



AUTOILIJAT HUUTAVAT KORVESTA: KUULEEKO KUKAAN?

Eva Heiskanen,
Kuluttajatutkimuskeskus, Helsingin yliopisto

Miten kansalainen kohdataan kestävyysmurroksessa? Ilmastoviisaan asumisen
kevätpäivä 20.5.2024 Tiedekulmassa

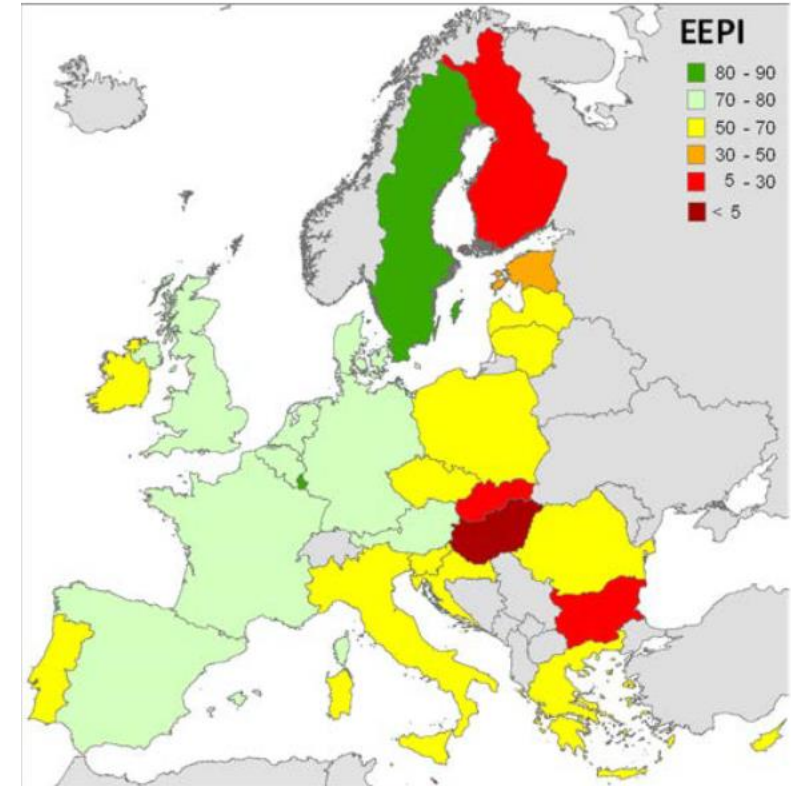
LIIKENNE ENERGIAMURROKSEN KOMPASTUSKIVENÄ?

Eurooppalaisessa energiaköyhyyden indeksissä (2019) Suomi sijalla 2 kodin energiakulutuksen osalta ja sijalla 27 liikenneköyhyyden osalta

Maaseudulla muuta maata pidemmät välimatkat palveluihin, suurempi autoriippuvuus, vanhemmat autot, vähemmän sähköautoja, vähemmän julkista liikennettä ja kevyen liikenteen väyliä

- Liikenne on päivittäinen ongelma, joka vaikuttaa ilmastopolitiikan hyväksyttävyyteen

Figure ES.2 Member States' progress in alleviating the transport and domestic energy poverty nexus.



AINEISTONA KAISUN KANSALAISKYSELY

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) päivitystä varten ympäristöministeriö järjesti vuonna 2021 kansalaiskuulemisia ja –kyselyn

Teemoina asuminen, liikkuminen ja ruoka

Kyselyyn vastasi 18 378 suomalaista, joista 5001 kertoi asuvansa ”harvaan asutulla alueella”

Kysyttiin:

- Mitä keinoja (esim. tiedon jakaminen, julkiset hankinnat, lainsäädäntö, taloudellinen ohjaus) valtio ja kunnat voisivat ottaa käyttöön liikenteen päästöjen vähentämiseksi?
- Mikä saisi sinut hankkimaan vähäpäästöisen auton? Miten vähäpäästöisten autojen latausmahdollisuuksia olisi järkevintä parantaa? Mikä saisi sinut vähentämään autoilun määrää?

AUTOT

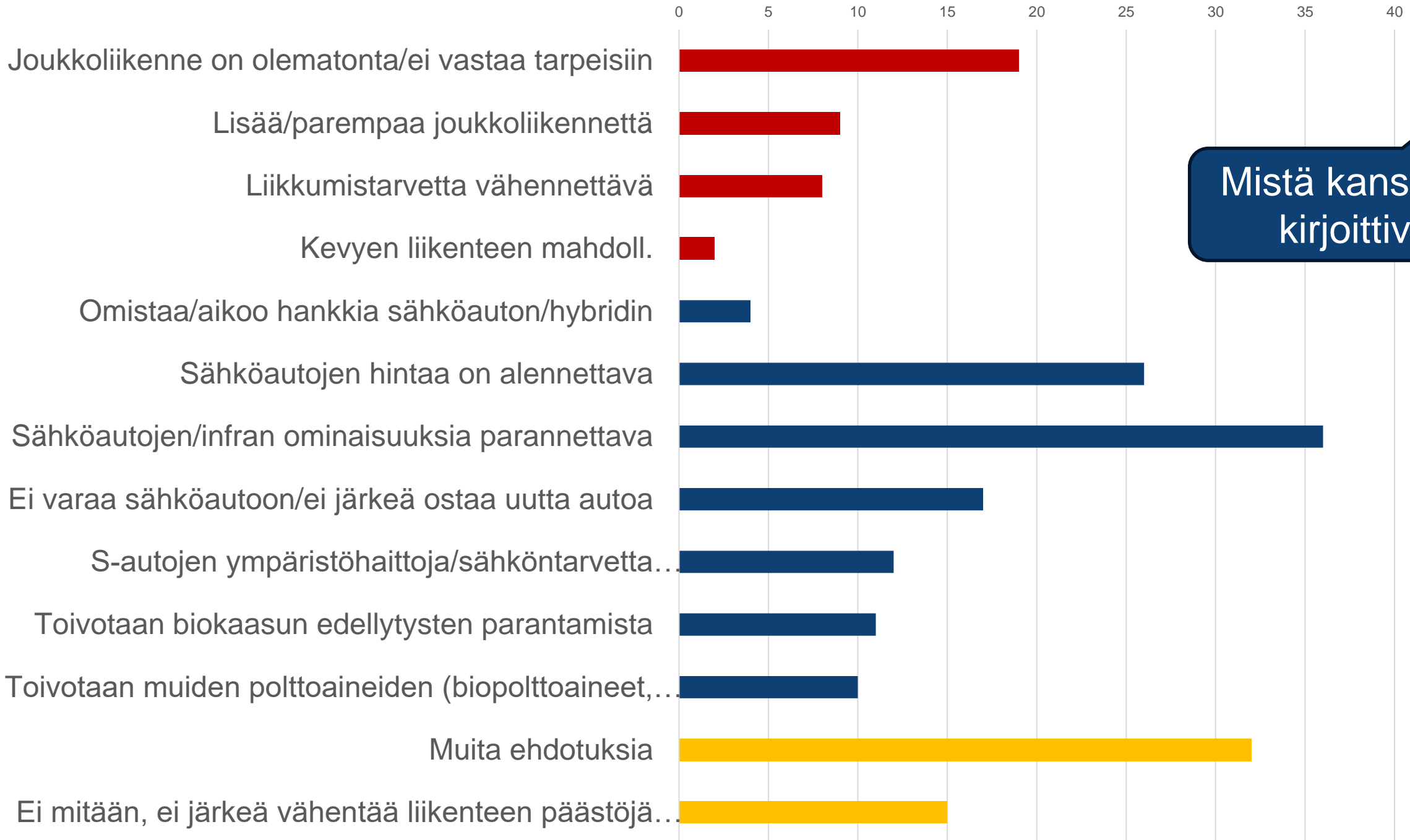
Suora lähetys kello 14: Martti Ahtisaaren hautamuistomerkin suunnitelma julkistetaan

IS EXTRA Onko taloyhtiösi tilinpäätös hepreaa? Katso ainakin nämä luvut

AUTOT

Ennätysmäärä suomalaisia vastannut autoiluun vahvasti liittyvään ministeriön kyselyyn – ”mitä kansalaiset pitävät hyväksyttävänä ja mitä eivät”

Ympäristöministeriön kysely kotitalouksien kulutusperusteisista päästöistä kuten liikenteestä, asumisesta ja ruokailusta ja niiden ohjauskeinoista on ylittänyt kaikki aiempien ilmastokyselyiden ennätykset.



Mistä kansalaiset kirjoittivat?

AUTORIIPPUUUS

Autoistuminen on ajanut palveluverkon harvenemisen ja lisääntyvän autoriippuvuuden kehää

Vastaajien mielestä palvelujen harvuus tekee elämästä vaikeaa ja kallista:

... Käyn ensin lähi terveysasemallani lääkärin vastaanotolla ja sen jälkeen ajan yli 50km lähimmälle terveysasemalle, jossa voidaan tehdä esim. ultraäänitutkimus. Sen jälkeen ajan 50km takaisin kotiin, jonne lääkäri ilmoittaa: mene sairaalaan. Ja sinne ajetaan n. 100km. Mielestäni tuossa tulee 100km ylimääräistä ajoa (tk -> tk). Ajan autolla välttämättömät matkat ja niitä kertyy sairauksieni takia useita. Koen hinnankorotukset siis erittäin epäreiluna vähävaraisia maaseudun asukkaita kohtaan, sillä vaihtoehtoja liikkumiseen meillä ei ole.

MONET EIVÄT NÄHNEET SÄHKÖAUTOA RATKAISUNA

Monilla vaihto sähköautoon taloudellisesti mahdotonta, koska sopivaksi hankintahinnaksi mainittiin yleisimmin 2000€

Moni korosti auton tärkeyttä ei ainoastaan työmatkoilla vaan myös työn tekemisessä:

Syrjäisellä alueella pitkien matkojen ajot on tehtävä sellaisella autolla, että kovilla pakkasillakin sieltä työreissun jälkeen pääsee pois.

Taidan jäädä työttömäksi kun kohta ei ole varaa käydä töissä. Kuka ostaa minun kodin jotta voin muuttaa sinne palvelujen ääreen ja elämään Kelan rahoilla? Muuhun ei ole kohta varaa.

Osa vaikutti olevan tietämättömiä kotilatauksen mahdollisuuksista:

[Jos] Nykyinen bensa-autoni vaihdettaisiin ilman kuluja sähköautoon. Tosin sitä ei syrjäseudulla olisi mahdollista missään ladata, joten luultavasti en sitten pääsisi enää kulkemaan yhtikäs minnekkään.



OTETAANKO MAASEUDUN TARPEET HUOMIOON LIIKENNEPOLITIIKASSA?

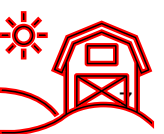
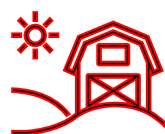
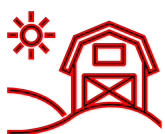
Päätäjien toivotaan jalkautuvan:

Päätäjät voisi muuttaa kuukaudeksi asumaan kehä3 ulkopuolelle ja miettiä sitten näitä päätöksiä miten ne vaikuttaa!

Pitäisi ottaa huomioon kunkin erityinen tilanne:

Auton hankintahinta käytettynä ja katsastettuna noin 2000 euroa. Tuloni vuodessa ovat alle 10000 e, asun maalla kaukana kaikesta. Olen jo aikoja sitten jättänyt turhat ajelut pois, kaupassa käydään kerran 2 viikossa ja samalla hoidetaan kaikki muutkin asioinnit kylillä. Kukaan muukaan naapureistani ei ajele kuin vain tarpeen mukaan. Kaupunkilaiset ne etelässä tuhlaa ja rällää meidänkin edestä, sitä pitäisi vähän suitsia.

Ja ilmastopolitiikka pitäisi kohdistaa kaupunkiin: tietullit, käyttökiellot, lentoliikenteen verotus



KÄYTÄNNÖN RATKAISUJA

Maaseudulle räätälöidyt ratkaisut:

- Kevyen liikenteen väylät/leveämmät pientareet, taajamien tiivistäminen, kevyet liikkumisvälineet, palvelujen sijoittumISRatkaisujen pakollinen ympäristövaikutusten arviointi
- Maaseudun tarpeista lähtevä ajoneuvotekniikan ja – talouden tutkimus ja viestintä (mm. edullinen kotilataus, sopivat ajoneuvot), pilotit ja kokeilut, viestintämateriaalit
- [Sosiaalinen leasing/kestävyystakuu-rahoituksen](#) markkinointi paikallissästöpankeissa
- Enemmän vastuuta liikennepolitiikasta kunnille?
- Tienkäyttömaksun käyttöönotto mahdollisuutena erilaistaa autoliikenteen kustannuksia sijainnin perusteella



'Social leasing' is a success in France – could it be elsewhere?

<https://www.fleeteurope.com/en/new-energies/france/analysis/social-leasing-success-france-could-it-be-elsewhere?a=FJA05&t%5B0%5D=Leasing&curl=1>

ONKO KUKAAN KIINNOSTUNUT?

Maaseudun asukkaat:

- Ratkaisuehdotukset lyhytjänteisiä: verojen alentaminen, ilmastotavoitteista luopuminen, tai
- vaatisivat mittavia muutoksia: palvelujen keskittämisen lopettamista, eri liikennepolitiikkaa maaseudulle ja kaupunkeihin

Silloinen hallitus:

- Maaseudun vähävaraisten heikko näkyvyys liikenne- ja ilmastopolitiikassa ("voidaan kompensoida")

Nykyinen hallitus:

- Jos ongelmat ratkaistaan, niillä ratsastanut puolue menettää kannatustaan



KIITOS!

<https://blogs.helsinki.fi/citizens-energy-transition/>

Citizens, everyday life and tensions in the energy transition

Welcome

HOME

CONTACT

DETAILED WORK PLAN

MEDIA APPEARANCES

PUBLICATIONS

Our project

The project stems from the tensions in the everyday lives of citizens engendered by the ongoing energy transition, which have gained limited attention in energy transition research. The tensions entail challenges for citizens in terms of competences, images and material and financial demands that may exclude some citizens.

The project provides a new perspective on current discussions on resistance to transitions, ownership of the energy transition and energy justice. We do so by zooming into tensions that are common to particular everyday life situations rather than locations. We investigate challenges en-

