



Hiiletön liikenne 2045

– polkuja päästöttömään tulevaisuuteen.

ILMO-välikirjoituksen kyselyn tulokset
Marraskuu 2018

Kyselyn yhteenveto

Kyselyyn vastasi 10 569 ihmistä 14.9-8.10.2018 välisenä aikana. Kyselyssä yksikään skenaario ei noussut selvästi muita suositummaksi.

Monelle fossiilisten liikennepolttoaineiden käytöstä luopuminen lähiaikoina olisi vaikeaa. Usea näki myös oman auton omistamisen välttämättömyytenä.

Kestävät liikkumisen ratkaisut kiinnostavat useita vastaajia, mutta niihin liittyy monia huolenaiheita.

Yleisesti ottaen kannatettiin enemmän kannusteenomaisia toimia, kuten tukia ja verohelpotuksia kuin ihmisille ja yrityksille suoria kustannuksia aiheuttavia toimia.

Alueellisesta ja sosioekonomisesta yhdenvertaisuudesta sekä kansallisesta kilpailukykyvystä tulisi huolehtia.

Kyselyn rakenne

Kyselyssä vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportissa esiteltyihin toimenpiteisiin, joilla voitaisiin vähentää liikenteen päästöjä. Toimenpiteet oli jaettu kolmen skenaarion tai muutospolun mukaan: BIO, TEKNO ja PALVELU.

Monivalintakysymyksissä vastaajien tuli valita kunkin skenaarion osalta 1-3 tärkeintä toteutettavaa toimenpidettä sekä 1-3 toimenpidettä, joita ei tulisi toteuttaa. Tästä priorisoinnista johtuen suurempi osa vastaajista saattaisi todellisuudessa kannattaa tai vastustaa jonkin toimenpiteen toteuttamista kuin tuloksissa näkyy.

Avoimissa kysymyksissä pyydettiin tarkentamaan monivalintakysymysten vastauksia ja ottamaan yleisesti kantaa liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän työhön.

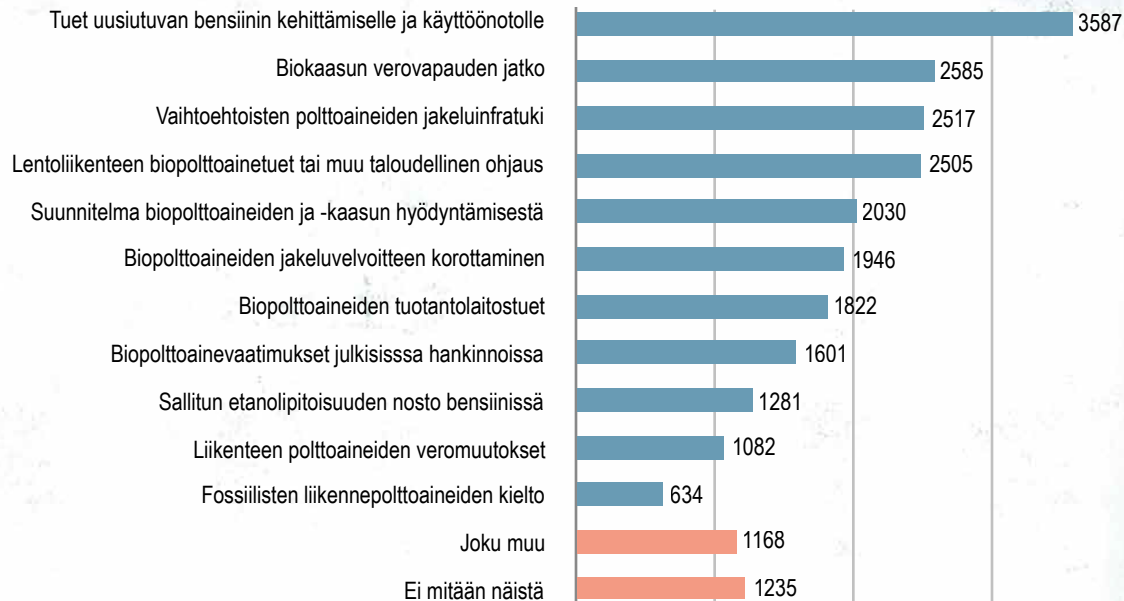
BIO-skenaario – tulokset monivalinta- kysymyksistä 1/2

Yli kolmasosa vastaajista toivoi, että etenkin uusiutuvan bensiinin kehittämistä ja käyttöönottoa tuettaisiin.

Lisäksi biokaasun verovapauden jatko, vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfratruki ja lentoliikenteen biopolttoainetuet tai muu taloudellinen ohjaus olivat sellaisia toimenpiteitä, jotka noin neljäsosa vastaajista toteuttaisi.

Viidesosa vastaajista oli valmis korottamaan biopolttoaineiden jakeluvälikustaa ja yhtä suuri osa vastaajia kannatti suunnitelman laatimista biopolttoaineiden ja biokaasun hyödyntämisestä.

**BIO-skenaario:
Valitse 1-3
tärkeintä
toimenpidettä,
jotka tulisi
ehdottomasti
toteuttaa
lähiaikoina
(N=10569)**



BIO-skenaario
– tulokset
monivalinta-
kysymyksistä
2/2

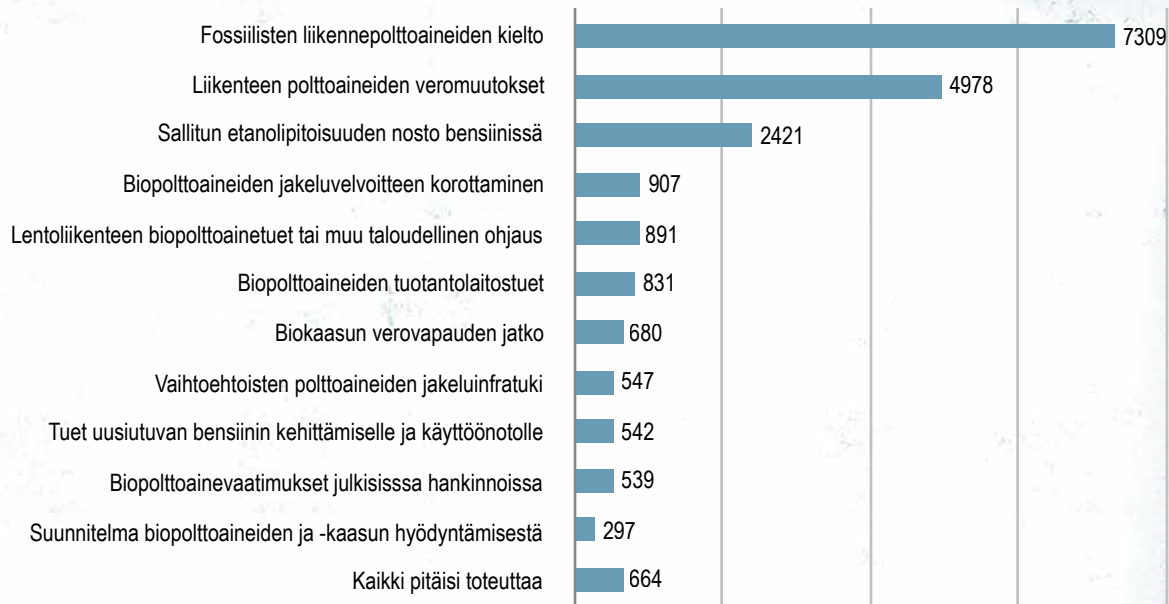
Vastaajia arvelutti eniten fossiilisten liikennepoltto-
aineiden kieltö, jonka voimaan saattamista vastusti
kolme neljästä vastaajasta.

Liikenteen polttoaineiden veromuutoksia vastusti noin
puolet vastaajista.

Noin neljäsosa vastaajista ei nostaisi sallittua etanoli-
pitoisuutta bensiinissä.

Noin joka kymmenes vastaaja oli sitä mieltä, että
mitään BIO-skenaarion toimenpiteistä ei tulisi toteuttaa.

**BIO-skenaario:
Valitse 1-3
toimenpidettä,
joita EI tulisi
toteuttaa
(N=10569)**



BIO-skenaario – tulokset avoimista kysymyksistä

Yleisesti ottaen biopolttoaineet jakoivat mielipiteitä.

Positiivisesti biopolttoaineisiin suhtautuvat halusivat mm. lisää biopolttoaineiden jakelupisteitä ja veroetuja sekä näkivät sen hyvänä keinona vähentää liikenteen päästöjä.

Osaa vastaajista huoletti biopolttoaineiden sopimattomuus Suomen talviolosuhteisiin tai tiettyihin automalleihin. Lisäksi esille nostettiin biopolttoaineiden tuotantoon liittyvät päästövaikutukset ja mahdollinen hiilinielujen pieneneminen.

Vaihtoehtoisiksi nestemäiselle biopolttoaineelle nähtiin esimerkiksi biokaasu ja vety, joiden kehittämiseen tulisi joidenkin vastaajien mielestä panostaa.

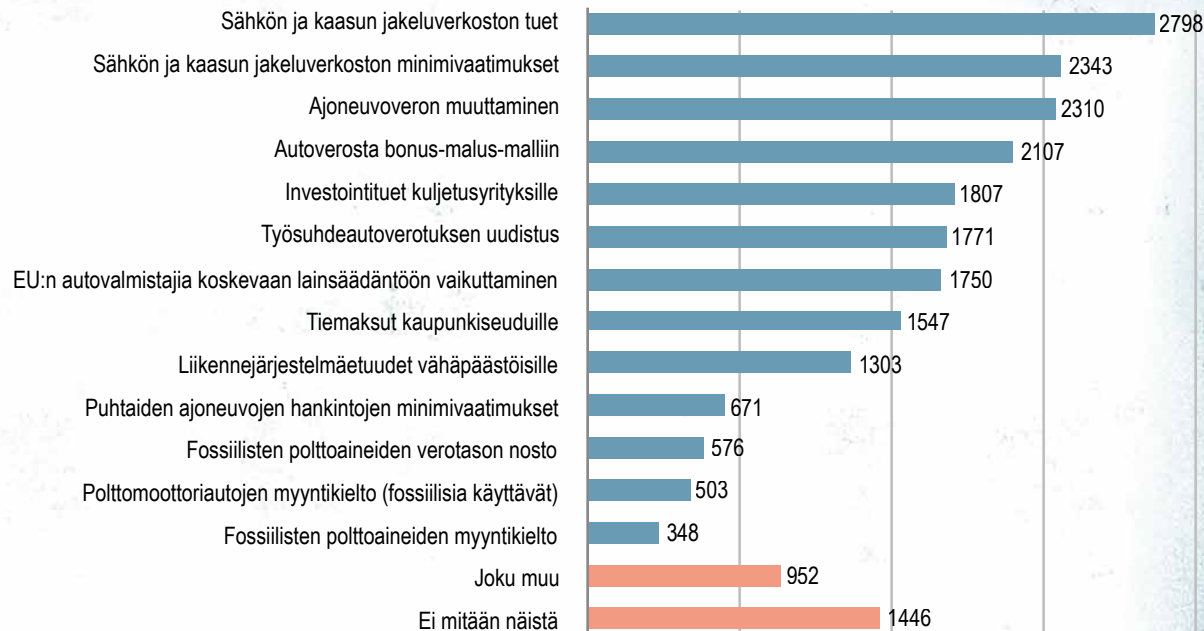
TEKNO- skenaario – tulokset monivalinta- kysymyksistä 1/2

Yli neljäsosa vastaajista katsoi, että sähkön ja kaasun jakeluverkostoja tulisi tukea. Lähes yhtä moni kannatti mininivaatimusten asettamista sähkön ja kaasun jakeluverkostolle sekä ajoneuvoveron muuttamista.

Yli viidesosa vastaajista oli valmis siirtymään autoverosta bonus-malus-malliin, jossa nolla- tai pienipäästöisten ajoneuvojen hankintaa tuetaan ja suuripäästöisten ajoneuvojen hankinnan verotusta kiristetään. Lisäksi lähes joka viides vastaaja piti tärkeänä EU:n autovalmistajia koskevaan lainsäädäntöön vaikuttamista, työsuhdeautoverotuksen uudistusta ja investointitukia kuljetusyrityksille.

Noin joka seitsemäs vastaaja valitsi tärkeimpien toteutettavien toimenpiteiden joukkoon tiemaksujen käyttöönoton kaupunkiseuduilla. Yhtä moni kannatti liikennejärjestelmä-etuuksien antamista vähäpäästöisille ajoneuvoille.

**TEKNO-
skenaario:
Valitse 1-3
tärkeintä
toimenpidettä,
jotka tulisi
ehdottomasti
toteuttaa
lähiaikoina
(N=10569)**



**TEKNO-
skenaario
– tulokset
monivalinta-
kysymyksistä
2/2**

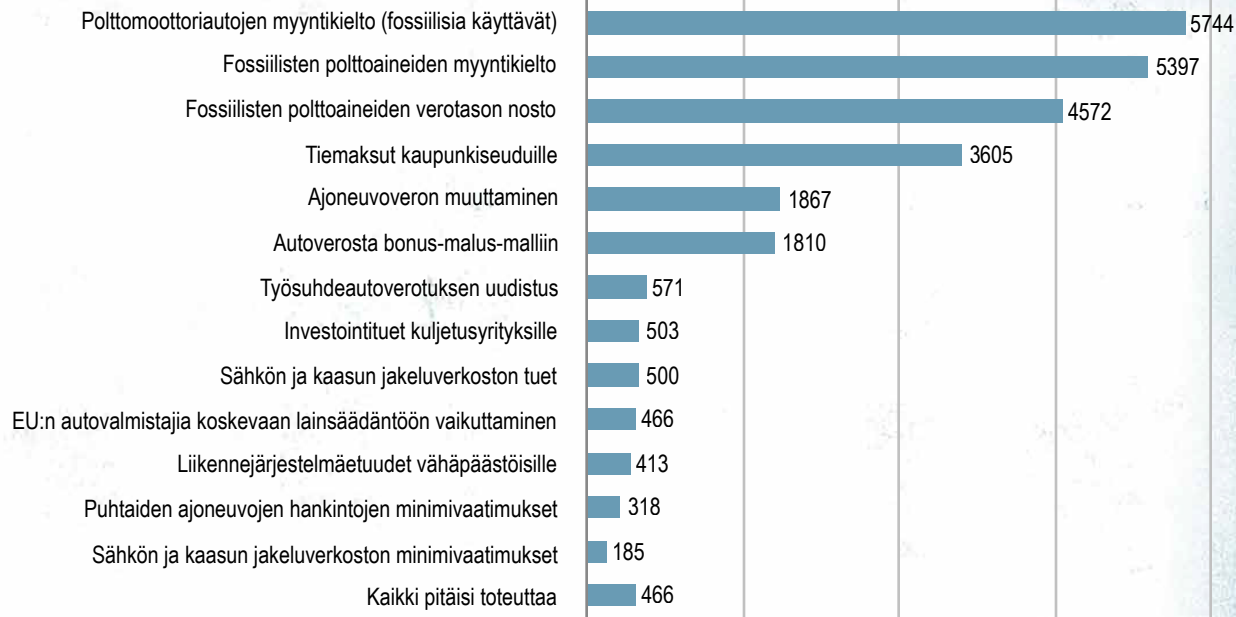
Yli puolet vastaajista vastusti fossiilisia polttoaineita käyttävien polttomootoriautojen myyntikieltoa ja fossiilisten polttoaineiden myyntikieltoa. Lähes yhtä moni vastusti fossiilisten polttoaineiden verotason nostoa.

Noin kolmasosa vastaajista suhtautui kielteisesti tiemaksujen käyttöönottoon kaupunkiseuduilla.

Lisäksi lähes joka viides vastaaja vastusti ajoneuvoveron muuttamista ja siirtymistä autoverosta bonus-malus-malliin.

Noin joka seitsemäs vastaaja oli sitä mieltä, että mitään TEKNO-skenaarion toimenpiteistä ei pitäisi toteuttaa.

**TEKNO-
skenaario:
Valitse 1-3
toimenpidettä,
joita EI tulisi
toteuttaa
(N=10569)**



TEKNO- skenaario – tulokset avoimista kysymyksistä

Usea vastaaja näki auton välttämättömänä kulkuneuvona, mutta moni epäili tarjoaako sähköauto hintansa, akun kestonsa tai puuttuvien latauspisteiden vuoksi ratkaisua haja-asutusalueiden liikenteen päästövähennyksiin. Usea toivoi sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittämistä.

Osa vastaajista kritisoi sähköautojen sopimattomuutta Suomen sääolosuhteisiin tai pitkille etäisyyksille.

Moni myös pohti, ovatko sähköauton valmistamisesta aiheutuvat päästöt suurempia kuin vanhan auton käyttäminen silloin tällöin. Usea koki kannattavammaksi jatkaa vanhan auton käyttöä.

Lisäksi pohdittiin sähkön tuottamisen kustannuksia ja ympäristövaikutuksia. Jos sähköautot yleistyvät, tulisi sähköä tuottaa ympäristöystävällisellä tavalla.

**PALVELU-
skenaario
– tulokset
monivalinta-
kysymyksistä
1/2**

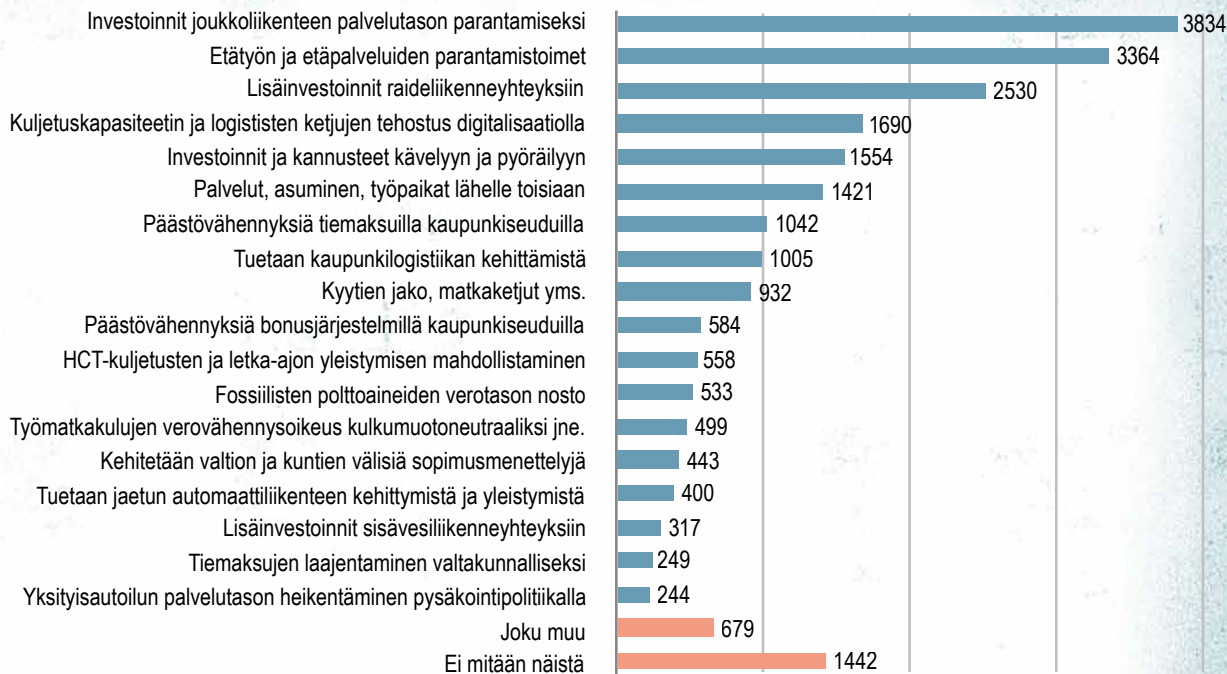
Yli kolmasosa vastaajista piti tärkeänä investointeja joukkoliikenteen palvelutason parantamiseksi. Lähes yhtä moni katsoi, että etätyön ja etäpalveluiden parantamistoimiin tulisi panostaa.

Neljäsosa vastaajista nosti raideliikenteen lisäinvestoinnit keskeisimpien toimenpiteiden joukkoon.

Noin joka seitsemäs vastaaja katsoi, että kävelyyn ja pyöräilyyn tarvittaisiin investointeja ja kannusteita. Lähes yhtä moni piti tärkeänä yhdyskuntarakenteen tiivistämistä eli palvelujen, asumisen ja työpaikkojen sijoittamista lähemmäksi toisiaan.

Lisäksi noin joka seitsemäs vastaaja piti tärkeänä kuljetuskapasiteetin ja logististen ketjujen tehostusta digitalisaation avulla.

**PALVELU-
skenaario:
Valitse 1-3
tärkeintä
toimenpidettä,
jotka tulisi
ehdottomasti
toteuttaa
lähiaikoina
(N=10569)**



**PALVELU-
skenaario
– tulokset
monivalinta-
kysymyksistä
2/2**

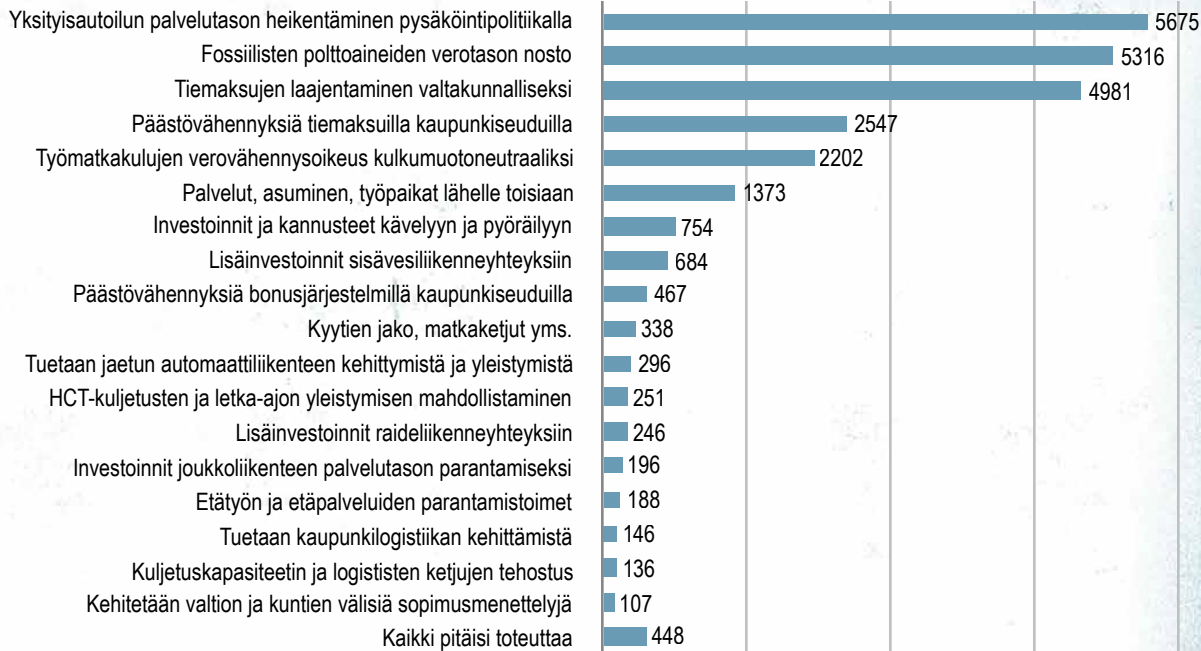
Yli puolet vastaajista vastusti yksityisautoilun palvelutason heikentämistä pysäköintipolitiikalla ja hinnoittelulla sekä fossiilisten polttoaineiden verotason nostoa. Lähes yhtä moni oli sitä mieltä, että valtakunnallisia tiemaksuja ei tulisi ottaa käyttöön.

Neljäsosa vastusti tiemaksuja kaupunkiseudulla ja työmatkakulujen verovähennysoikeuden muuttamista.

Noin joka seitsemäs vastaaja oli yhdyskuntarakenteen tiivistämistä vastaan.

Noin joka seitsemäs vastaaja oli sitä mieltä, että mitään PALVELU-skenaarion toimenpiteistä ei pitäisi toteuttaa.

PALVELU- skenaario: Valitse 1-3 toimenpidettä, joita EI tulisi toteuttaa (N=10569)



**PALVELU-
skenaario
– tulokset
avoimista
kysymyksistä**

PALVELU-skenaariota kritisoitiin etenkin sen vuoksi, että auto nähtiin välttämättömänä kulkuneuvona, koska Suomessa on pitkät välimatkat.

Arjen sujuvuuteen liittyen nostettiin esille joukkoliikenteen toimivuus, teiden kunnossapito ja palveluiden saatavuus. Jotta joukkoliikennettä voi hyödyntää, tulee reittien ja vuorovälien olla järkeviä. Tältä osin toivottiin myös liityntäpysäköinnin kehittämistä.

Lisäksi koettiin, että polttoaineenkulutus ja liikenteen päästöt vähenevät, kun teiden kunnossapidosta huolehditaan.

Useat vastaajat pitivät panostamista kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen koko Suomessa kannatettavana.

**Tuloksia
avoimista
kysymyksistä
– yhden-
vertaisuus**

Moni nosti esille huolen alueellisesta eriarvoistumisesta. Ratkaisut päästöjen vähentämiseksi eivät saa olla sellaisia, että eri alueilla esimerkiksi liikkuminen vaikeutuu tai työssäkäynnin kustannukset vaihtelisivat suuresti alueittain.

Useissa vastauksissa nousi lisäksi esille huoli sosioekonomisesta eriarvoistumisesta. Esimerkiksi vanhusten erityistarpeet tulisi huomioida mahdollisissa muutoksissa.

Tuloksia avoimista kysymyksistä – kilpailukyky

Yksityisautoilua kallistavien toimenpiteiden nähtiin olevan riski Suomen kilpailukyvyille, koska tällöin työssäkäynti hankaloituu ja kulutus mahdollisesti vähenee. Suomen yksityisautoilun päästöjen nähtiin myös olevan minimaalisia globaalisti ajatellen.

Osa vastaajista koki ongelmaksi sen, että yksityisautoilun päästöihin kiinnitetään liikaa huomiota ja elinkeinoelämän kuljetusten aiheuttamiin päästöihin ei puututa tarpeeksi.

Osa taas oli huolissaan elinkeinoelämän kilpailukyvyistä; tavarakuljetusten päästövähennysten mahdollisista lisäkustannuksista kaupalle ja teollisuudelle.

**Tuloksia
avoimista
kysymyksistä
– liikenteen
verotus**

Liikenteen verotusjärjestelmän kehittämiseksi esitettiin mm. seuraavanlaisia ratkaisuja:

Sähköautojen hankinnan tukeminen verotuksellisesti.

Verotus auton käytön, ei omistamisen mukaan.

Vanhemmille (suuripäästöisemmille) autoille suuremmat verot.

Moni suhtautui kriittisesti tiemaksuihin. Jos tiemaksut otettaisiin käyttöön, osa näki, että niiden tulisi kasvaa tien käytön mukaan.

Työmatkaliikenteen päästöjen tarkastelu kriittisesti ja etätyöskentelyn tukeminen.

**Tuloksia
avoimista
kysymyksistä
– muut aiheet**

Useat vastaajat kokivat, että skenaariot keskittyivät pääasiassa yksityisautoilun päästöihin, vaikka myös lento- ja laivaliikenne aiheuttavat kasvihuonekaasupäästöjä.

Tulisi tarkastella myös lentäen tehtyjen työmatkojen tarpeellisuutta.

Moni nosti esille, että julkisissa hankinnoissa tulisi suosia ympäristöystävällisiä valintoja. Toisaalta vastaajia huoletti ympäristöystävällisten valintojen hintojen nousu.

Tausta
– työryhmän
14.9.2018
julkaistu
väliraportti

Väliraportissa kuvataan kolme vaihtoehtoista skenaariota tai muutospolkua liikenteen päästöjen poistamiseksi.

BIO-polussa päästöjä vähennetään luopumalla fossiilisista polttoaineista ja ottamalla käyttöön uusiutuvia tai vähäpäästöisempiä polttoaineita.

TEKNO-polussa päästöjä vähennetään hyödyntämällä liikennevälineiden teknologista kehitystä.

PALVELU-polussa parannetaan liikennejärjestelmän energiatehokkuutta vähentämällä päästöjä tuottavan liikenteen (km) määrää.

**Työryhmän
työ jatkuu,
loppuraportti
julkistetaan
12.12.2018**

Päästöjen poistamiseen kotimaisessa liikenteessä ei ole olemassa yhtä yksinkertaista ja helppoa tietä.

Yhteiskunnan kannalta tasapainoisin ratkaisu hiilettömään liikenteeseen löytyy valikoimalla ja yhdistelemällä toimenpiteitä eri skenaarioista.

Loppuraportissa esitellään ehdotus toteuttamiskelpoisesta toimenpideohjelmasta liikenteen päästöjen poistamiseksi vuoteen 2045 mennessä.

Kyselyn vastauksia hyödynnetään toimenpideohjelman laadinnassa.

Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmä

NESTE

fortum

Gasum

SITRA



VALTIOVARAINMINISTERIÖ



Teknologiateollisuus



Viestintävirasto



ILMATIETEEN LAITOS



Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment



TAMPEREEN
TEKNILLINEN
YLIOPISTO



HSL
HRT

Liik
enne
vira
sto



Trafi



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

ITS Finland 



HELSINGIN YLIOPISTO



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Kiitos yhteistyöstä:

Kuntaliitto, MAL-verkosto, VTT

#ilmo45