	1,39	1,24	4,73***
Ajokortin avulla voin välttää julkisia kulkuneuvoja	4,0	3,1	1,16	1,51	-4,17***a
Ajokortti helpottaa olennaisesti liikkumista	4,5	3,8	0,94	1,34	-3,49***a
Auton ajaminen vaikuttaa hauskalta	4,3	3,2	0,94	1,25	-5,83***a
Autolla ajaminen tulee kalliiksi	4,5	4,3	0,77	1,03	-1,95*a
Tunnen henkilökohtaista kiinnostusta autoja kohtaan	3,7	2,4	1,39	1,39	-5,14***a

* P < 0,05, ** P < 0,01, *** P < 0,001

a = käytetty Mann–Whitney-U-testiä jakauman vinouden johdosta

5.3.6 Ajokortin hankkimisen ennustaminen

Logistisella regressioanalyysillä selvitettiin, miten eri tekijät vaikuttavat nuoren aikomukseen hankkia henkilöauton ajokortti heti hänen täytettyään 18 vuotta. Aikomus olla hankkimatta ajokorttia oli mallissa dikotomisena selitettävänä muuttujana. Järjestys, jossa riippumattomat muuttujat pakotettiin regressiomalliin, perustui ajatukseen niiden tekijöiden hierarkkisesta tasosta, jotka vaikuttavat aikomukseen hankkia ajokortti. Koska aikomus todennäköisesti perustuu moneen eri tekijään, haluttiin selvittää, mikä osuus yksistään esim. henkilön taustamuuttujilla tai arvoilla ja asenteilla on. Näin ollen malliin pakotettiin ensiksi taustamuuttujat (ikä, sukupuoli, paikkakunta ja koulutus). Sen jälkeen malliin lisättiin henkilön mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ja niiden käyttöiheyks. Koska regressioanalyysin tulosten kannalta on olennaista, etteivät mallissa olevat tekijät korreloi voimakkaasti keskenään, jätettiin muut julkisten kulkuneuvojen käyttöä koskevat muuttujat pois. Kolmanneksi malliin lisättiin nuoren tulevaisuudensuunnitelmia koskevat muuttujat. Tämä rajattiin suunnitelmiin käydä töissä ja suunnitelmiin muuttaa ulkomaille. Koska suurin osa nuorista suunnitteli opiskelevansa, ei tätä muuttujaa sen pienen hajonnan vuoksi otettu lainkaan malliin. Neljänneksi malliin lisättiin ne autoilua koskevat näkemykset ja arvot, jotka mallin kannalta olivat mielekkäimmät. Luokat ”täysin samaa mieltä” ja ”samaa

mieltä” yhdistettiin kuvaamaan käsitystä ”samaa mieltä”. Samoin toimittiin ”eri mieltä” ilmentävien luokkien kanssa.

Voimakkaan korrelaation välttämiseksi ja mallin tarkoituksenmukaisuuden lisäämiseksi päädyttiin ottamaan mukaan seuraavat arvoja ja asenteita koskevat muuttajat: arvostus, aikuisuus, riippumattomuus, hyödyllisyys työn haussa, ajamisen hauskuus, ajamisen taloudellisuus, vaarallisuus, ympäristövahingot ja ajaminen kansantaloudellisena tuhlauksena (tämä muuttuja ei korreloinut voimakkaasti ajamisen taloudellisuutta indikoivan muuttujan kanssa). Vertausluokaksi otettiin aina se luokka, joka indikoi autoiluun kohdistuvia positiivisia asenteita. Lähtöoletuksena oli, että ne, jotka eivät aio hankkia ajokorttia, asennoituvat kielteisemmin tai neutraalimmin autoiluun ja ajokortin hankkimiseen. Asenteiden jälkeen malliin pakotettiin sosiaalista painostusta indikoivat muuttajat. Näiden muuttujien luokat yhdistettiin dikotomisiksi kuvaamaan joko painostuksen ilmenemistä (”usein” tai ”joskus”), tai sitä, ettei nuori ollut kohdannut minkäänlaista painostusta kortin hankkimiselle tai että asiasta ei oltu puhuttu. Vielä viimeiseksi malliin lisättiin muuttuja, joka kuvasi sitä, olisiko nuorella auto käytössään jos hän haastatteluhetkellä saisi ajokortin. Tämän muuttujan vaikutus koko mallissa haluttiin selvittää erikseen, koska sen voidaan olettaa olevan yksi keskeisimmistä ajokortin hankkimiseen vaikuttavista tekijöistä.

Taulukossa 8 on kuvattu yksittäisten riippumattomien muuttujien tulokset lopullisessa regressiomallissa. Sarake B kuvaa vaikutuksen suunnan, Wald on regressio-kerroin, ns. ”Odds ratio” kuvaa todennäköisyyskerrointa suhteessa vertausluokkaan ja P kuvaa tilastollista merkitsevyytasoa. R^2 kuvaa muuttujan selitysastetta ja se on raportoitu vain niiden muuttujien osalta, joissa se oli $<0,0005$. Vertausluokat on esitetty kunkin riippumattoman muuttujan osalta sulkeissa. Mallissa puuttuvat havainnot korvattiin mediaanilla. Puuttuvia havaintoja oli eniten tulevaisuutta koskevissa kysymyksissä (”käyt töissä” -kysymyksessä puuttuvia havaintoja oli 25 ja ulkomaille muuttamista koskevassa kysymyksessä 57). Muutoin puuttuvia havaintoja ei juurikaan ollut.

Taulukko 8. Tiivistelmä logistisesta regressioanalyysistä, jossa selitettävänä muuttujana on aikomus olla hankkimatta henkilöauton ajokorttia heti 18-vuotiaana.

Riippumattomat muuttujat	B	Wald	Odds ratio	P	R ²
Ikä (16 vuotta)	1,198	5,549	3,315	0,018	0,113
Sukupuoli (nainen)	-0,297	0,305	0,743	0,581	
Paikkakunta					
(muu kaupunki tai kunta)		2,184		0,823	
Helsinki	0,913	1,133	2,491	0,287	
Turku	0,947	1,232	2,577	0,267	
Tampere	0,077	0,007	1,080	0,929	
Jyväskylä	0,659	0,640	1,932	0,424	
Oulu	0,415	0,250	1,514	0,617	
Koulutus					
(lukio)		9,032		0,029	0,104
Ammattikoulu	-1,458	4,831	0,233	0,028	-0,100
Opisto	0,949	0,952	2,583	0,329	
Töissä tai työtön	-2,581	3,579	0,076	0,058	-0,076
Mahdollisuus liikkua julkisilla vapaasti					
(erittäin hyvä)		2,141		0,544	
melko hyvä	-1,365	1,646	0,255	0,199	
ei hyvä eikä huono	-1,129	1,744	0,323	0,186	
melko tai erittäin huono	-1,169	1,736	0,310	0,187	
Käyttötiheys julkisissa kulku-neuvoissa					
(joka päivä)		3,920		0,270	
4–5 päivänä viikossa	0,953	1,833	2,595	0,176	
2–3 päivänä viikossa	0,692	0,979	1,997	0,322	
korkeintaan kerran viikossa	-0,609	0,732	0,544	0,392	
Seuraavan 2 vuoden aikana...					
käy töissä (ei)	-0,754	2,486	0,470	0,115	-0,042
muuttaa ulkomaille (ei)	-1,298	5,755	0,273	0,064	-0,116

Riippumattomat muuttujat	B	Wald	Odds ratio	P	R ²
Arvot					
Ajokortti tuo arvostusta (samaa mieltä)		4,766		0,092	0,052
ei samaa eikä eri mieltä	1,603	4,733	4,967	0,030	0,099
eri mieltä	1,189	2,209	3,283	0,137	0,027
Kortin myötä koen itseni aikuiseksi (samaa mieltä)		3,762		0,152	
ei samaa eikä eri mieltä	1,259	3,730	3,524	0,053	0,078
eri mieltä	0,623	0,687	1,864	0,407	
Ajokortti tuo riippumattomuutta (samaa mieltä)		2,052		0,358	
ei samaa eikä eri mieltä	-0,496	0,781	0,608	0,377	
eri mieltä	-0,871	1,757	0,418	0,185	
Ajokortista voi olla hyötyä työn haussa (samaa tai ei samaa eikä eri mieltä)	-0,535	0,586	0,585	0,444	
Ajaminen on hauskaa (samaa mieltä)		20,374		<0,001	0,242
ei samaa eikä eri mieltä	2,432	14,487	11,384	<0,001	0,212
eri mieltä	2,164	12,617	8,704	<0,001	0,195
Ajaminen tulee kalliiksi (eri mieltä)		6,191		0,045	0,089
ei samaa eikä eri mieltä	-1,606	1,874	0,200	0,171	-0,056
samaa mieltä	0,083	0,004	1,087	0,950	
Ajaminen vaikuttaa vaaralliselta (eri mieltä)		1,570		0,456	
ei samaa eikä eri mieltä	0,658	1,085	1,932	0,297	
samaa mieltä	0,727	1,079	2,068	0,299	
Ajaminen vahingoittaa ympäristöä (eri mieltä)		8,340		0,016	0,125
ei samaa eikä eri mieltä	-1,862	8,312	0,155	0,004	-0,150
samaa mieltä	-1,082	2,021	0,338	0,155	-0,008
Autoilu on kansantaloudellista tuhlausta (eri mieltä)		1,419		0,492	
ei samaa eikä eri mieltä	0,663	0,876	1,942	0,349	
samaa mieltä	-0,208	0,121	0,811	0,728	
Vanhemmat kehottaneet hankkimaan ajokortin (kyllä)	2,157	10,988	8,641	0,001	0,179
Kaverit kehottaneet hankkimaan ajokortin (kyllä)	-0,178	0,094	0,836	0,759	
Olisiko auto käytössä (kyllä)	1,259	5,569	3,522	0,018	0,113

Kun tarkastellaan mallissa olevia taustamuuttujia, huomataan, että ainoastaan ikä ja koulutus olivat selittävinä muuttujina tilastollisesti merkitsevällä tasolla. 16-vuotiaisiin verrattuna 17-vuotiaat olivat kolme kertaa todennäköisemmin haluttomia hankkimaan auton ajokortin heti 18-vuotta täytettyään. Tämä on samansuuntainen tulos kuin pareittaisessa vertailussa edellä. Koko selitettävän muuttujan vaihtelusta ikä selittää suhteellisen paljon, 11 % (R^2). Koulutuksen vaikutus oli se, että ammattikoululaisilla suunta oli negatiivinen, mikä viittaa siihen, että ammattikoululainen todennäköisemmin hankkii ajokortin. Samoin työssäkäyvät lukiolaisia todennäköisemmin hankkivat ajokortin.

Samoin kuin pareittaisessa vertailussa, tässäkin analyysissä julkisten kulkuneuvojen käytöllä ei ollut vaikutusta aikomukseen hankkia ajokortti. Tämä tulos on myös samansuuntainen paikkakuntaa koskevien ei-merkitsevien tulosten kanssa. Nämä tulokset yhdessä viittaavat siihen, että aikomus hankkia ajokortti ei ole ainakaan näiden nuorten kohdalla riippuvainen liikkumismahdollisuuksista.

Nuoren tulevaisuudensuunnitelmilla on selvä vaikutus aikomukseen hankkia ajokortti. Ne, jotka aikoivat muuttaa ulkomaille seuraavan kahden vuoden aikana, vastasivat neljä kertaa muita todennäköisemmin, että he aikovat hankkia ajokortin. Nämä vastaajat saattavat olla niitä, jotka ovat lähdössä lukiosta vaihtopilaiksi, ja suunnittelevat hankkivansa ajokortin siinä yhteydessä.

Autoiluun kohdistuvilla arvoilla ja asenteilla oli selvä vaikutus aikomukseen hankkia ajokortti. Moni muuttuja nousi tilastollisesti merkitsevälle tasolle selitettäessä aikomuksessa esiintyvää variaatiota. Ensinnäkin ne, jotka eivät aio hankkia henkilöauton ajokorttia heti 18-vuotiaana, valitsivat muita vastaajia todennäköisemmin vaihtoehdon ”en osaa sanoa” kysyttäessä, tuoko ajokortti arvostusta tai kokevatko he ajokortin myötä itsensä aikuiseksi. Tämä viittaa siihen, etteivät nämä nuoret koe ajokorttia statustaan nostavana asiana. Ehkä myös siksi halukkuus hankkia ajokortti ei ole niin suuri. Asenteissa keskeisin ennustava muuttuja oli kuitenkin ajamisen hauskuutta mittaava muuttuja. Ne vastaajat, jotka eivät olleet sitä mieltä että ajaminen on hauskaa, jättivät yhdeksän kertaa muita todennäköisemmin ajokortin hankkimatta. Kaikkiaan tämä muuttuja selitti koko mallin vaihtelusta melkein 20 %. Ympäristöarvoilla oli käänteinen vaikutus mallissa. Ts. ne, jotka olivat sitä mieltä, että autoilu vahingoittaa ympäristöä, todennäköisemmin kuitenkin hankkivat kortin. Tämä yhdessä em. tuloksen kanssa viittaa siihen, että vaikka nuorten mielestä autoilu vahingoittaa ympäristöä, se koetaan kuitenkin sen verran positiivisia kokemuksia tarjoavaksi toiminnaksi, että ajokortti aiotaan hankkia.

Myös muuttujalla ”sosiaalinen painostus hankkia ajokortti” oli merkitsevä selitysteite lopullisessa mallissa. Vanhempien kehoitus hankkia ajokortti selvästi lisäsi ajokortinhankkimisaikomusta. Ts. ne nuoret, jotka eivät olleet kokeneet painos-

tusta, aikoivat yhdeksän kertaa todennäköisemmin olla ajamatta kortin. Koko mallin varianssista tämä muuttuja selitti 18 %. Kavereiden suunnalta tullee painostuksella ei ollut tilastollista merkitystä. Myös se, olisiko nuorella autoa käytössään (haastatteluhetkellä), saavutti tilastollisesti merkitsevän tason selittävänä tekijänä. Ts. ne, joilla ei olisi ollut autoa, neljä kertaa todennäköisemmin jättäisivät ajokortin hankkimatta. Koko mallin vaihtelusta tämä muuttuja selitti 11 %.

Eri hierarkkisten ryhmien selitysosuudet, muutokset niissä ja χ^2 -arvot merkitsevyystasoiheen on esitetty taulukossa 9. Taustamuuttujat yksinään ja liikkumismahdollisuudet selittivät aikomuksessa esiintyvistä vaihtelusta vain noin 5 %, eikä malli tällöin yltänyt tilastollisesti merkitsevälle tasolle. Tulevaisuudensuunnitelmien lisääminen malliin paransi selitysosuutta noin 7 %:lla. Asenteiden osuus koko mallissa oli huomattava. Niiden lisääminen malliin paransi selitysosuutta 29 %:lla ja johti siihen, että malli saavutti tilastollisesti erittäin merkitsevän tason. Sosiaalinen paine lisäsi edelleen mallin selitysosuutta 8 %:lla. Sillä, olisiko nuorella ollut auto käytössään, ei juurikaan ollut merkitystä. Koko mallin lopullista selitysosuutta (52 %) voidaan pitää huomattavana. Noin puolet aikomuksessa esiintyvistä vaihtelusta kyettiin siis mallin avulla selittämään. Kokonaisuudessaan malli luokitteli oikein 99 % niistä, jotka aikoivat hankkia ajokortin, ja 45 % niistä, jotka eivät aikoneet. Koko mallin ennustamistarkkuus oli 95 %. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että ennustettaessa nuorten aikomusta hankkia ajokortti on ensisijaisen tärkeää huomioida autoiluun ja ajokorttiin kohdistuvat asenteet ja arvot. Taustamuuttujat, liikkumismahdollisuudet tai tulevaisuudennäkymät eivät ole yksinään tarpeeksi luotettavia selittäviä tekijöitä.

Taulukko 9. Hierarkkisia muuttujaryhmiä koskevat tulokset logistisessa regressioanalyysissä.

Riippumattomat muuttujat	R ² (selityssaste)	Muutos R ² :ssa	χ^2
Taustamuuttujat	0,046	0,046	10,03
Liikkumismahdollisuudet	0,060	0,014	12,94
Tulevaisuudennäkymät	0,127	0,067	28,01
Arvot	0,413	0,286	97,03 ***
Sosiaalinen paine	0,493	0,080	118,32 ***
Auton käyttömahdollisuus	0,513	0,020	123,85 ***

* P < 0,05, ** P < 0,01, *** P < 0,001

5.4 Haastattelututkimus/Osatutkimus II

5.4.1 Tavoitteet

Haastattelututkimuksen tämän osan tarkoituksena on vastata sivulla 13 esitettyyn kysymykseen:

- Mitkä tekijät vaikuttavat nuoren halukkuuteen hankkia henkilöauton ajokortti?

Tämän lisäksi selvitettiin 19–25-vuotiaiden ajokortittomien nuorten aikomusta ja halukkuutta hankkia ajokortti lähivuosina. Tutkimuksen aineisto koostui 500:sta 19–25-vuotiaan nuoren puhelinhaastattelusta (ks. kohta 5.2 Tutkimusaineistot ja -menetelmät).

5.4.2 Taustamuuttajat ja pareittaiset vertailut

Tutkimukseen osallistuneista 27 % oli 19–20-vuotiaita, 33% 21–22-vuotiaita ja 41 % 23–25-vuotiaita (taulukko 10). Sukupuolen ja iän suhteen ei ilmennyt tilastollisesti merkitsevää eroa. Kaiken kaikkiaan vastaajista 58 % oli naisia.

Taulukko 10. Vastaajien sukupuoli suhteessa ja ikä.

	Naiset		Miehet		Yhtensä	
	n	%	n	%	n	%
19–20 vuotta	80	27,5	53	25,4	133	26,6
21–22 vuotta	96	33,0	68	32,5	164	32,8
23–25 vuotta	115	39,5	88	42,1	203	40,6
Yhteensä	291	100,0	209	100,0	500	100,0

$\chi^2=0,416$, $df=2$, $P=0,812$

Vastausten alueellinen jakauma esitetään taulukossa 11. Naisista hiukan suurempi osa tuli pääkaupunkiseudulta, mutta ero ei ollut tilastollisesti merkitsevä.

Taulukko 11. Vastaajien sukupuoli ja vakinainen asuinpaikka.

	Naiset		Miehet		Yhtensä	
	n	%	n	%	n	%
Suur-Helsinki	71	24,4	30	14,4	101	20,2
Turku	40	13,7	36	17,2	76	15,2
Tampere	44	15,1	32	15,3	76	15,2
Jyväskylä	41	14,1	35	16,7	76	15,2
Oulu	45	15,5	31	14,8	76	15,2
Muu kaupunki	28	9,6	23	11,0	51	10,2
Muu kunta	22	7,6	22	10,5	44	8,8
Yhteensä	291	100,0	209	100,0	500	100,0

$\chi^2=9,088$, $df=6$, $P=0,169$

Vastaajista 30 % (n=150) ilmoitti, ettei omista ajokorttia. Iän ja sukupuolen vaikutus oli erittäin merkitsevä. 19–20-vuotiaista 50 %:lla, 21–22-vuotiaista 23 %:lla ja 23–25-vuotiaista 22 %:lla ei ollut ajokorttia ($\chi^2=35,867$, $df=2$, $P<0,0005$). Vaikuttaa siis siltä, että kun tarkastellaan 19–25-vuotiaita nuoria, ne, joilla ei ole ajokorttia, ovat todennäköisemmin alle 21-vuotiaita. Naisista 37 %:lla ei ollut ajokorttia, kun vastaava osuus miesten keskuudessa oli 20 % ($\chi^2=16,775$, $df=1$, $P<0,0005$). Asuinpaikkakunnan vaikutus ei ollut tilastollisesti merkitsevä. Suur-Helsingissä 35 %:lla, Turussa 30 %:lla, Tampereella 24 %:lla, Jyväskylässä 26 %:lla Oulussa 33 %:lla ja muussa kaupungissa tai kunnassa asuvista 32 %:lla ei ollut ajokorttia.

76 % vastaajista oli saanut henkilöauton ajokortin kahden kuukauden kuluessa siitä, kun täytti 18 vuotta. Yhteensä 14 % oli saanut ajokortin 3–6 kuukauden kuluessa, 5 % 7–12 kuukauden kuluessa ja 5 % 13–24 kuukauden kuluessa 18-vuotissyntymäpäivästään. Sukupuolen suhteen ilmeni marginaalisesti tilastollisesti merkitsevä ero: suurempi osa miehistä hankki ajokortin heti kahden kuukauden sisällä (80 % vs. 72 %), kun taas suurempi osa naisista hankki sen ensimmäisten 3–6 kuukauden sisällä (19 % vs. 10 %, $\chi^2=7,669$, $df=3$, $P=0,053$). Iällä tai asuinpaikkakunnalla ei ollut tilastollisesti merkitsevää vaikutusta siihen, kuinka nopeasti nuori hankki ajokortin.

Ajoharjoittelun oli 82 % vastaajista suorittanut autokoulussa ja 15 % yksityisopetusluvalla. Sukupuolella, iällä tai paikkakunnalla ei ollut vaikutusta siihen, suorittiko nuori ajoharjoittelun autokoulussa vai yksityisopetusluvalla. Kysyttäessä kuka maksoi autokoulun, 57 % vastaajista ilmoitti vanhempien toimineen ainoina maksajina ja 22 % ilmoitti maksaneensa itse. 88 % ilmoitti saaneensa auton käyttöönsä heti ajokortin saatuaan. 75 %:lla vastaajista kyseessä oli perheen auto, 22 %:lla puolestaan oli oma auto. Ne vastaajat, joilla oli auto käytössään, eivät

eronneet iän, sukupuolen tai asuinpaikkakunnan suhteen niistä, joilla ei ollut autoa. Ne, joilla oli auto käytössään, suorittivat kuitenkin autokoulun nopeammin (esim. 78 % suoritti heti 2 kk:n sisällä, vs. 62 %, $Z=-2,40$, $P=0,016$, Mann–Whitney-U-testi). Mahdollisuus saada auto käyttöön on siis mitä ilmeisemmin hyvin motivoiva tekijä nuoren hankkiessa ajokorttia.

Niiltä vastaajilta, joilla ei ollut ajokorttia, kysyttiin myös, aikovatko he hankkia ajokortin kuitenkin seuraavien lähivuosien aikana. Näistä 150 vastaajasta 64 % ilmoitti hankkivansa sen seuraavan viiden vuoden aikana ja 14 % seuraavan 5–10 vuoden aikana. Vastaajista 12 % ilmoitti, ettei aio lainkaan hankkia ajokorttia. Suhteutettuna koko 500 nuoren otokseen tämä on 3,6 % kaikista vastaajista.

Haastatelluista 19–25-vuotiaista valtaosa oli opiskelijoita (51 %) tai työntekijöitä (29 %). Toimihenkilöitä vastaajista oli 11 % ja työttöminä oli 9 %. Näillä tekijöillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää vaikutusta siihen, oliko vastaajalla ajokortti. Vastaajan vuosituloilla sen sijaan oli selvä vaikutus. Vastaajista 68 %:lla vuosittaiset bruttotulot olivat alle 75 000 mk, 12 %:lla 75 000–99 000 mk, 15 %:lla 100 000–129 000 mk ja 6 %:lla vähintään 130 000 mk. Suuremmalla osalla niistä, joilla ei ollut ajokorttia, olivat vuositulot alle 75 000 mk (76 % vs. 64 %, $\chi^2=14,821$, $df=2$, $P=0,001$). Vastaavasti suuremmalla osalla niistä, joiden vuositulot olivat yli 100 000 mk, oli myös ajokortti (näistä 25 %:lla oli kortti ja 9 %:lla ei).

Vastaajilta kysyttiin myös, miten he pääasiassa ovat käyttäneet aikaansa täytettyään 18 vuotta. Haastatelluista 89 % kertoi opiskelleensa, 88 % kertoi käyneensä työssä ja 13 % kertoi asuneensa ulkomailla. Nuorten opiskelu ja työn teko näytti edistävän ajokortin hankkimista. Verrattuna niihin, jotka eivät olleet opiskelleet, suuremmalla osalla opiskelleista oli ajokortti (72 % vs. 57 %, $\chi^2=4,571$, $df=1$, $P=0,033$). Samoin oli työssä käyneiden laita (72 % vs. 53 %, $\chi^2=9,019$, $df=1$, $P=0,003$). Ulkomailla asuneiden suhteen ei ilmennyt tilastollisesti merkitsevää eroa.

Vastaajista 34 % asui yksin, 38 % asui avo- tai avioliitossa, 7 % asui opiskelija-asuntolassa ja 20 % asui vanhempiansa luona. Verrattuna niihin, joilla ei ollut ajokorttia, suurempi osa niistä, joilla oli kortti, asui avo- tai avioliitossa (43 % vs. 28 %; $\chi^2=9,203$, $df=3$, $P=0,027$). Edelleen vastaajista 10 %:lla oli lapsia, mutta ehkä hiukan yllättäen tällä tekijällä ei ollut tilastollisesti merkitsevää vaikutusta siihen, oliko vastaajalla ajokortti. 20 % vähintään 2-henkisistä kotitalouksista oli sellaisia, joissa kenelläkään toisella talouteen kuuluvalla ei ollut ajokorttia. Tällöin oli myös todennäköisempää, ettei vastaajalla itselläänkään ollut ajokorttia (32 % vs. 14 %; $\chi^2=14,305$, $df=1$, $P<0,0005$). Vastaajista 7 %:lla oli jo moottoripyörä- tai traktorikortti. Vain kahdella em. kortin omistavista ($n=35$) ei ollut auton ajokorttia.

5.4.3 Syyt olla hankkimatta ajokorttia

Niille 150:lle vastaajalle, joilla ei ollut ajokorttia, esitettiin kymmenen väittämää, joilla pyrittiin arvioimaan syitä sille, ettei ajokorttia oltu hankittu. Vastausvaihtoehdot esitettiin viisiportaisella asteikolla, jonka ääripäinä olivat vaihtoehdot ”täysin samaa mieltä” ja ”täysin eri mieltä”. Syyt olla hankkimatta ajokorttia esitetään taulukossa 12.

Taulukko 12. 19–25-vuotiaiden vastaajien syyt olla hankkimatta ajokorttia.

Et ole hankkinut ajokorttia. koska....	Täysin samaa mieltä (%)	Jonkin verran samaa mieltä (%)	Ei samaa eikä eri mieltä (%)	Jonkin verran eri mieltä (%)	Täysin eri mieltä (%)
sinulla ei ole ollut siihen varaa	46,3	23,5	8,7	7,4	14,1
sinulla ei ole ollut aikaa autokoululle	16,1	16,8	11,4	14,1	41,6
voit liikkua julkisilla kulkuneuvoilla yhtä hyvin	46,0	28,0	8,0	10,7	7,3
autoilu saastuttaa ympäristöä	9,4	16,1	19,5	17,4	37,6
autoilu on kansantaloudellista tuhlausta	6,8	12,2	29,1	19,6	32,4
sijoitat rahasi mieluummin muuhun	34,7	28,0	12,0	11,3	14,0
sinulla ei ole autoa millä ajaa	62,0	8,7	6,0	3,3	20,0
sinulla ei ole autolle tarvetta	26,0	21,3	14,7	17,3	20,7
autolla ajaminen on vaarallista	4,0	16,8	16,1	29,5	33,6
autolla ajaminen tulee kalliiksi	56,0	34,0	2,0	4,7	3,3

Yleisimmät syyt olla hankkimatta ajokorttia olivat a) autolla ajaminen tulee kalliiksi (90 % vastaajista samaa mieltä), b) mahdollisuus liikkua yhtä hyvin julkisilla kulkuneuvoilla (74 % samaa mieltä) ja c) ei ole autoa (71 % samaa mieltä). Vähiten haluttomuuteen hankkia ajokortti vaikuttivat väittämät ”autoilu on kansantaloudellista tuhlausta” (19 % samaa mieltä), ”ajaminen on vaarallista” (21 % samaa mieltä) ja ”ei ole aikaa autokoululle” (33 % samaa mieltä). Samoin kuin I osatutkimuksessa haastatelluilla 16–17-vuotiailla nuorilla, myös näillä nuorilla haluttomuus hankkia ajokortti liittyi lähinnä talous- ja hyödyllisyysnäkökantoihin. 16–17-vuotiaisiin verrattuna suurempi osa näistä nuorista oli sitä mieltä, että a) ajokorttiin ei ole varaa (46 % vs. 30 %), b) autokoululle ei ole aikaa (16 % vs. 8 %), c) autoilu saastuttaa ympäristöä, (9 % vs. 3 %) ja d) sijoittaa rahansa mieluummin muuhun” (3 % vs. 28 %).

Niiltä haastatelluilta, joilla ei ollut ajokorttia, kysyttiin myös heidän kokemastaan sosiaalisesta paineesta hankkia ajokortti. Vastaajista 19 % kertoi läheistensä ”useasti” ja 32 % ”joskus” kehottaneen heitä hankkimaan ajokortin. Läheisistä vain 3 % oli estellyt hankintaa ja 47 % ei ollut lainkaan muodostanut kantaansa asiaan.

5.4.4 Mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla

Niiltä vastaajilta, joilla oli ajokortti, kysyttiin heidän mahdollisuuksiaan liikkua julkisilla kulkuneuvoilla eri tilanteissa sekä ennen ajokortin saamista että sen jälkeen (”nykyään”). Niiltä vastaajilta, joilla ei ollut ajokorttia, kysyttiin heidän mahdollisuuksiaan liikkua julkisilla kulkuneuvoilla nykyään. Taulukossa 13 esitetään ajokortin omistavien vastaajien suhteellinen osuus sen mukaan, millaiset mahdollisuudet heillä oli liikkua julkisilla kulkuneuvoilla eri tilanteissa ennen ajokortin saamista. Kaiken kaikkiaan mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla olivat suhteellisen hyvät. Noin 60 %:lla vastaajista oli ollut vähintäänkin ”melko hyvät” mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla kaikissa tilanteissa.

Taulukko 13. Ajokortin omaavien vastaajien mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ennen ajokortin saamista.

Mahdollisuuteni liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ennen ajokortin saamista (n=348)	Erittäin hyvä (%)	Melko hyvä (%)	Ei hyvä eikä huono (%)	Melko huono (%)	Erittäin huono (%)
kodin ja koulun/työn välillä	34,5	35,1	9,5	11,5	9,8
harrastusten pariin	23,0	35,1	10,3	13,8	17,8
kavereiden luokse	27,7	31,4	11,0	15,3	14,7
vapaasti silloin kun tahdon	19,2	33,5	13,8	20,1	13,5
em. keskiarvo	26,1	33,8	11,2	15,2	14,0

Taulukossa 14 esitetään kaikkien vastaajien mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla nykyään. Nyt noin 80 %:lla vastaajista oli vähintäänkin ”melko hyvät” mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla kaikissa em. tilanteissa. Vertaattaessa niitä, joilla ei ole ajokorttia, ja niitä, joilla se on, selvisi, että jälkimmäiset kokivat liikkumismahdollisuutensa julkisilla kulkuneuvoilla kavereiden luokse huonommiksi (16 %:lla vs. 9 %:lla korkeintaan melko huonot mahdollisuudet; $Z=-2,34$, $P=0,019$, Mann–Whitney-U-testi). Muiden tilanteiden suhteen ei ilmenyt tilastollisesti merkitseviä eroja.

Taulukko 14. Vastaajien mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla nykyään.

Mahdollisuuteni liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ennen ajokortin saamista (n=500)	Erittäin hyvä (%)	Melko hyvä (%)	Ei hyvä eikä huono (%)	Melko huono (%)	Erittäin huono (%)
kodin ja koulun/työn välillä	52,0	27,8	7,3	6,9	5,9
harrastusten pariin	47,4	32,3	6,3	8,9	5,1
kavereiden luokse	47,9	30,2	10,3	7,5	4,1
vapaasti silloin kun tahdon	42,5	34,5	9,7	9,3	4,0
em. keskiarvo	47,5	31,2	8,4	8,2	4,8

Ajokortin omaavat haastatellut nuoret olivat yleisesti ottaen olleet suhteellisen aktiivisia julkisten kulkuneuvojen käyttäjiä ennen ajokortin saamista. Näistä vastaajista 37 % oli käyttänyt julkisia kulkuneuvoja päivittäin ja 31 % vähintään kahtena päivänä viikossa. Julkisten kulkuneuvojen käyttö nykyään oli suhteessa vähäisempää. Kaikista vastaajista 22 % ilmoitti käyttävänsä julkisia kulkuneuvoja päivittäin ja 20 % vähintään kahtena päivänä viikossa. Vastaajista 27 % ilmoitti käyttävänsä julkisia kulkuneuvoja kerran kuukaudessa tai harvemmin ja 8 % ei koskaan. Odotetusti suuremmalla osalla niistä, jotka käyttivät julkisia kulkuneuvoja korkeintaan kerran kuukaudessa, oli ajokortti (43 % vs. 19 %, $\chi^2=54,816$, $df=6$, $P<0,0005$).

Ne vastaajat, joilla oli ajokortti, olivat ainakin ennen sen saamista olleet myös varsin aktiivisia polkupyöräilijöitä. Vastaajista 41 % oli käyttänyt polkupyörää päivittäin ja 25 % vähintään kahtena päivänä viikossa. Kaikista vastaajista 29 % kertoi käyttävänsä polkupyörää nykyään päivittäin ja 25 % vähintään kahtena päivänä viikossa. Odotetusti ne, joilla ei ollut ajokorttia, käyttivät polkupyörää useammin (päivittäin 41 % vs. 24 %, $\chi^2=15,273$, $df=6$, $P=0,018$).

5.4.5 Ajokorttiin ja autoiluun kohdistuvat arvot ja asenteet

Haastateltaville esitettiin 14 kysymystä, joilla pyrittiin arvioimaan heidän asenteitaan ja käsityksiään autoilusta ja ajokortista. Vastausvaihtoehdot esitettiin viisiportaisella asteikolla, ääripäinä ”täysin samaa mieltä” ja ”täysin eri mieltä”. Ajokorttiin ja autoiluun kohdistuvat arvot ja asenteet esitetään taulukossa 15.

Taulukko 15. 19–25-vuotiaiden ajokorttiin ja autoiluun kohdistamat asenteet.

	Täysin samaa mieltä (%)	Jonkin verran samaa mieltä (%)	Ei samaa eikä eri mieltä (%)	Jonkin verran eri mieltä (%)	Täysin eri mieltä (%)
Ajokortti tuo arvostusta toisten silmissä	5,0	23,3	21,1	22,5	28,0
Ajokortin myötä koen itseni aikuiseksi	8,4	28,0	14,4	18,8	30,4
Ajokortti tuo minulle riippumattomuutta	31,5	36,7	14,0	8,8	9,0
Ajokortin avulla voin välttää julkisia kulkuneuvoja	37,8	28,5	15,3	8,0	10,4
Ajokortti helpottaa olennaisesti liikkumista	55,7	26,5	10,0	4,4	3,4
Ajokortista voi olla hyötyä työhaussa	63,8	27,0	5,8	2,6	0,8
Auton ajaminen vaikuttaa hauskalta	42,1	30,7	17,5	7,5	2,2
Autolla ajaminen tulee kalliiksi	77,9	15,9	3,8	1,2	1,2
Auton ajaminen on vaarallista	7,6	25,2	21,5	27,4	18,3
Auton ajaminen vahingoittaa ympäristöä	25,6	37,4	18,7	13,1	5,2
Autoilu on kansantaloudellista tuhlausta	5,7	19,9	30,3	23,2	20,9
Tunnen henkilökohtaista kiinnostusta autoja kohtaan	19,4	24,2	12,6	19,8	24,0
Pelkään, etten läpäise autokoulun kuljettajatutkintoa (n=150)	4,0	12,0	6,7	16,7	60,7
Pelkään, etten läpäise kuljettajatutkinnon ajokoetta (n=150)	6,7	12,7	8,7	14,7	57,3

Väittämät ”autolla ajaminen tulee kalliiksi” (keskiarvo 4,7). ”ajokortista voi olla hyötyä työhaussa” (keskiarvo 4,5) ja ”ajokortti helpottaa olennaisesti liikkumista” (keskiarvo 4,2) kuuluivat niihin, joiden tapauksessa vastaajat yleisimmin valitsivat vaihtoehdon ”samaa mieltä”. Toista ääripäätä edustivat väittämät ”ajokortti tuo arvostusta” (keskiarvo 2,6), ”ajokortin myötä koen itseni aikuiseksi” (keskiarvo 2,6) ja ”autoilu on kansantaloudellista tuhlausta” (keskiarvo 2,7) kanssa.

19–25-vuotiaiden nuorten asenteet ja arvot eivät juuri poikenneet osatutkimuksen I tuloksista. Kummassakin osatutkimuksessa samat kolme väittämää olivat ne, joiden tapauksessa vastaajat useimmin valitsivat ”samaa mieltä” -vaihtoehdon. Kuitenkin 19–25-vuotiaisiin verrattuna suurempi osa 16–17-vuotiaista koki au-

toilun myötä itsensä aikuiseksi (17 % vs. 8 %) ja tunsu henkilökohtaista kiinnostusta autoja kohtaan (35 % vs. 19 %).

Myös 19–25-vuotiaiden autoiluun kohdistuvat arvostukset ja asenteet erosivat monessa suhteessa niiden kesken, joilla oli ajokortti ja niiden, joilla ei ollut (taulukko 16). Ensinnäkin ajokortin omistavat olivat keskimäärin enemmän sitä mieltä, että ajokortti tuo mukanaan arvostusta, aikuisuutta ja riippumattomuutta. Samoin liikkumismahdollisuudet koettiin paremmiksi ajokortin hankkimisen myötä. Edelleen ne, joilla oli ajokortti, olivat enemmässä määrin sitä mieltä, että autolla ajaminen vaikuttaa hauskalta ja he tunsivat enemmän henkilökohtaista kiinnostusta autoja kohtaan. Kuitenkin myös he olivat enemmässä määrin sitä mieltä, että ajaminen tulee kalliiksi ja vahingoittaa ympäristöä. Ensimmäisessä osatutkimuksessa haastateltujen 16–17-vuotiaiden keskuudessa tilastollisesti merkitsevää eroa ei ilmennyt riippumattomuutta ja ympäristöarvoja ilmaisevien arvojen osalta niiden välillä, jotka aikovat hankkia ajokortin ja niiden, jotka eivät aikoneet. On mahdollista, että nämä ovat arvoja, jotka koetaan merkityksellisiksi vasta aikuisuuden myötä.

Taulukko 16. Tilastollisesti merkitsevät erot asenteissa niiden kesken, joilla on ajokortti ja joilla ei ole.

	On ajokortti keskiarvo	Ei ajokorttia keskiarvo	On ajokortti hajonta	Ei ajokorttia hajonta	Z (Mann– Whitney-U)
Ajokortti tuo arvostusta toisten silmissä	2,7	2,3	1,21	1,32	-3,301 ***
Ajokortin myötä koenitseni aikuiseksi	3,0	1,9	1,32	1,25	-7,637 ***
Ajokortti tuo minulle riippumattomuutta	3,9	3,2	1,13	1,37	-5,657 ***
Ajokortin avulla voin välttää julkisia kulkuneuvoja	3,8	3,6	1,27	1,41	-2,030 *
Ajokortti helpottaa olennaisesti liikkumista	4,4	3,9	0,94	1,15	-5,242 ***
Auton ajaminen vaikuttaa hauskalta	4,2	3,5	0,94	1,13	-6,705 ***
Autolla ajaminen tulee kalliiksi	4,8	4,4	0,58	0,92	-5,366 ***
Auton ajaminen vahingoittaa ympäristöä	3,8	3,4	1,05	1,31	-2,871 ***
Tunnen henkilökohtaista kiinnostusta autoja kohtaan	3,2	2,5	1,45	1,44	-4,661 ***

* P < 0,05, ** P < 0,01, *** P < 0,001

5.4.6 Ajokortin hankkimatta jättämisen ennustaminen

Logistisella regressioanalyysillä selvitettiin, miten eri tekijät vaikuttavat siihen, onko 19–25-vuotias nuori hankkinut ajokortin. ”Ei ajokorttia” oli mallissa dikotomisena selitettävänä muuttujana. Järjestys, jossa riippumattomat muuttujat pakotettiin regressiomalliin, perustui ajatukseen niiden tekijöiden hierarkkisesta tasosta, jotka vaikuttavat siihen, onko nuori hankkinut ajokortin. Koska tämä todennäköisesti perustuu moneen eri tekijään, haluttiin selvittää, mikä osuus yksistään esim. henkilön taustamuuttujilla tai asenteilla on. Näin ollen malliin pakotettiin ensiksi taustamuuttujat (ikä, sukupuoli, paikkakunta, bruttotulot ja ammatti). Ammatti jaoteltiin opiskelijoihin ja työelämässä tai työttöminä oleviin ja bruttotulot jaoteltiin luokkiin alle 75 000 mk/v. ja yli 75 000 mk/v. Seuraavaksi malliin lisättiin nuorten viime vuosien toimintaa koskevat muuttujat. Nämä rajattiin opiskeluun, työssä käyntiin ja ulkomailla asumiseen. Kolmanneksi malliin lisättiin ne autoilua koskevat arvot ja asenteet, jotka mallin kannalta olivat mielekkäimmät. Luokat ”täysin samaa mieltä” ja ”samaa mieltä” yhdistettiin kuvaamaan käsitystä ”samaa mieltä”. Samoin toimittiin ”eri mieltä” ilmentävien luokkien kanssa. Voimakkaan korrelaation välttämiseksi ja mallin tarkoituksenmukaisuuden lisäämiseksi päädyttiin ottamaan mukaan seuraavat asenteita ja mielipiteitä koskevat muuttujat: arvostus, aikuisuus, riippumattomuus, ajamisen hauskuus, ajamisen taloudellisuus, ympäristövahingot ja ajaminen kansantaloudellisena tuhlauksena (tämä muuttuja ei korreloinut voimakkaasti ajamisen taloudellisuutta indikoivan muuttujan kanssa). Vertausluokaksi otettiin aina se luokka, joka indikoi autoiluun kohdistuvia positiivisia asenteita. Samoin kuin ensimmäisessä osatutkimuksessa lähtöhypoteesina oli, että ne nuoret, joilla ei ole ajokorttia, suhtautuisivat ajokorttiin ja autoiluun negatiivisemmin tai neutraalimmin kuin ajokortin omistavat nuoret.

Taulukossa 17 ovat yksittäisten riippumattomien muuttujien tulokset lopullisessa regressiomallissa. Referenssiluokat esitetään jälleen kunkin muuttujan osalta sulkeissa ja mallissa puuttuvat havainnot on korvattu mediaanilla. Puuttuvia havaintoja oli eniten bruttotuloja koskevassa kysymyksessä (59 kpl). Muutoin puuttuvia havaintoja ei juurikaan ollut.

Taulukko 17. Tiivistelmä logistisesta regressioanalyysistä, missä 19–25-vuotiaiden ajokorttittomuus selitettävänä muuttujana.

Riippumattomat muuttujat	B	Wald	Odds ratio	P	R ²
Ikä					
(23–25 vuotta)		22,450		<0,0005	0,174
19–20 vuotta	1,256	15,291	3,512	<0,0005	0,147
21–22 vuotta	-0,189	0,366	0,827	0,546	
Sukupuoli (mies)	1,206	17,941	3,338	<0,0005	0,165
Paikkakunta					
(muu kaupunki tai kunta)	2,441			0,875	
Helsinki	0,367	0,527	1,443	0,467	
Turku	0,158	0,087	1,171	0,767	
Tampere	-0,006	0,000	0,994	0,990	
Jyväskylä	0,053	0,010	1,055	0,919	
Oulu	0,533	1,038	1,704	0,308	
Muu kaupunki	0,116	0,042	1,123	0,838	
Ammatti (työelämässä tai työtön)	-0,342	1,255	0,710	0,263	
Bruttotulot vuodessa (alle 75 000 mk)	0,683	4,027	1,979	0,045	0,058
Sen jälkeen, kun täytit 18 v., olet pääasiassa...					
opiskellut (kyllä)	0,652	2,505	1,919	0,114	0,029
käynyt töissä (kyllä)	0,614	2,846	1,848	0,092	0,037
asunut ulkomailla (ei)	-0,010	0,001	0,990	0,980	
Arvot					
Ajokortti tuo arvostusta					
(samaa mieltä)		3,102		0,212	
ei samaa eikä eri mieltä	-0,201	0,404	0,818	0,525	
eri mieltä	-0,707	2,992	0,493	0,084	-0,403
Kortin myötä koen itseni aikuiseksi					
(samaa mieltä)		25,721		<0,0005	0,189
ei samaa eikä eri mieltä	1,471	21,374	4,355	<0,0005	0,178
eri mieltä	0,067	0,022	1,070	0,882	
Ajokortti tuo riippumattomuutta					
(samaa mieltä)		4,351		0,114	0,024
ei samaa eikä eri mieltä	0,607	3,666	1,836	0,056	0,052
eri mieltä	0,445	1,581	1,561	0,209	
Ajaminen on hauskaa					
(samaa mieltä)		21,162		<0,0005	0,168
ei samaa eikä eri mieltä	1,648	16,621	5,198	<0,0005	0,155
eri mieltä	0,924	8,217	2,518	0,004	0,101
Ajaminen tulee kalliiksi					
(eri mieltä)		2,116		0,347	
ei samaa eikä eri mieltä	0,086	0,008	1,089	0,928	
samaa mieltä	-0,686	0,857	0,504	0,355	
Ajaminen vahingoittaa ympäristöä					
(eri mieltä)		16,432		<0,0005	0,143
ei samaa eikä eri mieltä	-0,465	1,214	0,628	0,270	
samaa mieltä	-1,489	14,464	0,226	<0,0005	-0,143
Autoilu on kansantaloudellista tuhlausta					
(eri mieltä)		3,695		0,158	
ei samaa eikä eri mieltä	0,439	1,829	1,551	0,176	
samaa mieltä	0,677	3,432	1,968	0,064	0,048

Kun tarkastellaan mallissa olevia taustamuuttujia, huomataan, että ikä, sukupuoli ja vuosittaiset bruttotulot olivat selittävinä taustatekijöinä tilastollisesti merkitsevällä tasolla. Ts. verrattuna 23–25-vuotiaisiin 19–20-vuotiaat olivat yli kolme kertaa todennäköisemmin ajokortittomia. Koko selitettävän muuttujan vaihtelusta ikä selittää 17 % (R^2). Myös sukupuolen vaikutus on selvä: otoksen naiset olivat kolme kertaa todennäköisemmin niitä vastaajia, joilla ei ollut ajokorttia. Bruttotulojen vaikutus puolestaan viittasi siihen, että yli 75 000 mk vuodessa ansaitsevilla oli todennäköisemmin ajokortti. Nämä tulokset ovat yhdenmukaisia pareit- taisten vertailujen kanssa, mutta kertovat lisäksi sen, että em. muuttujien vaikutus on riippumaton arvoista ja asenteista.

Ehkä hiukan yllättäen sillä, mitä vastaaja oli pääasiassa tehnyt täytettyään 18 vuotta, ei juurikaan ollut vaikutusta ajokortin omistamiseen. Ts. kun ikä, suku- puoli ym. tekijät kontrolloitiin, niin mm. pareittaisissa vertailuissa ilmennyt opis- kelun ja työssäkäynnin vaikutus hävisi. Yksittäisinä selittävinä muuttujina ne oli- vat lähes merkityksettömiä.

Autoiluun kohdistuvilla arvoilla ja asenteilla oli selvä vaikutus siihen, oliko vas- taajalla ajokortti. Arvoista ja asenteista kolme muuttujaa nousi tilastollisesti mer- kitsevälle tasolle selitettäessä variaatiota. Ajokortittomat vastaajat valitsivat yli neljä kertaa ajokortillisia todennäköisemmin vaihtoehdon ”en osaa sanoa” kysyt- täessä, kokevatko he ajokortin myötä koen itsensä aikuiseksi kanssa. Tämä viittaa siihen, etteivät nämä nuoret koe ajokorttia aikuisuuttaan lisäävänä asiana. Ehkä myös siksi halukkuus hankkia ajokortti ei ole ollut niin suuri. Asenteissa yksi kes- keisimmistä ennustavista muuttujista oli ajamisen hauskuutta mittaava muuttuja. Ne, jotka olivat eivät olleet sitä mieltä, että ajaminen on hauskaa, olivat 2,5 kertaa todennäköisemmin niitä vastaajia, joilla ei ollut ajokorttia. Vastaavasti ne, jotka eivät olleet muodostaneet kantaansa ko. asiaan, olivat yli viisi kertaa todennäköi- semmin niitä, joilla ei ollut ajokorttia. Tämä siis viittaa siihen, että ajokortti on hankittu mm. sen vuoksi, että ajaminen koetaan hauskaksi toiminnaksi. Kaikkiaan tämä muuttuja selitti koko mallin vaihtelusta melkein 20 %. Ympäristöarvoilla puolestaan oli käänteinen vaikutus mallissa. Ne, jotka olivat sitä mieltä, että au- toilu vahingoittaa ympäristöä, todennäköisemmin omistivat ajokortin. Myös sillä, koettiin autoilu kansantaloudelliseksi tuhlaukseksi, oli suuntaa antava vaikutus siihen, omistiko nuori ajokortin.

Eri hierarkkisten ryhmien selitysosuudet, muutokset niissä sekä χ^2 -arvot merkit- sevyystasoiheen esitetään taulukossa 18. Taustamuuttujat yksinään selittivät ajo- kortittomuudesta noin 17 %, ja malli oli jo tällöin tilastollisesti merkitsevällä ta- solla. Viimeisten vuosien toiminta lisäsi selitysosuutta vain kahdella prosentilla eli käytännössä näillä tekijöillä (opiskelu/töissä/ulkomailla) ei ole juurikaan vaiku- tusta siihen, hankkiiko nuori ajokortin. Asenteiden osuus koko mallissa oli huo- mattava. Niiden lisääminen malliin paransi selitysosuutta 24 %:lla. Koko mallin

lopullista selitysosuutta (44 %) voidaan pitää huomattavan korkeana. Noin puolet siitä, oliko nuorella ajokortti vai ei, kyettiin siis mallin avulla selittämään. Kokonaisuudessaan malli luokitteli oikein 89 % niistä, joilla oli ajokortti ja 58 % niistä, joilla ei ollut. Koko mallin ennustamistarkkuus oli 80 %.

Taulukko 18. Hierarkkisia muuttujaryhmiä koskevat tulokset logistisessa regressioanalyysissä.

Riippumattomat muuttujat	R ² (selityssaste)	Muutos R ² :ssa	χ^2
Taustamuuttujat	0,173	0,173	64,945 ***
Viimeisten vuosien toiminta	0,195	0,022	73,985 ***
Arvot	0,437	0,242	184,19 ***

* P < 0,05, ** P < 0,01, *** P < 0,001

Verrattaessa osatutkimuksessa I ja II tehtyjä regressiomalleja huomataan nopeasti niiden tulosten olevan yllättävänkin samankaltaisia. Toisin kuin vanhemmille haastatelluille, osatutkimuksessa I mukana olleille 16–17-vuotiaille ajokortin mukanaan tuoma arvostus oli vielä merkitsevä tekijä ennustettaessa ajokortin hankkimista. Molemmissa osatutkimuksissa ajokortin myötä koettu aikuisuus oli hyvin merkitsevä ennustava muuttuja, samoin kuin autoilun ympäristön vahingoittamista koskeva käsitys. Jälkimmäisen vaikutus oli kuitenkin molemmissa otoksissa käänteinen viitaten siihen, etteivät ne nuoret, jotka a) eivät aio hankkia ajokorttia tai b) eivät ole sitä vielä hankkineet, erityisesti painota vihreitä arvoja. Pikemminkin he ovat muodostaneet neutraalin kannan asiasta tai eivät juurikaan ole ajatelleet ko. asiaa. Kummassakin osatutkimuksessa yksi voimakkaimmista ennustavista muuttujista oli ajamisen koettu hauskuus. 16–17-vuotiaiden otoksessa se selitti variaatiosta 24 % ja 19–25-vuotiaiden otoksessa 17 %. Tuloksia ei voida kuitenkaan suoraan verrata keskenään, koska regressiomalleissa olleet muut muuttujat poikkesivat joissakin suhteessa toisistaan. Tästä huolimatta voidaan todeta – ehkä hiukan yllättäen – että sekä 16–17-vuotiaiden että 19–25-vuotiaiden ajokortin hankkimista ennustaa parhaiten se, että nämä nuoret mieltävät ja kokevat ajamisen hauskaksi toiminnaksi.

5.5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Suurin osa 16–17-vuotiaista vastaajista oli lukiolaisia (66 %) tai ammattikoululaisia (26 %). Keskeisenä johtopäätöksenä voidaan todeta, että valtaosa (92 %) nuorista aikoo hankkia ajokortin heti kun he ovat siihen ikänsä puolesta oikeutettuja. Yleisimmät syyt olla hankkimatta ajokorttia heti olivat ajamisen kalleus, mahdol-

lisuus liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ja se, ettei nuorella olisi autoa käytössään. Nuorista 6 % aikoi kuitenkin hankkia ajokortin viimeistään täytettyään 23 vuotta. Koko 500 nuoren aineistossa vastaajista vain 0,6 % (yhteensä kolme vastaajaa) oli sellaisia, jotka eivät vielä tiedä, aikovatko he hankkia ajokortin, ja sellaisia, jotka eivät aio lainkaan hankkia ajokorttia, ei ollut lainkaan.

Haastattelututkimuksen keskeisimmän osan muodosti pyrkimys ennustaa nuoren haluttomuutta hankkia ajokortti heti 18-vuotiaana. Logistisessa regressiomallissa riippumattomat muuttujat jaoteltiin hierarkkisiksi tasoiksi, joihin otettiin mukaan taustamuuttujat, liikkumismahdollisuudet, tulevaisuudennäkymät, arvot, sosiaalinen paine sekä auton käyttömahdollisuus. Taustamuuttujien tarkastelu osoitti, että nuori, joka ilmoitti, ettei hän aio hankkia ajokorttia 18-vuotiaana, on todennäköisemmin 17-vuotias ja lukiolainen. Paikkakunnalla, mahdollisuudella liikkua julkisilla kulkuneuvoilla, niiden käyttöiheydellä tai nuoren tulevaisuudensuunnitelmilla ei ollut merkittävää vaikutusta ennustettaessa haluttomuutta hankkia ajokorttia. Onkin todennäköistä, että kaikkien kyselyyn vastanneiden nuorten liikkumismahdollisuudet julkisilla kulkuneuvoilla ovat suhteellisen hyvät.

Logistisessa regressiomallissa sosiaalisen paineen selitysaste oli 8 % ja arvojen ja asenteiden 29 %. Koko mallin selitysaste oli yli 50 %, mitä voidaan pitää huomattavan korkeana. Arvoista ja asenteista merkittävimmiksi nousivat ajamisen koettu hauskuus ja ajokortin saamisen myötä koettu arvostus ja aikuisuus.

Keskeisimmät nuorten ajokortin hankkimishaluttomuutta selittävät tekijät löytyivät nuorten autoiluun kohdistuvista arvoista ja asenteista. Ne nuoret, jotka eivät aikoneet heti hankkia ajokorttia, eivät myöskään kokeneet ajokortin hankkimista statustaan tai aikuisuuttaan lisäävänä asiana. Asenteissa keskeisin ennustava muuttuja oli kuitenkin – ehkä hiukan yllättäen – ajamisen hauskuutta mittaava muuttuja. Niillä vastaajilla, jotka valitsivat vaihtoehdon ”eri mieltä” kysyttäessä, onko ajaminen hauskaa, oli yhdeksänkertainen todennäköisyys olla hankkimatta ajokorttia. Vaikuttaa siis siltä, että kun kontrolloidaan kaikki olennaiset tekijät (ikä, asuinpaikka, julkisten kulkuneuvojen käyttö jne.), niin nuorten aikomus hankkia ajokortti riippuu ennen kaikkea siitä, kuinka hauskaksi autoilu koetaan.

Edelleen hiukan yllättäen ympäristöarvoilla oli käänteinen vaikutus mallissa. Ts. ne, jotka aikoiivat hankkia ajokortin, kokivat kuitenkin enemmässä määrin autoilun vahingoittavan ympäristöä. Tämä yhdessä em. tuloksen kanssa viittaa siihen, että huolimatta mahdollisista ympäristövahingoista autoilu koetaan kuitenkin positiivisia kokemuksia tarjoavaksi toiminnaksi, ja näin ollen ajokortti aiotaan hankkia. Vaikuttaa siis siltä, että valtaosalla niistä nuorista, jotka aikoiivat heti hankkia ajokortin, oli varsin ruusuinen kuva yksityisautoilusta. Tätä tukee myös se, että vain 4 % koki autolla ajamisen vaaralliseksi. Edelleen noin kolmannes vastaajista valitsi vaihtoehdon ”täysin eri mieltä” väittämän ”ajaminen vaikuttaa vaaralliselta” tapauksessa. Nämä tulokset herättävät kysymyksen siitä, miten hyvin nuoret ovat

omaksuneet liikenneturvallisuustietoutta. On mahdollista, ettei liikenneturvallisuusvalistus ole vielä kunnolla tavoittanut näitä nuoria.

Sosiaalinen painostus hankkia ajokortti ja nuoren mahdollisuus käyttää autoa olivat myös muuttujia, jotka voimakkaasti selittivät nuoren halukkuutta hankkia ajokortti. Vanhempien kehoitus hankkia ajokortti selvästi lisäsi aikomusta siihen suuntaan. Edelleen ne nuoret, joilla ei ole autoa käytössään, neljä kertaa todennäköisemmin jättävät ajokortin hankkimatta. On kuitenkin hyvin todennäköistä, että nämä nuoret hankkivat ajokortin myöhemmin.

Haastatelluista 19–25-vuotiaista 51 % oli opiskelijoita ja 29 % työntekijöitä. Keskeisenä johtopäätöksenä voidaan todeta, että valtaosalla 19–25-vuotiaista nuorista on jo ajokortti ja ne, joilla ei sitä vielä ole, todennäköisesti kuitenkin hankkivat sen lähivuosina Tutkimuksen tavoitteena oli haastatella 250 sellaista nuorta, joilla ei ole ajokorttia. Haastattelujen edetessä tämä kävi kuitenkin ilmeisen vaikeaksi. Näin ollen haastatteluun lopulta vastasi 150 sellaista 19–25-vuotiasta nuorta, jolla ei ollut ajokorttia. Naisten ja 19–20-vuotiaiden osuus näiden vastaajien keskuudessa oli painottunut. Kuitenkin näistä nuorista 64 % aikoi hankkia ajokortin seuraavan viiden vuoden aikana. Koko 500 nuoren otoksesta vain 3,6 % vastaajista ei aikonut lainkaan hankkia ajokorttia. Eniten haluttomuuteen hankkia ajokortti vaikuttivat autoilun kalleus, mahdollisuudet liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ja se, ettei vastaajalla ole autoa käytössään. Nämä ovat samoja tekijöitä kuin 16–17-vuotiaiden keskuudessa osatutkimuksessa I.

Niistä 19–25-vuotiaista nuorista, joilla oli ajokortti, valtaosa (76 %) oli hankkinut sen kahden kuukauden kuluessa siitä, kun täytti 18 vuotta. Miehet ja ne, joilla oli auto käytössään, hankkivat ajokortin keskimäärin nopeammin. Ajoharjoittelun oli 15 % vastaajista suorittanut yksityisopetusluvalla.

Samoin kuin ensimmäisessä osatutkimuksessa (16–17-vuotiaat), myös jälkimmäisessä osatutkimuksessa keskeisin tavoite oli löytää tekijöitä, jotka selittäisivät sitä, ettei nuorella ole ajokorttia. Logistisessa regressiomallissa riippumattomat muuttujat jaoteltiin hierarkkisiksi tasoiksi, joihin sisältyivät taustamuuttujat, viimeisten vuosien toiminnan/elämäntilanteen sekä autoiluun kohdistuvat arvot ja asenteet. Taustamuuttujien tarkastelu osoitti, että nuori, jolla ei ollut ajokorttia, oli todennäköisimmin nainen, 19–20-vuotias ja alle 75 000 mk vuodessa ansaitseva. Paikkakunnalla tai nuoren viime vuosien elämäntilanteella (töissä/opiskellut jne.) ei ollut merkittävää vaikutusta. Lopullisessa regressiomallissa taustamuuttujien selitysaste oli lähes 20 %.

Samoin kuin 16–17-vuotiaiden osalta, keskeisimmät 19–25-vuotiaan nuoren ajokortittomuutta selittävät tekijät löytyivät nuoren autoiluun kohdistuvista arvoista ja asenteista. Tulosten voidaan sanoa olevan jopa hämmästyttävän samankaltaisia. Näin ollen ne samalla tukevat toisiaan voimakkaasti. Tässä osatutkimuksessa ne

nuoret, joilla ei ollut ajokorttia, eivät myöskään kokeneet ajokortin hankkimista aikuisuuttaan lisäävänä asiana. Asenteissa keskeisin ennustava muuttuja oli jälleen ajamisen hauskuutta mittaava muuttuja. Ne, jotka eivät olleet sitä mieltä, että ”ajaminen on hauskaa”, olivat 2,5 kertaa todennäköisemmin ajokortittomia. Tämä viittaa muiden vastaajien osalta siihen, että ajamisen koettu hauskuus on edesauttanut ajokortin hankintaa. Lopullisessa mallissa arvojen ja asenteiden selitysaste oli 24 % ja koko mallin selitysaste 44 %.

Edelleen samoin kuin 16–17-vuotiaiden osalta, ympäristöarvoilla oli myös tässä analyysissä käänteinen vaikutus. Ts. ne, jotka aikoivat hankkia ajokortin, kokivat kuitenkin enemmän autoilun vahingoittavan ympäristöä. Tämä yhdessä em. tuloksen kanssa viittaa siihen, että huolimatta mahdollisista ympäristövahingoista tai siitä, että autoilu koettiin osittain ns. kansantaloudelliseksi tuhlaukseksi, autoilu on koettu positiivisia kokemuksia tarjoavaksi toiminnaksi, ja näin ollen ajokortti on hankittu. Kaiken kaikkiaan vastaajista 63 % koki autoilun vahingoittavan ympäristöä ja 26 % koki sen kansantaloudelliseksi tuhlaukseksi. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että myös osalla 19–25-vuotiaista haastatelluista oli varsin ruusui-nen kuva yksityisautoilusta. Tätä tuki jälleen se, että vain 8 % koki autolla ajami-sen vaaralliseksi ja 18 % vastaajista valitsi vaihtoehdon ”täysin eri mieltä” kysyt-täessä, vaikuttaako ajaminen vaaralliselta. Verrattuna 16–17-vuotiaisiin nämä osuudet olivat siis jonkin verran muuttuneet (4 % ja 27 %). Lähtökohtaisesti voi-daan kuitenkin olettaa näiden nuorten olleen liikenneturvallisuustietouden kohtee-na.

Yhteenvedon haastattelututkimuksen analyysistä voidaan siis todeta, että Suo-messa hyvin pieni osa nuorista ei aio hankkia ajokorttia lainkaan. Todennäköi-syyttä hankkia ajokortti heti 18-vuotiaana lisäävät nuoren autoiluun kohdistuvat positiiviset arvot ja asenteet sekä sosiaalinen paine ajokortin hankkimiselle. Tar-kempi tulevaisuuden ennuste nuorten halukkuudesta hankkia ajokortti esitetään luvussa 6. Tuloksia suhteessa Anderssonin ja Warmarkin (1999) tutkimukseen tarkastellaan kohdassa 6.2.

6. Pohjoismainen vertailu

6.1 Kehitystrendit eräissä Pohjoismaissa

Tutkimuksessa oli yhtenä tavoitteena verrata suomalaisten nuorten hankkimien ajokorttien ikäryhmittäisissä prosenttiosuuksissa tapahtunutta kehitystä vastaaviin lukuihin Ruotsissa ja Norjassa, koska näissä maissa kiinnostus ajokorttia kohtaan on vähentynyt. Samalla tarkastellaan lyhyesti Ruotsissa kehityksen selvittämiseksi tehtyä tutkimustyötä.

Oheisessa taulukossa 19 vertaillaan tilannetta Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa vuosina 1985–1999. Suomen luvut pohjautuvat Ajoneuvohallintokeskuksen ajokorttirekisteritietoihin ja Tilastokeskuksen väestötietoihin, Ruotsin luvut ovat peräisin Krantzin (1999) väitöskirjasta ja Norjan luvut Aasin (2000) lehtiartikkelista. Täydennystietoja on saatu Ruotsin Vägverketistä ja Susanne Nordbakken tutkimuksesta (2002). Ruotsin osalta ei ollut käytettävissä vuoden 1999 tietoja, ja Norjan tapauksessa puuttuivat tiedot erikseen 18-vuotiaista sekä vuotta 1991 edeltäneeltä ajalta. Norjan luvuissa ovat mukana ajokorttiluokat B ja BE, Ruotsin ja Suomen luvuissa kaikki ajokortit, myös alle 18-vuotiaana hankitut traktori- ja moottoripyöräkortit.

Taulukosta nähdään, että Ruotsissa nuorten ajokortinomistus alkoi vähentyä voimakkaasti 1990-luvulle tultaessa. Erityisen selvä muutos näkyy 18-vuotiaiden ryhmässä, jossa alle 30 % on hankkinut ajokortin. Koko 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä muutos oli hitaampaa, mutta 1990-luvun lopulle tultaessa ajokortinomistusaste oli tämän ikäisten keskuudessa laskenut 57 %:iin eli yli 20 % yksikköä 1980-luvun lopun huippuarvoista.

Norjassa vastaavanlainen kehitys alkoi joitakin vuosia myöhemmin kuin Ruotsissa. Vuonna 2000 norjalaisista 18–24-vuotiaista enää 71 % hankki ajokortin, kun vuosikymmen alkupuolella luku oli vielä 80 %.

Suomessa nuorten kiinnostus hankkia ajokortti poikkeaa Ruotsin ja Norjan tilanteesta huomattavasti. Yli 60 %:lla 18-vuotiaista oli ajokortti tarkasteluajanjakson kaikkina vuosina. Vuonna 1990 kaksivaiheiseen kuljettajaopetukseen siirtymisen jälkeen ajokortillisten osuus 18 vuotta täyttäneistä oli suurimmillaan. 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä ajokortin omistavien osuus on pysynyt 1990-luvulla yli 81 %:ssa.

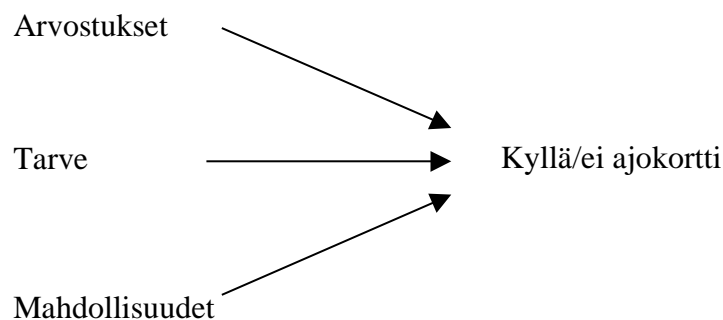
Taulukko 19. Ajokortillisten osuus 18-vuotiaista ja 18–24-vuotiaista Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa 1985–2001.

Vuosi	Suomi		Ruotsi		Norja	
	18-v.	18–24-v.	18-v.	18–24-v.	18-v.	18–24-v.
1985	64	78	50	80	*	*
1990	70	85	35	73	*	*
1992	70	84	37	70	*	80
1995	70	83	31	65	*	78
1997	68	83	26	61	*	76
1999	65	82	*	*	*	72
2000	65	82	26	58	*	71
2001	65	82	25	57	*	*

Lähteet: Ajoneuvohallintokeskus (ajokorttirekisteri 31.12.2001), Tilastokeskus (väestötiedot 31.12.2001), Krantz (1999), Aas (2000), Nordbakke (2002).

6.2 Vertailu Suomen ja Ruotsin välillä

Anderson ja Warmark ennustivat, että päätös hankkia ajokortti koostuu kolmesta tekijästä. Ensinnäkin siihen vaikuttaisivat arvostukset, jotka koostuvat ympäristön asenteista ja sosiaalisesta paineesta, ajokortin koetusta arvosta, sekä ideologiasta (esim. koetaanko autoilu uhkana ympäristölle). Toisekseen päätökseen vaikuttaisi nuoren tarve ajokortille. Tähän tarpeeseen vaikuttavat Anderssonin ja Warmarkin mukaan ennen kaikkea liikkumistottumukset ja mahdollisuus käyttää julkisia kulkuneuvoja, mutta myös autoilua kohtaan osoitettu mielenkiinto ja motivaatio. Kolmanneksi päätökseen vaikuttaisivat yksilön henkilökohtaiset mahdollisuudet hankkia ajokortti. Tämä taso koostuu mm. ajoharjoittelun mahdollisuudesta, taloudellisesta tilanteesta, ajankäytöstä sekä omasta koetusta kyvykkyydestä läpäistä autokoulu. Näin ollen päätöstä hankkia ajokortti voitaisiin kuvata kolmiportaisen mallin mukaan seuraavasti:



Anderssonin ja Warmarkin tutkimuksen aineisto koostui 1 397:stä 18,5-vuotiaan vastauksesta. Ruotsalaisessa tutkimuksessa eri ulottuvuuksista opiskelu, ajankäyttö ja taloudellinen tilanne ennustivat parhaiten ajokortin hankkimista. Logistisen regressiomallin selitysasteet jäivät kuitenkin kokonaisuudessaan hyvin alhaisiksi. Niiden yksittäisten muuttujien, jotka olivat tilastollisesti merkitsevällä tasolla, selitysaste koko mallissa oli vain 15 %. Esim. autoilun hauskuutta mittaavan kysymyksen yksittäinen selitysaste oli vain 3 %, kun se tämän tutkimuksen mallissa oli 20 %.

Tulosten yksityiskohtaisemman ja suoran vertailun tekee kuitenkin mahdolliseksi se, että Andersonin ja Warmarkin mallissa on mukana muuttujia, jotka todennäköisesti korreloivat voimakkaasti keskenään (mm. mahdollisuus liikkua julkisilla kulkuneuvoilla a) kavereiden luokse ja b) kouluun). Voimakkaasti korreloivat muuttujat poissulkevat toistensa vaikutusta regressioanalyysissä ja heikentävät näin ollen omaa ja myös mallin lopullista selitysarvoa. Näin ollen Anderssonin ja Warmarkin tuloksia ei voida pitää täysin luotettavina ja oikeina. Olennaista on kuitenkin myös muistaa, että tutkimus on tehty opinnäytetyönä, eikä siltä näin ollen voidakaan odottaa tieteellisesti kovin korkeata tasoa. Jostakin syystä em. tutkijat ovat myös päättäneet raportoida selitysasteet vain tilastollisesti merkitsevien muuttujien osalta. Myös tämä päätös on virheellinen, koska myös muuttujat, jotka eivät yllä tilastollisesti merkitsevälle tasolle, vaikuttavat mallin selitystasoon ja ovat olennaisia mallin teoreettisessa tulkinnassa. Näin ollen ei ole yllättävää, että tässä tutkimuksessa selitysasteet olivat korkeampia ja malli oli kokonaisuudessaan myös teoreettisen tarkastelun kannalta mielekkäämpi.

On myös hyvin todennäköistä, että ruotsalaiset ja suomalaiset nuoret eroavat monessa suhteessa toisistaan. Ruotsissa ajokortin hankkiminen näyttää olevan yhteydessä siihen, että nuorella on sekä aikaa että rahaa autokouluun. Suomalaisten nuorten keskuudessa näillä tekijöillä ei ollut juurikaan merkitystä. Päinvastoin, ajokortti haluttiin hankkia tai se hankittiin, mikäli autoilu koettiin hauskaksi ja omaa aikuisuutta lisääväksi asiaksi. Näin ollen ruotsalaisiin nuoriin verrattuna suomalaisten nuorten päätökseen on asenteilla ja arvoilla huomattavasti suurempi merkitys.

Lisätutkimuksia vaativa kysymys on se, mistä erilainen painoarvo asenteissa ja arvoissa suomalaisten ja ruotsalaisten nuorten välillä johtuu. Koska suoraa vertailtavaa tutkimusta esim. nuorten suhtautumisesta liikenneturvallisuuteen, ympäristöarvoihin tai ajamisen koettuun hauskuuteen ei tämän tutkimuksen puitteissa voida tehdä, on kysymykseen vastaaminen vaikeata. On kuitenkin mahdollista, että liikenneturvallisuustietous ja autoiluun liittyvä ympäristötietous on paremmin tavoittanut ruotsalaiset nuoret ja näin ollen nämä arvot saavat heillä suuremman merkityksen. Tämän myötä autoilu myös todennäköisesti koettaisiin ns. ”vähemmän hauskaksi toiminnaksi” ja päätökseen hankkia ajokortti vaikuttaisi myös

enemmissä määrin taloudellisuuteen ja hyödyllisyyteen liittyvät näkökulmat. Suomalaisen menestys moottoriurheilussa on ollut paljon julkisuudessa esillä, ja tämä on todennäköisesti vaikuttanut siihen, että nuoret suhtautuvat myönteisesti autoiluun.

7. Yhteenveto

Tutkimuksen aikasarjoista tehtyjen tarkasteltujen perusteella voidaan olettaa, että koko maan tasolla halukkuus hankkia ajokortti ei muutu lähivuosina ainakaan merkittävästi, vaikka ero pääkaupunkiseudun ja koko maan keskiarvon välillä on suuri. Muuttoliikkeen vaikutus voi alkaa näkyä myöhemmin, kun nuori ajokortiton väestö muuttaa kasvukeskuksiin ja pääkaupunkiseudulle. Jos nuoret muuttajat jättävät hankkimatta ajokortin, kuten jo nyt pääkaupunkiseudulla asuvat nuoret tekevät, niin vähennys alkaa näkyä koko maan tasolla.

Koko maan tasolla alle 26-vuotiaiden ajokortin hankkineiden osuus on pysynyt miltei muuttumattomana pieniä vuosittaisia poikkeamia lukuun ottamatta. Naisista 86 % ja miehistä 93 % hankkii edelleen ajokortin alle 26-vuotiaana. Laman jälkeen 18-vuotiaiden ajokortin hankkiminen on pysynyt ennallaan kuitenkin siten, että ajokortin 18-vuotiaana hankkineiden naisten ja miesten osuudet ovat lähestyneet toisiaan ja ovat nykyisin miehillä 52 % sekä naisilla 55 %. Sen sijaan alle 18-vuotiaiden kohdalla on 1990-luvulla ajokorttien hankkiminen hieman vähentynyt, ja ajokortin hankkineiden osuus on nykyisin miehillä 20 % ja naisilla 2 %.

Naiset hankkivat miehiä useammin ajokortin 18 ikävuoden jälkeen. Koko maan tasolla naisista noin 26 % ja miehistä noin 15 % hankkii ajokortin 19–25-vuotiaana. Ero miesten ja naisten ajokortin hankinta-aktiivisuudessa on siten 10 prosenttiyksikköä.

Pääkaupunkiseudulla nuorten ajokortin hankinta-aktiivisuus on selvästi alhaisempi kuin koko maassa keskimäärin. Ero maan keskiarvoon on 20 prosenttiyksikköä. Vastaava suuntaus on havaittavissa ajokortin hankkimisessa alle 18-vuotiaana. Ero maan keskiarvoon on miesten osalta 10 prosenttiyksikköä. Naisilla ei eroa ole havaittavissa, sillä he hankkivat ajokortin pääasiassa vasta täytettyään 18 vuotta.

Ajokortin hankinta-aktiivisuutta on verrattu myös Norjan ja Ruotsin tietoihin. Vertailun perusteella voidaan todeta, että Suomessa ajokortin hankinta-aktiivisuus ei ole vähentynyt nuorten keskuudessa. Norjassa ja Ruotsissa sen sijaan ajokortin hankinnan on todettu vähentyneen 1990-luvulla. Ajokortin hankkimisen kehitystä kannattaa seurata vuosittain, ja pohjoismaisen vertailun vuoksi tilastot tulisi tuottaa yhteistyössä erityisesti Norjan ja Ruotsin kanssa.

Haastattelututkimuksen perusteella voidaan hyvin yksiselitteisesti vastata tutkimuksen keskeisiin kysymyksiin. Ensinnäkin tulosten perusteella vaikuttaa hyvin todennäköiseltä, että suomalaisten nuorten aikomus hankkia ajokortti ei ole muuttumassa. Keskeisimmät tekijät, jotka puolestaan vaikuttavat nuoren halukkuuteen hankkia ajokortti, ovat autoiluun kohdistetut positiiviset arvot ja asenteet. Asenteissa keskeisin ennustava muuttuja oli – ehkä hiukan yllättäen – ajamisen

hauskuutta mittaava muuttuja. Ne nuoret, jotka eivät aikoneet heti hankkia ajokorttia, eivät myöskään kokeneet ajokortin hankkimista statustaan tai aikuisuuttaan lisäävänä asiana.

Ne nuoret, jotka eivät aio hankkia ajokorttia tai joilla ei sitä vielä ole, suhtautuvat autoiluun yleensä neutraalisti, ts. he eivät koe autoilua oman elämänsä kannalta lainkaan merkitykselliseksi. Olennaista on huomata, etteivät nämä nuoret ole ns. yksityisautoilua vastustavia, ympäristöarvoja painottavia nuoria. Näin ollen tutkimuksen perusteella ei voida esittää, että ajokorttien määrä vähenisi merkittävästi, mikäli autoiluun kohdistettaisiin esimerkiksi yhteiskunnan taholta voimakkaan kielteisiä arvoja ja asenteita. Tässä tutkimuksessa myös valtaosa niistä nuorista, jotka kokivat autoilun vaaralliseksi tai ympäristöä vahingoittavaksi, aikoi hankkia ajokortin.

Tutkimuksen perusteella voidaan arvioida, että suomalaisnuorten asenteet poikkeavat ruotsalaisnuorten asenteista etenkin ympäristö- ja liikenneturvallisuustietouden suhteen. Tarkempia selvityksiä vaativa kysymys on se, mistä nämä asenneerot johtuvat. On mahdollista, että liikenneturvallisuustietous ja autoiluun liittyvä ympäristötietous on paremmin tavoittanut ruotsalaiset nuoret ja näin ollen nämä arvot saavat heillä suuremman merkityksen. Mahdollisesti myös taloudellisuuteen ja hyödyllisyyteen liittyvät näkökulmat vaikuttavat voimakkaammin ruotsalaisnuorten päätökseen hankkia tai olla hankkimatta ajokortti. Suomalaiset ovat olleet paljon esillä julkisuudessa moottoriurheilumenestyksensä takia, ja tämäkin on voinut osaltaan lisätä nuorten myönteistä suhtautumista autoiluun.

Yhteenvedona haastattelututkimuksen analyysistä voidaan todeta, että Suomessa vain hyvin pieni osa nuorista ei aio hankkia ajokorttia lainkaan. Todennäköisyyttä hankkia ajokortti heti 18-vuotiaana lisäävät nuoren autoiluun kohdistuvat positiiviset arvot ja asenteet sekä sosiaalinen paine ajokortin hankkimiselle. Vaikuttaa siltä, että valtaosalla suomalaisnuorista on erittäin myönteinen kuva yksityisautoilusta. Se, että nuorten mielestä autoilu ei vaikuta vaaralliselta sekä se, että autoilu koetaan hauskaksi, herättävävät kysymyksen siitä, miten hyvin nuoret ovat omaksuneet liikenneturvallisuustietoutta. On mahdollista, ettei liikenneturvallisuusvalistus ole vielä kunnolla tavoittanut näitä nuoria. Tulokset ovat samansuuntaisia sekä 16–17-vuotiaiden nuorten ryhmässä että 19–25-vuotiaiden osalta.

Lähdeluettelo

Aas, H. 2000. Færre unge tar førekort – og flere kjører kollektivt. Samferdsel, nr. 5/2000.

Ajzen, I. & Fishbein, M. 1977. Attitude-behaviour relations: A theoretical analysis and the review of empirical research. *Psychological Bulletin* 84, s. 888–918.

Ajzen, I. & Fishbein, M. 1980. Understanding attitudes and predicting social behaviour. Englewood-Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Ajzen, I. 1988. Attitudes, Personality and behaviour. Open University Press. Milton Keynes.

Ajzen, I., Timko, C. & White, J. B. 1982. Self-monitoring and the attitude-behaviour relation. *Journal of Personality and Social Psychology* 42, s. 426–35.

Andréasson, H. & Sjöberg, A. 1996. Ungdomars syn på kollektivtrafik och bil. Göteborg. Trafikkontoret.

Andersson, F. & Warmark, M. 1999. Körkort eller inte körkort, vad påverkar ungdomar i deras val? En intervju och enkätstudie med 18,5 åringar. Högskolan Dalarna, Psykologi C-uppsats.

Berg, H., Eliasson, K., Palmkvist, J. & Gregersen, N. 1999. Learner drivers and lay instruction – how socio-economic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. *Transportation Research, part F, vol. 2, issue 3*, s. 167–179.

Byrsjö, J. 1998. Benägenheten att ta körkort. Faktorer som påverkar Sveriges befolkning att ta körkort. VTI notat 80-1998. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Davidsson, B. 2000. Unga i storstäder ratar körkort och bil. VTI aktuellt 1-2000, s. 23. notat 80-1998. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Gregersen, N., Berg, H., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A. & Rimmö, P. 2000: Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden – an evaluation of safety effects. *Accident Analysis and Prevention* 32, s. 25–35.

Hansjosten, E. & Schade, F.-D. 1997. Legalbewährung von Fahranfängern. BAST report M 71. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Krantz, L.-G. 1999. Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996. Meddelanden från Göteborgs universitets geografiska institutioner, serie B, nr. 95. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Akademisk avhandling.

Krantz, L.-G. 1998. Varför minskar körkorts- och bilinnehavet bland de yngre i Sverige? Sociala och regionala skillnader. Referat av föredrag vid VTIs och KFBs Forskardagar den 14 januari 1998.

Lehtonen, M., Räsänen, J., Britschgi, V. & Järvi-Nykanen, T. 2000. Kaupunkiliikenteen turvallisuuden parantaminen joukkoliikenteen turvallisuutta kehittämällä ja kulkutapaosuutta kasvattamalla. LINTU-projektin osaraportti 13. Tutkimusraportti 567/2000. Espoo: VTT Yhdyskuntatekniikka.

Liikenneministeriö 1995. Kuljettajakoulutuksen vaihtoehdot. KUVA-työryhmän muistio. Helsinki: Liikenneministeriön julkaisuja 21/95.

Liikenneministeriö 1998. Yhteisopetusmalli ajokortin saamiseksi. Helsinki: Liikenneministeriön julkaisuja 46/98.

Liikenneministeriö 1999. Liikenneskenaariot 2025. Yksilön arvot, asenteet ja matkustuskäyttäytyminen tulevaisuudessa. Helsinki: Liikenneministeriön julkaisuja 49/1999.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2000. Asenteet matkustuskäyttämisen selittäjänä. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2000.

Liikenneturva 2000. Keskustelu Anna-Liisa Tarvaisen kanssa Liikenneturvan kirjastossa 7.6.2000.

Lodden, U. B. 1998. Ungdoms reiseaktivitet og holdninger til transport og miljø. En undersøkelse blant ungdom i Oslo. Oslo: TØI rapport 410/1998.

Manstead, A. S. R., Proffitt, C. & Smart, J. L. 1983. Predicting and understanding mothers' infant-feeding intentions and behaviour: Testing the theory of reasoned action. *Journal of Personality and Social psychology* 44, s. 657–71.

Nordbakke, S. 2002. Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner? Oslo: TØI rapport 564/2002.

Sejawacz, D., Ajzen, I. & Fishbein, M. 1980. Predicting and understanding weight loss: Intentions, behaviours, and outcomes. Teoksessa: I. Ajzen ja M. Fishbein

(Ed.). Understanding attitudes and predicting social behaviour. Englewood-Cliffs, NJ: Prentice-Hall. S. 101–112.

Smetana, J. G. & Adler, N. E. 1980. Fishbein's value x expectancy model: An examination of some assumptions. *Personality and Social Psychology Bulletin* 6, s. 89–96.

Songer-Nocks, E. 1976a. Situational factors affecting the weighting of predictor components in the Fishbein model. *Journal of Experimental Social Psychology* 12, s. 56–69.

Songer-Nocks, E. 1976b. Reply to Fishbein and Ajzen. *Journal of Experimental Social Psychology* 12, s. 585–90.

Strauss, A. & Corbin, J. 1991. *Basics of Qualitative Research. Grounded Theory Procedures and Techniques*. Sage. Newbury Park.

Liite A: Tilastotietoja ajokortin hankinnasta

Tarkastelut on tehty vuosittain. Osassa liitettä on käytetty jaottelussa syntymävuotta. Esityksessä tiedot ovat siltä vuodelta, kun ikäluokka on täyttänyt 18 vuotta, eli esimerkiksi 1960 syntyneiden osalta tarkastelu-vuosi on 1978.

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden naisten ja miesten lukumäärä ja osuus ikäluokittain syntymävuoden mukaan vuosina 1978–2001
koko maassa..... A2

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden naisten ja miesten lukumäärä ja osuus ikäluokittain syntymävuoden mukaan vuosina 1978–2001
pääkaupunkiseudulla A3

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden naisten ja miesten lukumäärä ja osuus ikäryhmittäin ajokortin hankintavuoden mukaan vuosina 1985–2001 *koko maassa*..... A4–A5

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden naisten ja miesten lukumäärä ikäryhmittäin ajokortin hankintavuoden mukaan vuosina 1985–2001
pääkaupunkiseudulla A6

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden naisten ja miesten lukumäärä ja osuus ikäluokittain syntymävuoden (1960–1983) mukaan vuosina 1978–2001 *koko maassa*

NAISET

Synt.vuosi	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83
------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden lukumäärä koko maassa v. 2001

15-v.	0	0	0	0	2	3	2	4	5	7	2	2	4	5	12	34	63	61	67	66	72	77	97	99
16–17-v.	198	225	214	262	299	351	376	402	478	515	573	581	540	659	865	947	662	690	631	724	622	527	593	515
18-v.	10782	11952	12682	13486	14966	15978	17094	18019	18931	18684	19505	19808	17242	16183	17982	17998	18525	18468	18028	18126	17707	17823	18066	18404
19-v.	6134	6061	6065	7143	7037	6718	6671	6654	5957	5141	5269	3607	4252	4176	4255	4720	4755	4458	4453	4300	4424	4497	4946	
20–25-v.	9521	9601	9747	9279	8609	7475	6699	5631	4599	3359	2171	2334	2688	2710	3312	3677	4062							

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden osuus koko ikäluokasta koko maassa v. 2001

15-v.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
16–17-v.	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	1,0	1,0	1,1	1,4	1,6	1,9	1,9	1,9	2,4	2,8	3,0	2,0	2,1	2,0	2,3	2,0	1,7	1,8	1,5
18-v.	28,8	31,9	34,1	35,8	40,3	44,2	47,3	50,6	55,2	59,2	63,1	66,3	60,9	59,1	59,1	56,7	56,9	57,2	57,0	57,1	56,4	56,1	55,1	55,3
19-v.	16,4	16,2	16,3	19,0	19,0	18,6	18,5	18,7	17,4	16,3	17,1	12,1	15,0	15,3	14,0	14,9	14,6	13,8	14,1	13,5	14,1	14,2	15,1	
20–25-v.	25,4	25,6	26,2	24,7	23,2	20,7	18,6	15,8	13,4	10,6	7,0	7,8	9,5	9,9	10,9	11,6	12,5							

Ikäluokan koko koko maassa sinä vuonna, kun se on täyttänyt 18 vuotta (synt. = 1960: 18 vuotta v. 1978)

	37474	37433	37198	37643	37102	36188	36110	35585	34294	31579	30891	29859	28295	27376	30450	31715	32561	32266	31645	31748	31390	31755	32767	33275
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

MIHET

Synt.vuosi	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83
------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden lukumäärä koko maassa v. 2001

15-v.	19	22	32	43	59	110	139	165	177	166	161	157	162	221	314	823	1399	1377	1165	1283	1434	1533	1715	1863
16–17-v.	6583	6360	6625	7011	7282	7473	7878	7918	7733	6983	6997	6767	6708	6898	7672	7173	6149	5737	5652	5750	4869	4570	5058	5070
18-v.	17925	18874	19775	20115	20590	20206	19805	19959	19430	18939	18259	17760	16737	15446	16837	18012	18729	18682	18510	17954	18176	18412	18501	18150
19-v.	6051	5959	5147	5276	4820	4256	4308	4020	3851	3227	3238	2626	2955	2981	2878	3255	3248	3212	3415	3165	3755	3681	4112	
20–25-v.	4157	3734	3700	3284	2858	2608	2327	2288	2065	1737	1467	1544	1619	1562	1831	2012	2232							

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden osuus koko ikäluokasta koko maassa v. 2001

15-v.	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8	1,0	2,5	4,1	4,1	3,5	3,9	4,3	4,6	4,9	5,4
16–17-v.	16,8	16,4	17,0	17,9	18,8	19,9	21,1	21,3	21,7	21,1	21,8	22,0	22,3	23,8	24,3	21,5	18,1	17,1	17,1	17,6	14,8	13,8	14,6	14,6
18-v.	45,8	48,6	50,8	51,3	53,2	53,8	53,2	53,8	54,5	57,3	56,9	57,8	55,8	53,3	53,4	53,9	55,0	55,6	55,9	54,9	55,1	55,7	53,4	52,2
19-v.	15,5	15,3	13,2	13,4	12,5	11,3	11,6	10,8	10,8	9,8	10,1	8,5	9,8	10,3	9,1	9,7	9,5	9,6	10,3	9,7	11,4	11,1	11,9	0,0
20–25-v.	10,6	9,6	9,5	8,4	7,4	6,9	6,2	6,2	5,8	5,3	4,6	5,0	5,4	5,4	5,8	6,0	6,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Ikäluokan koko koko maassa sinä vuonna, kun se on täyttänyt 18 vuotta (synt. = 1960: 18 vuotta v. 1978)

	39131	38848	38892	39230	38685	37582	37251	37106	35621	33078	32062	30718	30015	28984	31534	33432	34057	33626	33100	32685	32970	33073	34650	34793
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden naisten ja miesten lukumäärä ja osuus ikäluokittain syntymävuoden (1960–1983) mukaan vuosina 1978–2001 pääkaupunkiseudulla

NAISET

Synt.vuosi	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83
------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden lukumäärä pääkaupunkiseudulla v. 2001

15-v.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0
16–17-v.	17	18	10	10	23	32	28	39	34	48	53	45	33	51	75	55	43	36	42	43	45	27	41	33
18-v.	952	1066	1076	1179	1372	1472	1549	1642	1628	1647	1604	1724	1360	1384	1700	1599	1750	1926	1775	1850	1820	1851	1952	2022
19-v.	778	744	820	893	965	983	1047	1068	1052	879	1147	839	844	800	859	922	866	779	813	833	848	893	923	
20–25-v.	1525	1514	1688	1687	1657	1547	1434	1327	1126	849	652	663	756	776	883	917	964							

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden osuus koko ikäluokasta pääkaupunkiseudulla v. 2001

15-v.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16–17-v.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
18-v.	2,5	2,8	2,9	3,1	3,7	4,1	4,3	4,6	4,7	5,2	5,2	5,8	4,8	5,1	5,6	5,0	5,4	6,0	5,6	5,8	5,8	5,8	6,0	6,1
19-v.	2,1	2,0	2,2	2,4	2,6	2,7	2,9	3,0	3,1	2,8	3,7	2,8	3,0	2,9	2,8	2,9	2,7	2,4	2,6	2,6	2,7	2,8	2,8	
20–25-v.	4,1	4,0	4,5	4,5	4,5	4,3	4,0	3,7	3,3	2,7	2,1	2,2	2,7	2,8	2,9	2,9	3,0							

Ikäluokan koko pääkaupunkiseudulla sinä vuonna, kun se on täyttänyt 18 vuotta (synt. = 1960: 18 vuotta v. 1978)

	4916	4835	5015	5094	5199	5224	5220	5253	4996	4503	4469	4412	4038	3935	4554	4630	4814	4916	4731	4983	4798	4954	5233	5313
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

MIHET

Synt.vuosi	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83
------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden lukumäärä pääkaupunkiseudulla v. 2001

15-v.	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	11	21	8	12	12	13	14	11	6
16–17-v.	405	377	396	401	440	475	603	603	563	475	471	517	455	564	575	565	481	442	408	436	330	297	369	371
18-v.	1973	2098	2283	2439	2562	2554	2503	2572	2467	2178	2110	2102	2060	1826	2020	2286	2347	2284	2418	2441	2356	2426	2570	2445
19-v.	965	1011	900	1012	974	862	925	857	845	732	805	635	711	691	674	835	795	751	803	743	928	787	880	
20–25-v.	834	746	786	708	745	714	619	608	611	524	460	482	519	490	574	620	679							

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden osuus koko ikäluokasta pääkaupunkiseudulla v. 2001

15-v.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16–17-v.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,3	1,6	1,6	1,6	1,4	1,5	1,7	1,5	1,9	1,8	1,7	1,4	1,3	1,2	1,3	1,0	0,9	1,1	1,1
18-v.	5,0	5,4	5,9	6,2	6,6	6,8	6,7	6,9	6,9	6,6	6,6	6,8	6,9	6,3	6,4	6,8	6,9	6,8	7,3	7,5	7,1	7,3	7,4	7,0
19-v.	2,5	2,6	2,3	2,6	2,5	2,3	2,5	2,3	2,4	2,2	2,5	2,1	2,4	2,4	2,1	2,5	2,3	2,2	2,4	2,3	2,8	2,4	2,5	
20–25-v.	2,1	1,9	2,0	1,8	1,9	1,9	1,7	1,6	1,7	1,6	1,4	1,6	1,7	1,7	1,8	1,9	2,0							

Ikäluokan koko pääkaupunkiseudulla sinä vuonna, kun se on täyttänyt 18 vuotta (synt. = 1960: 18 vuotta v. 1978)

	4853	4831	4953	5233	5335	5221	5251	5321	5125	4443	4392	4306	4302	4009	4421	4904	5020	4822	4825	4914	5039	4895	5357	5296
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden *naisten* lukumäärä ja osuus ikäryhmittäin ajokortin hankintavuoden mukaan vuosina 1985–2001 koko maassa

NAISET

Hankintavuosi	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
---------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden lukumäärä koko maassa v. 2001

15-v.	2	2	4	5	12	34	63	61	67	66	72	77	97	99	102	1885	2098
16–17-v.	489	543	610	557	602	808	967	771	630	660	705	694	519	572	535	570	1229
18-v.	18019	18931	18684	19505	19808	17242	16183	17982	17998	18525	18468	18028	18126	17707	17823	18066	18404
19-v.	6671	6654	5957	5141	5269	3607	4252	4176	4255	4720	4755	4458	4453	4300	4424	4497	4946
20–25-v.	8728	8504	7767	7585	7052	2824	2670	2731	2438	2615	2863	3289	3455	3647	3691	3808	3966
yhteensä	33909	34634	33022	32793	32743	24515	24135	25721	25388	26586	26863	26546	26650	26325	26575	28826	30643

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden osuus koko ikäluokasta koko maassa v. 2001

15-v.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	6,0	6,9
16–17-v.	0,7	0,9	1,0	0,9	1,1	1,4	1,5	1,2	1,0	1,0	1,1	1,1	0,8	0,9	0,8	0,9	1,9
18-v.	50,6	54,8	58,7	62,4	65,5	60,2	58,6	58,7	56,6	56,9	57,2	56,9	57,3	56,5	56,2	55,2	55,3
19-v.	18,5	18,7	17,2	16,1	16,9	11,9	14,8	15,1	13,9	14,9	14,6	13,8	14,1	13,6	14,1	14,2	15,1
20–25-v.	3,9	3,8	3,5	3,5	3,3	1,4	1,3	1,4	1,3	1,5	1,6	1,8	1,9	2,0	1,9	2,0	2,1
15-25-v.	8,6	9,0	8,7	8,9	9,1	6,9	6,8	7,4	7,4	7,8	7,9	7,8	7,7	7,5	7,5	8,1	8,7

Koko maan väestö 31.12.2001

15-v.	31267	30222	28657	27603	30616	31784	32581	32290	31680	31661	31352	31726	32721	33275	32536	31355	30216
16–17-v.	66414	63114	61489	58879	56260	58219	62400	64365	64871	63970	63341	63013	63078	64447	65996	65811	63891
18-v.	35577	34567	31847	31267	30222	28657	27603	30616	31784	32581	32290	31680	31661	31352	31726	32721	33275
19-v.	36074	35577	34567	31847	31267	30222	28657	27603	30616	31784	32581	32290	31680	31661	31352	31726	32721
20–25-v.	222021	220932	219345	216797	211112	205512	199554	192137	184163	180212	180149	181463	183531	186554	190612	191348	191290
yhteensä	393338	386398	377892	368381	361466	356384	352786	349003	345107	342202	341708	342168	344668	349287	354221	354961	353394

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden *miesten* lukumäärä ja osuus ikäryhmittäin ajokortin hankintavuoden mukaan vuosina 1985–2001 koko maassa

MIEHET

Hankintavuosi	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
---------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden lukumäärä koko maassa v. 2001

15-v.	161	157	162	221	314	823	1399	1377	1165	1283	1434	1533	1715	1863	1951	11135	11228
16–17-v.	7222	6945	6899	6633	6860	7660	7734	6185	5872	5606	5761	5442	4439	4930	5018	5287	4534
18-v.	19959	19430	18939	18259	17760	16737	15446	16837	18012	18729	18682	18510	17954	18176	18412	18501	18150
19-v.	4308	4020	3851	3227	3238	2626	2955	2981	2878	3255	3248	3212	3415	3165	3755	3681	4112
20–25-v.	2894	2807	2595	2446	2233	1487	1560	1752	1924	1646	1660	1985	2078	2022	2174	2129	2314
yhteensä	34544	33359	32446	30786	30405	29333	29094	29132	29851	30519	30785	30682	29601	30156	31310	40733	40338

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden henkilöiden osuus koko ikäluokasta koko maassa v. 2001

15-v.	0,5	0,5	0,5	0,8	1,0	2,5	4,1	4,1	3,5	3,9	4,4	4,6	4,9	5,4	5,8	34,1	35,4
16–17-v.	10,4	10,6	10,9	10,8	11,5	12,5	11,8	9,1	8,6	8,4	8,7	8,3	6,7	7,3	7,2	7,7	6,8
18-v.	53,8	54,2	56,7	56,4	57,2	54,9	52,6	53,0	53,6	54,8	55,4	55,8	54,9	55,2	55,7	53,4	52,2
19-v.	11,5	10,8	10,7	9,7	10,0	8,5	9,7	10,1	9,1	9,7	9,5	9,5	10,3	9,7	11,4	11,1	11,9
20–25-v.	1,3	1,2	1,1	1,1	1,0	0,7	0,8	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,1	1,0	1,1	1,1	1,2
15-25-v.	8,5	8,3	8,3	8,0	8,1	7,9	7,9	8,0	8,3	8,5	8,6	8,6	8,2	8,2	8,5	11,0	10,9

Koko maan väestö 31.12.2001

15-v.	32392	31071	30483	29384	31795	33584	34187	33698	33151	32710	32903	33065	34652	34793	33861	32637	31701
16–17-v.	69264	65799	63463	61554	59867	61179	65379	67771	67885	66849	65861	65613	65968	67717	69445	68654	66498
18-v.	37084	35857	33407	32392	31071	30483	29384	31795	33584	34187	33698	33151	32710	32903	33065	34652	34793
19-v.	37321	37084	35857	33407	32392	31071	30483	29384	31795	33584	34187	33698	33151	32710	32903	33065	34652
20–25-v.	230132	229205	227964	225226	219615	213533	207132	200294	192594	188532	188709	190504	193131	195799	199125	200233	199714
yhteensä	408178	401002	393161	383951	376729	371840	368556	364934	361002	357856	357353	358027	361609	365920	370398	371241	369359

Ensimmäisen ajokortin hankkineiden *naisten ja miesten* lukumäärä ikäryhmittäin ajokortin hankintavuoden mukaan vuosina 1985–2001 pääkaupunkiseudulla

NAISET

Hankintavuosi	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ajokortillisten henkilöiden lukumäärä pääkaupunkiseudulla v. 2001																	
15-v.	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	1	103	131
16–17-v.	40	53	56	32	38	58	74	53	33	41	35	53	35	28	39	41	79
18-v.	1642	1628	1647	1604	1724	1360	1384	1700	1599	1750	1926	1775	1850	1820	1851	1952	2022
19-v.	1047	1068	1052	879	1147	839	844	800	859	922	866	779	813	833	848	893	923
20–25-v.	1718	1632	1646	1643	1694	859	758	723	680	681	681	816	867	927	912	904	978
Yhteensä	4447	4381	4401	4158	4603	3116	3060	3276	3173	3394	3508	3425	3565	3608	3651	3893	4133

Väestö Väestötietoa ei ole joka vuodelta erikseen kaikille ikäluokille

MIEHET

Ajokortillisten henkilöiden lukumäärä pääkaupunkiseudulla v. 2001																	
15-v.	0	1	0	1	0	11	21	8	12	12	13	14	11	6	15	647	742
16–17-v.	494	478	508	463	520	585	579	517	448	413	377	421	301	298	414	413	440
18-v.	2572	2467	2178	2110	2102	2060	1826	2020	2286	2347	2284	2418	2441	2356	2426	2570	2445
19-v.	925	857	845	732	805	635	711	691	674	835	795	751	803	743	928	787	880
20–25-v.	719	701	681	645	644	490	491	517	575	527	476	608	673	579	648	683	670
Yhteensä	4710	4504	4212	3951	4071	3781	3628	3753	3995	4134	3945	4212	4229	3982	4431	5100	5177

Väestö Väestötietoa ei ole joka vuodelta erikseen kaikille ikäluokille

Tekijä(t) Häkkinen, Helinä, Britschgi, Virpi, Sirkiä, Ari & Kanner, Heikki			
Nimeke Nuorten aikomus hankkia ajokortti			
Tiivistelmä Viime vuosien kehitystrendejä Suomessa ja muissa Pohjoismaissa on ollut nuorison arvojen ja asenteiden ”vihertyminen”, millä on ajateltu olevan vaikutusta myös nuorten liikkumiskäyttäytymiseen. Tässä tutkimuksessa selvitettiin Suomessa vuosina 1985–2001 hankittujen ajokorttien määrää 18–25-vuotiaiden nuorten keskuudessa (aikasarja-analyysi), sekä 16–17- ja 19–25-vuotiaiden nuorten halukkuutta ja aikomusta hankkia ajokortti (haastattelututkimus). Aikasarja-analyysin mukaan nuorten halukkuus hankkia ajokortti ei ole 1990-luvulla vähentynyt. Vuosittain tarkasteltuna noin 72 %:lla 18 vuotta täyttäneistä miehistä ja 57 %:lla naisista on ajokortti, kun lukuihin sisällytetään alle 18-vuotiaana hankitut traktori- ja moottoripyöräajokortit. Pääkaupunkiseudulla ajokortin hankkiminen on ollut jo pitkään selvästi vähäisempää kuin muualla maassa. Haastattelututkimukseen osallistuneista 16–17-vuotiaista nuorista 92 % aikoo hankkia auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin heti, kun on siihen ikänsä puolesta oikeutettu, ja 6 % seuraavan viiden vuoden aikana. Haastatelluista 19–25-vuotiaista, joilla oli auton ajokortti, 76 % oli saanut sen heti täytettyään 18 vuotta. Ne, joilla oli ollut mahdollisuus saada ajoneuvo käyttöönsä, hankkivat ajokortin muita aikaisemmin. Suomalaiset nuoret ovat selvästi kiinnostuneempia hankkimaan ajokortin kuin ruotsalaiset ja norjalaiset nuoret. Haastattelujen tulokset viittaavat siihen, että Suomessa keskeisimpiä tekijöitä nuoren aikomuksessa hankkia ajokortti ovat ajokorttiin ja autoiluun kohdistetut positiiviset arvot ja asenteet. On myös mahdollista, että liikenneturvallisuustietous ja autoiluun liittyvä ympäristötietous ovat paremmin tavoittaneet ruotsalaiset nuoret ja näin ollen nämä arvot saavat heillä suuremman merkityksen. Tämän myötä autoilu myös todennäköisesti koettaisiin ns. ”vähemmän hauskaksi toiminnaksi” ja päätökseen hankkia ajokortti vaikuttaisivat myös yhä enemmän taloudellisuuteen ja hyödyllisyyteen liittyvät näkökulmat.			
Avainsanat driving licence, adolescence, attitudes, values, opinions, time series analysis, Finland			
Toimintayksikkö VTT Rakennus- ja yhdyskuntateknikka, Lämpömiehenkuja 2, PL 1800, 02044 VTT.			
ISBN 951-38-5784 (nid.) 951-38-6121-X (URL: http://www.inf.vtt.fi/pdf/)			Projektinumero R2SU00413
Julkaisuaika Tammikuu 2003, toinen, uudistettu painos	Kieli Suomi, engl. tiiv.	Sivuja 74 s. + liitt. 6 s.	Hinta B
Projektin nimi AJOKORTTI2		Toimeksiantaja(t)	
Avainnimeke ja ISSN VTT Tiedotteita – Research Notes 1235-0605 (nid.) 1455-0865 (URL: http://www.inf.vtt.fi/pdf/)		Myynti: VTT Tietopalvelu PL 2000, 02044 VTT Puh. (09) 456 4404 Faksi (09) 456 4374	

Author(s) Häkkinen, Helinä, Britschgi, Virpi, Sirkiä, Ari & Kanner, Heikki			
Title Willingness to obtain a driving licence among Finnish adolescents			
Abstract The study aimed to report the number of driving licenses obtained during 1985–2001 by 15–25-year-old Finnish adolescents (time series analysis), and to investigate the self-reported willingness and intention to obtain a driving license among 16–17- and 19–25-year-old adolescents (interview in August 2000). According to the results of the time series analysis, the number of driving licenses obtained by the Finnish adolescents has remained the same during the 1990's. However, obtaining driving license for motorbike or tractor has decreased among younger age-groups (ages 15–17) in Finland as a whole, whereas among older age-groups (ages 18–25) it has either remained same or increased. In the Helsinki Metropolitan Area the level of obtained driving licenses has been for years lower than in the other parts of Finland. According to the results of the interview, 92% of 16–17-year-old adolescents intend to obtain the driving licence as soon as they turn 18 years (which is the legal age limit for driving in Finland), and 6% intend to obtain it during the next five years. 76% of 19–25-year-old respondents who did have a driving license had obtained it right after turning 18 years. In general, men and those who had the opportunity to use a car obtained the license at once. In Finland, the adolescents' interest to obtain a driver's license differs notably from the situation in Sweden and Norway. The results of the interview indicate that in Finland positive values and attitudes towards driving and driver's license are the most significant determinant factors for obtaining a driver's license. However, it is also possible that road safety and environmental campaigns have to a larger degree reached or had an affect on Swedish adolescents and therefore they would increasingly emphasise these values. This might lead to viewing driving as being "less fun" and therefore the intention to obtain the driver's license would also be affected to a larger degree by factors related to the actual need of having the driver's license and economics.			
Keywords driving licence, adolescence, attitudes, values, opinions, time series analysis, Finland			
Activity unit VTT Building and Transport, Lämpömiehenkuja 2, P.O.Box 1800, FIN-02044 VTT, Finland			
ISBN 951-38-5784-0 (soft back ed.) 951-38-6121-X (URL: http://www.inf.vtt.fi/pdf/)			Project number R2SU00413
Date January 2003, 2 nd , revised edition	Language Finnish, Engl. abstr.	Pages 74 p. + app. 6 p.	Price B
Name of project AJOKORTTI2		Commissioned by	
Series title and ISSN VTT Tiedotteita – Research Notes 1235-0605 (soft back edition) 1455-0865 (URL: http://www.inf.vtt.fi/pdf/)		Sold by VTT Information Service P.O.Box 2000, FIN-02044 VTT, Finland Phone internat. +358 9 456 4404 Fax +358 9 456 4374	

Nuoret ovat perinteisesti olleet monella elämäntavalla uusien trendien luoja. Viime vuosien kehitystrendejä Suomessa ja muissa Pohjoismaissa on ollut monenlainen nuorison arvojen ja asenteiden ”vihertyminen”, millä on ajateltu olevan vaikutusta myös nuorten liikkumiskäyttäytymiseen. Ruotsissa ja Norjassa nuorten hankkimien ajokorttien määrä on viime vuosina merkittävästi vähentynyt, mikä antoi aiheen samanlaisen tutkimuksen tekemiselle Suomessa.

Tutkimuksessa selvitettiin Suomessa vuosina 1985–2001 hankittujen ajokorttien määrää 18–25-vuotiaiden nuorten keskuudessa (aikasarja-analyysi) sekä 16–17- ja 19–25-vuotiaiden nuorten halukkuutta ja aikomusta hankkia ajokortti (haastattelututkimus).

Aikasarja-analyysin mukaan nuorten halukkuus hankkia ajokortti ei ole 1990-luvulla vähentynyt. Nykyisin noin 72 %:lla 18 vuotta täyttäneistä miehistä ja 57 %:lla naisista on ajokortti, kun lukuihin sisällytetään alle 18-vuotiaana hankitut traktori- ja moottoripyöräajokortit.

Suomalaiset nuoret ovat selvästi kiinnostuneempia hankkimaan ajokortin kuin ruotsalaiset ja norjalaiset nuoret. Haastattelujen tulokset viittaavat siihen, että Suomessa keskeisimpiä tekijöitä nuoren aikomuksessa hankkia ajokortti ovat ajokorttiin ja autoiluun kohdistetut positiiviset arvot ja asenteet. Ne nuoret, jotka aikovat hankkia ajokortin vasta myöhemmin tai joilla ei vielä ole ajokorttia, suhtautuvat ajokorttiin ja autoiluun neutraalimmin. Tulokset kuitenkin viittaavat siihen, että vain muutama prosentti 16–25-vuotiaista nuorista ei hanki ajokorttia 30 ikävuoteen mennessä. Niin kauan kuin autoiluun kohdistetaan positiivisia asenteita ja arvoja, ajokorttien määrä tuskin tulee nuorison keskuudessa Suomessa merkittävästi vähenemään.

Tätä julkaisua myy
VTT TIETOPALVELU
PL 2000
02044 VTT
Puh. (09) 456 4404
Faksi (09) 456 4374

Denna publikation säljs av
VTT INFORMATIONSTJÄNST
PB 2000
02044 VTT
Tel. (09) 456 4404
Fax (09) 456 4374

This publication is available from
VTT INFORMATION SERVICE
P.O. Box 2000
FIN-02044 VTT, Finland
Phone internat. + 358 9 456 4404
Fax + 358 9 456 4374
