



Vaasan yliopisto
LEVÓN-INSTITUUTTI

SIIRILÄ – MÄNTYLÄ – LEINAMO –
PAKKANEN – VAINIO – VOUTILAINEN

Kohtuullinen keräyspiste hyvällä paikalla

**Paikalliset mahdollisuudet
ympäristöystävälliseen asumiseen**



Kohtuullinen keräyspiste hyvällä paikalla

Paikalliset mahdollisuudet
ympäristöystävälliseen asumiseen

Siirilä – Mäntylä – Leinamo – Pakkanen – Vainio – Voutilainen

Vaasan yliopisto Levón-instituutti

Vaasa 2013

Toimittaja: Pekka Peura
Kannen kuva: Rauno Kaikkonen
Taitto: Waasa Graphics Oy
Osoite: Vaasan yliopisto / Levón-instituutti
PL 700, 65101 Vaasa

Vaasan yliopisto, Levón-instituutin julkaisuja 135. Vaasa 2013
ISBN 978-952-476-455-1 (painettu)
ISBN 978-952-476-456-8 (verkkojulkaisu)
ISSN 1457-8913 (painettu)
ISSN 2341-6238 (verkkojulkaisu)
© Vaasan yliopisto Levón-instituutti

Esipuhe

Ympäristöasiat ja erityisesti ilmastonmuutos ovat yhteiskunnallisessa keskustelussa suuren kiinnostuksen kohteena. Aihetta koskevia tutkimuksia ja artikkeleita kirjoitetaan eri näkökulmista. Monet ihmiset tekevät omia arkisia havaintojaan ja miettivät, miten ympäristön muuttuminen vaikuttaa heidän elämäänsä. Luonnon tilassa jo tapahtuneet ja odotettavissa olevat muutokset näkyvät ihmisten ajatuksissa ja asenteissa sekä vaikuttavat myös heidän kulutus päätöksiinsä.

Tässä tutkimushankkeessa tarkasteltiin, miten asuinympäristö vaikuttaa ihmisen mahdollisuuksiin ja haluun tehdä ympäristön huomioon ottavia valintoja. Tutkimus selvitti, millaiset asiat vaikuttavat erilaisissa ympäristöissä asuvien ihmisten kulutuskäyttäytymiseen ja ympäristöystävällisyyteen liittyviin toimintamalleihin sekä niiden motiiveihin.

Tutkimus tehtiin Vaasan yliopiston Levón-instituutissa. Tutkimuksen pää toteuttaja oli HTM Heli Siirilä. Muut hankkeeseen osallistuneet olivat KTM Miia Mäntylä, KTM Merja Pakkanen, FM Kari Leinamo, KTL Arttu Vainio sekä FT, KTM Olli Voutilainen. Tutkimuksen kartat laati Merja Kokko. Tutkimuksen rahoitti Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän esityksestä maa- ja metsätalousministeriö. Kiitos kaikille edellä mainituille henkilöille ja tahoille sekä kyselyihin ja haastatteluihin vastanneille.

Vaasassa harvinaisen lämpöisen toukokuun lopussa vuonna 2013

Jukka Peltoniemi
Levón-instituutin johtaja

Sisältö

Esipuhe	3
Tiivistelmä	7
1. JOHDANTO	9
1.1 Maaseudulla tai kaupungissa asumisen ympäristöystävällisyys	10
1.2 Raportin rakenne	13
2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA MENETELMÄT	14
2.1 Tutkimuksen lähtökohta ja tavoitteet	14
2.1.1 Esiselvitys tutkimuksen taustalla	14
2.1.2 Tutkimuksen tavoitteet	17
2.2 Tutkimusmenetelmät ja -aineisto	18
2.2.1 Tutkimusalueiden valinta	18
2.2.2 Asukaskysely	20
2.2.3 Haastattelut asukkaille	21
3. ASUMISEN JA ELÄMISEN VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN: DOKUMENTTIANALYYSI	23
3.1 Asuminen	23
3.1.1 Asuinrakennusten lämmitysmuodot	25
3.1.2 Vapaa-ajan asuminen	26
3.1.3 Asuminen ja rakentaminen poliittisissa ohjelmissa	27
3.2 Ravinto	28
3.2.1 Ruoan ympäristövaikutukset	28
3.2.2 Lähiruoka	30
3.2.3 Luomuruoka	31
3.2.4 Ruoka politiikkaohjelmissa	32
3.3 Liikenne	33
3.3.1 Liikenteen ympäristövaikutusten pienentäminen	36
3.3.2 Liikenne ja sen päästöjen vähentäminen politiikkaohjelmissa	37
3.4 Kuluttaminen, jätteet ja kierrättäminen	38
3.4.1 Suomalaisen kuluttamisen kehitys	38
3.4.2 Ihmisten väliset erot kulutuksessa	39
3.4.3 Ympäristöystävällinen kuluttaminen	40
3.4.4 Jätteen määrä	41
3.4.5 Jätteen käsittely	42
3.4.6 Jätehuolto politiikkaohjelmissa	43
4. EMPIRIINEN ANALYYSI: ALUEKUVAUKSET, KYSELY JA HAASTATTELUT	44
4.1 Aluekuvaukset	44
4.2 Kyselyvastaajien taustatiedot	60
4.2.1 Yleiset taustatiedot	60
4.2.2 Vastaajien taustatiedot alueittain	62

4.3 Kyselyn ja haastatteluiden tulokset: asukkaiden arkiset valinnat	71
4.3.1 Asuminen ja vapaa-aika	71
4.3.2 Ravinto	75
4.3.3 Liikkuminen arkena ja vapaa-aikana	79
4.3.4 Kuluttaminen, jätteet ja kierrättäminen.....	91
4.3.5 Ympäristöajattelu	95
4.4 Kyselyn tulokset taustatekijöiden perusteella	99
4.4.1 Asuminen ja ympäristöystävällisyys	99
4.4.2 Ruokaan liittyvät valinnat	101
4.4.3 Liikkuminen ja elämäntilanne	102
5. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	104
5.1 Yhteenveto	104
5.1.1 Tutkimuksen toteutus	104
5.1.2 Tutkimuksen tulokset.....	105
5.2 Johtopäätökset: keinot ympäristöystävällisemmän asumisen kasvattamiseksi.....	108
LÄHTEET	111
LIITTEET	119
Liite 1	119
Liite 2	126
Liite 3.....	127

Tiivistelmä

Tutkimuksessa koottiin tietoa, millaisia ympäristöystävällisiä arkipäivän valintoja erilaisissa asuinympäristöissä asuvat ihmiset tekevät tai voivat tehdä, miten paljon asuinympäristö vaikuttaa näihin tekoihin ja miten valintojen ympäristöystävällisyyttä voitaisiin lisätä. Tarkastellut osa-alueet liittyivät asumiseen, ravintoon, liikkumiseen, kuluttamiseen ja kierrättämiseen sekä jätteiden käsittelyyn. Tutkimuskysymykset olivat: 1) kuinka ympäristöystävällisiä valintoja ihmiset voivat tehdä omassa asuinympäristössään? 2) mitkä ovat esteenä ympäristöystävällisempien valintojen tekemiselle? 3) millaisia valintoja ihmiset haluaisivat tehdä? 4) miten tilannetta voisi parantaa?

Tutkimusalueiksi valittiin postinumeroalueiden pohjalta seitsemän erityyppistä aluetta eri puolilta Suomea. Tutkimusalueityypeiksi valikoituivat suurkaupungin ydinkeskusta, kaupunkilähiö, pendelöintitaajama, palveleva kaupunkikeskus, vahvojen kylien alue, pienten kuntien maaseutualue sekä pitkien etäisyyksien syrjäseutu. Empiirinen tutkimusaineisto kerättiin asukkaille kohdennetulla lomakekyselyllä sekä teemahaastatteluilla.

Tulosten mukaan ympäristöystävällisten valintojen tekemiseen ja toimintatapoihin vaikuttavat erityisesti henkilökohtaiset tavat, arvot, mielitymukset ja asenteet. Asuinympäristö – esimerkiksi asuin ympäristön maaseutumaisuus tai kaupunkimaisuus – ohjaa ympäristöystävällisen toiminnan tarkempaa toteutustapaa ja sisältöä. Lisäksi se vaikuttaa siihen, kuinka paljon se vaatii huomiota ja aikaa, toisin sanoen millaiset ovat esteet ja mahdollisuudet ympäristöystävällisille valinnoille.

Asukkaiden taustatekijöistä ikä selittää eniten useimpia ympäristöön vaikuttavia arkisia valintoja ja toimintaa kuluttajana. Kulutus-tottumukset ja arvot ovat siis suurelta osin sukupolvikysymys, mutta kysymys on myös käytettävissä olevasta ajasta. Hyödykkeiden ympäristöystävällisyyteen kiinnittävät muita useammin huomiota yhtäältä nuoret perheettömät aikuiset, joista monet ovat opiskelijoita, ja toisaalta eläkeläiset. Toiseksi vahvin selittävä tekijä oli tutkimuksen tulosten mukaan vastaajan asuminen joko maaseutu- tai kaupunkialueella. Tulosten valossa asuinympäristö ei vaikuta merkittävästi ympäristöystävällisten asenteiden yleisyyteen, vaan tartuttaviin toimiin. Tulotaso selittää myös ihmisten valintoja, tosin vaikuttaen enemmän kulutuksen määrään kuin sen kohdistumiseen.

Ympäristön huomioon ottavan toiminnan kannalta olennaisia kysymyksiä ovat ympäristöystävällisten valintojen tekeminen kuluttajille helpoksi, riittävän edulliseksi ja mahdollisimman vähän aikaa vieviksi. Tämä koskee kaikkia asuinympäristöjä. Ympäristön hyväksi tehdään sitä, mitä on mielekkääksi koetulla työmäärällä tehtävissä. Juuri tähän eli ”vaivan” määrään voidaan yhteiskunnallisilla päätöksillä vaikuttaa: ovatko tarvittavat palvelut lähellä, entä kuinka esimerkiksi verotuksel-

la ohjataan kulutusta? Haluttuihin ympäristövaikutuksiin pääseminen vaatii ihmisten asenteisiin vaikuttamista sekä uudenlaisia ratkaisumalleja, jotka on usein räätälöitävä kullekin alueelle tai aluetyypille sopivaksi.

1. Johdanto

Yhdyskuntarakenteen muotoutumisesta ja rakentamisen tulevaisuudennäkymistä käydyssä keskustelussa asetetaan usein vertailuun asuminen kaupungissa ja maaseudulla. Kaupunkimaisen asuin ympäristön on toisinaan mainittu olevan taloudellisin, ekologisin ja tehokkain asu-
misen muoto. Maaseutu-asumista taas on pidetty tätä tehottomampana ja yhteiskunnallisesti kestävämpänä ratkaisuna. Tämä näkyy nykyään useissa hallinnon poliittisissa ohjelmissa ja strategioissa. Niissä toiminnot halutaan keskittää keskuksiin eikä haja-asutusalueisiin haluta panostaa. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän raportissa (2007) kuitenkin todetaan, että yli puolet suomalaisista pitää maaseudulla asumista periaatteessa mahdollisena ja jopa toivottavana vaihtoehtona. Myös Sitran (2011) kyselyssä moni suomalainen kokee olevansa sekä maalainen että kaupunkilainen, ja suhde maaseutuun on läheinen vaikka vastaaja kaupungissa asuisikin.

Kaupunkimaisen asumisen paremmuutta perustellaan esimerkiksi asukkaiden pienillä ympäristövaikutuksilla. Käytössä olevien mittarien mukaan kaupunkiasukkaiden työmatkat ovat lyhyitä, julkista liikennettä käytetään ja asuminen esimerkiksi kerrostaloissa on tiivistä. Tämä tarkastelutapa ei kuitenkaan yleensä tuo esille kaupunkimaisen ympäristön ja infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpitämisen suurta ympäristövaikutusta.

Fossiilisten polttoaineiden eli hiilen, öljyn ja maakaasun käyttö energiantuotannossa ja liikenteessä aiheuttaa huomattavia kasviuonekaasupäästöjä ilmakehään. Ilmastonmuutoksen torjumiseksi päästöjä on leikattava maailmanlaajuisesti 60 prosentilla. Vuonna 1997 teollisuusmaat tekivät Kiotossa sitovan sopimuksen päästöjen vähentämisestä vuosiin 2008–2012 mennessä, mutta esimerkiksi vuonna 2010 Suomen kasviuonekaasupäästöt olivat viisi prosenttia Kioton pöytäkirjan tavoitetasoa korkeammat (Suomen virallinen tilasto 2011a). Suomalaisen keskustelun vahva vire on yhdyskuntarakenteemme luonteen pohtiminen suhteessa ilmastonmuutoksen haittojen vähentämiseen. Tässä katsannossa väljä maaseutu-asuminen on joutunut kritiikin kohteeksi.

Fossiilisten polttoaineiden hintojen uskotaan nousevan tulevaisuudessa ja samalla autoilun kallistuvan. Yksityisautoiluun nojautuvan maaseutu-asumisen esitetään olevan ennen pitkää liian kallista yhteiskunnan ja kansalaisten kannalta. Samalla todetaan, että mahdollisimman tiivis rakentaminen on kansalaisten ja kuntien kannalta taloudellisesti edullisinta. Tähän aihepiiriin liittyy esimerkiksi ympäristöministeriön raportti Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne (Koski 2008). Ilmastonmuutokseen, odotettavissa olevaan polttoaineiden kallistumiseen sekä kustannussäästöihin vedotaan yhä useammin, kun esitetään yhdyskuntarakenteiden keskittämistä ja maaseudun asumisedellytysten kaventamista. (ks. mm. Turunen 2009.) Samalla tulisi kuitenkin taata

perustuslakiin kirjattu kansalaisten oikeus vapaasti päättää asuinpaikastaan.

Elintavan ympäristövaikutusten mittaaminen ja vertaaminen maaseutualueiden ja kaupunkien välillä on vaikeaa. Erilaisten valintojen ympäristövaikutuksia pitäisi pystyä mittaamaan ja arvottamaan paljon nykyistä monipuolisemmin. Kysyä sopiikin, onko edes tarkoituksenmukaista pyrkiä osoittamaan, kumpi on ympäristöystävällisempää – asuminen maalla vai kaupungissa. Sekä maaseudulla että kaupungeissa asumisessa on ympäristövaikutusten kannalta hyviä ja huonoja puolia. Lisäksi eri kaupunkien ja erilaisten maaseutujen välillä on suuria eroja, kuten myös eri ihmisten välillä, riippumatta siitä missä nämä asuvat. Maaseudulla tai kaupungissa asumisen vastakkainasettelun sijasta olisi hyödyllisempää pohtia, miten molempien asuinpaikkojen kielteisiä ympäristövaikutuksia saadaan vähennettyä. Tässä raportissa asiaa on lähestytty tästä näkökulmasta ja pohdittu mahdollisuuksia ympäristöystävälliseen asumiseen ja kuluttamiseen erilaisissa asuinympäristöissä.

1.1 Maaseudulla tai kaupungissa asumisen ympäristöystävällisyys

Kotitalouksien aiheuttamat haitalliset ympäristövaikutukset liittyvät erityisesti asumiseen, ruokaan ja autoiluun (mm. Seppälä et al. 2009). Nämä kolme kulutuskategoriaa muodostavat yhdessä jopa yli 70 prosenttia kotitalouksien aiheuttamista ilmastovaikutuksista. Näistä asuminen ja autoilu liittyvät maaseudulla asumisen haasteisiin kielteisten ympäristövaikutusten näkökulmasta, kun taas ruokaan liittyvä ympäristörasitus saattaa maalla olla jopa pienempi kuin kaupungeissa. Maalla mahdollisuudet ruoan tuottamiseen itse sekä itse hankitun lähiruoan käyttämiseen ovat paremmat kuin kaupungeissa.

Maaseudulla asumisessa suuri kielteinen ympäristövaikutus syntyy liikenteen aiheuttamista päästöistä. Julkisen liikenteen käyttömahdollisuudet ovat varsin vähäiset. Mikäli työ, harrastukset ja ystävät ovat etäällä, päivittäisiä autolla ajettuja kilometrejä kertyy runsaasti ja kotitalouden liikkumisesta aiheuttamat päästöt kasvavat huomattavasti kaupungissa asuvaa kotitaloutta suuremmiksi. Lisäksi maaseudun suuri asumisväljyys voi aiheuttaa suuremman ympäristörasituksen verrattuna kaupungin tiiviimpään asumiseen. Maaseudulla oma auto on lähes välttämättömyys, koska julkinen liikenne ei toimi siellä riittävän hyvin. Erääksi kestävä kehityksen uhaksi mainitaan juuri asumistiheyden aleneminen yhdyskuntarakenteen hajautuessa, mikä vaikuttaa lämmitykseen sekä liikkumiseen ja auton omistukseen (Perrels, Ahlqvist, Heiskanen & Lahti 2006; Ahlqvist, Heiskanen & Perrels 2008). Toisaalta myös kaupunkiseuduilla on isoja omakotitaloasutukseen perustuvia alueita. Heinonen (2006) tiivistää, että ympäristöystävällinen elämäntapa on ar-

vioitava kokonaisuutena, johon kuuluvat liikkuminen, energiaratkaisut, jätehuolto, materiaalit, kulutustottumukset ja toimintatavat.

Perrels et al. (2006) ja Ahlqvist et al. (2008) ovat tuoneet esille varsin mielenkiintoisia huomioita liittyen kulutustottumuksiin maaseudulla ja kaupungeissa. Kaupungeista pienille paikkakunnille tai maaseudulle muuttaneissa perheissä suhtautuminen kulutukseen saattaa muuttua. Erityisesti lasten osalta kulutuksen merkitys vähentyy muutettaessa pois kaupungista. Ekotehokkuuden kannalta kaupungeista pois muuttaneiden perheiden arkielämän käytännöissä ja kulutustavoissa on ongelmallista kulutuksen riippuvuus yksityisauton käytöstä työ- ja asiointimatkoilla sekä kasvanut asuinpinta-ala. Jotkut maaseudulla asuvat yrittävät kuitenkin hyödyntää kimpppyä, etätöitä sekä asiointimatkojen yhdistämistä työmatkoihin. Toisaalta vapaa-ajan viettotapoina maaseudulla suositut puutarhaviljely, marjojen kerääminen ja kalastus ovat ympäristöystävällisiä harrastuksia.

Tutkimuksissa on pohdittu erilaisten kaupunkiympäristöjen vaikutusta energiankulutukseen ja elämisen ympäristövaikutuksiin yleensä. Lähtökohtana on ollut oletus, että tiiviimpi asuminen edesauttaa kestäväää kehitystä hajautunutta asumista enemmän. Esimerkiksi Holden ja Norland (2005) vertasivat kotitalouksien aiheuttamaa ympäristökuormitusta kahdeksassa erilaisessa asuin ympäristössä.

Holden ja Norland (2005) toteavat, että asuminen sinänsä on ekotehokkainta kun asutaan tiiviisti, lyhyen matkan päässä keskustasta ja saatavilla on runsaasti yksityisiä ja julkisia palveluja. Toisaalta koko elintavan huomioon ottaminen viittaa siihen, että mahdollisesti hieman pienemmät hajautetut keskittymät olisivat vielä parempia ympäristön kannalta. Tätä perustellaan kolmella haasteella, jotka tiivis kaupunkiasuminen suurissa keskittymissä kohtaa:

- 1) Tiiviissä kaupungeissa asuvat ihmiset matkustavat yleensä lentokoneella huomattavasti enemmän kuin maaseudulla asuvat, mihin kuluu huomattavan paljon energiaa. Tämä vähentää hyötyä siitä, että nämä ihmiset käyttävät jokapäiväiseen liikkumiseensa vähemmän energiaa.
- 2) Tiiviissä kaupungeissa asuvat ihmiset eivät asuin ympäristössään pääse viettämään vapaa-aikaa omassa pihassa, mitä usein kompensoidaan matkustamalla viikonlopuiksi kaupungin ulkopuolelle, esimerkiksi omalle vapaa-ajanasunnolle. Lisääntynyt vapaa-ajan matkustaminen ja vapaa-ajanasuntojen ylläpito niin ikään vähentävät tiiviin kaupunkiasumisen tuomaa ekologista hyötyä.
- 3) Omakotitalojen rakentamiseen, varusteluun ja ylläpitoon on kiinnitetty viime vuosikymmeninä huomattavasti aiempaa enemmän huomiota, minkä johdosta 1980-luvun jälkeen rakennetut talot ovat paljon energiatehokkaampia kuin tätä vanhemmat talot. Kerrostaloasuminen on edelleen vähemmän ympäristökuormittavaa kuin omakotiasuminen, mutta erot eivät enää ole suuria. (Holden & Norland 2005.)

Vaikka edellä mainittu tutkimus keskittyy erilaisiin kaupunkiympäristöihin, tulokset ovat sovellettavissa myös kaupunki- ja maaseutuasumisen vertailuun. Olennaista tuloksissa on huomion kiinnittäminen siihen, että mikäli esimerkiksi jokapäiväisen liikkumisen vähentäminen johtaa vapaa-ajan liikkumisen lisääntymiseen, hyötyä ei saavuteta. Lisäksi tutkimus tuo esille, että tällaisessa erilaisten asuin ympäristöjen vertailussa usein jätetään liian vähälle huomiolle se, että ihmisten sosioekonomiset ja asenteelliset erot vaikuttavat paljon enemmän esimerkiksi liikkumiseen ja matkailuun kuin asuin ympäristö. (Holden & Norland 2005.) Toisaalta myös syy-seuraussuhteita on vaikea osoittaa: ei voida olla varmoja, matkustavatko ihmiset vähemmän siksi että asuvat kaupungin keskustassa, vai asuvatko he kaupungin keskustassa siksi että haluavat matkustaa päivittäin vähemmän.

Suurimmat päästölähteet Suomessa ovat lämmitys ja sähkö (30 prosenttia), yksityisautoilu (17 prosenttia), rakentaminen ja kiinteistöt (12 prosenttia) ja kiinteistöjen ylläpito (11 prosenttia). Julkisen liikenteen osuus päästöistä on prosentin verran. Heinonen ja Junnila (2011b) selvittivät erilaisten alueiden kasvihuonekaasupäästöjä vertaamalla seitsemää paikkakuntaa pääkaupunkiseudulla ja Tampereen ympäristössä. Tuloksena oli, että yhdyskuntarakenteen tiheys ei pienennä kokonaisuudessaan hiilidioksidipäästöjä, pikemminkin päinvastoin. Asumisväljyyden kasvua asumisesta aiheutuvat päästöt eivät odotusten vastaisesti kasva. Enemmän merkitystä on kotitalouksien varallisuudella ja sen mahdollistamalla kulutuksen lisääntymisellä. Ainoastaan yksityisautoilun tuottamat päästöt ovat tiiviimmän asutulla alueella harvemmin asutua aluetta pienemmät. Kun yksityisautoilussa ottaa huomioon myös auton valmistuksessa, toimittamisessa ja huollossa syntyneet päästöt, harvemmin asutun alueen suurempi auton käyttö jäi kokonaisuudessa melko vähämerkitykselliseksi. (Heinonen 2012: 15; Heinonen & Junnila 2011b.)

Toisessa Heinosen ja Junnilan tutkimuksessa tutkittiin kaupunkien hiilivaikutuksien lisäksi maaseudun hiilivaikutuksia. Se vahvasti edellä mainittuja tuloksia. Tutkimuksessa selvitettiin yhdyskuntarakenteen tiivyyden, asumismuodon ja kotitalouksien tulotason vaikutuksia hiilen kulutukseen (=hiilidioksidipäästöjen syntyyn). Tutkimuksen perusteella tulotasolla on enemmän vaikutusta kuin asumismuodolla tai yhdyskuntarakenteella. Vastaavasti kotitalouksien ostovoiman kasvu lisää päästöjä. Useimmiten kuluttajien ostovoima on suurin kaupunkimaisilla alueilla. (Heinonen 2012: 24–26.)

Hiilen kulutus eli hiilidioksidipäästöjen määrä henkilöä kohden oli tutkitulla maaseutupaikkakunnalla pienimmillään vain 72 prosenttia kaupunkimaisesta alueesta. Asumiseen liittyvät päästöt olivat suuremmat kaupunkimaisilla alueilla huolimatta niiden tiiviimmästä ja rivi- ja kerrostaloihin perustuvasta asutuksesta. Tutkimuksen mukaan tämä johtui siitä, että kaupungeissa rakennetaan enemmän, ja siellä on enemmän ylläpidettäviä rakennuksia. Lisäksi kaupunkien pienemmällä

kotitalouksilla, kerrostalojen yleisten ja käytävötilöjen lämmittämiseen kuluvalla energialla sekä kaupunkilaisten kakkosasunnoilla on merkitystä, kun tarkastellaan asumiseen liittyviä päästöjä. Energiatuotannon puhtaudella tuntuisi olevan suurin merkitys asumisen päästöjen vähentämisessä. Maaseudulla käytetyn energian tuottaminen oli kaupunkoja vähäpäästöisempää. (Heinonen & Junnila 2011a: 1237, 1241–1247.)

1.2 Raportin rakenne

Raportin seuraavassa, toisessa luvussa esitellään tutkimuksen tavoite sekä tutkimusmenetelmät ja -aineistot. Tämän jälkeen kolmannessa luvussa tutustutaan tehdyn dokumenttianalyysin perusteella eläimen ympäristövaikutuksia tuottaviin eri osa-alueisiin eli asumiseen, ruokaan, liikkumiseen, kuluttamiseen sekä jätteisiin. Edellä mainittu järjestys vastaa eri osa-alueiden ympäristövaikutuksia alkaen osa-alueesta, jolla on suurimmat ympäristövaikutukset. Neljännessä luvussa syvennytään empiiriseen analyysiin ja sen tulkintaan. Luvussa käsitellään aihepiireittäin kyselyn ja haastatteluiden tuloksia. Pääpaino on kyselytuloksissa, mutta haastattelutuloksilla täydennetään tuloksia ja niiden tulkintaa. Viidennessä ja viimeisessä luvussa esitetään tutkimuksen tulokset sekä johtopäätökset.

2. Tutkimuksen tavoitteet ja menetelmät

2.1 Tutkimuksen lähtökohta ja tavoitteet

Ihmisten toimintojen ympäristövaikutuksia käsittelevät tutkimukset ovat useimmiten alueneutraaleja tai vain kaupunkiympäristöjä tarkastelevia. Tällöin lähtökohtana on se, että ihmisillä on mahdollisuus tehdä arjessaan ympäristövaikutuksiltaan erilaisia valintoja: he voivat esimerkiksi valita päivittäisen työmatkansa tekemisen omalla autolla tai julkisella liikenteellä.

2.1.1 Esiselvitys tutkimuksen taustalla

Vertailtaessa maaseutuasumisen ja kaupunkiasumisen ympäristövaikutuksia on hyvä miettiä, millaisista asioista kuluttajan elintavan ympäristöystävällisyys kaiken kaikkiaan muodostuu ja mitkä niistä ovat merkityksellisimpiä. Lisäksi voidaan pohtia, mitkä asiat erottavat maaseudulla ja kaupungissa asuvia kuluttajia toisistaan. Tällaisen ymmärryksen saavuttamiseksi tämän hankkeen esiselvitysvaiheessa selvitettiin, mitä keskeisiä internetissä täytettäviä testejä kuluttajien elintavan ekologisuuden mittaamiseen tarjotaan sekä analysoitiin niiden olennaista sisältöä. Esiselvityksessä keskityttiin tutkimaan erityisesti ekologista jalanjälkeä, joka on suuren yleisön keskuudessa tunnetuin elintavan ympäristöystävällisyyden mittari. Myös muita menetelmiä tarkasteltiin. Esiselvityksen tuottama tieto ohjasi varsinaisen käsillä olevan tutkimuksen suuntaa ja kysymyksenasettelua.

Esiselvityksessä havaittiin, että elämäntavan ekologisuutta mittaavissa testeissä tarkastellaan yleensä kuluttajan toimintatapoja ja asenteita seuraavilla osa-alueilla:

- Asuminen
- Ravinto
- Liikenne
- Kulutushyödykkeiden käyttäminen
- Jätteiden tuottaminen ja kierrätys

Asumisessa keskeistä lähes kaikissa kuluttajien elintavan ekologisuutta mittaavissa testeissä on talotyyppi, asunnon koko, kotitalouden henkilömäärä ja lämmitystapa, sekä joissakin tapauksissa lämmitykseen kulutetun energian määrä. Lisäksi käsitellään sähkönkäyttöä. Useimmissa testeissä kysytään myös käytetyn sähkön määrää sekä uusiutuvan sähkön osuutta kulutuksessa.

Monissa testeissä kysytään lisäksi erilaisia teknisiä tai käyttäytymiseen liittyviä energiansäästötoimia. Teknisiä energiansäästötoimia ovat esimerkiksi moninkertaiset ikkunat, energiatehokkaiden kodinkoneiden hankinta sekä energiansäästölampujen käyttö. Käyttäytymiseen liittyviä toimia ovat turhien valojen sammuttelu ja kodinkoneiden standbytilan välttäminen. Joissakin yksittäisissä testeissä tiedustellaan myös asunnon sisälämpötilaa, veden kulutusta, saunomista, kodinkoneiden määrää tai käyttötappaa ja/tai talon eristystä ja rakennusmateriaaleja.

Ravinnon osalta mitataan erityisesti lihan kulutusta, kotimaisen ja paikallisen ruoan valintaa, pakkaamattoman ruoan ja luomuruoan valintaa sekä jätteeksi päätyvän ruoan määrää. Lisäksi joissakin testeissä tiedustellaan alkoholin, teen tai kahvin käyttöä tai syödyn ruoan kalorimäärää.

Liikenteen osalta selvitetään 1) oman auton käyttöä ja joissakin testeissä myös auton tyyppiä, polttoaineenkulutusta ja/tai sitä, kuinka usein autossa matkustaa enemmän kuin yksi ihminen sekä 2) julkisten liikennevälineiden käyttöä. Yleensä junan, metron, paikallisjunan sekä bussin käyttö erotetaan lentokoneen käytöstä. Lentämistä mitataan yleensä tunteina per vuosi tai Eurooppaan ja kauemmas ulottuvien matkojen määrällä per vuosi. Joissakin testeissä kysytään myös laivamatkustamisesta sekä kävelyn ja pyöräilyn osuudesta liikkumisessa. Matkustamisen määrää erilaisilla kulkuvälineillä kysytään useimmiten joko kilometreinä tai tunteina.

Kulutushyödykkeiden käyttämiseen liittyvissä kysymyksissä oli vähiten yhdenmukaisuutta eri testien välillä. Useimmissa testeissä kysyttiin hankittujen tavaroiden määriä esimerkiksi kappaleina tai rahamäärällisesti. Osassa testeissä kysyttiin yleisemmällä tasolla tapaa ostaa, kuten harkitaanko hankintoja, ostetaanko laatua, ostetaanko käytettyjä tavaroita ja korjataanko rikkinäistä tuotetta. Lisäksi saattoi olla kysymyksiä harrastuksista ja niiden vaatimista välineistä tai tiloista.

Jätteiden tuottaminen ja kierrätys -osiossa oli myös melko suurta vaihtelua. Tyypillisesti haluttiin tietoa tuotetun jätteen määrästä. Testeissä kysyttiin esimerkiksi lajittelemattoman jätteen ja erilaisten lajiteltavien jätteiden määriä.

Esiselvityksen perusteella voidaan todeta, että osa ekologisen jalanjäljen testeistä on varsin hyviä. Testit ovat kuitenkin vain suuntaa-antavia, eikä niitä voida käyttää luotettavana mittarina yksittäisen henkilön elintavan ekologisuuden laskemisessa. Testit pyrkivät pikeminkin antamaan karkean käsityksen vastaajan valintojen ekologisuudesta sekä kertomaan, millä elämän osa-alueilla hänellä olisi eniten parantamisen varaa ekologisuuden suhteen. ”Ekologisen jalanjäljen analyysin tulisi auttaa meitä valitsemaan viisaasti”, kuten erään testin

kehittäjät mainitsevat (Wackernagel & Rees 1996).

Kotakorpi (2008) tuo esille luonnonvarojen kulutusta mittaavan MIPS-mittarin (material input per service unit eli materiaalipanoksen palvelusuoritetta kohden) käyttöä arvioidessaan, etteivät tämänkaltaiset mittarit ota riittävästi huomioon kuluttajan toimintatilaa, eli sitä, minkälaisessa kontekstissa kuluttajat toimivat – mitkä asiat rajoittavat ja mahdollistavat heidän toimintaansa ja erilaisia kulutusvalintatilanteita. Esimerkiksi ympäristöystävällistä valintaa ei aina ole mahdollista tehdä, vaikka kuluttaja sitä haluaisikin. Kuluttajan toimintatilaan vaikuttavat suhteet muihin ihmisiin, normaaleina pidetyt toimintatavat, elämäntapa sekä yhteiskunnan tarjoavat valinnanmahdollisuudet. (Kotakorpi 2008.) Nämä huomioidut sopivat yhtä hyvin ekologisen jalanjäljen käyttökelpoisuuteen kuluttajan elintavan ympäristöystävällisyyden arvioinnissa.

Rinnastuksena voidaan mainita Gunnarssonin, Kiviojan ja Pyrkon (2009) tutkimus erilaisten hiilijalanjälkitestien vertailusta. Tutkimuksessa verrattiin seitsemää testiä ja niiden käyttökelpoisuutta, monipuolisuutta ja hyödyllisyyttä. Tarkastelluista testeistä saatiin jopa kolmin kertaisia eroja hiilijalanjäljen koossa samoilla lähtöarvoilla. Tämä osoittaa tuloksien yleisesti ottaen olevan vain suuntaa-antavia. Nykyisten elintavan ekologisuutta mittaavien testien perusteella ei voida selvittää eroja maaseudulla ja kaupungeissa asuvien kuluttajien välillä. Olisi keskeytettävä niihin testikysymyksiin, joissa on lähtökohtaisesti suurimmat erot kaupungin ja maaseudun välillä ja pyrkiä laajentamaan testejä näiltä osin mahdollisimman kattaviksi. Toisin sanoen asumista, liikennettä ja jätteiden lajittelua tarkemmin erittelemällä voitaisiin selvittää paremmin maaseudun ja kaupungin eroja hiilijalanjäljissä.

Kuluttajien elintavan ekologisuutta kaupungeissa ja maaseudulla tutkittaessa olisi tarpeellista ja rakentavaa löytää vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Kuinka ympäristötietoisesti maalla ja kaupungeissa nykyään asutaan? Missä määrin kuluttajat tiedostavat ympäristökysymykset ja yrittävät vaikuttaa oman elintapansa ympäristökuormitukseen? Pyritäänkö energiankäyttöä tehostamaan, hyödyntämään joukkoliikennettä, vähentämään automatkoja ja vapaa-ajan matkustamista, kierrättämään tavaraa, välttämään turhan tavarantoiminnan ostamista, lajittelemaan jätteitä?
- Asumisen haasteet ja mahdollisuudet: Mitkä seikat edistävät ja rajoittavat ympäristöystävällistä elämistä maalla ja kaupungissa? Mikä estää toimimasta paremmin – asenteet, tiedon puute, käytännön mahdottomuus?
- Minkälaisilla toimilla niin maaseudulla kuin kaupungissa asuminen ympäristöystävällisyyttä voitaisiin nykyisestäään parantaa? Mitä edellytyksiä pitää parantaa?

Vastaukset yllä oleviin kysymyksiin paljastaisivat, kuinka maaseudulla ja kaupungeissa asuvat kuluttajat eroavat toimintatavoiltaan, valinnoiltaan, asenteiltaan ja tietoisuudeltaan, sekä mikä rajoittaa heitä toimimasta nykyistä ympäristöystävällisemmin. Tämä ymmärrys tarjoaisi lähtökohtia mielenkiintoiseen yhteiskunnalliseen keskusteluun sekä edesauttaisi huomion kiinnittämistä erilaisten asuin ympäristöjen ekologisiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin.

2.1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tässä tutkimuksessa oli tavoitteena hankkia tietoa, millaisia arkipäivän valintoja eri asuin ympäristöissä asuvat ihmiset tekevät tai voivat tehdä sekä miten valintojen ympäristöystävällisyyttä voitaisiin lisätä. Tarkastelussa oli myös kysymys siitä, miten paljon asuin ympäristö vaikuttaa asukkaan mahdollisuuteen elää ympäristöystävällisesti. Tässä tutkimuksessa ympäristöystävälliseksi toiminnaksi määriteltiin sellaiset toiminnot, jotka yleisen mielipiteen mukaan ovat ympäristöystävällisiä. Tällaisia ovat esimerkiksi luomu- ja lähiruuan hankkiminen ns. tavallisen ruuan sijasta sekä käytetyn tavaran hankkiminen uuden tavaran sijasta. Tutkimuksen tarkoituksena ei ollut osoittaa, että tietty asuin ympäristö olisi ympäristön kannalta parempi kuin toisenlainen asuin ympäristö.

Tutkimuskysymykset ovat:

- kuinka ympäristöystävällisiä valintoja ihmiset voivat tehdä omassa asuin ympäristössään?
- mitkä ovat esteenä ympäristöystävällisempien valintojen tekemiselle?
- millaisia valintoja ihmiset haluaisivat tehdä?
- miten tilannetta voisi parantaa?

Tutkimus tuotti tietoa siitä, millaiset tekijät edistävät ja estävät ihmisten arkielämän ympäristöystävällisiä valintoja eri asuin ympäristöissä. Arjen valinnat liittyvät asumiseen, liikkumiseen, kuluttamiseen ja kierättämiseen, ravintoon sekä jätteiden käsittelyyn. Tutkimus nostaa esiin niitä tekijöitä,

- jotka maaseudulla asumiseen liittyen ovat ympäristöystävällisten toimintamahdollisuuksien näkökulmasta jo hyvin sekä
- joihin olisi jatkossa kiinnitettävä huomiota lisättäessä maaseudun asuin ympäristöjen ekologista kestävyyttä yhdiskunnan ja asukkaiden kannalta.

Hankkeen rahoittajana toimi maa- ja metsätalousministeriö Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän esityksestä.

2.2 Tutkimusmenetelmät ja -aineisto

2.2.1 Tutkimusalueiden valinta

Tutkimusalueiksi valittiin seitsemän erityyppistä aluetta eri puolilta Suomea (kuva 1). Aluejaon pohjaksi otettiin postinumeroalueet. Tällä tavalla pystyttiin rajaamaan samantyyppiset alueet paremmin yhteen luokkaan kuin esimerkiksi kuntapohjaisella jaotuksella, koska kuntien sisällä voi olla paljonkin vaihtelua esimerkiksi väestötiheyden ja palvelutason suhteen. Kun olosuhteet olivat mahdollisimman samantyyppiset kunkin valitun alueen sisällä, lähtökohdat kyselyyn ja haastatteluihin vastaamiseen olivat tutkimuksen kannalta tasa-arvoisemmat. Tämä lisäsi tutkimustulosten keskinäistä vertailtavuutta ja luotettavuutta. Postinumeroita käyttämällä voitiin myös rajata taajama-alueet pois sellaisilta tutkimusalueilta, joilta haluttiin vastaukset vain haja-asutusalueelta. Alueiden luokitteluperusteina käytettiin väestön määrää, väestötiheyttä ja -rakennetta, alueen sijaintia Suomessa, alueen sijaintia suhteessa muihin keskuksiin sekä alueen asukkaiden tulotasoa (mediaanitulot postinumeroittain).

Näiden perusteella tutkimusaluetyypeiksi ja tutkimusalueiksi valikoituivat:

1) Pääkaupunkiseudulta väestörikas asuinalue, jossa tulo- ja palvelutaso ovat maan huippua (myöhemmin raportissa ”suurkaupungin ydin-keskusta”)

Helsingin Kampinmalmi

2) Perinteinen 1960- ja 1970-luvuilla rakennettu lähiö, jonka palvelutaso on suhteellisen heikko (”kaupunkilähiö”)

Porista Impola, Pormestarinluoto, Uusikoivisto, Sampola, Väinölä, Koivistonluoto ja Metallinkylä

3) Tiiviisti asuttu, omakotiasutukseen perustuva, lähellä suurta keskustaa oleva taajama, jonka asukkaat pendelöivät keskukseseen ja ovat tulotasoltaan varsin varakkaita (”pendelöintitaajama”)

Oulunsalon¹ keskustaajama

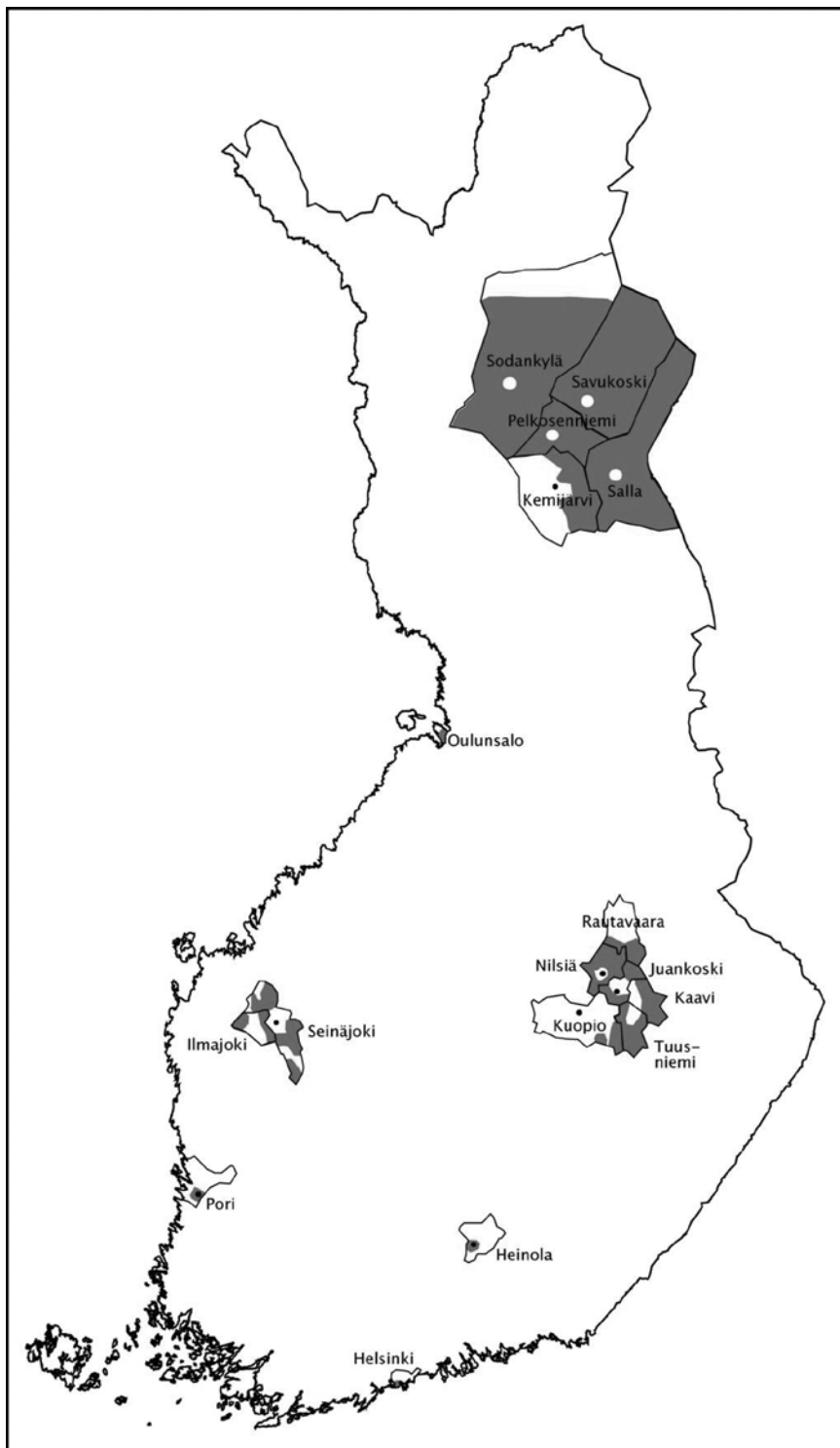
4) Kuntakeskus tai pikkukaupunki, joka sijaitsee kaukana suurista keskuksista ja joka muodostaa palveluvarustukseltaan lähialueita palvelevan itsenäisen keskuksen (”palveleva kaupunkikeskus”)

Heinolan keskustaajama

5) Ydinmaaseudun maaseutualue, joka koostuu vahvoista kylistä, joissa ei ole palveluja, mutta joista etäisyydet lähellä sijaitseviin ja suurempiin keskuksiin ovat kohtuulliset (”vahvojen kylien alue”)

Seinäjoen maaseutualueet ja osa Ilmajoesta

¹ Vuoden 2013 alussa Oulunsalon kunta liitettiin Ouluun.



Kuva 1. Tutkimusalueet vuoden 2011 kuntajaon mukaan (tutkimusalueet tummennettu).

6) Harvaan asutun maaseudun laaja alue, jossa väestö vähenee, palvelutaso heikkenee ja kuntakoko on pieni ("pienien kuntien maaseutu-alue")

Haja-asutusalueita Koillis-Savosta (Juankoskelta, Kaavilta, Nilsiästä², Rautavaaralta Kuopiosta ja Tuusniemeltä)

7) Syrjäinen ja pitkien etäisyyksien leimaama alue Pohjois-Suomessa ("pitkien etäisyyksien syrjäseutu")

Haja-asutusalueita Itä- ja Pohjois-Lapista (Kemijärveltä, Pelkosenniemeltä, Sallasta, Savukoskelta ja Sodankylästä)

Tutkimusaineisto kerättiin pääosin laajalla lomakekyselyllä sekä teemahaastatteluilla. Hanke käynnistyi vuonna 2009, jolloin suunniteltiin hankkeen tarkempi sisältö. Vuonna 2010 toteutettiin laaja asukaskysely. Vuoden 2011 aikana haastateltiin tutkimusalueiden asukkaita sekä kirjoitettiin julkaisua. Vuoden 2012 aikana analysoitiin tuloksia, ja tämän jälkeen kirjoitettiin valmiiksi ja viimeisteltiin tutkimusraportti.

2.2.2 Asukaskysely

Tutkimusaineiston hankkimiseksi toteutettiin suuri kysely. Kysely koostui osa-alueista, joiden aiheita olivat asumiseen, vapaa-aikaan ja harrastuksiin, päivittäiseen liikkumiseen sekä muihin toimintatapoihin liittyvät valinnat. Lisäksi kysymyksissä tarkasteltiin arkielämään liittyviä rajoitteita ja esteitä ympäristöystävällisten valintojen tekemisen näkökulmasta (liite 1). Kyselyssä saatuja tuloksia tarkennettiin ja täydennettiin henkilökohtaisilla haastatteluilla. Raportissa kyselyiden ja haastatteluiden tuottamia tuloksia käsitellään aihepiireittäin yhtenä kokonaisuutena.

Kysely toteutettiin syyskuussa 2010. Siinä oli kaksi kierrosta eli kaikille valituille kotitalouksille suunnattu postitus ja karhukierros niille, jotka eivät olleet vastanneet viimeiseen palautuspäivään mennessä. Osoitetiedot hankittiin Maistraatin väestötietojärjestelmästä. Vastajaat valittiin tutkimusalueilta satunnaisotannalla 18–75-vuotiaista suomenkielisistä henkilöistä. Kysely lähetettiin 800 asukkaalle jokaisella tutkimusalueella, yhteensä 5 600 henkilölle. Kysely haluttiin toteuttaa laajana, jotta eri alueilta tulisi tarpeeksi vastauksia alueiden vertailemisen mahdollistamiseksi. Lisäksi kysely nähtiin hyvänä keinona saada tutkimuksen aiheesta nopeasti ja kattavasti tietoa asukkailta. Kysymysmuotoina käytettiin monivalintoja ja avoimia kysymyksiä.

Vastauksia tuli yhteensä 1 927 kappaletta. Hyväksytyjä lomakkeita oli 1 915 kappaletta ja hylättyjä 12 kappaletta. Hylätyt vastaukset olivat lähinnä tyhjänä palautettuja lomakkeita. Vastausprosentiksi muodostui 34,2, mitä voidaan pitää hyvänä tuloksena.

² Vuoden 2013 alusta Nilsiän kunta liitettiin Kuopioon.

Kaksi kolmannelta kyselylomakkeen saaneista ei vastannut, eli vastauskato oli noin 65 prosenttia. Tulosten luotettavuuden näkökulmasta voidaan pohtia, ketkä eivät vastanneet. Hylättyjen vastauslomakkeiden ja niiden saatesanojen perusteella voi arvella vastaamatta jättäneen muun muassa sellaisten henkilöiden, jotka

- kokivat oman terveytensä niin huonoksi, että heillä ei ollut riittävästi voimia miettiä kysymyksiä ja vastata niihin
- kokivat olevansa liian vanhoja vastaamaan ja ajattelivat, ettei mielipiteellä ole merkitystä
- eivät ole kiinnostuneita lainkaan ympäristöasioista tai suhtautuvat kielteisesti ympäristöasioihin
- kokivat olevansa liian kiireisiä täyttämään lomaketta tai
- suhtautuvat kielteisesti kyselytiedusteluihin.

Vastaajien lukumäärä oli suuri, lähes 2 000 kappaletta. Lisäksi eri alueiden vastausprosentit olivat likimain samansuuruisia (ks. tarkemmin luku 4). Aineistoa voidaankin pitää kattavana ja monipuolisena, vaikka vastaajissa voivat painottua hieman todellista enemmän ympäristöasioihin myönteisesti suhtautuvat sekä ne, joilla on muita enemmän vapaa-aikaa eli eri tavoin työelämän ulkopuolella olevat lukuun ottamatta aivan vanhinta ikäluokkaa.

Kyselytutkimuksen tekemisen yhteydessä voidaan törmätä ilmiöön, jossa vastaajat antavat tutkijalle paremman kuvan toiminnastaan kuin mitä se todellisuudessa on. Se on otettava huomioon tämän tutkimuksen tulosten tulkinnassa ja johtopäätöksissä.

2.2.3 Haastattelut asukkaille

Kyselylomakkeiden yhteydessä lähetettiin lomake (liite 2), jolla vastaaja sai ilmoittaa halukkuudestaan haastatteluun. Vapaaehtoisia ilmoittautui yhteensä yli 200. Haastateltavat valittiin iän ja sukupuolen sekä talouden koon ja sijainnin perusteella. Haastateltavien haluttiin olevan eri-ikäisiä, talouksien erikokoisia ja sijaitsevan eri osissa tutkimusalueita. Suuren vastaajajoukon perusteella pystyttiin valitsemaan henkilöt varsin hyvin. Tärkeimpiä kriteereitä olivat vastaajan ikä ja sukupuoli, tämän jälkeen talouden koko ja vastaajan asuinpaikka paikkakunnalla. Kriteerit jouduttiin määrittelemään, koska jokainen ensisijaisesti haastateltavaksi tavoiteltu henkilö ei antanut haastattelua esimerkiksi aikataulusyistä. Tällöin valittiin haastateltavaksi uusi henkilö.

Haastattelut toteutettiin touko-elokuussa 2011. Ne tehtiin henkilökohtaisina haastatteluina joko haastateltavien kotona tai esimerkiksi kahvilassa. Muutama haastattelu tehtiin puhelimitse niiden ihmisten kohdalla, joiden kanssa henkilökohtainen haastattelu ei onnistunut muutoin. Haastattelukysymysten runko on liitteenä (liite 3). Haastatte-

lut toteutettiin teemahaastatteluina, jolloin haastattelun pohjana käytettiin teemarunkoa, mutta haastattelija pystyi tarpeen mukaan esittämään tarkentavia lisäkysymyksiä saamiensa vastauksien perusteella. Haastatteluissa saatujen tietojen avulla syvennettiin ja vahvistettiin kyselyn tuloksia. Haastatteluja tehtiin yhteensä 28 kaikilla tutkimuspaikkakunnilla.

3. Asumisen ja elämisen vaikutukset ympäristöön: dokumenttianalyysi

Ekologia on oppi luonnontaloudesta. Se tutkii eliöiden ja eliöläjien vuorovaikutusta toistensa sekä niitä ympäröivän elottoman ympäristön kanssa. *Ekologisuudella* puolestaan tarkoitetaan usein elämäntapaa tai toimintaa, joka ottaa huomioon ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksen sekä tähtää kestäväan kehitykseen. (esim. Mesimäki 2004: 5; Wikipedia 2012a.) *Kestävä kehitys* taas tarkoittaa toimintatapaa, jonka mukaan toimissa otetaan huomioon paitsi nykyisten myös tulevien sukupolvien tarpeet (United Nations 1987). *Ympäristöystävällisyydelle* on vaikea löytää määritelmää. Lähes kaikissa ympäristökysymyksiä ja eettistä kuluttamista pohtivissa teksteissä kehoitetaan tekemään ympäristöystävällisiä valintoja muun muassa ostamalla ympäristöystävällisesti tuotettuja tuotteita, mutta ympäristöystävällisyyttä ei tarkemmin määritellä. Siten ympäristöystävällisyyden määrittely *kestävän kehityksen* kautta on toimiva. Valtion ympäristöhallinnon eli ympäristöministeriön ja Suomen ympäristökeskuksen määritelmän mukaan kestävässä kehityksessä on perusehtona ”biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien toimivuuden säilyttäminen sekä ihmisen taloudellisen ja aineellisen toiminnan sopeuttaminen pitkällä aikavälillä luonnon kestäkykyyn” (Ympäristöministeriö 2012).

Tässä luvussa tarkastellaan aiemmin tehtyihin selvityksiin ja tutkimuksiin pohjautuen asumisen, ravinnon, liikenteen sekä kuluttamisen ja jätteidenkäsittelyn ympäristövaikutuksia. Lisäksi tuodaan esille, millaisia poliittisia ohjelmia tai toimenpiteitä on aihepiireihin liittyen laadittu eli millaisia tavoitteita on poliittisesti asetettu.

3.1 Asuminen

Asuminen, rakentaminen ja rakennusten ylläpito kuluttavat Suomessa enemmän energiaa kuin mikään muu yksittäinen tekijä. Niiden osuus on huomattavasti suurempi kuin elintarvikkeiden, liikenteen tai minäkään muun suoraan yksityiseen kulutukseen liittyvän tekijän osuus. Suomalaisen keskivertokuluttajan hiilijalanjäljestä hieman yli puolet muodostuu asuntojen lämmityksestä ja sähköstä (30 % koko hiilijalanjäljestä), rakentamisesta (12 %) ja rakennusten huoltoon liittyvistä tekiöistä (11 %) (Heinonen 2012: 15). Keskivertokuluttajan yksityisautoilun osuus hiilikuormituksesta on 17 prosenttia ja kulutustavarahankintojen osuus 11 prosenttia. Samansuuntaisia havaintoja on esitetty myös Seppälän (et al. 2009: 54) tarkastelussa, jonka perusteella asuminen sii-

hen liittyvine toimintoineen on merkittävin yksityishenkilöiden toimintaan liittyvä energiankulutuksen aiheuttaja. Asuminen ja siihen liittyvät valinnat ovat siis olennainen arkielämän ympäristöstävällisyyteen vaikuttava tekijä.

Aiemmassa asumisen ympäristövaikutusten tutkimuksessa tarkastelu on usein painottunut kaupunkirakenteen hajautumisen ja liikennemäärien kasvun vaikutuksiin (esim. Kanninen et al. 2010). Näissä tutkimuksissa on kiinnitetty huomiota erityisesti yksityisautoilun aiheuttamaan ympäristökuormitukseen ja liikenteen lisääntymiseen sekä uusien asuinalueiden rakentamiseen ja huoltoon liittyviin kustannuksiin. Monissa tarkasteluissa on kiinnitetty vain vähän huomiota asukkaiden kokonaiskulutukseen erilaisissa asuinympäristöissä. Kaupunkimaisissa olosuhteissa asumisen on todettu olevan liikenteen aiheuttaman kulutuksen osalta vähemmän haitallista kuin maaseutumaisessa ympäristössä asumisen, mutta toisaalta on osoitettu, että kaupungeissa asumiseen liittyvä elämäntapa on kuitenkin kokonaisuudessaan ympäristöä enemmän kuormittava kuin maaseutumainen asuminen (Heinonen 2012: 21–23). Selitys tälle piilee toisaalta lämmitystavassa (maaseudulla perustuu osittain polttopuihin) ja toisaalta kulutustottumuksissa. Suurkaupungin elämäntapaan liittyy lähiöihin ja muihin harvemmin asutuihin alueisiin verrattuna useammin palveluiden ja tavaroiden hankintaa (matkailu, ravintolat, kulutustavarat), joka selittyy sekä asuinympäristön tarjoamilla laajoilla kulutusmahdollisuuksilla että keskimääräistä korkeammalla tulotasolla. (Kanninen et al. 2010.)

SITRAn vuonna 2011 toteuttaman Maamerkit-barometrin mukaan 79 prosenttia suomalaisista liitti ympäristöstävällisen elämäntavan maaseutuun, mutta vain neljännes vastanneista liitti sen vastaavalla tavalla kaupunkiin (Vihinen et al. 2012). Nämä näkemykset ovat luonnollisesti mielikuviiin perustuvia. Toisen SITRAn raportin perusteella näkemys maaseutumaisien alueiden maankäytöstä ja ekotehokkuudesta nousee kirjallisuudessa esille etenkin energian käytön tehostamisen, paikallisten energiaratkaisujen hyödyntämisen, hajautetun energiantuotannon vahvistamisen ja teknologisten ratkaisujen hyödyntämisen kautta. Tärkeänä nähdään myös hiilipäästöjen minimointi sekä olemassa olevan infrastruktuurin ja rakennuskannan hyödyntäminen. (Kolehmainen et al. 2011.)

Asumisen kokonaisenergiankulutuksen kannalta olennainen kysymys on asumisväljyys. Viime vuosikymmeninä asuntojen koko on kasvanut ja asumisväljyys lisääntynyt. Suomalaisilla oli 1970 asuinkäytösään keskimäärin vain noin 19 m², mutta vuoteen 2008 mennessä käytössä oleva asuintila oli jo kaksinkertaistunut. Samaan aikaan kaikkien asuntojen keskimääräinen koko on noussut 60 m²:stä lähes 80 m²:iin. Pientalomuotoiset asunnot ovat kooltaan suurimpia, niiden pinta-ala on keskimäärin 108 m². Pienimpiä asunnot ovat kerrostaloissa, joissa niiden keskikoko on noin 57 m² (Suomen virallinen tilasto 2010: 241; Suomen virallinen tilasto 2012a). Vastaavasti maaseudulla asutaan

keskimäärin väljemmin kuin kaupungeissa.

Suomessa yhä harvempi asuu omissa pientaloissa, mutta silti kyseinen asumismuoto on säilynyt suosittuna ja merkittävänä (taulukko 1). 1970-kuvulla pientalojen osuus aleni nopeasti ja kerrostaloasuminen muuttui huomattavasti aiempaa yleisemmäksi kaupungistumisen vuoksi. Tämän jälkeen kehitys on ollut tasaisempaa. Pientalojen osuus kaikista asuntotyypeistä on lähtenyt taas 2000-luvulla nousuun (Suomen virallinen tilasto 2010: 239).

Taulukko 1. Eri talotyyppien osuus prosentteina henkilöiden asumismuotona vuodesta 1970 vuoteen 2009. (Lähde: Suomen virallinen tilasto 2010: 239.)

	1970	2009
Erilliset pientalot	54 %	40 %
Rivi- ja ketjutalot	2 %	14 %
Asuinkerrostalot	40 %	44 %

Yhä suurempi osa kotitalouksien kuluttamisesta kohdistuu asumiseen. Vuonna 2009 asumisen osuus kotitalouksien kokonaismenoista oli jo 27 prosenttia. Tämä liittyy yhtäältä kasvukeskusten suureen asuntokysyntään, mikä on nostanut hintoja. Toisaalta taustalla on myös ihmisten halu parantaa asumismukavuuttaan ja lisätä asumisväljyyttään. Kaiken kaikkiaan kysymys on suurelta osin keskimääräisen elintason noususta, mikä näkyy myös asuntomarkkinoilla kasvavana kysyntänä ja lisääntyneenä rakennustoimintana. Vuosien 1990 ja 2001 välillä asumismenot kasvoivat eniten (29 %) Uudellamaalla, jossa myös talouskasvu oli nopeinta (Raijas 2004: 155).

3.1.1 Asuinrakennusten lämmitysmuodot

Asuin- ja liikerakennuksissa sekä julkisissa rakennuksissa yleisimmin käytetyt lämmitysenergian muodot ovat vaihtuneet viimeisen 40 vuoden aikana. 1970-luvun alussa öljy ja puu olivat laajimmin käytettyjä lämmitysmuotoja. Kaukolämmöllä ja sähkölämmityksellä oli tuolloin vähäinen merkitys. Vuoteen 1990 mennessä kaukolämpö oli kuitenkin jo kasvanut eniten käytetyksi asuinrakennusten lämmitysmuodoksi ja siinä asemassa se on myös pysynyt. Puun pienkäytön suosio romahti 1970-luvun aikana, mutta tämän jälkeen sen käyttö on kasvanut lähes vuosittain ja vuonna 2008 puun pienkäyttö tuotti toiseksi eniten energiaa lämmitykseen Suomessa. Sähkölämmityksen käyttö on lisääntynyt melko tasaisesti 1990-luvulta lähtien, samoin lämpöpumpun. Kaiken kaikkiaan lämmitykseen kului vuoden aikana energiaa lähes yhtä paljon, kun vuosia 1970 ja 2008 verrataan toisiinsa. Tämä on huomionarvoista, koska samaan aikaan lämmitettävän tilan pinta-ala on kasvanut

huomattavasti (Suomen virallinen tilasto 2010: 231, 238).

Eri asumismuodot käyttävät erilaisia energiamuotoja pääasiallisena lämmönlähteenään. Vuonna 2009 Suomessa oli noin 1,1 miljoonaa erillistä asuinpienaloa. Niistä hieman alle puolet oli sähkölämmitteisiä, neljännes lämmitettiin puulla tai turpeella ja viidennes öljyllä tai kaasulla. Suomen lähes 76 000 rivi- tai ketjutralosta 43 prosenttia lämmitettiin kaukolämmöllä, kolmannes sähköllä ja viidennes öljyllä tai kaasulla. Neljä viidestä (43 000/56 000) kerrostalosta oli kaukolämpöverkossa. (Suomen virallinen tilasto 2010: 237.)

3.1.2 Vapaa-ajan asuminen

Vapaa-ajan asuntojen suurin ympäristövaikutus liittyy siihen, että kahdessa paikassa asuminen kuluttaa luonnonvaroja selvästi enemmän yhdessä paikassa asumiseen verrattuna sekä aiheuttaa liikennettä. Noin joka kolmannella suomalaisella on oma tai muuten käytettävissä oleva vapaa-ajan asunto. Eniten vapaa-ajan asuntoa käyttävät pääkaupunkiseudulla asuvat, toiseksi eniten muissa kaupunkimaisissa kunnissa asuvat, kolmanneksi eniten taajaan asutuissa kunnissa asuvat ja vähiten maaseutumaisissa kunnissa asuvat. Maaseudun vapaa-ajan asunnoille rantasijainti on yhä ylivoimaisesti toivotuin tekijä. On kuitenkin viitteitä siitä, että muunkinlainen sijainti alkaa kiinnostaa suomalaisia. Osittain tähän ovat syynä rantatonttien tarjonnan ehtyminen ja rantarakentamisen rajoitukset. (Aho & Ilola 2006: 23, 25, 35, 42.)

Vuoden 2009 Mökkibarometrin mukaan vapaa-ajan asumiseen käytetään vuosittain noin 4,5 miljardia euroa. Suomessa oli noin 485 000 vapaa-ajan asuntoa vuonna 2009, kun vuonna 1980 lukumäärä oli 251 000. Vapaa-ajan asuntojen määrä kasvaa edelleen noin 4 000:lla vuodessa. (Nieminen 2009; Suomen virallinen tilasto 2010: 244.)

Vapaa-ajan asuntojen varustelutaso on monipuolistunut. Nykyisin yhdeksässä kymmenestä vapaa-ajan asunnosta on käytettävissään sähkövirtaa. Lisäksi lähes kaikilla vapaa-ajan asunnoilla on jonkinlainen lämmitysjärjestelmä, yli puolella niistä suora sähkölämmitys. Noin kolmannes vapaa-ajan asunnoista soveltuu ympärivuotiseen käyttöön. Myös vapaa-ajan asuntojen koko on kasvanut: Vuonna 1980 noin 16 prosenttia kaikista vapaa-ajan asunnoista oli pinta-alaltaan yli 60 m²:n kokoisia, mutta vuoteen 2009 mennessä niiden osuus oli kasvanut 23 prosenttiin (Suomen virallinen tilasto 2010: 244). Matka vakitukselta asunnolta vapaa-ajan asunnolle kestää keskimäärin 99 minuuttia, mutta useimmissa tapauksissa (60 %) matkaan kuluu alle tunti. (Nieminen 2009.)

3.1.3 *Asuminen ja rakentaminen poliittisissa ohjelmissa*

Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa linjataan keinoja, joilla tulevaisuuden ilmasto- ja päästöhaasteisiin pyritään vaikuttamaan kokonaisvaltaisesti. Strategiassa tavoitellaan energian saatavuuden varmistamista, energian kulutuksen kasvun hidastumista ja lopulta kääntymistä laskuun sekä uusiutuvan energian suurempaa osuutta kaikesta energian käytöstä. Keskeisiä ohjauskeinoja ovat teknologian ja innovaatioiden kehittäminen sekä taloudelliset ohjauskeinot (verotus ja tuet). Lisäksi koulutus, neuvonta ja viestintä on valittu keskeiseksi ohjauskeinoksi erityisesti kansalaisiin kohdennettuna. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008.)

Strategiassa kansalaisten halutaan kiinnittävän lisää huomiota rakennusten suunnitelmalliseen ja ennakoivaan ylläpitoon. Lisäksi halutaan vaikuttaa rakennusten omistajien ja käyttäjien käyttäytymistottumuksiin. Tavoitteena on energiatehokkuuden parantaminen, päästöjen vähentäminen ja uusiutuvan energian käytön lisääminen. Tarkemmin määriteltyjä keinoja tähän ovat muun muassa uudisrakentamisesta koskevien normien tiukentaminen ja korjausrakentamisessa erilaiset tuet. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008: 65–66.)

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on strategian mukaan pääkeino asumisen ja liikenteen kielteisten ilmastovaikutuksien vähentämiseksi. Myös aluerakenteen hallittu ohjaaminen koetaan tärkeäksi. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen lisää joukkoliikenteen mahdollisuuksia, vähentää autonkäyttötarvetta sekä mahdollistaa kustannustehokkaamman ja nykyaikaisemman kaukolämpöjärjestelmän tai muun yhteisen lämmitysjärjestelmän. Ratkaisevaan rooliin nousee kaavoittaminen ja muu maankäytön suunnittelu. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008: 71–74.)

Ympäristöministeriön, Sitran ja Tekesin laatimassa ”ERA17 – Energia- viisaan rakennetun ympäristö aika 2017” -julkaisussa annetaan toimitasuosituksia ja 30 toimenpidettä, joilla tartutaan ilmastomuutoksen haasteisiin rakennetun ympäristön näkökulmasta. Toimitasuositukset noudattavat hyvin pitkälle yleisiä aihepiirejä: maankäyttöä, energiantuotantoa, rakentamisen ohjausta, kiinteistöjen käyttöä ja omistusta sekä osaamisen kehittämistä. Suositukset ovat alueneutraaleja eli toimenpiteiden vaikutuksia ei juurikaan kohdisteta erilaisille aluetyypeille. Tosin erityisesti yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja liikkumisen tehostamisen tavoitteet kohdistetaan kaupunkiseuduille, joilla niille on paremmat edellytykset ja suurempi tarve. Haja-asutusalueella ei nähdä olevan hajautumisesta koituvia suuria ongelmia. (Martinkauppi 2010.)

Kaupunkipolitiikan periaatepäätöksessä laadukas elinympäristö, kestävä kehitys ja ilmastomuutoksen haasteisiin vastaaminen nivotaan yhteen. Päättävänä tavoitteena on vaikuttaa tартtumalla suuriin kokonaisuuksiin, kuten liikkumiseen ja yhdyskuntarakenteeseen. Kaupunkiseutujen ennustetaan kokevan suurta väestönkasvua tulevaisuudessaakin,

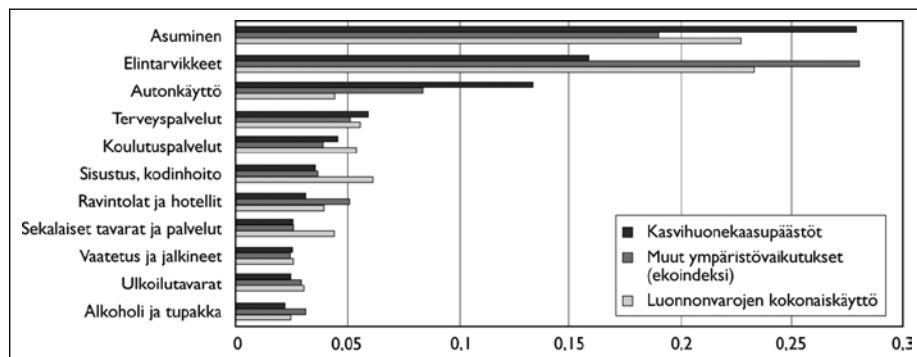
joten rakentamiseen ja yhdyskuntarakenteeseen liittyvät kysymykset koetaan tärkeiksi. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2009.)

Viimeisimmässä maaseutupoliittisessa kokonaisuohjelmassa maaseudulla asumista käsitellään monipuolisesti. Ohjelmassa käsitellään viranomaistasolla huomioitavia hallinnollisia tekijöitä, infrastruktuuritarpeita sekä ihmisten työllistymiseen ja viihtymiseen liittyviä tekijöitä. Ohjelma vaatii maaseutuasumisen ekologisen kestävyuden lisäämistä. Uusiutumattomien luonnonvarojen säästämiseen on pyrittävä erityisesti lämmityksessä ja liikenteessä. Kokonaisuohjelmassa nähdään maaseudun paikallinen energiantuotanto yhtenä merkittävänä keinona vähentää energiantuotannon kielteisiä ilmastovaikutuksia. (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2009: 41, 66.)

3.2. Ravinto

3.2.1 Ruoan ympäristövaikutukset

Ruoan kulutuksella on suuret ympäristövaikutukset. Yli kolmannes ihmisten aiheuttamista ympäristövaikutuksista syntyy juuri kulutetusta ravinnosta (Seppälä et al. 2009; Mortensen 2005). Ilmastovaikutuksista ruoan osuus on hieman alhaisempi (29 prosenttia), mutta esimerkiksi vesistöjen tilaan ruoankulutuksella on suuri merkitys: ruokailu voi vastata puolta kulutuksen kaikista ravinnepäästöistä. Ruoan kulutuksen kanssa ympäristövaikutuksen laajuudessa kilpailee vain asuminen. Esimerkiksi päivittäisestä liikkumisesta aiheutuva ympäristörasitus on huomattavasti edellisiä pienempi (kuva 2). (Seppälä et al. 2009.)



Kuva 2. Todellisen yksilöllisen kulutuksen kasvihuonepäästöt, muut ympäristövaikutukset ja luonnonvarojen kokonaiskäyttö (TMR) kulutushyödykeryhmittäin vuonna 2005 (Mukaillen Seppälä et al. 2009: 54).

Ruoka kuuluu välttämättömyyshyödykkeisiin, joita ilman ihminen ei tule toimeen. Ravitsemuksen kannalta tällä hetkellä suositeltavana pidetään lautasmallia, jossa puolet ateriasta koostuu kasviksista, neljännes riisistä, perunasta tai pastasta ja loput lihasta tai kalasta. Kuluttaja voi kuitenkin vaikuttaa ympäristön tilaan eettisinä pidetyillä ruokavalinnoilla. Joitakin valintoja voidaan tehdä tinkimättä ruoan terveellisyydestä ja ravitsemuksellisesta riittävydestä. Esimerkiksi hyödyntämällä sesongin mukaisia sekä avomaalla tuotettuja kasviksia ja juureksia on mahdollista vähentää ruoan ympäristövaikutuksia. Kulutusvalinnoilla kuluttaja vaikuttaa myös siihen, tukeeko hän maaseutu ympäristön ja työpaikkojen säilymistä kotimaassa vai kauempana globaalien ruokaketjun varrella. (MTT 2011.)

Runsaasti eläinperäisiä tuotteita sisältävä ruoka kuormittaa ympäristöä enemmän kuin kasvikunnan tuotteita sisältävä. Kokonaisessa ateriasa ero tasoittuu, koska siinä lihaa voi olla vain hieman perunan, riisin tai kasvien kumppanina. Lihaa voikin syödä jonkin verran, sillä kestävä maataloustuotanto tarvitsee kotieläimiä, karjanlantaa sekä kasvipeitteisyyttä lisäävää nurmen viljelyä. Nautaeläimistä kokonaan luopuminen johtaisi luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen ja maaseutumaiseman yksipuolistumiseen. (MTT 2011; Saarinen et al. 2011.) Lihan kulutusta vähentämällä voidaan kuitenkin saavuttaa myönteisiä ympäristövaikutuksia (Katajajuuri 2008).

Kuljetuksista aiheutuva lisä elintarvikkeiden ympäristökuormitukseen on suhteellisen pieni, sillä pitkät kuljetukset hoidetaan nykyisin tehokkaasti. Yhteys vastuulliseen kuluttamiseen on kuitenkin selkeä: paikallisesti tuotettuja tuotteita käytettäessä ympäristövaikutukset kohdentuvat omaan lähiympäristöön. Kulutuksen ja tuotannon pysyessä maantieteellisesti toistensa läheisyydessä kuluttajien on myös helpompi ymmärtää oman kulutuksensa ympäristövaikutuksia ja vaikuttaa niihin. (MTT 2011.)

Ruoan hävikin välttäminen on yksi tärkeimmistä ympäristöteoista. Suomessa noin 10 prosenttia ruuasta päättyy jätteeksi ilman, että sitä olisi hyödynnetty syömällä. Pakkaamisen ympäristövaikutukset sen sijaan ovat kokonaisuuden kannalta vähäisiä. Sen ympäristöetuina saavutetaan elintarvikkeiden parempi säilyvyys ja siten pienempi hävikki ketjun eri vaiheissa. (Katajajuuri 2008.)

Elintarvikkeisiin käytetään nykyisin pienempi osuus tuloista kuin aiempina vuosikymmeninä. 1900-luvun alussa jopa yli puolet kulutusmenosta kohdistui elintarvikkeisiin (Heinonen 2000: 9). Vuonna 2009 niihin kului enää 13 prosenttia. Elintarvikkeisiin kulutetaan suunnilleen saman verran rahaa riippumatta siitä, asutaanko kaupungissa, taajaan asutussa kunnassa vai maaseudulla. (Suomen virallinen tilasto 2008b.)

3.2.2 Lähiruoka

Lähiruoan määrittäminen on haasteellista. Joskus sillä on tarkoitettu paikallista ja toisinaan taas vain suomalaista ruokaa. Nyt suuntauksena on puhua lähiruoasta silloin, kun se on omassa maakunnassa tuotettua. Kuluttajat mieltävät lähiruoan yleensä alle 100 kilometrin säteellä tuotetuksi. Vuosituhannen alussa Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän lähiruokatyöryhmän tekemän määritelmän mukaan lähiruoka on ruokatuotantoa ja -kulutusta, joka käyttää oman alueensa raaka-aineita ja tuotantopanoksia edistäen oman alueensa taloutta ja työllisyyttä. Vuoden 2012 Lähiruokaselityksessä määritelmään liitettiin talouden ja työllisyyden oheen ruokakulttuuri (Kurunmäki et al. 2012: 6, 25; Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2000).

Perusteina lähiruoan hyödyntämiselle on käytetty sen turvallisuutta, terveellisyttä ja ympäristöystävällisyyttä. Tässä turvallisuus viittaa lähinnä ruoan kautta välittyvien sairauksien välttämiseen, terveellisyys ja ympäristöystävällisyys taas oletettuun tietoon ruoan tuotanto-olosuhteista ja -menetelmistä. Lähiruoan kulutuksen odotetaan kasvavan nykyisestä (Mäkipeska & Sihvonen 2010). Moni suomalaiskuluttaja arvostaa elintarvikkeiden tuoreutta, säilöntäaineettomuutta ja lyhyitä jakeluteitä enemmän kuin alhaista hintaa. Elintarvikkeiden valintakriteerinä ei pidetä enää pelkkää makua, koska monet kuluttajat haluavat myös tietoa elintarvikkeiden tuotantohistoriasta. (Ollila 2011.)

Ympäristöystävällisyys, oman ja yhteisön hyvinvoinnin arvostaminen, eettinen ja sosiaalinen orientaatio ja antoisat makuelämykset voivat olla syitä ostaa lähiruokaa. Lähiruoan ostomotiivit voi jakaa altruistisiin eli tietoiseen vastuun ottoon ja välittämiseen pohjautuviin motiiveihin, sekä hedonistisiin eli erityisesti itselle mielihyvää tuoviin motiiveihin. Näitä voivat olla muun muassa maku ja tuoreus. Lähiruoan valteiksi koetaan alueen hyvinvointi, pientuottajien tukeminen ja ympäristöystävällisyys. Ruoan laatu ja sen alkuperän tietäminen on aiempaa useammalle kuluttajalle tärkeä asia. Kiinnostus lähiruokaa kohtaan on kasvamassa, mutta sen vaikea tunnistettavuus ja usein korkeampi hinta estävät kiinnostuksen muuttumista täysimittaiseksi ostoskäyttäytymiseksi. Myös saatavuus on koettu ongelmalliseksi. Niinpä tuottajan tunteminen ja tuotantoketjun läpinäkyvyys ovat kuluttajalle ruoan valinnassa olennaisia asioita. (Kurunmäki et al. 2012: 10–12, 25.)

Kuluttajat valitsevat lähiruokaa erityisesti myönteisten ympäristövaikutusten vuoksi, vaikka tuotantotapa onkin ympäristövaikutusten näkökulmasta usein merkittävämpi tekijä kuin kuljetettava matka. On esitetty, että terveystietoisuus sekä keskimääräistä korkeampi koulutus ja tulotaso antavat pohjan lähiruokatuotteiden kysynnälle. (Ollila 2011.) Lähiruoan ekologista kestävyttä perustellaan sillä, että sen kuljetusmatkat ovat lyhyitä, mikä vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä. Samasta syystä myös pakkausmateriaaleja tarvitaan vähemmän. Lisäksi lähiruoan tuotanto on usein pienimuotoista ja siinä voidaan

käyttää paikallisia, uusiutuvia energianlähteitä. Myös luonnonvarojen paikallinen kierrätys onnistuu, kun tuotteita ei kuljeteta kauas tuotantoalueesta. (Kuluttajavirasto 2010.) Vaikka lähiruoan etuna pidetään yleensä puhtautta, pientä ekologista jalanjälkeä sekä pakkausjätteiden vähäisempää määrää ja paikallista kierrätettävyyttä, lähiruoka saattaa olla ympäristölle myös haitallisempaa kuin kauempana tuotettu ruoka. Ulkomailla tuotettu ruoka on yleensä tuotettu olosuhteissa, joissa tarvitaan esimerkiksi vähemmän lämmitystä tai sisätiloja. Esimerkiksi espanjalaiset Suomeen tuodut tomaatit ovat joidenkin arvioiden mukaan ympäristöystävällisempiä kuin Suomessa kasvihuoneissa tuotetut, koska kasvihuonetomaatit vaativat sähköä ja lämpöä. (Wikipedia 2012b; Ilmasto-opas 2012; Helsingin Sanomat 2009.)

3.2.3 Luomuruoka

Luomutuotannossa eli luonnonmukaisessa tuotannossa on keskeisenä periaatteena tuotteiden tuottaminen siten, etteivät valmistusmenetelmät ole haitallisia ympäristölle eivätkä ihmisten, eläinten tai kasvien terveydelle tai hyvinvoinnille. Luomutuotanto koskee viljelyä, kotieläinten kasvatusta ja eläinten rehuja sekä elintarvikkeita. (Evara 2012.)

Luomuviljelyä, luomutuotteiden tuotantoa, kuljetusta ja markkinointia Suomessa valvovat Evara, ELY-keskukset, Valvira, kunnat ja Tullilaitos. Luomuelintarvikkeen maataloudesta peräisin olevista raaka-aineista vähintään 95 prosenttia on oltava luonnonmukaisesti tuotettua. Luomuelintarvikkeiden valmistuksessa sallittujen lisäaineiden ja valmistuksen apuaineiden määrä on rajoitettu välttämättömiin. Esimerkiksi keinotekoisien väri- ja makeutusaineiden käyttö on kielletty. Luomunimitystä ja EU:n luomumerkkiä voidaan käyttää viljeltyjen ja jalostettujen elintarvikkeiden pakkauksissa, mutta sitä ei saa käyttää luonnosta kerättyjen tuotteiden markkinoinnissa. (Evara 2010; 2011; 2012.)

Kuluttajatutkimukset osoittavat, että terveellisyyttä pidetään yhtenä tärkeimmistä perusteista luomutuotteiden käytölle. Tutkimuksissa on kuitenkin toistaiseksi löydetty vasta joitakin luomutuotantotavan myönteisiä vaikutuksia yksittäisiin ravintoaineisiin. Esimerkiksi luomumaidosta on löydetty enemmän terveydelle edullisia omega-3-rasvahappoja kuin tavallisesta maidosta. Vitamiinien ja kivennäisaineiden osuus luomukasviksissa on joissakin tutkimuksissa ollut hieman tavanomaista korkeampi. Kritiikin kestäviä tutkimuksia luomutuotteiden terveellisyydestä on kuitenkin vähän, eivätkä niiden tulokset yksiselitteisesti tue ajatusta luomun myönteisistä terveysvaikutuksista. Kliinisiä kokeita, joissa tutkittaisiin vertailukelpoisia ryhmiä 100-prosenttista luomuruokavaliota noudattavien ja tavanomaista ruokaa syövien välillä ei ole tehty. Luomun turvallisuustutkimuksia vaivaa sama ongelma. Luomuruoka kelpaa kiistatta ravinnoksi, mutta sen myönteiset vaikutukset ovat vielä epävarmoja.

tukset terveyteen ja turvallisuuteen ovat vielä osoittamatta. (Dangour 2009; Muukka et al. 2003.)

Luomuruoan terveellisyyden osoittamien tutkimusten puuttumisesta huolimatta suuri osa kuluttajista liittyy luomun ja terveellisyyden yhteen. Kuluttajatutkimuskeskuksen vuonna 2006 julkaisemassa tutkimuksessa 2 429 suomalaista vastasi mielikuvakysymyksiin suomalaisen ruoan, lähiruoan, kotimaisen luomuruoan ja ulkomaisen ruoan osalta. Kotimainen luomuruoka arvioitiin eniten hyvinvointia edistäväksi. Sen uskottiin sisältävän muita vähemmän torjunta-ainejäämiä ja lisä- tai säilöntäaineita, olevan tavanomaisia tuotteita luonnollisemmin tuotettua sekä sisältävän enemmän vitamiineja ja kivennäisaineita. (Isoniemi et al. 2006; Ruokatieto Yhdistys ry 2011.)

Huolimatta luomuruokaan liittyvistä myönteisistä mielikuvista sen kulutus on Suomessa edelleen vähäistä. Luomun osuus kokonaiskulutuksesta on vain noin yksi prosentti, vaikka sen osuus onkin ollut kasvava (Koikkalainen et al. 2011: 3). Myös luomutuotteita ostavien kotitalouksien osuus on ollut kasvava. Luomutuotteiden käyttäminen ja elintavat ovat yhteydessä toisiinsa. Luomuelintarvikkeita ostavat kuluttajat syövät terveellisemmin ja noudattavat terveellisempiä elintapoja useammin kuin ne, jotka eivät osta luomutuotteita. Luomusta koetut hyödyt liittyvätkin ennen kaikkea hyvään makuun, lisäaineettomuuteen ja terveellisyyteen – siis enemmän omaan etuun kuin kollektiiviseen hyötyyn (Tarkiainen 2003).

Luomuruoan markkinat Suomessa ovat olleet kasvussa vuodesta 2005 lähtien. Silloin markkinoiden koko oli 51,3 miljoonaa euroa. Vuonna 2008 markkinat kasvoivat 74 miljoonaan euroon, ja vuonna 2012 ne olivat hieman yli 200 miljoonaa euroa. Suurimmat osuudet luomuruoalla on kananmunissa, jauhoissa ja hiutaleissa sekä vihanneksissa ja juureksissa. (Ruokatiedon Luomutiedotus / AC Nielsen Kuluttajapaneeli 2006, 2007 & 2008; Luomu.fi 2013).

3.2.4 Ruoka politiikkaohjelmissa

Viimeisin valtioneuvoston selonteko ruokapolitiikasta (Maa- ja metsätalousministeriö 2010) on laadittu vuonna 2010. Siinä pidetään tärkeänä, että tulevaisuudessa suomalaiset saavat syödä maukasta, turvallista, kestävästi tuotettua ja terveellistä ruokaa. Huomiota kiinnitetään koko ruokaketjuun, ruokakulttuurin ylläpitämiseen, huoltovarmuuteen sekä ilmastonmuutokseen. Luomuruoka on selonteossa mukana. Siinä muun muassa halutaan luomun kasvattavan osuuttaan julkisissa hankinnoissa sekä toivotaan, että syntyy yhteinen markkinaorganisaatio helpottamaan luomutuotteiden saatavuutta ja nostamaan laatua. Erityistä huomiota ei kiinnitetä lähiruokaan, vaan se niputetaan tässä tarkastelussa yhteen luomuruoan kanssa. (Maa- ja metsätalousministeriö 2010: 7–8.)

Suomessa julkaistiin vuonna 2010 Suomen maabrändityöryhmän

raportti, jonka tavoitteena oli laatia Suomelle pohja vahvan maakuvan luomiseen. Tällä tähdättiin Suomi-kuvan kirkastamiseen ja kansainvälisen kilpailukykyyn vahvistamiseen. Työryhmä päätyi kolmeen pääteemaan, joita olivat yhteiskunnan toimivuus, luonto ja koulutus. Luontosiossa suuri tavoite asetettiin luomulle: Maataloustuotannosta puolet halutaan luomutuotannoksi, koska ympäristöongelmien nähdään lisääntyvän. Siihen ratkaisuksi nähdään kulutus- ja tuotantotapojen muutos. (Maabrändityöryhmä 2010)

Vuonna 2011 laaditussa Kataisen hallituksen hallitusohjelmassa ruokasektoria pidetään tulevaisuuden alana ja ruokaturvallisuutta kansainvälisenä vahvuutena Suomelle. Lisäksi luvataan laatia luomualan ja lähiruoan kehittämissuunnitelma, jolla muun muassa lisätään tuotantoa kysyntää vastaavaksi. Luomu- ja lähiruoan lisääminen halutaan nostaa yhdeksi Suomen maatalouspolitiikan strategiseksi tavoitteeksi. (Valtioneuvoston kanslia 2011: 51–52.)

3.3 Liikenne

Liikenne vaikuttaa monilla eri tavoilla ihmisiin, luontoon ja yhteiskuntaan. Liikenne ja liikennejärjestelmät kuluttavat paljon energiaa väylien rakentamisen sekä erityisesti varsinaisen liikenteen myötä. Tiet, parkkipaikat, rautatiet, satamat ja lentokentät vaativat myös paljon tilaa, vaikuttavat maisemaan sekä pirstaloivat eläinten elintilaa. (Ericsson & Ahlström 2008: 153–154.)

Liikenteen kokonaisvolyymi on kasvanut viime vuosikymmeninä. Kasvun painopiste on ollut henkilöautoliikenteessä. Esimerkiksi vuosina 2005–2010 henkilöautoilla matkustaminen kasvoi noin viidenneksen. Samaan aikaan linja-autoliikenne väheni hieman ja rautateiden henkilöliikennesuorite (henkilökilometreinä) kasvoi noin 14 prosenttia. Tavari liikenne ei tänä aikana juurikaan kasvanut. Henkilöautoliikenteen volyyymi on muihin henkilöliikenteen muotoihin verrattuna ylivoimainen, sillä vuonna 2010 henkilöautoilla liikuttiin yhteensä lähes 65 000 miljoonaa henkilökilometriä. Vastaavat lukemat ovat linja-autoliikenteen 7 540 ja rautateiden hieman alle 4 000 miljoonaa henkilökilometriä. Tie liikenteen energiankäyttö kasvoi 2005–2010 noin kolme prosenttia. Samana aikana Suomen energiankulutus kasvoi kokonaisuudessaan noin seitsemän prosenttia. (Liikennevirasto 2012b; Suomen virallinen tilasto 2011a.)

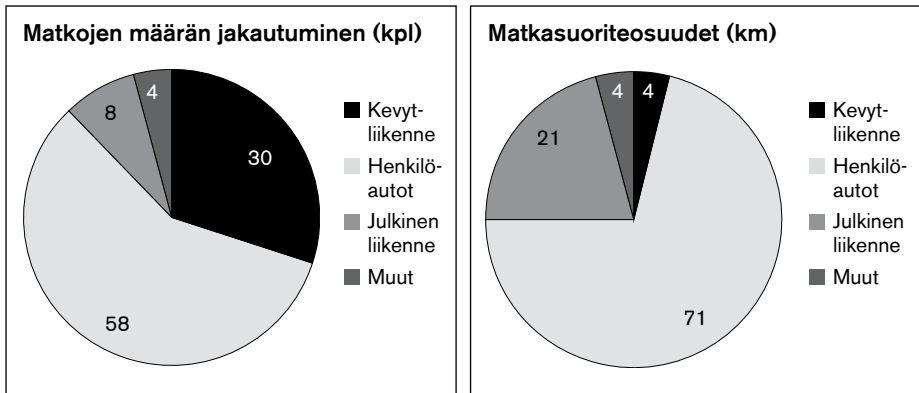
Henkilöliikennetutkimuksen mukaan (Liikennevirasto 2012a: 9–19, 79) liikenteessä on merkittäviä eroja erilaisten alueiden välillä. Yhdyskuntarakenteen erot tulevat useimmin esiin toistuvissa matkoissa, kuten työmatkoissa sekä ostos- ja asiointimatkoissa. Taajamissa asuvat tekevät kotimaanmatkoja lukumääräisesti henkeä kohti jonkin verran enemmän kuin haja-asutusalueella asuvat, mutta matkat ovat keskimäärin lyhyempiä. Matkasuorite on suurin haja-asutusalueella asuvil-

la ja pienin keskikokoisissa taajamissa. Haja-asutusalueen ja pienten taajamien asukkaiden suuri liikkumistarve johtuu pitkistä etäisyyksistä. Varsinkin työmatkat ovat pitkiä. Niiden keskipituus on haja-asutusalueella asuvilla kaksi kertaa niin suuri kuin pienissä taajamissa ja kolme kertaa niin suuri kuin keskisuurissa taajamissa. Keskisuuret, 50 000–100 000 asukkaan taajamat näyttävät kompakteina ja liikenteellisesti tehokkaina, eli niissä asuvien kokonaismatkasuorite on pienempi kuin muualla. Työ-, koulu- ja vapaa-ajan matkat ovat näissä taajamissa asuvilla lyhyempiä kuin muualla. Ostos- ja asiointimatkat taas ovat lyhimmillään 20 000–50 000 asukkaan taajamissa.

Haja-asutusalueella asuvien kotimaan keskimääräisestä matkasuoritteesta 78 prosenttia kuljetaan autolla, mutta taajamissakin asuvien suoritteesta 71 prosenttia. Joukkoliikenteen osuus on merkittävä (21 prosenttia) ainoastaan suurimmissa yli 100 000 asukkaan taajamissa asuvilla. Pienissä taajamissa asuvat käyttävät joukkoliikennettä harvemmin, mutta joukkoliikennematkojen keskipituus on noin kolminkertainen suurissa taajamissa asuviin verrattuna. Tämä johtuu siitä, että pienissä taajamissa asuvien joukkoliikenteen käytössä painottuvat kaukoliikenteen matkat. (Liikennevirasto 2012a: 9-19, 79.)

Suomessa Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset voivat ostaa lipputulosten perusteella kannattamattomia, mutta yhteiskunnan kannalta tärkeinä pidettyjä joukkoliikenteen vuoroja. Lisäksi kunnilla on mahdollisuus ostaa täydentävää kuntien sisällä tapahtuvaa liikennettä. (ELY-keskukset 2011.) Tästä huolimatta media uutisoi vuoden 2011 aikana linja-autovuorojen vähenevän erityisesti maaseutualueilla (Yle 2011). Uutisten mukaan joukkoliikennetuki ei riitä kattamaan liikennöinnin nousseita kustannuksia asiakasmäärien pysyessä samana tai laskiessa. Vähenevien matkustajamäärien ja nousevien lippukustannusten yhdistelmä synnyttää kielteisten vaikutusten kierteen, jota tuntuu olevan mahdotonta katkaista maaseudulla.

Suomalaisten matkustamisessa on viime vuosikymmeninä ollut havaittavissa joitakin muutoksia. Jalankulku ja pyöräily ovat menettäneet osuuksiaan lyhyillä, alle kolmen kilometrin matkoilla. Ulkomaanmatkojen määrä ja matkaetäisyys ovat kasvaneet. Myös autojen määrä on kasvanut, mutta niillä ajettujen keskimääräiset matkat ovat lyhentyneet. Pisimmillä kotimaanmatkoilla taas käytetään aiempaa useammin lentokonetta ja junaa, mikä näkyy henkilöautojen matkasuoritteiden hienoisena laskuna. Sen sijaan matkojen määrissä arvioituna henkilöauton osuus on säilynyt ennallaan. Kaiken kaikkiaan noin kolmannes kotimaanmatkoista tehdään kävellen, polkupyörällä tai muita kevytliikenteen kulkutapoja käyttäen (kuva 3). Henkilöautomatkoja on kaikista matkoista lähes 60 prosenttia. Henkilöliikennesuoritteesta (matkustettujen kilometrien summasta) ylivoimaisesti suurin osa muodostuu henkilöautoliikenteestä (kuva 4). Julkisen liikenteen osuudesta sekä linja-autoilla että junilla on seitsemän prosentin osuus. (Liikennevirasto 2012a: 9-19.)



Kuva 3. Tehtyjen matkojen jakautuminen eri kulkuvälineille, osuudet prosentteina. (Lähde: Liikennevirasto 2012a.)

Kuva 4. Matkasuoritteiden eli matkustettujen kilometrien jakautuminen eri kulkuvälineille, osuudet prosentteina. (Lähde: Liikennevirasto 2012a.)

Henkilöautojen määrä on kasvanut Suomessa 40 vuodessa nelinkertaiseksi. Kun vuonna 1970 Suomessa oli 712 000 henkilöautoa, oli vastaava luku 2 700 000 vuonna 2008. (Suomen virallinen tilasto 2009: 302.) Vastaava kehitys näkyy, kun tarkastellaan muiden ajoneuvojen kuten moottoripyörien ja moottorikelkkojen määrien kehitystä (taulukko 2). Liikenne on vilkkainta isojen kaupunkien ympäristössä ja niiden välisillä pääteillä (Liikennevirasto 2010). Autolla ajoa on lisännyt muun muassa työpaikkojen eriytyminen kotien ulkopuolelle, lähiöasumisen kasvu sekä palveluiden siirtyminen keskustojen ulkopuolelle. Lisääntynyt vapaa-aika on kasvattanut vapaa-ajan liikennettä.

Taulukko 2. Rekisterissä olleiden ajoneuvojen lukumäärä 1980–2009 (Suomen virallinen tilasto 2010).

	Henkilöautot	Moottoripyörät	Moottoripyörät >125 cm ³	Mopot	Moottorikelkat
1980	1 225 931	43 377	19 753	167 763	..
1985	1 546 094	50 738	26 188	145 167	..
1990	1 938 856	60 170	34 821	108 619	..
1995	1 900 855	65 095	39 479	94 430	70 374
2000	2 134 728	90 877	64 444	102 545	90 511
2005	2 430 345	156 487	125 123	145 318	103 776
2009	2 776 664	216 443	174 873	239 754	117 051

Kotitalouksien liikennemenot olivat kasvusuunnassa 2000-luvulle asti, mutta sen jälkeen niiden prosentuaalinen osuus on ollut laskussa.

Vuonna 2009 liikenteeseen kului keskimäärin 12 prosenttia suomalaisten menoista. (Raijas 2004: 156.) Pääkaupunkiseudulla liikenteeseen liittyvä kulutus sisälsi julkisen liikenteen käyttöä sekä autoilua, kun taas esimerkiksi Pohjois-Suomessa kulutus on kohdistunut lähinnä oman auton käyttöön. Maaseutumaisissa kunnissa liikenteen kulutusosuus kasvoi erittäin nopeasti 2000-luvulla ja oli vuonna 2006 selkeästi suurempi kuin muissa kunnissa. Julkista liikennettä siellä käytettiin selvästi vähemmän kuin kaupunkimaisissa kunnissa. Vuonna 2006 auto oli käytössä runsaalla 70 prosentilla Suomen kotitalouksista. (Ahlqvist & Ylitalo 2009: 51–54; Honkkila 2009: 81–84; Suomen virallinen tilasto 2010: 456.)

Lentoliikenteen merkitys ihmisten liikkumisessa on kasvanut. Suomen lentokentiltä tehtiin yli kymmenen miljoonaa ulkomaan henkilömatkaa vuoden 2010 aikana. Näistä suurin osa, yhdeksän miljoonaa matkaa, suuntautui muihin Euroopan maihin. Kaiken kaikkiaan suomalaisilla lentokentillä matkusti lähes 16,5 miljoonaa matkustajaa vuonna 2010. Matkustajamäärissä on tapahtunut kasvua koko 2000-luvun. Lentoliikenteen päästöt ovat noin kaksi prosenttia kaikista liikenteen hiilidioksidipäästöistä. (Finavia 2011a; Finavia 2011b; Finavia 2011c.) Lentoliikenteen vapautuminen on lisännyt kilpailua ja laskenut lentolippujen hintoja, mistä johtuen yhä useampi on voinut lisätä lentomatkojensa määrää (Euroopan komissio 2011).

3.3.1 Liikenteen ympäristövaikutusten pienentäminen

Suomessa liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat noin 13 miljoonaa tonnia, ja ne muodostavat noin neljänneksen Suomen hiilidioksidipäästöistä. Tieliikenteen osuus liikenteen päästöistä on noin 73 prosenttia. Suomessa on sitouduttu Kioton ilmastopimuksen mukaisesti yhteiskunnan päästöjen vähentämiseen, ja yksi merkittävä keino tavoitteiden saavuttamiseksi on liikenteen päästöjen vähentäminen. (Liikenne ja viestintäministeriö 2012: 11, 41.) Ericssonin ja Ahlströmin (2008) mukaan on olemassa useita keinoja, joilla voidaan ohjata liikenteen määrää ja vähentää kielteisiä ympäristövaikutuksia. Näitä ovat muun muassa kuljetusten tehostaminen ekologisuuden näkökulmasta, tekniset ja lainsäädännölliset ratkaisut infrastruktuuriin, ajoneuvoihin ja liikennekäyttäytymiseen liittyen sekä riippuvuuden vähentäminen motorisoidusta kuljetuksesta. Kirjoittajien mukaan kaikkia keinoja on käytettävä yhtäaikaaisesti.

Autoriippuvaista yhdyskuntaa ja sen vaihtoehtoja tutkineessa hankkeessa päädyttiin useisiin eri keinoihin, joilla voidaan vähentää ihmisten tarvetta liikkua henkilöautolla. Yhdyskuntarakenteella oli liikkumistarpeen ohjaamisessa suurin merkitys. Raportin mukaan kaupunkiseutujen olisi pysyttävä tiiviinä eikä hajautuminen saisi jatkua. Arjessa tärkeiden palveluiden pitäminen lähellä ohjaa huomaamatta kulkuvä-

lineen valintaa. Sujuvien pyöräilyreittien lisääminen sekä joukkoliikennepysäkin tuominen keskeiselle paikalle ovat muutamia mainituista keinoista. (Kanninen et al. 2010: 142–152.)

3.3.2 Liikenne ja sen päästöjen vähentäminen politiikkaohjelmissa

Suomessa viimeisin liikennepoliittinen selonteko on annettu vuonna 2012. Siinä tuodaan esille tarve suunnitella liikennejärjestelmää ilmastomuutos huomioon ottaen. Selonteossa halutaan vahvistaa Suomen yhteyksiä ulkomaille ja parantaa merkittävimpien sisäisten reittien palvelutasoa sekä suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä. Useat raportissa mainitut tulevaisuuden haasteet liittyvät liikennejärjestelmän aiheuttamiin kielteisiin ympäristövaikutuksiin ja niiden vähentämistarpeeseen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012: 1–12.) Selonteossa todetut keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat samantapaisia kuin Ericssonin ja Ahlströmin esittelemät keinot. Pyöräilyä, kävelyä sekä työmatkalipun ja julkisen liikenteen käyttöä halutaan lisätä. Tavoitteena on myös tarkastella liikenteessä käytettyjen maksujen kokonaisvaikutusta ja hyödyntää uutta teknologiaa niin liikkumistarpeen vähentämiseksi kuin kulkuvälineiden ympäristöystävällisyyden lisäämiseksi. (Liikenne ja viestintäministeriö 2012: 41–46.)

Vuonna 2011 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian vuoteen 2020. Sen mukaan pyörällä tai kävellen tehtyjen matkojen osuuden halutaan nousevan selvästi vuoteen 2020 mennessä. Kasvua odotetaan sekä kaupunkiin että maaseudulle. Noin neljännes kaikkien suomalaisten tekemistä matkoista on alle kolme kilometriä pitkiä, joten mahdollisuuksia toivottuun muutokseen on. Kehittämiskohteena pidetään erityisesti erikokoisia taajamia ja kaupunkiseutuja. Viranomaisten on otettava huomioon kevyen liikenteen olosuhteet suunniteltaessa tai parannettaessa esimerkiksi tieverkostoja, kevyenliikenteenväyliä ja asuinalueita. Uhkana tavoitteen toteutumiseksi pidetään vallalla olevaa yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitystä, jossa muun muassa työpaikat ja palvelut suunnitellaan saavutettaviksi henkilöautoilla. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011: 6–13.)

Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa linjataan liikkumiseen liittyen teknisiä ja taloudellisia ohjauskeinoja sekä muun muassa yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Taloudellisissa ohjauskeinoissa tärkeinä pidetään joukko- ja kevyen liikenteen edistämistä. Myös haja-asutusalueen joukkoliikenteen palvelutaso halutaan turvata muun muassa kutsujoukkoliikenteellä. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008: 66–70.)

Maaseutupoliittinen kokonaisohjelma vuosille 2009–2013 vaatii huolehtimaan maaseudun saavutettavuudesta sekä yhteyksien toimivuudesta. Ohjelman mukaan maaseudun asukkaiden liikkumistarve li-

sääntyy muun muassa palveluiden keskittyessä maantieteellisesti sekä väestön vanhetessa. Myös puuteollisuus raskaine kuljetuksineen tarvitsee hyväkuntoisia teitä maaseudulla. Maaseudun asukkaiden liikkumistarvetta voidaan ohjelman mukaan vähentää yhdistelmäpalveluilla, verkkopalveluilla tai kuvapuhelinyhteyksien välityksellä. Tämänkin ohjelman mukaan suurin potentiaali yksityisautoilun vähentämisessä ja julkisen liikenteen merkityksen kasvattamisessa on suurilla kaupunkiseuduilla. (Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 2009: 60, 67.)

Liikenteen sujuvuutta ja liikennejärjestelmän toimivuutta pidetään tärkeänä asiana koko yhteiskunnan kehityksen kannalta. Kaupunkipolitiikan periaatepäätöksessä vuosille 2009–2011 tuodaan esille seitsemän keskeistä toimintalinjausta, joilla kaupunkiseutujen menestystä tuetaan. Toimiva liikennejärjestelmä kaupunkiseuduilla on yksi tavoitteista. Ruuhkat sekä kasvihuone- ja hiukkaspäästöt ovat ilmiöitä, joita halutaan vähentää kaupunkiseutujen hyvällä suunnittelulla. Työpaikkojen, palveluiden ja asuinalueiden olisi liityttävä toisiinsa sujuvasti sekä julkisilla kulkuvälineillä, autoilla että kävellen ja pyöräillen. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2009: 3, 8–9.)

3.4 Kuluttaminen, jätteet ja kierrättäminen

3.4.1 Suomalaisen kuluttamisen kehitys

Kulutussyhteiskunta on syntynyt kaupungistumisen myötä 1800-luvun lopusta alkaen. Teollisuuden ja kaupan kehitys Suomessa kiihtyi vuonna 1897 toteutetun elinkeinovapauden jälkeen. Kulutukseen vaikuttivat vahvasti esimerkiksi tuotannon ja jakelun eriytyminen, vapaa-ajan lisääntyminen, yhteiskuntaelämän yksilöllistyminen, sosiaalisen liikkuvuuden kasvu, mainonta sekä rahoitusjärjestelmien ja jakelujärjestelmien paraneminen. 1960-luvulla kulutussyhteiskunta löi lopullisesti läpi, suomalaisten elintaso nousi nopeasti, matkustaminen lisääntyi, kestokulutustavaroita ja palveluita hankittiin aiempaa enemmän ja nuoriso eriytyi omaksi kuluttajaryhmäkseen. (Ahlqvist & Raijas 2004: 6–7; Heinonen 2000: 9–14, 19–20; Heinonen 2005: 47–59.)

Suomalaisten kuluttaminen on muuttunut selvästi 1980-luvulta tähän päivään. Kulutusmenot ovat olleet selvässä noususuunnassa 1990-luvun lama-aikaa lukuun ottamatta. (Ahlqvist & Ylitalo 2009: 51–54.) Palvelukulutuksen osuus on kasvanut tasaisesti suhteessa kaikkeen kulutukseen. Vuonna 1975 kulutuksesta palveluihin kohdistui 35 prosenttia, vuonna 1990 niihin kohdistui 42 prosenttia ja vuonna 2003 jo yli puolet kulutuksesta. (Pirinen 2005: 70–71.) Kulutuksen muutosta kuvaa keskikokoisen päivittäistavarakaupan tuotevalikoiman kehitys. Vuonna 1966 tavallisen kaupan valikoimassa oli noin 2 000 tuotetta, kun vuonna 2000 valikoimaan kuului jo noin 10 000 tuotetta. (Timonen 2002: 23.) Kotitalouksien omistamien kestokulutustavaroitten määrä on noussut

merkittävästi vuosien 1976 ja 2006 välillä (taulukko 3). Esimerkiksi väritelevisio kuului vuonna 1976 neljäsosaan kotitalouksista, kun se vuonna 2006 oli jo 95 prosentilla kotitalouksista. (Suomen virallinen tilasto 2010: 464.)

Taulukko 3. Eräiden kulutustavaroiden omistus (prosentteina kotitalouksista) Suomessa 1976–2006. (Lähde: Suomen virallinen tilasto 2010.)

	1976	1981	1985	1990	1995	2001	2006
Väritelevisio	24	48	74	90	95	96	95
Videonauhuri			15	45	61	71	67
DVD-soitin							54
Mikrotietokone				8	19	47	64
Pakastin	40	54	70	78	83	87	89
Mikroaaltouuni				52	72	84	90
Pesukone	74	71	67	80	83	87	88
Astianpesukone	5	10	17*	33	41	50	54
Lankapuhelin	73	78	87	94	91	74	47
Matkapuhelin				7	18	82	92
Internet-liittymä					7	32	57
Auto	55	54	59	66	69	70	72

*Vuodesta 1985 alkaen vain automaattipesukoneet.

Suomalaisten kulutus on kymmenkertaistunut sadassa vuodessa, mutta silti kokonaiskulutus on alhaisempi kuin esimerkiksi Ruotsissa, Norjassa tai OECD-maissa keskimäärin. Kaikki kuluttaminen ei ole välttämätöntä, vaan osalla kuluttamisesta ilmaistaan identiteettiä ja tiettyyn ryhmään kuulumista tai kuulumattomuutta. Kuluttamisella voidaan myös säännellä tunnetiloja eli se voi olla vaikkapa keino poistaa alakuloista oloa. (Ahlqvist, Raijas, Perrels, Simpura & Uusitalo 2008; Ahlqvist & Raijas 2004: 6–7; Luomala 2000: 157–165.) Vaikka kulutus on monipuolistunut, puolet siitä muodostui vuonna 2009 yhä asumis-, liikenne- ja elintarvikemenoista. (Ahlqvist & Ylitalo 2009: 51–54; Honkkila 2009: 85–86; Suomen virallinen tilasto 2010: 456.)

3.4.2 Ihmisten väliset erot kulutuksessa

Alueiden väliset kulutuksen erot selittyvät usein alueen väestörakenteella. Pääkaupunkiseudulla kulutusmenot ovat suurimmat ja Itä-Suomessa pienimmät kotitaloustyypistä riippumatta. Taajaan asutuissa

kunnissa kulutus vastasi Suomen keskitasoa. Maaseudun kunnissa kulutus oli kymmenen prosenttia koko Suomen tasoa alhaisempaa. Alueiden ja aluetyyppien väliset kulutuserot ovat kaventuneet vuoden 1985 tilanteeseen verrattuna. Olipa kyse lapsettomasta parista, lapsiperheestä tai vanhustaloudesta, kaupungeissa kotitaloudet kuitenkin kuluttavat enemmän kuin vastaavat kotitaloudet maaseudulla. Alueiden kokonaiskulutuksen määrään vaikuttanee eniten alueiden tulotaso. (Honkkila 2009: 72–80.)

Eri väestöryhmien väliset kulutuserot ovat lisääntyneet 1990-luvun puolivälin jälkeen. Eniten kuluttavien ryhmään kuuluvat ylempien toimihenkilöiden ja yrittäjien kotitaloudet, lapsettomat parit ja kahden huoltajan lapsiperheet. Kulutustason keskiryhmään kuuluu alempia toimihenkilöitä, työntekijöitä ja maatalousyrittäjiä sekä yksinasuvia. Vähiten kuluttavien ryhmä muodostuu työttömistä, opiskelijoista, eläkeläisistä sekä yksinhuoltajista. (Ahlqvist & Ylitalo 2009: 67.)

3.4.3 *Ympäristöystävällinen kuluttaminen*

Kuluttamisella on monenlaisia ympäristövaikutuksia. Päästöjä ja jätettä syntyy raaka-aineita tuottaessa ja kuljettaessa, tuotetta valmistettaessa ja kuljettaessa, tuotetta käytettäessä ja sitä hävitettäessä. (Stén 2005: 240.) Hiilidioksidipäästöt ovat niistä tällä hetkellä puhutuimmat, mutta eivät suinkaan ainoat. Liikenteen seurauksia ovat myös meluhaitat, huono ilmanlaatu tai pakokaasupäästöistä aiheutuva happamoituminen. (Vitikainen 2000: 64–65.)

Kuluttajaa voidaan pitää eettisenä eli hyvää tai oikeaa tavoittelevana, jos hän joko välttää kuluttamista tai pyrkii valitsemaan hankkimansa tuotteet niin, että niiden tuotannon vaikutukset joko ympäristöön tai työntekijöihin on otettu huomioon. Hän voi esimerkiksi kieltäytyä ostamasta tuotteita, joiden tekijöille ei makseta kunnan palkkaa tai joita valmistettaessa ympäristö saastuu. Vastaavasti hän voi suosia esimerkiksi ympäristömerkittyjä tuotteita. Jotkut ovat sitä mieltä, että kulutus ylipäätään on pahasta, jolloin tärkeintä olisi kulutuksen vähentäminen. Kotitalouksien kulutus on kuitenkin tekijä, jonka perusteella miljoonat ihmiset saavat työtä ja elinkeinon ja johon yhteiskunta kannustaa. (Harrison, Newholm & Shaw 2005: 1–27.) Puhtaasti ympäristönäkökulmasta toivottavaa olisi kulutuksen vähentäminen aina kun se on mahdollista ja muissa tapauksissa kestävän, käytetyn tai ympäristöä valmistuksensa, käyttönsä ja hävittämisenä aikana vähiten vahingoittavan tuotteen valitseminen. Ympäristöystävällisen tuotteen valmistamiseen, kuluttamiseen ja hävittämiseen käytetään muita vähemmän materiaaleja ja energiaa, ja niiden tuotannossa syntyy vain vähän päästöjä. Huomioon tulee ottaa tuotteen koko elinkaari. (Timonen 2002: 18–19.)

Suomessa valmistui maailman ensimmäisten joukossa vuonna 2005 Kestävän kulutuksen ja tuotannon ohjelma (KULTU). Ohjelman ta-

voitteena on lisätä materiaalien ja energian käytön tehokkuutta sekä edistää ympäristökasvatusta ja ympäristöteknologiaan perustuvaa tuotantoa. Ympäristöministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö uudistivat KULTU-ohjelmaa vuonna 2011. Uudistamisen tavoitteena oli kehittää keinoja, joilla kulutusta voidaan ohjata ympäristön ja ilmaston kannalta kestävämpään suuntaan, parantaa elämänlaatua ja löytää uusia mahdollisuuksia vihreälle taloudelle sekä työpaikkojen syntymiselle. (Ympäristöministeriö 2011.) Myös Maaseutupoliittisessa kokonaisuohjelmassa 2009–2013 mainitaan maaseutuasumisen ekologisen kestävyyslisääminen. Keinoina mainitaan ympäristöä vähemmän kuormittavat tuotanto- ja kulutustottumukset, kuten paikallisen uusiutuvan energian käyttö, rakennusten rakentaminen tai korjaaminen energiapiheiksi ja kevyen liikenteen turvallisuuden lisääminen. Lisäksi kaivataan tiedotus- ja koulutuskampanjaa ympäristökuormituksen vähentämisestä maaseudun olosuhteissa. (Maaseutupoliittikan yhteistyöryhmä 2009: 41–47, 67.)

3.4.4 Jätteen määrä

Vuonna 2008 Suomessa syntyi yhteensä 80 092 tonnia jätettä. Tähän on laskettu mukaan alkutuotannon, teollisuuden ja palvelutuotannon sekä kotitalouksien tuottama jäte. Jätteestä suurin osa oli mineraalijätettä (60 568 tonnia), toiseksi eniten puujätettä (12 177 tonnia) ja kolmanneksi eniten kotitalous- ja sekajätettä (2 312 tonnia). Käsitellystä kotitalous- ja sekajätteestä 1 530 tonnia sijoitettiin kaatopaikoille ja 128 tonnia poltettiin. Uudelleen siitä käytettiin energiana 428 tonnia ja raaka-aineena 187 tonnia. (Suomen virallinen tilasto 2010: 66–68.) Yhdyskuntajätteen eli lähinnä kotitalouksissa syntyneen jätteen käsittely vuosina 1997–2008 on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Yhdyskuntajätteet Suomessa käsittelytavoittain, 1000t. (Lähde: Suomen virallinen tilasto 2011b).

	Kokonais- jättemäärä	Kaatopaikka- sijoitus	Hyödyntäminen energiana	Hyödyntäminen materiana
1997	2 200	1 450	120	630
2000	2 600	1 580	270	750
2002	2 384	1 485	216	684
2005	2 506	1 478	227	801
2008	2 768	1 406	478	884
2010	2 520	1 140	557	822

Vuonna 2008 suomalaisten jätemäärät olivat Pohjoismaiden keskitasoa. Jokainen suomalainen tuotti jätettä keskimäärin 522 kiloa. Vähiten jätettä tuottivat norjalaiset, 490 kiloa, ja eniten tanskalaiset, 802 kiloa. EU-maiden keskiarvo oli 524 kiloa jätettä asukasta kohden. Saksassa jätettä syntyi 581 kiloa asukasta kohden. Huomionarvoista on, että siitä vain kolme kiloa päätyi kaatopaikalle, 193 kiloa poltettiin ja loput sijoitettiin tai käytettiin hyödyksi jollain muulla tavalla. Suomessa sen sijaan kaatopaikalle päätyi 265 kiloa, poltettavaksi 90 kiloa ja muulla tavalla sijoitettiin 167 kiloa jätettä asukasta kohden. Ruotsissa kaatopaikalle päätyi jätteestä vain 15 kiloa ja poltettavaksi 250 kiloa. (Suomen virallinen tilasto 2009: 640; Suomen virallinen tilasto 2010: 643.) Luvut kertovat siitä, että Suomessa jätteen energiana hyödyntäminen on vielä eurooppalaisittain vähäistä, mutta myös siitä, että myös kierrättämisessä on parannettavaa. Verrattuna Itä-Euroopan maihin Suomessa kuitenkin selvästi pienempi osa jätteestä päätyi kaatopaikalle.

3.4.5 Jätteen käsittely

Suomessa jätteet on perinteisesti viety kaatopaikalle toisin kuin tiiviimmin asutussa Euroopassa, jossa ne on poltettu. Suomen jätehuolto on kehittynyt nopeasti viimeisen runsaan kymmenen vuoden aikana. Kehitykseen on vaikuttanut erityisesti muuttunut EY:n jätelainsäädäntö, joka asettaa jätehuollolle tiukat ja yhä tiukentuvat ympäristö- ja terveysvaatimukset. (Ympäristöministeriö 2008: 29.) Suomen jätehuolto onkin muuttunut eurooppalaisempaan suuntaan. Nykyisen jätelain periaatteena on, että ensisijaisesti pyritään estämään jätteen synty. Toisella sijalla ovat jätteen hyödyntäminen materiaana tai energiana. Vasta kolmannella sijalla on jätteen turvallinen loppusijoittaminen kaatopaikalle. Suomessa kuluttajien edellytetäänkin lajittelevan jätteet jo kotonaan. Lajittelujakeiden määrät ja tyypit vaihtelevat alueittain, sillä eri alueilla jätteiden käsittely poikkeaa toisistaan. Esimerkiksi keräyspaperin talteenotossa on kehitytty huimasti vuosina 1980–2003. Vuonna 1980 jätepaperin keräysaste oli 35 prosenttia, kun se vuonna 2003 oli jo 73 prosenttia. Pääkaupunkiseudulla talteenottoaste oli lähes 100 prosenttia. Kolmannes kotitalouksien jätteestä on biojätettä. Sitä alettiin kerätä Suomessa vuonna 1993 Pohjois-Helsingissä. Nykyisin sitä kerätään eri tavoin lähes kaikkialla Suomessa. (Stén 2005: 241–246.) Biojätteen kierrätys kompostoimalla, kaasuttamalla tai polttamalla on kasvanut voimakkaasti 2000-luvulla (Suomen virallinen tilasto 2008a).

Kaatopaikkojen määrä on Suomessa vähentynyt. Vuonna 2007 yleisiä tavanomaisen yhdyskuntajätteen kaatopaikkoja oli enää 47, kun vuonna 1998 niitä oli 268 (Suomen virallinen tilasto 2008a). Vuoden 2016 tavoite on 30–40 kaatopaikkaa. Yleisten kaatopaikkojen lisäksi vuonna 2006 käytössä oli 62 teollisuuden yksityistä laitospaikkaa tavanomaisen teollisuusjätteen loppusijoittamiseen. Ongelmajätteiden lop-

pusijoitukseen oli 17 kaatopaikkaa ja pysyväälle jätteelle 20 kaatopaikkaa. Vastaavasti yhdyskuntajätteiden hyödyntämis- ja käsittelylaitosten määrä on moninkertaistunut viidentoista vuoden aikana. Kuntien yhteistoiminta jätehuollon järjestämisessä on lisääntynyt voimakkaasti. Suuri osa kaatopaikoista on kuntien tai niiden omistamien yhtiöiden ylläpitämiä yleisiä kaatopaikkoja. (Seppänen 2007; Ympäristöministeriö 2008: 10, 29.)

3.4.6 Jätehuolto politiikkaohjelmissa

Suomalaisen jätepolitiikan keskeisenä tavoitteena on jätteen synnyn ehkäisy sekä jätteistä aiheutuvien haitallisten terveys- ja ympäristövaikutusten vähentäminen. Suomelle on laadittu valtakunnallinen jätesuunnitelma vuonna 2008. Siinä esitetään toimia, joilla edistetään luonnonvarojen järkevää käyttöä, kehitetään jätehuoltoa sekä ehkäistään jätteistä aiheutuvia vaaroja ja ympäristö- ja terveyshaittoja. Suunnitelma sisältää Suomen jätehuollon päämäärät vuoteen 2016 sekä keskeiset toimet niiden saavuttamiseksi. Suunnitelman keskeisinä tavoitteina on ehkäistä jätteen syntymistä, lisätä jätteiden materiaalikierrätystä ja biologista hyödyntämistä, lisätä kierrätykseen soveltumattoman jätteen polttoa sekä turvata jätteiden haitaton käsittely ja loppusijoitus. Jätehuollosta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä pienennetään vähentämällä biojätteen sijoittamista kaatopaikoille ja lisäämällä kaatopaikoilla syntyvän metaanin talteenottoa. Yhdyskuntajätteiden osalta tavoitteena on kierrättää puolet, hyödyntää energiana 30 prosenttia ja sijoittaa kaatopaikoille enintään 20 prosenttia jätteestä. Tavoitteena on, että jätteiden synty saadaan ensin vakiinnutettua 2000-luvun alun tasolle ja vuoden 2016 loppuun mennessä vähenemään sen alle. Lisäksi alueellisten jätesuunnitelmien merkitystä korostetaan. (Ympäristöministeriö 2008: 8–10, 33.)

Valtakunnallisessa jätesuunnitelmassa ei juuri puututa jätteiden käsittelyyn alueellisesta näkökulmasta. Suunnitelmassa mainitaan kuitenkin, että tavoitteena on toimittaa haja-asutusalueiden sako- ja umpikaivoliettestä 90 prosenttia jätevedenpuhdistuslaitoksille ja loput maatilojen biokaasulaitoksiin. Maatilojen biokaasulaitoksia kerrottiin tuettavan taloudellisesti. Aluenäkökulma tuodaan esiin myös kierrättämisestä puhuttaessa. Ohjelmassa sanotaan taajaan asutuilla alueilla pyrittävän suurempaan kierrätysasteeseen kuin haja-asutusalueilla pienkompostointia lukuun ottamatta. Suunnitelmassa halutaan edistää kiinteistökohtaista kompostointia. Kotitalouksien vastuusta jätteiden vähentämisessä ei juuri puhuta. Suunnitelmassa mainitaan kuitenkin jätteiden synnyn ehkäisemistä koskevan neuvonnan parantaminen ja ehdotetaan siihen kuntien ohella mukaan kolmannen sektorin toimijoita. Kulutuksen materiaalitehokkuutta voidaan suunnitelman mukaan parantaa valitsemalla kestäviä, korjauskelpoisia tuotteita, tai suosi-

malla tavaroiden yhteiskäyttöä ja uudelleenkäyttöä sekä suuntaamalla kulutusta aineettomiin hyödykkeisiin tai palveluihin tavaroiden sijasta. (Ympäristöministeriö 2008: 9–10, 15–17, 22, 36–38.)

Maaseutupoliittisen kokonaisuohjelman mukaan jätteiden kierrätyspisteitä tulisi lisätä etenkin harvaan asutulla maaseudulla ja matkailukeskusten läheisyydessä. Myös ongelmajätteiden keräyspaikkojen saatavuus koko maassa olisi varmistettava. Lisäksi kiinteistökohtaista kompostointia halutaan kehitettävän. (Maaseutupoliittikan yhteistyöryhmä 2009: 43, 46.)

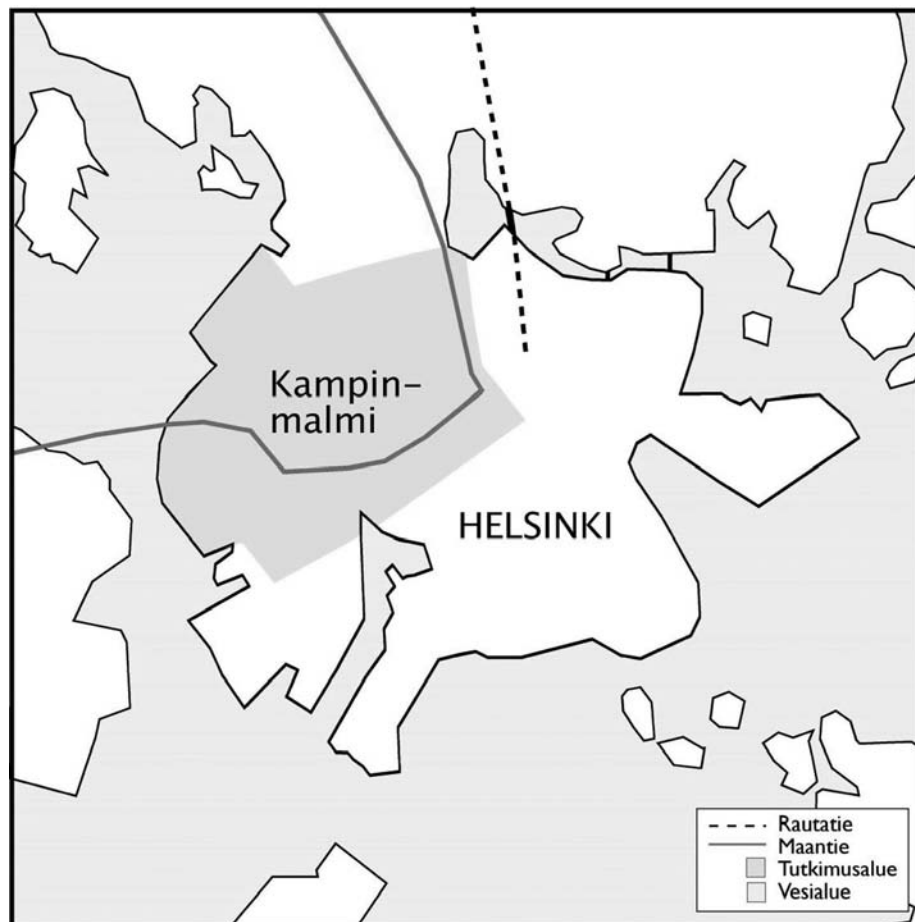
4. Empiriinen analyysi: aluekuvaukset, kysely ja haastattelut

4.1 Aluekuvaukset

Tutkimusalueiksi valittiin seitsemän erityyppistä aluetta eri puolilta Suomea. Aluejaon pohjaksi otettiin postinumeroalueet (alueiden valinnasta tarkemmin luvussa 2.2.1). Seuraavaksi kuvataan valittuja tutkimusalueita tämän tutkimuksen kannalta relevanttien tekijöiden kannalta.

Alueet edustavat erikokoisia asuinympäristöjä suurista asumiskeskittymistä harvaan asuttuihin kyliin. Lisäksi alueiden palvelutaso tai etäisyydet lähimpiin palvelukeskuksiin vaihtelevat. Suurkaupungin ydinkeskusta, kaupunkilähiö, pendelöintitaajama ja palveleva kaupunkikeskus edustavat kaupunkimaisia alueita. Vahvojen kylien alue, pienten kuntien maaseutualue ja pitkien etäisyyksien syrjäseutu edustavat puolestaan maaseutumaisia alueita.

Helsinki, suurkaupungin ydinkeskusta



Kuva 5. Suurkaupungin ydinkeskusta -tutkimusaluearajaus Helsingissä.

Helsinki muodostaa muun pääkaupunkiseudun sekä niin sanottujen kehyskuntien kanssa 1,3 miljoonan asukkaan metropolialueen. Helsingissä asukkaita on 595 000. Kaupungin vuosikymmeniä jatkunut nopea kasvu on 2000-luvulla tasaantunut ja eriytynyt. Etenkin nuoret aikuiset muuttavat Helsinkiin, kun taas lapsiperheet hakeutuvat asumaan muualle. Lasten osuus väestöstä onkin Helsingissä keskimääräistä selvästi pienempi. (Helsinki alueittain 2011: 8–10; Kuntaportaali 2011.)

Tutkimusalue eli Kampinmalmin peruspiiri on asuinalueena monivihteinen. Etu-Töölö on vanha kaupunginosa, jossa on paljon julkisia rakennuksia. Kamppi linja-autoliikenteen terminaaleineen on vieläkin selvemmin osa Helsingin ydinkeskustaa, kun taas Ruoholahti ja Jätkäsaari ovat muuttuneet vasta viime vuosina satamakäytöstä asuin- ja työpaikka-alueiksi. Kokonaisuutena Kampinmalmin alueella asuu yli

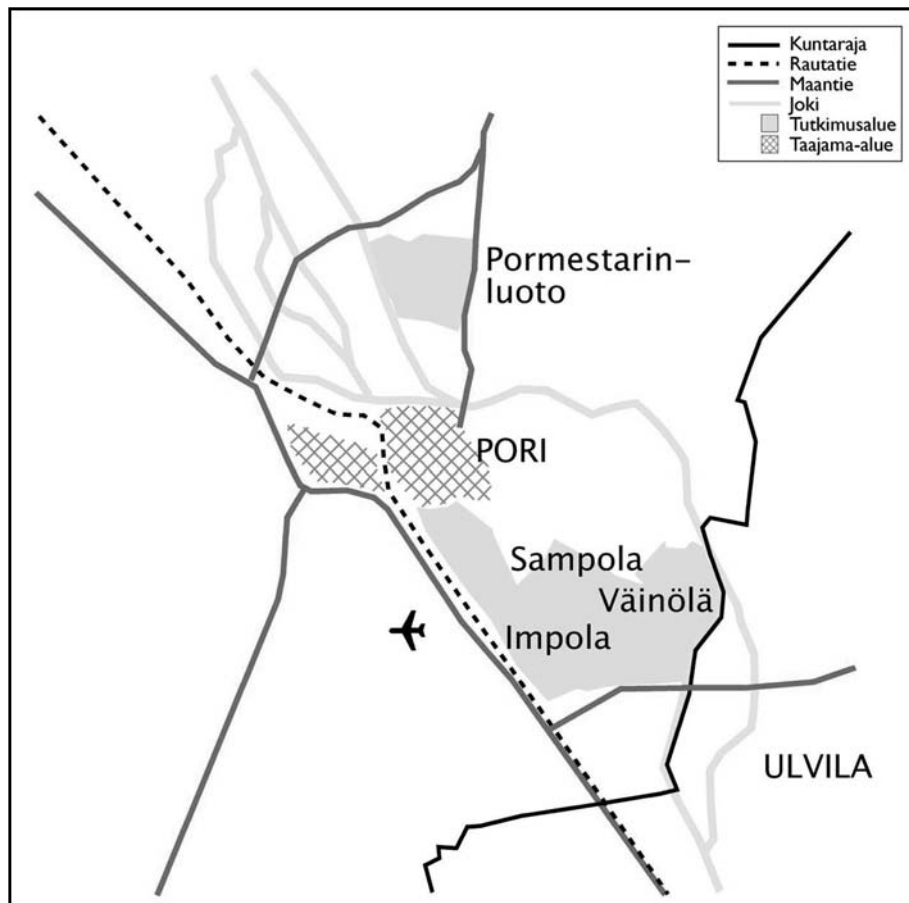
30 000 asukasta, joista neljä viidesosaa Kampissa ja Etu-Töölössä. Alue rajautuu idässä Mannerheimintiehen ja lännessä mereen. (Helsinki alueittain 2011: 40–42.)

Tutkimusalueen väestötiheys on erittäin korkea. Alue on työssäkäyvien asuinseutua: asukkaista lähes puolet on nuoria aikuisia ja asunosta yli puolet yhden hengen talouksia. Lapsia ja eläkeläisiä asuu alueella hieman vähemmän kuin koko Helsingissä keskimäärin. Lähes puolet yli 15-vuotiaista on suorittanut korkea-asteen tutkinnon ja asukkaiden tulotaso on maan korkeimpia. Toisaalta lähes puolet huoneistoista on vuokra-asuntoja. Alueella on yli 49 000 työpaikkaa eli eniten koko Helsingissä. Työpaikoista yli puolet sijoittuu Kampiin ja neljäsosa Ruoholahteen. Työttömiä alueella asuu erittäin vähän. (Helsinki alueittain 2011: 41–43; Kuntaportaali 2011.)

Asukkaiden käytössä ovat ydinkeskustan palvelut sekä Ruoholahden kauppakeskus suurmarketteineen ja erikoisliikkeineen. Tutkimusalueella on 14 päiväkotia ja kymmenen koulua, mikä kertoo alueen luonteesta koko kaupungin keskuspaikkana. Kirjastoja on ainoastaan yksi ja terveystalouksia ei ole lainkaan. Etäisyydet ovat joka tapauksessa lyhyet: matkaa alueen reunalta toiselle on noin kaksi kilometriä. Tutkimusalueella kulkee metro, seitsemän raitiolinjaa ja lukuisia sisäisen liikenteen bussilinjoja. Kevyen liikenteen väylät ovat Ruoholahdessa ja Jätkäsaarella hyvät, vanhoissa kaupunginosissa verkosto koostuu sen sijaan yksittäisistä pääreiteistä. (Helsingin seudun liikenne 2011; Helsinki alueittain 2011: 41–43; Pääkaupunkiseudun pyöräily- ja ulkoilukartta 2011.)

Helsingin jätehuollosta vastaa neljän kaupungin kuntayhtymä Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY. Kiinteistöistä kerätään pakollisena vain sekajätettä, mutta paperia ei saa laittaa sekajätteen joukkoon. Biojätettä on kerättävä vähintään kymmenen ja kartonkia vähintään 20 asunnon kiinteistöissä tai jos jätettä syntyy yli 50 kg viikossa. Kompostointi on sallittua, mutta siitä on ilmoitettava HSY:lle. Hyödynnettävät jätteet ja ongelmajätteet voi kuljettaa jäteasemalle Helsingin luoteis- tai itäosaan, vaaralliset aineet myös Ruoholahteen. Alueella on yksittäisiä lasin, paperin, kartongin ja metallin keräyspisteitä. (HSY Jätehuolto 2011.)

Pori, kaupunkilähiö



Kuva 6. Kaupunkilähiö-tutkimusalueerajaus Porissa.

Pori on Satakunnan maakunnan keskus ja Suomen yhdenneksitoista suurin kaupunki. Jo vuonna 1558 perustettu Pori on saavuttanut nykyisen laajuutensa useiden alue- ja kuntaliitosten kautta: tällä hetkellä kaupungissa on 83 000 asukasta. Asutuksellisesti Pori on monivivahteinen. Kokemäenjoen ja valtateiden rajoittaman kantakaupungin lisäksi Poriin kuuluvat myös Meri-Porin suurteollisuus- ja satama-alueet sekä kaupungin pohjoisosan laajat maaseutualueet. (Kuntaportaali 2011; Porin kaupunki 2011.)

Porin väkiluku säilyi vuonna 2010 toteutettuun Noormarkun kuntaliitokseen saakka jokseenkin samana aina 1980-luvun loppuvuosista lähtien. Myös tutkimuskohteena olevien kaupunginosien eli Pormestarinluodon, Uusikoiviston, Impolan, Sampolan, Väinölän, Koivistonluodon ja Metallinkylän asukasmäärä on pysynyt koko 2000-luvun ennallaan. Asukasmäärä on nykyisin runsaat 12 000. Porin väestörakenne

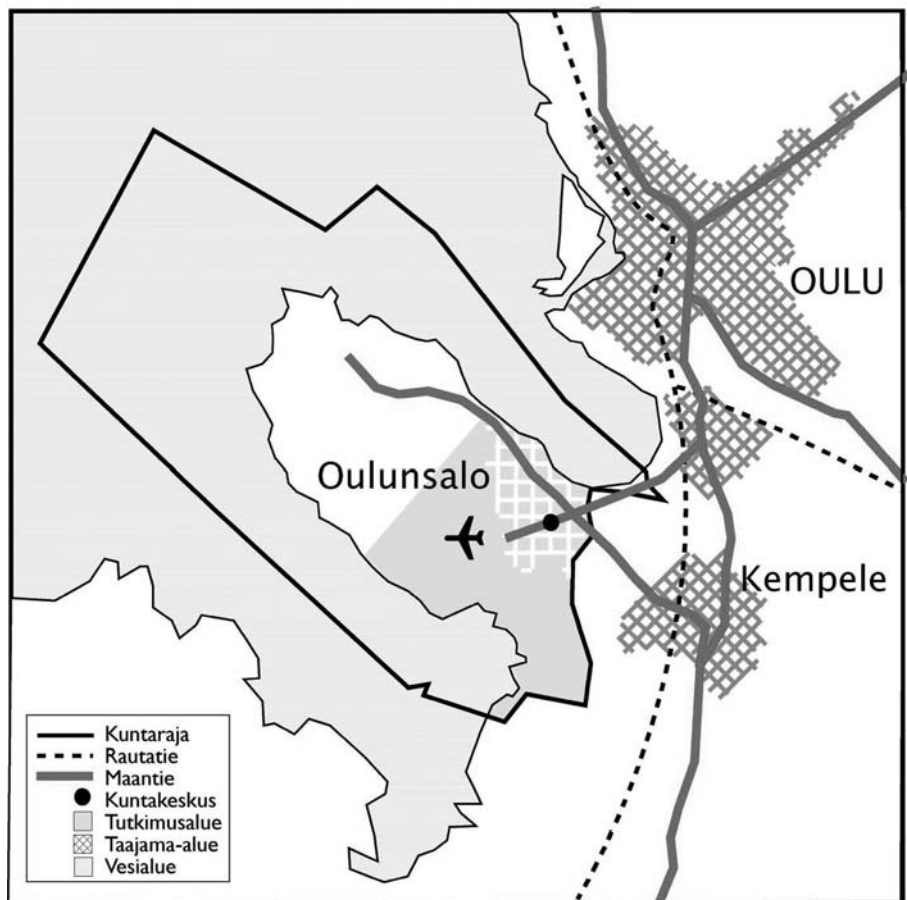
on koko maahan verrattuna hieman keskimääräistä ikääntyneempi ja koulutustasoltaan keskimääräistä hieman matalampi. Tutkimusalueet edustavat kaupunginosia, joille on tunnusomaista matala koulutus- ja tulotaso sekä vuokra-asuntojen suuri määrä. (Kuntaportaali 2011; Porin kaupungin... 2011: 8–15.)

Porin työpaikkaomavaraisuus on hyvä ja maakuntakeskuksena siellä käydään töissä myös lähikunnista. Kaupungin työttömyysaste on keskimääräistä korkeampi. Pori on merkittävä teollisuuskaupunki: tutkimusalueella kaupungin kaakkoisosassa sijaitsee 1 500 työpaikan Kupariteollisuuspuisto. Myös Porin tärkein kaupan suuryksikköalue sijaitsee aivan tutkimusalueen tuntumassa valtateiden 2 ja 11 risteyksen tuntumassa. Matkaa tutkimuksen kohteena olevista kaupunginosista Porin keskustaan on kolmesta neljään kilometriä. (Kuntaportaali 2011; Porin kaupunki 2011.)

Tutkimuksen kohteena olevista kaupunginosista Pormestarinluoto, Sampola, Väinölä ja Impola ovat tyypillisiä kerrostaloalueita. Etenkin Sampola on luonteeltaan massiivinen lähiö seitsenkerroksisine taloineen. Alueiden palvelut ovat lähiöille tyypillisiä. Kaupallisiin palveluihin kuuluvat elintarvikeliikkeet, kioskit, baarit ja kampaamot, julkisiin palveluihin puolestaan päiväkodit, koulut, nuorisotilat ja hammashoitolat. Lääkäri- ja kirjastopalvelut on haettava pääosin kaupungin keskustasta. Kevyen liikenteen reitit ovat kuitenkin erinomaiset ja paikallisliikenteen linja-autoillakin pääsee keskustaan. Kaupunginosasta riippuen vuorotiheys on arkipäivisin puolesta tunnista tuntiin, iltaisin ja viikonloppuisin tunnista kahteen tuntiin. (Porin kaupunki 2011; Porin Linjat 2011; Pori-tieto 2011.)

Porin ja kahdeksan muun kunnan jätehuollosta vastaa Porin Jätehuolto, joka on kaupungin omistama liikelaitos. Biojätteen, paperin ja pahvin keräys koskee kaikkia vähintään viiden huoneiston kiinteistöjä, lasin, metallin ja poltettavan energiajätteen keräys yli kymmenen huoneiston kiinteistöjä. Hyödynnettävien jätteiden ja ongelmajätteiden vastaanottopaikkoina toimivat Porin ja Luvian rajalla sijaitseva jäteasema sekä keskustan lounaispuolella sijaitseva kierrätyskeskus. Tutkimuskohteena olevissa kaupunginosissa varsinaisia jätehuoltoyhtiön kierrätyspisteitä ei ole lainkaan, mutta paperia alueella kuitenkin kerätään. (Porin Jätehuolto 2011.)

Oulunsalo, pendelöintitaajama



Kuva 7. Pendelöintitaajama-tutkimusalueerajaus Oulunsalossa (vuoden 2011 kuntarajoilla).

Oulunsalo sijaitsee Pohjois-Pohjanmaalla noin kymmenen kilometriä Oulusta luoteeseen. Runsaan 9 600 asukkaan Oulunsalo koostuu pääosin matalasta niemestä, jota meri ympäröi kolmelta suunnalta. Oulunsalo kuuluu kiinteästi Oulun kaupunkiseutuun, ja myös tilastollisesti kunnan taajamat ovat osa Oulun keskustaajamaa. Vuoden 2013 alusta lukien aiemmin itsenäinen Oulunsalo on yhdessä Haukiputaan, Kiimingin ja Yli-Iin kanssa kuulunut osaksi Oulun kaupunkia. (Kaupunkiseudut... 2012; Oulunsalon kunta 2011.)

Oulunsaloa leimaa tiheä asutus ja nopea väestönkasvu. Asutus on painottunut tutkimusalueena olevaan keskustaajamaan: kirkonkylässä ja sen välittömässä läheisyydessä asuu 87 prosenttia kunnan asukkaista eli noin 8 400 ihmistä. Oulunsalon väkiluku on viimeisen 30 vuoden aikana kaksinkertaistunut, joskin viime vuosina kasvu on tasaantu-

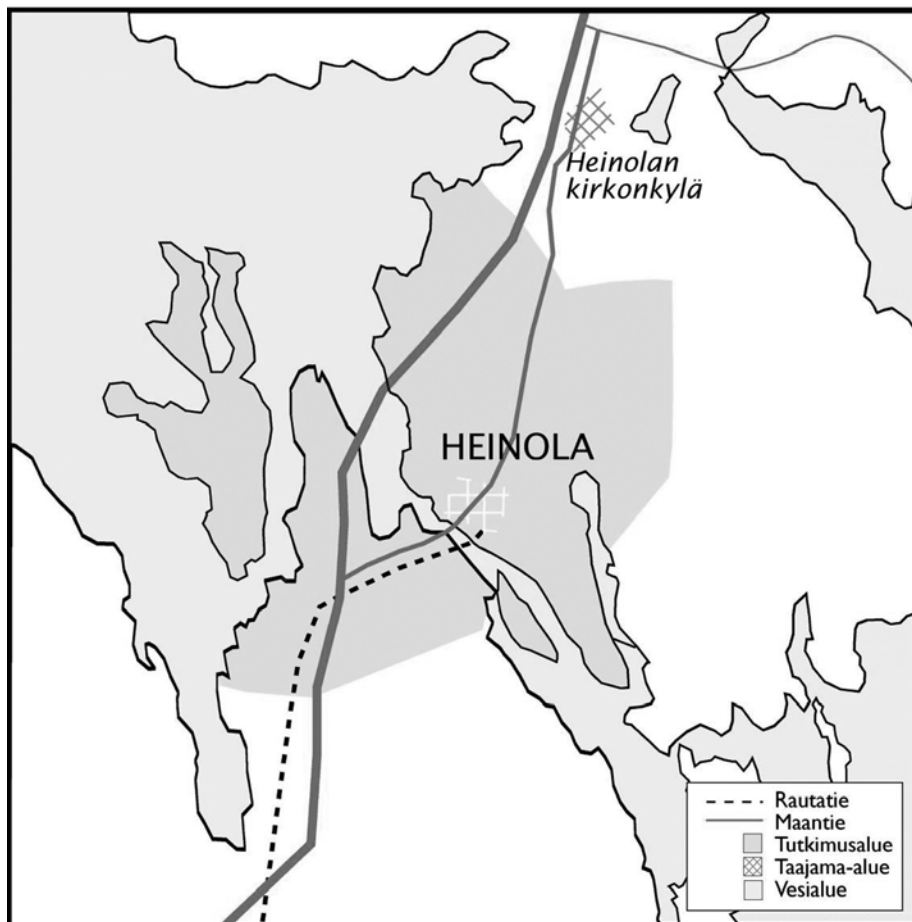
nut. Oulunsalo on joka tapauksessa ikärakenteeltaan varsin nuori: alle 15-vuotiaiden osuus on Suomen suurimpia ja yli 65-vuotiaiden osuus pienimpiä. Oulunsalolaiset ansaitsevat hyvin, ja heidän keskimäärin koulutustasonsa on korkea Suomen kuntien keskimääräiseen koulutustasoon verrattuna. Miltei kaikki alueen asukkaat asuvat omakoti- tai rivitalossa. (Kuntaportaali 2011; Oulunsalon kunta 2011; Suomen tilastollinen vuosikirja 1992: 64–65; 2001: 94–95; 2011.)

Entisistä Oulunsalon itsenäisen kunnan työssäkäyvistä lähes kolme neljäsosaa käy töissä Oulunsalon ulkopuolella, pääosin Oulussa. Toisaalta esimerkiksi Oulun lentoasema ja teknologiateollisuus tarjoavat työpaikkoja Oulunsalossa. Sen keskustajama sijoittuu lentokentälle johtavan tien pohjois- ja eteläpuolelle ja se tarjoaa normaalit kuntakeskuspalvelut kouluineen, terveystakeskuksineen ja kirjastoineen. Idässä aluetta reunustaa Hailuotoon johtava maantie. Tiiviisti rakennetulla alueella matkaa kuntakeskukseen on pisimmilläänkin noin kolme kilometriä. (Kuntaportaali 2011; Oulunsalon kunta 2011; Suomen tilastollinen vuosikirja 2011.)

Oulunsalolle on tunnusomaista vilkas läpikulkuliikenne lentokentälle. Keskustajamassa on yksi kauppakeskus, kaupan suuryksikköön Kempeleessä on matkaa kahdeksan kilometriä ja Oulun eteläosan hypermarkettiin seitsemän kilometriä. Kevyen liikenteen pääreitit mahdollistavat liikkumisen Oulun keskustaan ja Kempeleeseen, mutta keskustajaman sisäinen reitistö on puutteellinen. Julkinen liikenne toimii: Ouluun pääsee linja-autolla arkipäivinä 20 minuutin välein, iltaisin ja viikonloppuisin pääosin tunnin välein. Kempeleeseen joukkoliikennettä ei sen sijaan ole lainkaan. (Koskilinjat 2011; Oulunsalon liikenneturvallisuuksuunnitelma... 2000: 8–9; Oulun seudun...2007.)

Oulunsalon jätehuollosta vastaa 12 kunnan alueella toimiva Oulun Jätehuolto, joka on kaupungin liikelaitos. Jätekeskus ja kierrätyskeskus sijaitsevat Oulun keskustan pohjoispuolella, jäteasemaa ei Oulunsalossa ole. Paperi- ja kartonkijätteen keräys sekä biojätteen keräys tai kompostointi koskee vähintään neljän huoneiston asuinkiinteistöjä, lisäksi pienmetallin ja lasinkeräys vähintään kymmenen huoneiston asuinkiinteistöjä. Ekopisteitä paperille, kartongille, lasille ja pienmetallille on Oulunsalon kuntakeskuksen alueella kaksi. Oulunsalossa on myös ongelmajätteiden keräyspiste sekä erillisiä paperinkeräyspisteitä. (Oulun Jätehuolto 2011.)

Heinola, palveleva kaupunkikeskus



Kuva 8. Palveleva kaupunkikeskus -tutkimusaluearajaus Heinolassa.

Heinola sijaitsee valtatie 4:n varrella Päijät-Hämeen maakunnan koillisosassa. Matkaa Lahteen on 34 kilometriä. Vuonna 1839 perustetulla kaupungilla on pitkä historia hallintokeskuksena, mutta kaupungin väkiluku alkoi kasvaa merkittävästi vasta toisen maailmansodan jälkeen. Nykyiset aluerajansa Heinola sai kaupungin ja sitä ympäröineen Heinolan maalaiskunnan yhdistyessä vuonna 1997. Heinolassa asuu tällä hetkellä noin 20 300 asukasta ja se on maan 55. suurin kaupunki. Kaupungin välittömään vaikutusalueeseen kuuluvat Heinolan lisäksi Hartolan ja Sysmän kunnat. (Finlandia 5 1985: 290–295; Heinolan kaupunki 2011a; Väestörekisterikeskus 2011.)

Heinolan väestöstä yli 90 prosenttia asuu taajamissa. Tutkimusalueella eli kaupungin keskustassa ja sen lähialueilla asuu noin 14 800 ihmistä eli 73 prosenttia koko kaupungin väestöstä. Kaupungin väkiluku

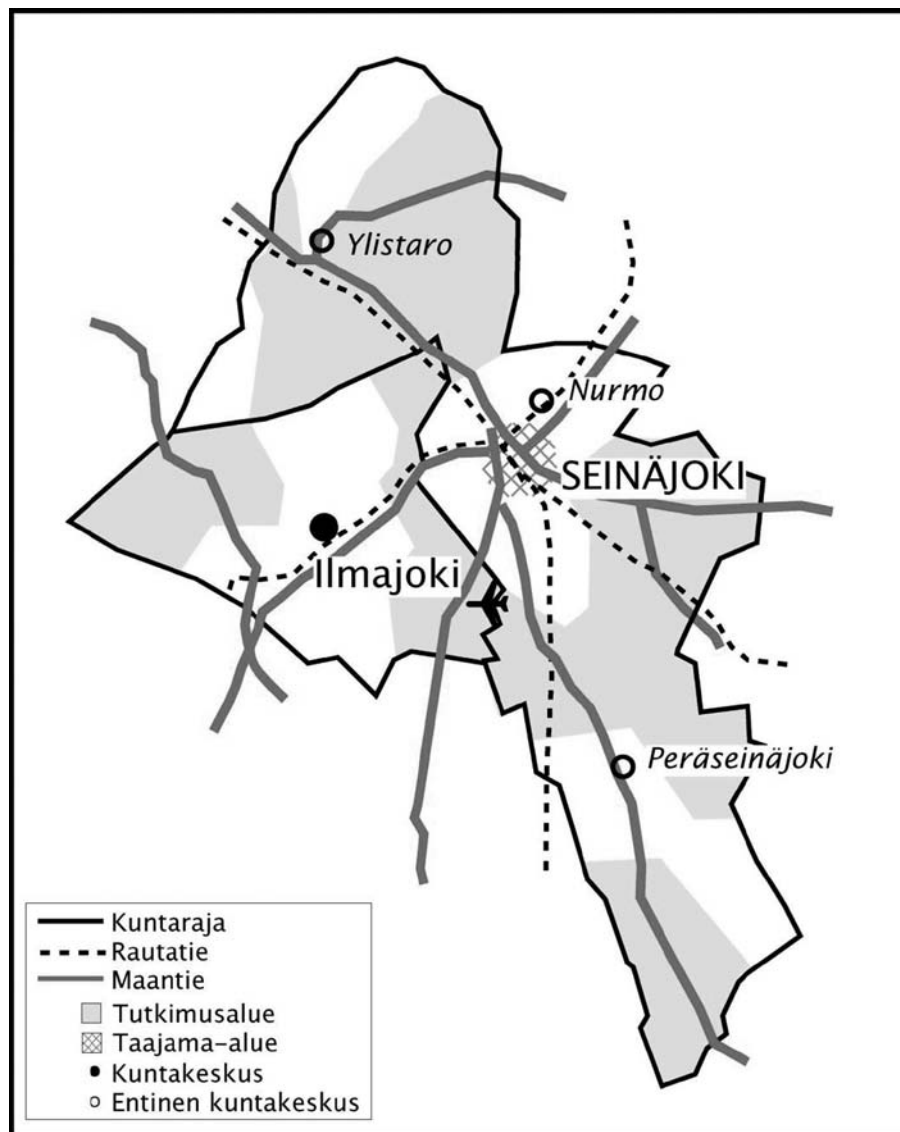
on vähentynyt kuntaliitoksen jälkeen 1 500 hengellä. Heinolalaisista lähes kolmasosa on eläkeläisiä ja lasten osuus väestöstä on keskimääräistä alhaisempi. Koulutustasoltaan kaupunki on normaalia keskitasoa. Heinolalaisista miltei kaksi kolmasosaa asuu omakoti- ja rivitaloissa ja paikkakuntaa luonnehditaankin väljästi rakennetuksi pikkukaupungiksi. Myös tulotasoltaan Heinola vastaa keskivertosuomalaista paikkakuntaa. (Kuntaportaali 2011; Rakennemuutoksesta... 2011: 30; Suomen tilastollinen vuosikirja 1996: 64–65; Väestörekisterikeskus 2011.)

Heinola on luonteeltaan vahva puunjalostusteollisuuden sekä metalli- ja konepajateollisuuden kaupunki. Suuret yritykset sijoittuvat keskustaan tai sen tuntumaan ja Heinolan asema seudullisena keskuksena tekee siitä tärkeän asiointipaikkakunnan. Kaupunki tarjoaa kaikki peruspalvelut, ja varsin monet heinolalaiset saavat toimeentulonsa omassa kunnassa. Heinolassa on yli 3 300 vapaa-ajan asuntoa, joista kaksi kolmasosaa on ulkopaikkakuntalaisten omistamia. Vapaa-ajan asukkaat lisäävätkin merkittävästi alueen ostovoimaa. (Heinolan kaupallisten... 2008: 4; Kuntaportaali 2011; Rakennemuutoksesta... 2011: 26–29)

Kaupungin liike-elämä on keskittynyt aivan ydinkeskustaan torin läheisyyteen. Heinolan ainoa hypermarket sijaitsee Sinilähteellä keskustan eteläpuolella, ja tilaa vievä kauppa on keskittynyt puolestaan Vuohkallioon keskustan pohjoispuolelle. Valtaosa heinolalaisista asuu enintään viiden kilometrin etäisyydellä keskustasta, joten edellytykset polkupyörän käyttöön ovat hyvät. Lahteen pääsee linja-autolla arkipäivisin keskimäärin puolen tunnin välein, iltaisin ja viikonloppuisin tunnin välein. Paikallisliikenne kaupungin etelä- ja pohjoispuolisiin taajamiin sekä keskustaaajamassa toimii sunnuntaita lukuun ottamatta kattavasti. Alueella ajetaan myös kutsuohjattua palveluliikennettä. (Heinolan kaupallisten... 2008; Heinolan kaupunki 2011b; Rakennemuutoksesta... 2011: 26–31.)

Heinolan jätehuollosta vastaa 12 kunnan omistama Päijät-Hämeen Jätehuolto Oy. Kaupungin kaikissa kotitalouksissa jätteet lajitellaan vähintään kahteen astiaan eli energiajätteeseen ja sekajätteeseen. Vähintään kolmen huoneiston kiinteistöissä on kerättävä myös paperia ja vähintään kymmenen huoneiston kiinteistöissä lisäksi biojätettä ja kartonkia. Tutkimusalueella on viisi ekopistettä, joissa kerätään lähinnä lasia ja paperia. Lisäksi alueella on erillisiä paperinkeräyspisteitä sekä vaarallisten jätteiden keräyskontti. Heinolan jäteasema sijaitsee keskustan itäpuolella. (Päijät-Hämeen Jätehuolto 2011.)

Seinäjoki ja Ilmajoki, vahvojen kylien alue



Kuva 9. Vahvojen kylien alue -tutkimusaluearajaus Seinäjoen ympäristössä.

Seinäjoki on 59 000 asukkaan kaupunki ja Etelä-Pohjanmaan maakunnan keskus. Kaupunki on kehittynyt 1960-luvulta lähtien merkittävästi ja sen kaupallinen vaikutusalue on nykyisin maan kuudenneksi suurin. Seinäjoki on laajentunut alueellisesti 2000-luvulla pohjoiseen, itään ja etelään. Peräseinäjoki ja osia Ilmajosta liitettiin kaupunkiin vuonna 2005, Ylistaro ja Nurmo liittyivät Seinäjokeen vuonna 2009. Lännessä Seinäjokeen rajoittuu lähes 12 000 asukkaan

Ilmajoen kunta. (Ilmajoen kunta 2011; Seinäjoen kaupunki 2011.)

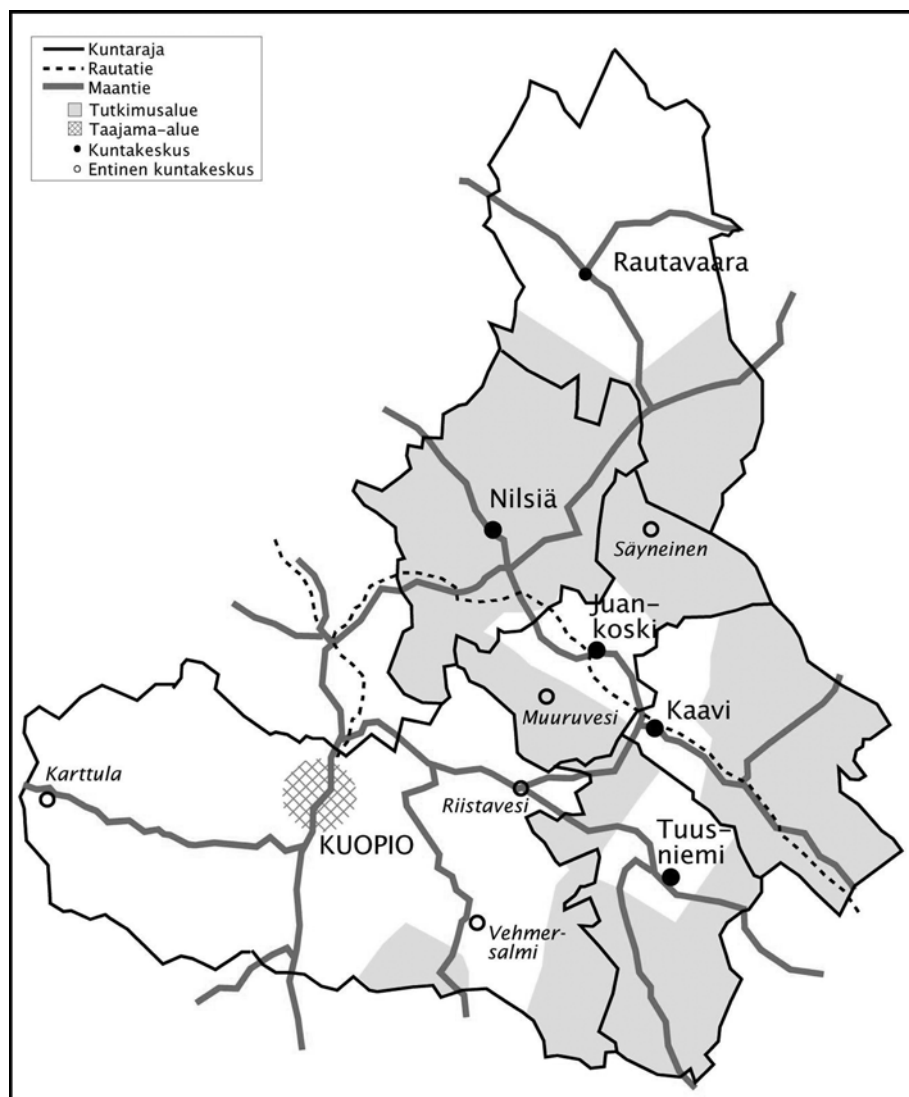
Tutkimuskuntien väkiluku on kasvanut 1990- ja 2000-luvuilla noin 10 000 asukkaalla, mutta väestönlisäys on kohdistunut lähinnä Seinäjoen kaupunkikeskukseen. Alueen asutuksesta 85 prosenttia onkin sijoittunut taajamiin. Kuntien väestörakenne on nuorekas: alle 15-vuotiaita on keskimääräistä hieman enemmän ja yli 65-vuotiaita vastaavasti vähemmän. Väestön koulutustaso on melko korkea ja työttömyysaste alhainen. Nykyisten kuntien sisällä on jonkin verran alueellisia eroja: Seinäjoen kantakaupunki ja Nurmo ovat leimallisesti nuorten työssäkäyvien perheiden alueita, Ilmajoki, Peräseinäjoki ja Ylistaro puolestaan moni-ilmeistä maaseutua. (Kuntaportaali 2011; Suomen tilastollinen vuosikirja 1992: 62–63; 2001: 92–93; Väestörekisterikeskus 2011.)

Seinäjoen ja Ilmajoen maaseutuasutus on sijoittunut jononaisesti laajoihin jokilaaksoihin, joita asumattomat metsä- ja suoalueet reunustavat (Finlandia 7 1986: 56–57, 165, 178, 238). Tutkimusalueen pientaajamissa ja kylissä asuu yhteensä noin 9 000 henkeä. Suurimmassa taajamassa eli Ilmajoen Ahonkylän taajamassa on 1 000 asukasta, mutta myös monen maaseutukylän väkiluku ylittää 400–600 henkeen. Kylille tyypillisiä kunnallisia palveluja ovat koulut, sivukirjastot, neuvolat ja ryhmäperhepäiväkodit. Kylissä toimii myös puunjalostusteollisuuden ja rakennusalan yrityksiä, kone- ja metallialan yrittäjiä sekä maatalousyrittäjiä. Suurin osa asukkaista käy kuitenkin töissä oman kylän ulkopuolella. (Ilmajoen kylät 2011; Seinäjoen kylät 2011.)

Tutkimusalueella hyvät liikenneyhteydet ja lyhyet etäisyydet. Aluetta halkoo viisi valta- tai kantatietä sekä lukuisat maantiet. Myös juna-yhteydet toimivat hyvin. Kyselyn ja haastattelujen tekoaikaan lentoyhteydetkin toimivat hyvin, vaikka niissä on myöhemmin ollut katkoksia. Alueen ehdoton keskus on Seinäjoki, mutta myös Ilmajoki ja entiset kuntakeskukset tarjoavat hyvät peruspalvelut. Matkaa kaupungin lähi-kylistä Seinäjoelle on vain 10–20 kilometriä, etäisimmiltä alueilta 40–55 kilometriä. Joukkoliikenne palvelee paikallisia tarpeita kullakin kunta-alueella. (ks. Ilmajoen kunta 2011; Seinäjoen kaupunki 2011.)

Seinäjoen ja Ilmajoen jätehuollosta vastaa 11 kunnan omistama Lakeuden Etappi Oy, jonka jätehuoltokeskus sijaitsee tutkimusalueella Ilmajoen itäosassa. Seinäjoen taajamissa on kolme jäteasemaa. Alueen kaikki kotitaloudet kuuluvat kiinteistökohtaisen jätteenkuljetuksen piiriin. Hyödynnettäviä jätteitä ja ongelmajätteitä otetaan vastaan jätehuoltokeskuksessa ja jäteasemilla. Paperia, lasia ja metallia kerätään kyläkohtaisissa ekopisteissä. (Lakeuden Etappi 2001.)

Koillis-Savo, pienten kuntien maaseutualue



Kuva 10. Pienten kuntien maaseutualue -tutkimusaluearajaus (vuoden 2011 kuntajaolla).

Kaavin, Rautavaaran ja Tuusniemen kunnat sekä Juankosken ja Nilsian kaupungit sijaitsevat Pohjois-Savon maakunnassa Kuopion itä- ja koillispuolella ja ne muodostavat yhdessä Koillis-Savon seutukunnan. Tutkimusalueeseen kuuluu myös Kuopion kaakkoisosassa eli Vehmersalmi, joka liittyi kaupunkiin vuonna 2005. Nilsia liittyi Kuopioon vuoden 2013 alussa. (Kuopion kaupunginosat 2011; Kuopion kaupunki 2011; Pohjois-Savon liitto 2011.) Seutu on laajojen järvien halkomaa ja samalla alueellisesti rikkonaista. Koillis-Savon länsi- ja eteläosat ovat pienkylien leimaamaa

metsäistä mäkimaata, itä- ja pohjoisosat puolestaan hyvin harvaan asuttua vaaraseutua. (Finlandia 6 1985: 43–47, 88–90, 102, 123, 136.)

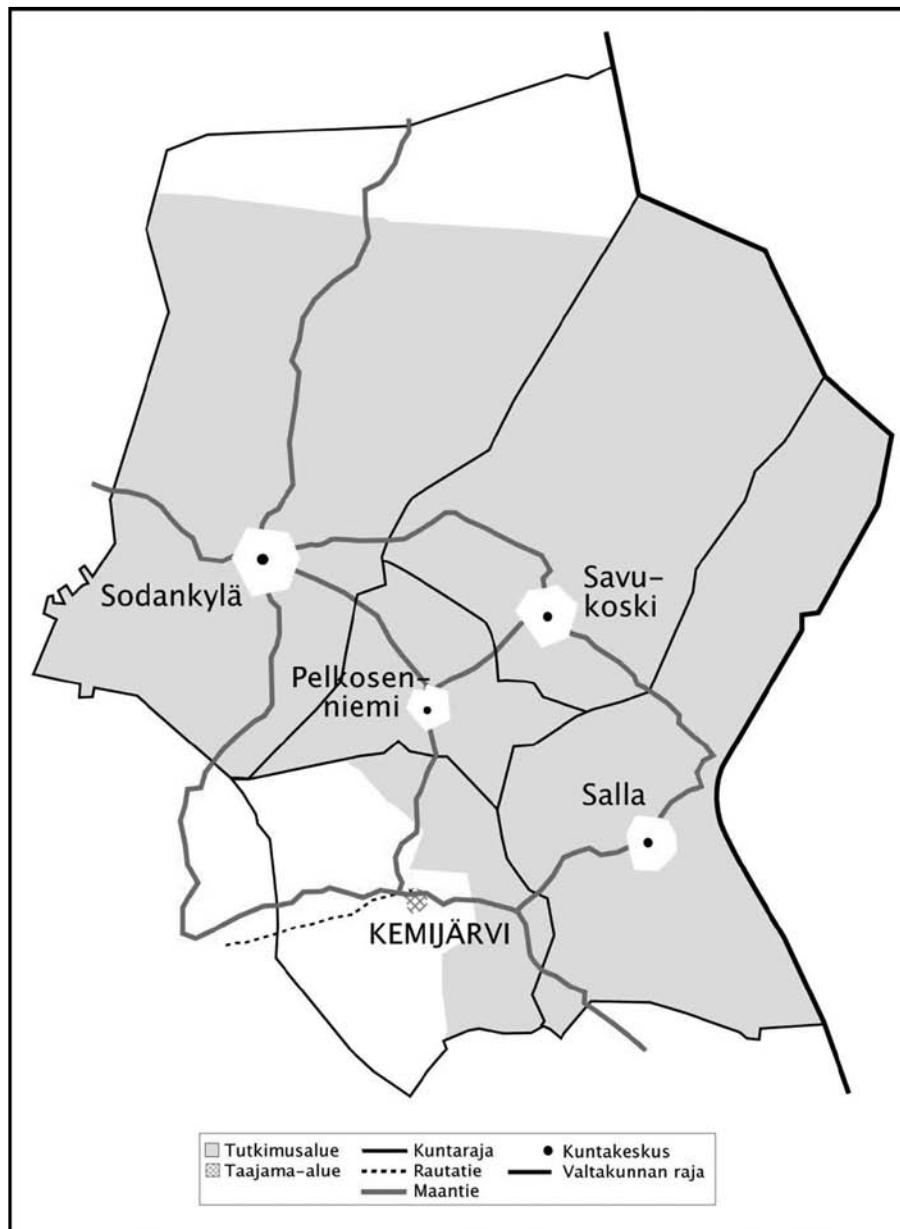
Viidessä tutkimuskunnassa (nyt kuntien lukumäärä 4, kun Nilsiä liitettiin Kuopioon) sekä Kuopion kaakkoisosassa asuu yhteensä noin 22 000 ihmistä. Tutkimusalueen eli seudun tiettyjen haja-asutusalueiden väkiluku on noin 10 000, mikä kertoo kunta- ja kaupunkikeskusten pienuudesta. Alueella on myös lähes 8 000 vapaa-ajan asuntoa. Koillis-Savo ympäristöineen on väestörakenteeltaan keskimääräistä selvästi ikääntyneempää ja lapsia on vähän. Alueen väkiluku on vähentynyt 2000-luvun aikana yli 2 000 asukkaalla eli lähes kymmenellä prosentilla. Tutkimuskuntien väestöstä runsas kolmasosa on eläkeläisiä. Väestön koulutustaso on maan keskimääräiseen verrattuna alhainen. (Kuopion kaupunginosat 2011; Kuopion kaupunki 2011; Kuntaportaali 2011, Suomen virallinen tilasto 2011c; Suomen tilastollinen vuosikirja 2001: 88–91; Väestörekisterikeskus 2011.)

Koillis-Savon työttömyysaste on Nilsiä lukuun ottamatta keskimääräistä korkeampi. Elinkeinoista alkutuotannon merkitys on huomattavan tärkeä ja vastaavasti sekä jalostuksen että palvelujen osuus keskimääräistä pienempi. Nilsiässä Tahkon matkailukeskuksella ja siihen liittyvillä palvelutoiminnoilla on kuitenkin merkittävä rooli. Juankoskella teollisuuskankaiden valmistus työllistää huomattavasti. Työsäkäynti oman asuinkunnan ulkopuolella vastaa Koillis-Savossa koko maan keskiarvoa. Tutkimuskylissä on vahvaa lypsykarjataloutta, marjanviljelyä sekä matkailuun, kuljetuksiin, urakointiin ja rakentamiseen liittyvää yritystoimintaa. Monet käyvät töissä oman kylän ulkopuolella. (Juankosken kaupunki 2011; Kaavin kunta 2011; Kuopion kaupunginosat 2011; Kuopion kaupunki 2011; Kuntaportaali 2011, Nilsiä kaupunki 2011; Pohjois-Savon liitto 2011; Rautavaaran kunta 2011; Tuusniemen kunta 2011.)

Alueen kirkonkylät ja kaupunkitaajamat ovat luonteeltaan peruspalveluja tarjoavia keskuksia. Toiminnallisesti tutkimuskunnat kuuluvat pääosin Kuopion vaikutusalueeseen. Etäisyydet ovat kohtuullisen lyhyitä, sillä matkaa maaseutukylistä omaan kuntakeskukseen on korkeintaan 35 kilometriä. Kuopioon on alueen länsiosista matkaa 30–40 kilometriä, itäosasta Kuopioon tai vaihtoehtoisesti Joensuuhun 65–90 kilometriä. Linja-auto- ja palveluliikenne vastaa kohtuullisesti asiointitarpeeseen. (ks. Yhdyskuntarakenteen... 2012: 54–60.)

Koillis-Savon jätehuollosta vastaa 17 kunnan omistama Jätekuukko Oy. Maaseudulla kiinteistökohtainen jätekuljetus koskee yleisten teiden ja tiheästi asuttujen yksityisteiden varrella olevia talouksia. Tämän ns. perusnoutoalueen ulkopuolisilta kiinteistöiltä peritään kuljetuksesta reittipoikkeamamaksu tai vaihtoehtoisesti taloudet voivat kuljettaa jätteensä itse aluekeräyspisteisiin. Hyödynnettävät jätteet ja ongelmajätteet voi viedä tutkimusalueen kunta- ja kaupunkikeskuksissa sekä Vehmersalmella sijaitseville jäteasemille. Lasia, metallia ja paperia kerätään kyläkohtaisissa ekopisteissä. (Jätekuukko 2011.)

Pohjois- ja Itä-Lappi, pitkien etäisyyksien syrjäseutu



Kuva 11. Pitkien etäisyyksien syrjäseutu -tutkimusaluearjaus Lapissa.

Sodankylän, Savukosken, Pelkosenniemen ja Sallan kunnat sekä Kemijärven kaupunki sijaitsevat Lapin maakunnan pohjois- ja itäosissa. Kunnat kuuluvat maantieteellisesti Suomen laajimpiin ja niiden yhteisosuus koko maan maapinta-alasta on lähes kymmenen prosenttia. Valtaosa

kuntien alueesta on asumaton ja karua erämaata. Aluetta leimaavat laajat aapasuot sekä metsäiset vaara- ja tunturiseudut. Pääosa asutuksesta on sijoittunut kylämaisesti jokien varsille ja pienten järvien rannoille. Alueen tärkeimmät joet ovat Kemijoki ja Kitinen, Sodankylän pohjoisosaa hallitsevat puolestaan Lokan ja Porttipahdan tekojärvet. (ks. Finlandia 9 1987: 55–59, 80–82, 113–116, 119–121, 128–131; Lapin liitto 2011.)

Tutkimuskunnissa asuu yhteensä runsaat 23 000 asukasta, joka on 13 prosenttia Lapin maakunnan väkiluvusta. Tutkimusalueella eli kuntien haja-asutusalueella asuu alle 8 000 ihmistä. Tutkimuskuntien väestöstä yli kolmasosa on eläkeläisiä ja lapsia on keskimääräistä selvästi vähemmän. Myös väestön koulutustaso on keskiarvoa selvästi matalampi. Kuntien työttömyysaste on Sodankylää lukuun ottamatta selvästi keskimääräistä korkeampi. Tutkimusalueella asutaan pientaloissa ja asukkaiden tulotaso on melko alhainen. (Kuntaportaali 2011; Lapin liitto 2011; Väestörekisterikeskus 2011.)

Tutkimuskuntien väkiluku on vähentynyt 2000-luvulla yhteensä lähes 5 000 asukkaalla. Muutos on Sodankylää lukuun ottamatta tarkoittanut kuntien asukasmäärän alenemista viidenneksellä. Myös työpaikat ovat vähentyneet ja etenkin valtion tarjoamat työmahdollisuudet ovat supistuneet olennaisesti. Nykyisin alueen työpaikat ovat keskittyneet kuntapalveluihin, kauppaan, rakentamiseen, liikenteeseen ja matkailuelinkeinoon. Sodankylässä tärkeä työllistäjä on varuskunta, Savukoskella porotalous ja luonnontuotteiden jatkojalostus. (Lapin liitto 2011; Savukosken kunta 2011; Sodankylän kunta 2011; Suomen tilastollinen vuosikirja 2001: 96–99; Väestörekisterikeskus 2011.)

Kuntien haja-asutusalueilla sijaitsevat työpaikat keskittyvät maatalolle ja pienyrityksiin, neljään matkailukeskukseen sekä kaivosteollisuuteen. Kylissä toimii urakoitsijoita, taksiyrittäjiä, kuljetusliikkeitä ja puunjalostusyrityksiä. Yksittäisiä kouluja ja kirjastoautopalveluja lukuun ottamatta kunnalliset palvelut ovat keskittyneet kuntakeskuksiin. Matkaa kylistä tutkimusalueen tärkeimpiin keskuksiin Sodankylään ja Kemijärvelle on tavallisesti kymmeniä kilometrejä, maakuntakeskus Rovaniemelle pisimmillään yli 200 kilometriä. Pitkien etäisyyksien takia pendelöinti on vähäistä. Alueen joukkoliikenne koostuu kutsuohjatus- ta palveluliikenteestä ja kuntakeskusten välisistä linja-autovuoroista. (Kemijärven kaupunki 2011; Lapin liitto 2011; Matkahuolto 2011; Pelkosenniemen kunta 2011; Savukosken kunta 2011; Sallan kunta 2011; Sodankylän kunta 2011.)

Alueen jätehuollosta vastaa yhdeksän kunnan yhteinen kuntayhtymä Lapin Jätehuolto. Haja-asutusalueen kiinteistöt kuuluvat järjestetyn jätteenkuljetuksen piiriin yleisten teiden läheisyydessä sekä tiiviisti asuttujen yksityisteiden varrella. Kaikkein harvimmoin asutuilla seuduilla kiinteistöt ohjataan kyläkohtaisten aluekeräyspisteiden käyttäjiksi. Hyödynnettävät jätteet ja ongelmajätteet voi toimittaa kuntakohtaisille jäteasemille. Paperia, lasia ja metallia kerätään kyläkohtaisissa ekopisteissä. (Lapin Jätehuolto 2011.)

4.2 Kyselyvastaajien taustatiedot

Erityyppisiltä tutkimusalueilta saatiin erittäin tasaisesti kyselyvastauksia (taulukko 5). Aktiivisimmat vastaajat olivat pitkien etäisyyksien syrjäseudulla ja pienten kuntien maaseutualueella. Vähiten vastauksia saatiin kaupunkilähiöstä. Vastausaktiivisuuden vaihtelu alueiden välillä oli vähäistä (vastausprosentti 32–37%), mikä tukee tutkimukseen liittyvien päätelmien tekemistä aluenäkökulmasta.

Taulukko 5. Kyselyn vastausmäärät eri tutkimusalueilta.

Alue	Vastauksien lukumäärä, kpl / vastausprosentti
Pitkien etäisyyksien syrjäseutu	298 kpl / 37 %
Pienten kuntien maaseutualue	292 kpl / 37 %
Vahvojen kylien alue	264 kpl / 33 %
Palveleva kaupunkikeskus	280 kpl / 35 %
Pendelöintitaajama	268 kpl / 35 %
Kaupunkilähiö	252 kpl / 32 %
Suurkaupungin ydinkeskusta	280 kpl / 35 %
Yhteensä	1 934 kpl / 35 %

4.2.1 Yleiset taustatiedot

Vastaajista hieman yli puolet oli naisia (taulukko 6). Innokkaimmat vastaajat eri ikäryhmistä olivat 56–65-vuotiaat, ja kaiken kaikkiaan yli 46-vuotiaat ovat paremmin edustettuina kyselyssä kuin alle 46-vuotiaat. Vastaajien ikäjakaumissa oli suuria alueellisia eroja. Esimerkiksi suurkaupungin ydinkeskustan vastaajista miltei kolmasosa oli alle 36-vuotiaita, kun maaseutumaisilla alueilla heidän osuutensa oli 9–14 prosenttia. Suurkaupungin ydinkeskustan ja pendelöintitaajaman vastaajissa taas oli muita vähemmän yli 55-vuotiaita. Tämä vaihtelu vastaajajoukossa mukaillee eri tutkimusalueiden todellista ikärakennetta. Maaseudun asukkaat ovat keskimäärin iäkkäämpiä kuin kaupunkilaiset.

Kyselyyn vastanneiden koulutustaso vastasi melko tarkasti valtakunnallisia keskiarvoja (Suomen virallinen tilasto 2012b). Noin kolmannes vastaajista oli korkeintaan kansakoulun käyneitä tai ylioppilastutkinnon suorittaneita. Korkeakoulututkinto eli ammattikorkeakoulu- tai yliopistotutkinto oli yleinen erityisesti nuorilla vastaajilla. Koulutustasossa oli myös selkeitä alueellisia eroja. Suurkaupungin keskustassa asuvista vastaajista suurella enemmistöllä oli korkeakoulututkinto, kun

pitkien etäisyyksien syrjäseudulla tämä koulutus oli harvinainen. Ammatillinen koulutus oli noin puolella vastaajista kaikilla muilla alueilla paitsi suurkaupungin ydinkeskustassa asuvilla.

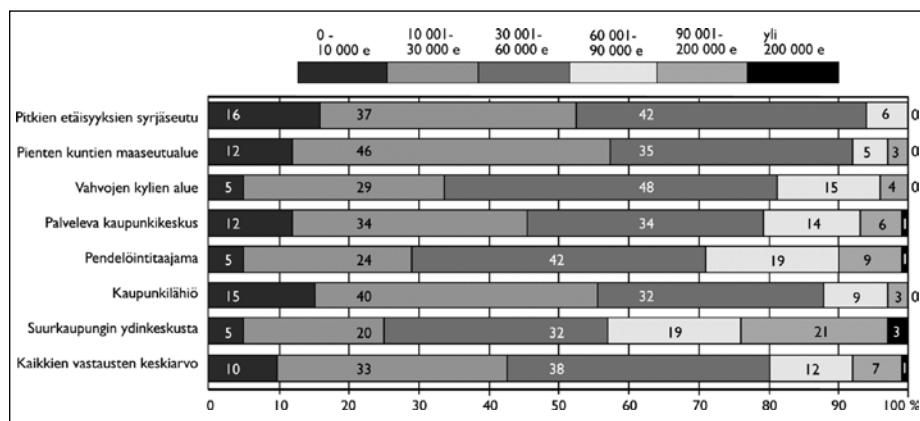
Taulukko 6. Kaikkien vastaajien taustatietoja.

Vastaajista	%
Naisia	55
Miehiä	45
18–35-vuotiaita	18
36–55-vuotiaita	34
yli 55-vuotiaita	49
Kansa-/peruskoulu/ ylioppilastutkinto	30
Ammatillinen tutkinto	48
Korkeakoulututkinto	22
Työsuhteessa/yrittäjä/maanviljelijä	47
Opiskelija	5
Eläkeläinen	36
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	13
Talouden tulot 0–10 000 euroa	10
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	33
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	38
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	12
Talouden tulot yli 90 000 euroa	7
1 hengen talouksia	22
2 hengen talouksia	50
3–4 hengen talouksia	21
Yli 4 hengen talouksia	7
Asuu kerrostalossa	30
Asuu rivi- tai paritalossa	12
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	59

Vastaajien kotitalouden koko oli keskimäärin 2,3 henkilöä. Talouksien koot vaihtelivat yhdestä hengestä 13 henkeen. Suurimmat taloudet olivat pendelöintitaajamassa ja pienten kuntien maaseutualueilla sekä pitkien etäisyyksien syrjäseudulla. Pienimmät taloudet olivat kaupun-

kilähiössä ja palvelevassa kaupunkikeskuksessa. Puolet kaikista talouksista oli kahden hengen talouksia. Sekä yhden hengen että 3–4 hengen talouksia oli viidennes.

Kotitalouksien tulotaso vaihteli huomattavasti sekä alueittain että kaikkien vastaajien kesken. Joka kymmenes kotitalous ansaitsi alle 10 000 euroa vuodessa: näitä talouksia oli eniten pitkien etäisyyksien syrjäseudulla sekä kaupunkilähiössä. Talouksien yleisin tulotaso oli 10 001–60 000 euroa. Selvästi eniten suurituloisia, eli yli 60 000 euroa vuodessa ansaitsevia kotitalouksia, oli suurkaupungin ydinkeskustassa (kuva 12). Vertailussa on muistettava se, että talous voi muodostua yhdestä tai useammasta aikuisesta.



Kuva 12. Vastaajatalouksien tulotaso eri tutkimusalueilla.

Alueilla, joilla on runsaasti matalan tulotason talouksia, oli luonnollisesti myös muita alueita vähemmän työssäkäyviä vastaajia. Työelämän ulkopuolelle kuuluviksi luokiteltiin muun muassa työttömät, lomauteut, eläkkeellä olevat, opiskelijat sekä kotiäidit ja -isät. Kaikista vastaajista vain hieman yli 45 prosenttia oli työssäkäyviä tai yrittäjiä.

4.2.2 Vastaajien taustatiedot alueittain

Suurkaupungin ydinkeskusta

Suurkaupungin ydinkeskustan vastaajista naisia oli enemmän kuin koko vastaajajoukossa keskimäärin (taulukko 7). He olivat myös kaikkein nuorimpia ja koulutetuimpia. Suurkaupungin ydinkeskustan vastaajien koulutustaso oli muita korkeampi. Korkeakoulutettujen osuus siellä oli yli 60 prosenttia, kun vastaava osuus koko aineistossa oli 22 prosenttia. Suurkaupungin keskustan vastaajien työtilanne oli myös hyvä: työelämän ulkopuolella oli vain harva. Opiskelijoita oli paljon. Tämän alueen vastaajatalouksien tulotaso oli selkeästi korkein, sillä kahden korkeimpaan tuloluokkaan kuului lähes puolet vastaajatalouksista.

ta. Taloudet olivat myös pieniä, kerrostalohuoneistossa asuvia, yleensä yhden tai kahden hengen talouksia. Keskimääräinen suurkaupungin ydinkeskustan vastaaja oli siis nuorehko, hyvin koulutettu, työssäkäyvä hyvätuloinen nainen, joka asui kerrostaloasunnossa kumppaninsa kanssa tai yksin.

Taulukko 7. Vastaajien taustatiedot suurkaupungin ydinkeskustassa.

Vastaajista	%
Naisia	58
Miehiä	42
18–35-vuotiaita	32
36–55-vuotiaita	30
yli 55-vuotiaita	35
Kansa-/peruskoulu/ylioppilastutkinto	14
Ammatillinen tutkinto	24
Korkeakoulututkinto	61
Työsuhteessa/yrittäjä/maanviljelijä	58
Opiskelija	9
Eläkeläinen	23
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	7
Talouden tulot 0–10 000 euroa	5
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	20
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	32
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	19
Talouden tulot yli 90 000 euroa	24
1 hengen talouksia	32
2 hengen talouksia	49
3–4 hengen talouksia	16
Yli 4 hengen talouksia	3
Asuu kerrostalossa	99
Asuu rivi- tai paritalossa	1
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	0

Kaupunkilähiö

Kaupunkilähiön vastaaja oli hieman useammin nainen kuin mies (taulukko 8). Muihin tutkimusalueisiin verrattuna hän oli useammin yli 55-vuotias, mutta myös 18–35-vuotiaat olivat tällä alueella aktiivisia vastaajia. Kaupunkilähiön vastaajalla oli keskimääräistä useammin korkeintaan ammatillinen tutkinto ja hänellä oli muita kaupunkilaisia harvemmin korkeakoulututkinto. Tämän alueen asukkailla työtilanne oli kaikkiin muihin alueisiin verrattuna heikompi ja työelämän ulkopuolella olikin lähes kaksi kolmesta vastaajasta. Eläkeläisten sekä opiskelijoiden osuus oli korkein kaikkiin muihin alueisiin verrattuna. Työelämään kuulumattomuus näkyi myös tulotasossa, sillä kaupunkilähiön vastaajatalouksista yli puolet kuului kahteen alimpaan tulo luokkaan. Muihin tutkimusalueisiin verrattuna kaupunkilähiössä oli eniten yhden hengen talouksia ja siellä asuttiin tutkimusalueiden keskiarvoon verrattuna useammin kerrostaloissa. Keskimääräinen kaupunkilähiön vastaaja oli työelämän ulkopuolella oleva yli 55-vuotias nainen, jolla on ammatillinen tutkinto. Talouden tulotaso oli melko matala siksikin, että moni vastaajatalous koostui yhdestä henkilöstä.

Taulukko 8. Vastaajien taustatiedot kaupunkilähiössä.

Vastaajista	%
Naisia	56
Miehiä	44
18–35-vuotiaita	22
36–55-vuotiaita	20
yli 55-vuotiaita	58
Kansa-/peruskoulu/ylioppilastutkinto	32
Ammatillinen tutkinto	56
Korkeakoulututkinto	12
Töissä/yrittäjä/maanviljelijä	35
Opiskelija	9
Eläkeläinen	45
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	11
Talouden tulot 0-10 000 euroa	15
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	40
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	32
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	9
Talouden tulot yli 90 000 euroa	3

Vastaajista	%
1 hengen talouksia	37
2 hengen talouksia	51
3–4 hengen talouksia	11
Yli 4 hengen talouksia	2
Asuu kerrostalossa	61
Asuu rivi- tai paritalossa	9
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	31

Pendelöintitaajama

Pendelöintitaajaman vastaaja oli useimmiten 36–55-vuotias nainen (taulukko 9). Vaikka ammatillinen tutkinto oli yleisin, kaikkiin tutkimusalueisiin verrattuna täällä oli toiseksi eniten korkeakoulututkintoja. Työllisyystilanne oli kaikista alueista paras, mikä heijastui myös tulotasoon. Pendelöintitaajamassa asuivat myös suurimmat vastaajat taloudet, sillä siellä oli eniten 3–4 hengen ja yli neljän hengen talouksia. Yhden hengen talouksien lukumäärä jäi yhdeksi pienimmistä. Kaupunkimaisista alueista pendelöintitaajamassa oli eniten omakotitalo-, rivitalo- tai paritalotalouksia sekä vähiten kerrostalossa asuvia vastaajia. Keskimääräinen pendelöintitaajaman vastaaja oli ruuhkavuosiaan elävä lapsiperheen äiti, joka oli ammatillisesti koulutettu ja mukana työelämässä. Vastaajat taloudet asuivat muita useammin omakotitalossa, ja niiden tulotaso oli melko korkea.

Taulukko 9. Vastaajien taustatiedot pendelöintitaajamassa.

Vastaajista	%
Naisia	57
Miehiä	43
18–35-vuotiaita	25
36–55-vuotiaita	41
yli 55-vuotiaita	34
Kansa-/peruskoulu/ylioppilastutkinto	17
Ammatillinen tutkinto	54
Korkeakoulututkinto	29
Työsuhteessa/yrittäjä/maanviljelijä	59
Opiskelija	6
Eläkeläinen	20

Vastaajista	%
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	15
Talouden tulot 0–10 000 euroa	5
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	24
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	42
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	19
Talouden tulot yli 90 000 euroa	10
1 hengen talouksia	14
2 hengen talouksia	40
3–4 hengen talouksia	31
Yli 4 hengen talouksia	16
Asuu kerrostalossa	3
Asuu rivi- tai paritalossa	35
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	62

Palveleva kaupunkikeskus

Palvelevan kaupunkikeskuksen vastaaja oli useimmiten nainen, joka oli tutkimusalueiden keskiarvoon verrattuna useammin yli 55-vuotias (taulukko 10). Kaupunkimaisista alueista palvelevassa kaupunkikeskuksessa asui vähiten 18–35-vuotiaita, mikä myös näkyi kyselyn vastaajien lukumäärässä kyseisen ikäluokan osalta. Vastaajien koulutustaso oli keskimääräinen, mutta korkeakoulututkintoja oli harvalla. Alle puolet oli mukana työelämässä, koska muun muassa eläkeläisten osuus oli suuri. Pienituloisten määrä oli melko vähäinen ja keskituloisten määrä oli suuri. Vastaajien asumismuodot vaihtelivat, mutta eniten asuttiin kerrostalossa. Yhden ja kahden hengen talouksia oli paljon. Palvelevan kaupunkikeskuksen keskimääräinen vastaaja oli yli 55-vuotias nainen, joka oli joko töissä tai eläkkeellä. Hän oli joko ammatillisesti koulutettu tai siirtynyt suoraan kansakoulusta työelämään ja hänellä on kohtuullinen tulotaso.

Taulukko 10. Vastaajien taustatiedot palvelevassa kaupunkikeskuksessa.

Vastaajista	%
Naisia	56
Miehiä	44
18–35-vuotiaita	11
36–55-vuotiaita	32
yli 55-vuotiaita	57

Vastaajista	%
Kansa-/peruskoulu/ylioppilastutkinto	32
Ammatillinen tutkinto	53
Korkeakoulututkinto	14
Työsuhteessa/yrittäjä/maanviljelijä	42
Opiskelija	3
Eläkeläinen	44
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	11
Talouden tulot 0–10 000 euroa	12
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	34
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	34
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	14
Talouden tulot yli 90 000 euroa	6
1 hengen talouksia	30
2 hengen talouksia	53
3–4 hengen talouksia	15
Yli 4 hengen talouksia	2
Asuu kerrostalossa	46
Asuu rivi- tai paritalossa	20
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	34

Vahvojen kylien alue

Vahvojen kylien alueella asuva tyypillinen vastaaja oli joko yli 55-vuotias tai 36–55-vuotias nainen (taulukko 11). Muihin maaseutumaisiin tutkimusalueisiin verrattuna täällä oli eniten nuoria vastaajia ja siten myös selkeästi korkein koulutustaso. Enemmistö vastaajista oli mukana työelämässä, mikä jätti eläkeläisten määrän yhdeksi tämän tarkastelun pienimmistä. Tällä alueella oli pienimpään tuloluokkaan kuuluvia talouksia vähiten ja keskituloihin kuuluvia eniten. Tämä voi selittyä sillä, että taloudet olivat melko suuria: yhden hengen talouksia oli vähiten ja yli kolmen hengen talouksia toiseksi eniten kaikkiin alueisiin verrattuna. Lähes poikkeuksetta vastaaja asui omakotitalossa tai maatilalla. Keskimääräinen vahvojen kylien alueen vastaaja oli keski-ikäinen nainen, joka asui omakotitalossa puolison ja lasten kanssa. Vastaaja oli opiskellut ammattitutkinnon ja oli mukana työelämässä joko yrittäjänä tai palkkatyössä. Tulotaso oli keskimääräinen.

Taulukko 11. Vastaajien taustatiedot vahvojen kylien alueella.

Vastaajista	%
Naisia	58
Miehiä	42
18–35-vuotiaita	14
36–55-vuotiaita	41
yli 55-vuotiaita	45
Kansa-/peruskoulu/ylioppilastutkinto	32
Ammatillinen tutkinto	51
Korkeakoulututkinto	18
Työsuhteessa/yrittäjä/maanviljelijä	58
Opiskelija	2
Eläkeläinen	26
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	14
Talouden tulot 0–10 000 euroa	5
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	29
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	48
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	15
Talouden tulot yli 90 000 euroa	4
1 hengen talouksia	11
2 hengen talouksia	49
3–4 hengen talouksia	28
Yli 4 hengen talouksia	12
Asuu kerrostalossa	0
Asuu rivi- tai paritalossa	5
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	95

Pienten kuntien maaseutualue

Pienten kuntien maaseutualueiden tyypillinen vastaaja saattoi olla joko mies tai nainen (taulukko 12). Hän oli yleensä yli 55-vuotias. Ammattitutkinto oli puolella vastanneista, mutta ilman tutkintoa olevien määrä oli erittäin suuri. Eläkeläisiä oli melko paljon, joten työelämässä mukana olevien määrä jäi suhteellisen pieneksi. Vaikka vastaajataloudet olivat melko suuria, oli tulotaso matalahko. Talouden tulot olivat yleensä 10 001–30 000 euroa. Vastaaja asui useimmiten omakotitalossa tai maa-

tilalla, mutta rivi- tai paritalossa asujiakin oli. Tyypillisin pienten kuntien maaseutualueiden vastaajatyyppejä oli yli 55-vuotias omakotitalossa tai maatilalla puolison ja lasten kanssa asuva nainen tai mies. Tulotaso oli melko matala, ja monella vastaajalla oli ammatillinen tutkinto.

Taulukko 12. Vastaajien taustatiedot pienten kuntien maaseutualueella.

Vastaajista	%
Naisia	52
Miehiä	48
18–35-vuotiaita	12
36–55-vuotiaita	36
yli 55-vuotiaita	53
Kansa-/peruskoulu/ylioppilastutkinto	37
Ammatillinen tutkinto	54
Korkeakoulututkinto	9
Työsuhteessa/yrittäjä/maanviljelijä	41
Opiskelija	2
Eläkeläinen	45
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	12
Talouden tulot 0-10 000 euroa	12
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	46
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	35
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	5
Talouden tulot yli 90 000 euroa	3
1 hengen talouksia	17
2 hengen talouksia	51
3–4 hengen talouksia	23
Yli 4 hengen talouksia	10
Asuu kerrostalossa	1
Asuu rivi- tai paritalossa	5
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	94

Pitkien etäisyyksien syrjäseutu

Pitkien etäisyyksien syrjäseudulla miehet olivat aktiivisempia vastaajia kuin naiset, mikä poikkeaa muista tutkimusalueista (taulukko 13).

Enemmistö vastaajista oli yli 55-vuotiaita. Nuorten vastaajien määrä jäikin kaikista alueista matalimmaksi. Huomattava osa vastaajista ei ollut opiskellut itselleen ammatillista tutkintoa ja korkeakoulututkintojakin oli vähiten. Kaikkiin alueisiin verrattuna työelämän ulkopuolisten määrä oli suurin, eläkeläisten osuus korkea ja työelämässä mukana olevien määrä matala. Tämä vaikutti tulotasoon, joka oli heikoin kaikista alueista. Lähes jokainen vastaaja kuului kolmeen pienimpään tuloluokkaan. Alle 10 000 euroa ansaitsevia talouksia oli enemmän kuin muilla tutkimusalueilla. Vastaaajataloudet olivat useimmiten kahden hengen talouksia. Myös yli 3–4 hengen talouksia oli keskimääräistä enemmän. Vastaaajat asuivat yleensä omakotitalossa. Pitkien etäisyyksien syrjäseudulla asuva vastaaja oli yleensä omakotitalossa tai maatilalla perheensä kanssa asuva mies tai nainen, joka oli eläkeläinen tai työssäkäyvä. Talouden tulo- sekä vastaajan koulutustaso olivat suhteellisen matalat.

Taulukko 13. Vastaajien taustatiedot pitkien etäisyyksien syrjäseudulla.

Vastaajista	%
Naisia	48
Miehiä	52
18–35-vuotiaita	9
36–55-vuotiaita	36
yli 55-vuotiaita	55
Kansa-/peruskoulu/ylioppilastutkinto	47
Ammatillinen tutkinto	45
Korkeakoulututkinto	8
Työsuhteessa/yrittäjä/maanviljelijä	37
Opiskelija	2
Eläkeläinen	45
Muu (mm. työtön, kotiäiti/-isä)	16
Talouden tulot 0–10 000 euroa	16
Talouden tulot 10 001–30 000 euroa	37
Talouden tulot 30 001–60 000 euroa	42
Talouden tulot 60 001–90 000 euroa	6
Talouden tulot yli 90 000 euroa	0
1 hengen talouksia	16
2 hengen talouksia	58
3–4 hengen talouksia	21

Vastaajista	%
Yli 4 hengen talouksia	6
Asuu kerrostalossa	2
Asuu rivi- tai paritalossa	7
Asuu omakotitalossa tai maatilalla	91

4.3 Kyselyn ja haastatteluiden tulokset: asukkaiden arkiset valinnat

Arjen valinnoilla on suuri merkitys elämisen ympäristöystävällisyydelle. Seuraavassa käsitellään tutkimusalueiden asukkaiden valintoja erityisesti asumisen, ravinnon, liikkumisen sekä asenteiden ja toimintamahdollisuuksien näkökulmasta. Kursiivilla merkityt lauseet ovat otteita kysely- ja haastatteluvastauksista.

4.3.1 Asuminen ja vapaa-aika

Asumis- ja lämmitysmuodot

Kolmannes kyselyvastaajista asui kerrostalossa. Näitä vastaajia oli luonnollisesti lähinnä kaupunkimaisissa ympäristöissä, kun taas omakotiasuminen keskittyi maaseutumaisille alueille. Pendelöintitaajaman asumismuodot poikkesivat muista. Pendelöintitaajamassa oli omakoti-asuntojen lisäksi paljon rivitaloja, joita muilla tutkimusalueilla oli vähemmän tai ei lainkaan.

Vastaajatalouksien asunnot olivat kooltaan keskimäärin 106 m², suurimman asunnon ollessa pinta-alaltaan 400 m² ja pienimmän 15 m². Pienet asunnot keskittyivät kaupunkimaisille alueille, joissa jopa kolmannes huoneistoista saattoi olla kooltaan alle 50 m² (taulukko 14). Maaseudulla asunnot olivat suuria, mutta pitkien etäisyyksien syrjäseudulla oli huomattavasti muita maaseutualueita vähemmän yli 150 neliömetrin kokoisia asuntoja.

Taulukko 14. Erikokoisten asuntojen osuus kaikista asunnoista prosentteina.

	0– 50 m ²	51– 100 m ²	101– 150 m ²	yli 150 m ²	Yhteensä
Pitkien etäisyyksien syrjäseutu	5	39	44	13	100
Pienten kuntien maaseutualue	4	40	32	25	100
Vahvojen kylien alue	2	30	42	27	100

	0– 50 m ²	51– 100 m ²	101– 150 m ²	yli 150 m ²	Yhteensä
Palveleva kaupunkikeskus	13	54	23	10	100
Pendelöintitaajama	6	34	38	22	100
Kaupunkilähiö	19	53	16	12	100
Suurkaupungin ydinkeskusta	32	46	17	6	100
Kaikki	12	42	30	16	100

Asumuksen koko vaikuttaa suoraan lämmitystarpeeseen ja -kustannuksiin. Lämmitystavat poikkesivat selvästi maaseutu- ja kaupunkialueiden välillä. Maaseudun talouksista enimmillään 28 prosentin lämmitys perustui ainoastaan puuhun tai hakkeeseen. Lisäksi maaseudulla käytettiin suhteellisen vähän sähkölämmitystä. Maaseudulla, kuten koko tutkimusaineistossa, selvästi yleisintä oli kahden tai useamman lämmitysmuodon hyödyntäminen yhtä aikaa. Tavallisesti käytettiin puuta sähkölämmityksen lisänä. Suosituttua oli myös sähkölämmityksen ja ilmalämpöpumpun käyttö sekä öljy- ja puulämmityksen yhteiskäyttö.

Kaupunkimaisten alueiden asunnoissa yleisin lämmitysmuoto oli kaukolämpö (50–80 prosenttia), mistä poikkeuksen tekee vain pendelöintitaajama. Siellä eri lämmitysmuotojen käyttö jakautui tasaisesti sähkön (30 prosenttia), kaukolämmön (25 prosenttia), öljyn (12 prosenttia) ja useiden eri lämmitysmuotojen käytön (26 prosenttia) kesken. Pendelöintialueella oli poikkeuksellisen paljon pelkästään sähkölämmitteisiä asuntoja. Suurkaupungin ydinkeskustassa jopa 80 prosenttia oli mukana kaukolämpöverkostossa.

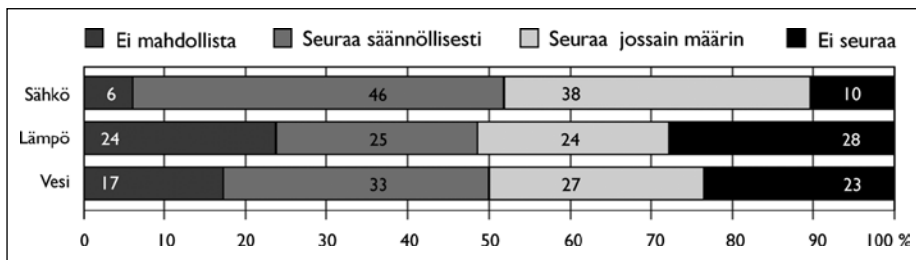
Koko tutkimusaineistossa yksittäisistä lämmitysmuodoista eniten käytettiin kaukolämpöä. Pelkkä sähkölämmitys oli 15 prosentilla ja öljylämmitys vain kahdeksalla prosentilla. Useiden eri lämmitysmuotojen käyttö oli yleisintä maaseutumaisilla alueilla. Selityksenä tähän voidaan pitää muun muassa puun helppoa saatavuutta ja talouksissa olevia takkoja. Lisäksi kaikilla alueilla sähkön noussut hinta on laskenut kynnystä hankkia sähkönkulutusta pienentäviä muita lämmitysratkaisuja. Monessa taloudessa halutaan myös korvata kallista öljyä puulla.

*Mahdollisuus hankkia puuta lämmitykseen omasta metsästä
(sähkölämmityksen lisäksi).
(Nainen, vahvojen kylien alue)*

Asumiseen liittyvät ympäristöasenteet ja valinnat

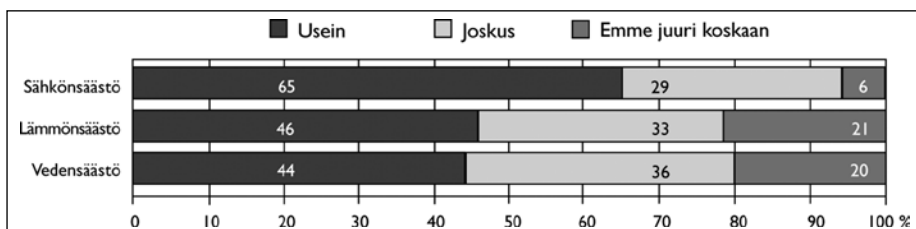
Kyselyssä selvitettiin vastaajien mahdollisuuksia ja asenteita seurata sekä vähentää sähkön, lämmön ja veden kulutusta. Eniten vastaajat seurasivat sähkön kulutusta (kuva 13). Maaseutumaisilla alueilla ja pendelöintitaajamassa eli omakotivaltaisilla alueilla seuraaminen oli

aktiivisinta. Sähköä myös pyrittiin säästämään enemmän kuin vettä tai lämpöä. Jopa 94 prosenttia kaikista vastaajista pyrki sähkön säästämiseen usein tai joskus (kuva 14).



Kuva 13. Kotitalouksien aktiivisuus sähkön-, lämmön- ja vedenkulutuksen seuraamisessa.

Vedenkulutusta seurattiin vähemmän kuin sähkönkulutusta. Kaupunkimaisilla alueilla, joissa usein asuttiin kerrostalossa, oli paljon asuntoja, joissa vedenkulutuksen seuraaminen ei ollut edes mahdollista. Vähiten vedenkulutuksesta oltiin kiinnostuneita suurkaupungin ydinkeskustassa, pitkien etäisyyksien syrjäseudulla ja pienten kuntien maaseutualueella. Samoilla alueilla oli myös vähiten pyrkimystä veden säästöön. Suurkaupungin keskustassa taustalla lienee nimenomaan huonot mahdollisuudet seurata kulutusta kerrostaloasunnossa, kun taas pitkien etäisyyksien syrjäseudulla ja pienten kuntien maaseutualueella syynä monella lienee oma kaivovesi.



Kuva 14. Vastaajatalouksien pyrkimys säästää sähköä, lämpöä ja vettä, prosenttia talouksista.

Lämmönkulutuksen seuraaminen kiinnosti asukkaita alueesta riippumatta vain vähän. Toisaalta seuraaminen ei laskuista tai mittareista ole monessa asunnossa edes mahdollista. Jopa 92 prosenttia kerros- ja rivitaloasunnoista oli sellaisia, ettei niissä ollut mahdollista seurata lämmönkulutusta. Säännöllisimpiä kulutuksen seuraajia olivatkin vahvojen kylien alueella asuvat (39 prosenttia) sekä pendelöintiajamassa asuvat (38 prosenttia). Vähiten aktiivisia seuraajia oli suurkaupungin ydinkeskustassa (4 prosenttia) sekä kaupunkilähiössä (17 prosenttia). Lämmösäästöpyrkimykset menivät käsi kädessä lämmönseuraamisen kanssa: siellä missä lämmön kulutusta aktiivisesti seurattiin, siellä sitä myös pyrittiin säästämään.

*Meillä leivinuuni, jolla lämmitämme taloamme talven aikana, itse omasta metsätilkusta tehdyillä puilla.
(Nainen, pendelöintitajama)*

Ympäristöystävällisesti tuotetun sähkön eli niin kutsutun ekosähkön toimittamisesta talouteensa oli sähkönmyyjänsä kanssa sopinut kymmenesosa vastaajista. Eniten ekosähkön käyttäjiä oli suurkaupungin ydinkeskustassa (15 prosenttia) ja palvelevassa kaupunkikeskuksessa (15 prosenttia) sekä vahvojen kylien alueella (13 prosenttia). Suuri enemmistö (75 prosenttia) ei ollut tehnyt sopimusta ekosähköstä. Vastaajista 15 prosenttia ei voinut valita sähköntoimittajaansa tai he eivät tienneet, millä tavalla tuotettua sähköä heidän taloudessaan käytetään. Vähiten tietoisia oli selvästi eniten kaupunkilähiön vastaajien joukossa.

*Sähkönmyyjämme ei ole tiedottanut meitä ekosähköstä.
(Mies, suurkaupungin ydinkeskusta)*

*Lämmössä ja vedenkulutuksessa ei kerrostaloasuja voi säästää, paitsi jos joka asuntoon esim. oma vesimittari.
(Nainen, kaupunkilähiö)*

Kyselyssä tiedusteltiin, tietääkö vastaaja mielestään riittävästi parhaita keinoista säästää energiaa. Vastausten perusteella yli puolet kaikista vastaajista kokee tietävänsä riittävästi energian säästökeinoja, mutta viidennes ei. Tulos oli kaikilla alueilla sama.

Kodinkoneiden hankinnassa energiankulutus oli vastaajille tärkeä kriteeri. Jopa 75 prosenttia kaikista vastaajista sanoi vertailevansa kodinkoneiden energiankulutusta uutta laitetta ostettaessa. Kymmenelle prosentille vastaajista ostopäätökseen vaikuttivat muut tekijät. Alueellisia eroja ei ollut. Haastattelut vahvistivat kyselyssä saatua tulosta. Osa haastateltavista pohtii tarkkaan ja tekee vertailuja uutta kodinkonetta hankkiessaan, mutta monille haastateltavista kodinkoneen hankinta oli nopea toimenpide ilman tarkkoja pohdintoja.

Tämän tutkimuksen kannalta yksi oleellinen kysymys oli, millaiseksi ihmiset kokevat oman asuinalueensa ympäristöystävällisen elämisen kannalta. Väitteen ”asuinympäristö ei mahdollista niin ympäristöystävällistä elämistä kuin haluaisin” kanssa samaa mieltä oli 23 prosenttia kaikista vastaajista. Asuinympäristön kokivat rajoittavaksi pienten kuntien maaseutualueen, pitkien etäisyyksien syrjäseudun sekä suurkaupungin ydinkeskustan vastaajat, eli niin maaseudun kuin kaupunginkin asukkaat. Vähiten esteitä oli kaupunkilähiössä asuvilla. Kaikkiaan 46 prosenttia koki, että he pystyivät elämään asuinympäristössään sellaista elämää kuin halusivat. Kolmannes ei osannut vastata kysymykseen tai halunnut ottaa kantaa kumpaankaan suuntaan.

Asun pienellä maaseutukylällä, kaikki mahdollisuudet ympäristöystävälliseen asumiseen.

(Mies, pitkien etäisyyksien syrjäseutu)

Raha!! 5 lapsen yh:nä minulla ei ole extra-rahaa esim. ostaa kovasti haluamaani kompostoria (tai luomu- tai ympäristöystävällisiä tuotteita). Se, että perhe on iso ja että asutaan maalla, ilman julkisia kulkuneuvoja, pakottaa oman auton käyttöön.

(Nainen, vahvojen kylien alue)

Halu elää tiettyntyyppistä elämää. Esim. haluan matkustaa ja harrastaa asioita, jotka ovat/tai eivät ole ympäristöystävällisiä. Tämä halu on suurempi kuin kiinnostus niiden ympäristövaikutuksiin. Itsekästäkö? Ehkä, mutta mielestäni nämä asiat tulisi järjestää niin, että ne kuormittavat ympäristöä mahdollisimman vähän.

(Mies, suurkaupungin ydinkeskusta)

Asettelu tässä kysymyksessä oli sellainen, ettei vastaajien elämäntavan lähtötaso voi tietää. Vastaja, joka saattaa kuluttaa vähän ja harkiten sekä kierrättää ja lajitella, saattaa toivoa elävänsä vieläkin ympäristöystävällisemmin. Toisaalta henkilö, joka kuluttaa paljon eikä lajittele, saattaa olla tyytyväinen tilanteeseensa.

4.3.2 Ravinto

Ravintoon liittyvillä toimintatavoilla ihminen voi helposti vaikuttaa siihen, millaisia ympäristövaikutuksia hänen toiminnallaan on. Kyselyn väittämäosiossa oli useita ruokaan liittyviä kysymyksiä, joilla selvitettiin vastaajien ravintoon liittyviä toimintatapoja ja mielipiteitä. Vastauksissa tuli esiin jonkin verran alueellista vaihtelua.

Ruoan hankkiminen

Kyselyssä tiedusteltiin, käytetäänkö vastaajan kotitaloudessa itse tuotettua, pyydystettyä tai kerättyä ravintoa säännöllisesti, joskus tai ei juurikaan. Vastajat käyttivät selvästi eniten sieniä, marjoja tai kasveja. Maaseutumaisilla alueilla käytettiin selvästi kaupunkia enemmän itse hankittua ravintoa. Mitä maaseutumaisemmasta alueesta oli kyse, sitä useammin luontoa hyödynnettiin ravinnon lähteenä. Kolmanneksella vastaajista vuotuisesta ravinnonkäytöstä merkittävä osa oli itse kerättyä, pyydystettyä tai kasvatettua. Pitkien etäisyyksien syrjäseudulla tämä luku oli jopa 72 prosenttia suurkaupungin ydinkeskustan jäädessä seitsemään prosenttiin ja muiden kaupunkimaisten alueiden 18–19 prosenttiin. Haastattelutulokset vahvistavat selkeästi kyselytulokset. Maaseutumaisissa ympäristöissä haastateltavat hankkivat olosuhteidenkin vuoksi ruokaa luonnosta itse ja säilöivät sitä kotonaan. Kaupunkimai-

sessakin asuinympäristössä asuvilla saattoi tosin olla omassa pihassaan marjapensaita ja raparperia, mistä luonnollisesti poikkeuksen teki suurkaupungin ydinkeskusta. Myös marjastamista harrastettiin kaupungeissa jonkin verran. Maaseutumaisilla paikkakunnilla käytiin lähes poikkeuksetta marjametsässä. Marjastamassa kävi säännöllisesti yli 70 prosenttia maaseudun asukkaista, kaupunkilaisista 44 %.

Omia maatalous- ja puutarhatuotteita käytti säännöllisesti yli puolet maaseudun asukkaista ja kaupunkimaisilla alueilla 13–27 prosenttia vastaajista. Kalan hyödyntämisessä alueiden erot tasaantuivat. Kun pitkien etäisyyksien syrjäseudulla 55 prosenttia ja pienten kuntien maaseutualueella 38 prosenttia vastaajista kalasti säännöllisesti, jäi muilla alueilla käyttö keskimäärin kymmeneen prosenttiin. Pitkien etäisyyksien syrjäseudulla asuvat hyödynsivät muita alueita enemmän (60 prosenttia) riistaa joko itse metsästettynä tai tuttavalta ostettuna.

Syömmе metsänriistaa ja luomulammasta, joka on tuotettu omalla tilalla.

Marjat kerätään itse. Samoin kaikki vihannekset kasvatetaan itse.

(Nainen, pitkien etäisyyksien syrjäseutu)

Joka talossa taitaa olla jonkinlainen kasvimaatai -tarha.

(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)

Ruokaa eli liha, kala luonnosta, samoin marjat, sienet jne. kasvatamme itse juurekset, vihannekset. Kaupasta vain välttämättömin.

(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)

Haastattelujen perusteella syitä elämäntapojen eroihin on muutamia. Yksi merkittävimmistä syistä on luonnon läheisyys. Maaseudulla on helppo hyödyntää luonnon tarjontaa. Toisaalta maaseutumaisilla alueilla esimerkiksi marjastaminen on luonnollinen osa arkea. Siitä puhutaan tuttuja tavatessa ja siihen liittyviä tietoa ja tapoja, kuten parhaita marjapaikkoja ja marjojen säilömistä, opitaan kotona.

Lähi- ja luomuruoka

Kotimaisen ruoan suosiminen oli vastaajien keskuudessa yleistä. Elin-tarvikehankinnoissaan 80 prosenttia kaikista vastaajista pyrki valitsemaan kotimaisia tuotteita. Vain yhdeksälle prosentille ruoan kotimaisuus ei ollut lainkaan valintaperuste. Suomalaisia elintarvikkeita suosivat useimmin vahvojen kylien alueella asuvat vastaajat ja yleensäkin maaseutu-ympäristöissä asuvat vastaajat. Kuitenkin suurkaupungin ydinkeskustassakin näin toimi yli 65 prosenttia vastaajista, eli enemmistö vastaajista.

Viime vuosina ruokakeskusteluihin mukaan vahvasti nousutta lähiruokaa pyrki suosimaan puolet vastaajista. Alueittain vertailtuna lähiruoassa jatkui sama linja kuin kotimaisessakin ruoassa: tärkeintä lähiruoka oli maaseutumaisilla alueilla asuville. Tosin kaupunkilähiössä

asuville lähiruoka oli lähes yhtä tärkeää kuin maaseudun asukkaille. Lähes kolmannes vastaajista ei ottanut kantaa asiaan. Syynä voi olla lähiruoan määrittelyn vaikeus.

*Tuotteista ei aina ole helppo tietää, mikä on sitä ”lähiruokaa”, kun esim.
”Turun sinappi” tulee Puolasta.
(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)*

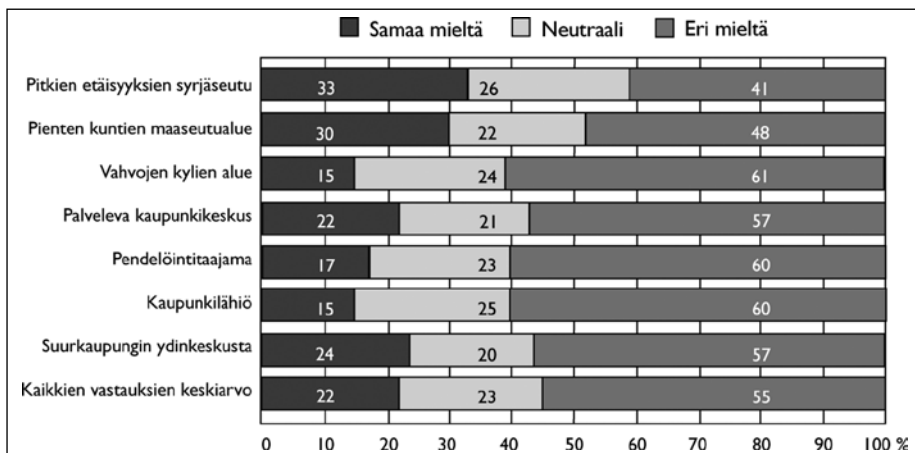
*”Lähiruoka” voi olla teollisesti viljeltyä ja kasvatettua.
(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)*

*Asumme pohjoisessa, jonne tuotu ruoka ei aina ole sitä lähiruokaa, paitsi hirvi
ja poro.
(Nainen, pitkien etäisyyksien syrjäseutu)*

Useissa haastatteluissa haastateltava nosti lähiruoan esille ja kertoi suosivansa sitä, vaikka haastattelijat eivät maininneet sitä erikseen. Lähiruoka oli tärkeää kaikkien alueiden haastateltaville.

*Lähiruoan löytäminen kaupassa on tullut helpommaksi.
(Nainen, vahvojen kylien alue)*

Kyselyn perusteella luomuruoalla on kysyntää ja vahva käyttäjäkunta (kuva 15). Vastaajilta kysyttiin mielipidettä väitteeseen ”syömme mahdollisimman paljon luomuruokaa”. Kaikista vastaajista joka viides pyrki tähän, mutta suuri enemmistö vastaajista ei tee näin. Tosin suuri enemmistö ei lainkaan pyrkinyt tähän. Sama vaihtelu oli havaittavissa myös haastatteluissa. Muutamat haastateltavat pyrkivät ostamaan luomutuotteina kaiken, mihin oli varaa ja mitä oli saatavilla. Toiset haastateltavat taas eivät pitäneet luomua tärkeänä, vaan he pitivät tehotuotannolla tuotettua ruokaa tarpeeksi laadukkaana tai luomuruokaa liian kalliina.



Kuva 15. Vastaajatalouksien vastaukset väitteeseen ”Syömme mahdollisimman paljon luomuruokaa”.

Eniten luomuruoan syöjiä oli pitkien etäisyyksien syrjäseudulla ja pienten kuntien maaseutualueella. Myös suurkaupungin ydinkeskustassa ja palvelevassa kaupunkikeskuksessa luomuruokaa käytettiin paljon. Yhtäkkiä ehkä yllättävältä kuulostava tulos selittyi haastatteluissa, joissa tuli esille, että tulkinta luomusta vaihtelee eri alueilla. Maaseutumaisien alueiden korkea luomuruoan käyttöaste selittyy osittain sillä, että luomuruoaksi mielletään lähes kaikki itse hankittu tai tuotettu ravinto. Näitä ovat muun muassa hirven- ja poronliha, marjat metsistä ja omasta puutarhasta, itse kasvatetut perunat ja muut puutarhakasvikset. Esimerkiksi harva lappilainen osti erityisesti luomutuotteita kaupasta, koska sitä ei pidetty tarpeellisena tai järkevänä. Kaupunkimaisilla alueilla luomuruoka on sitä, mitä kaupasta ostetaan luomu-tuotemerkin alla. Vaikka eri alueiden käsitys luonnonmukaisesta ruoasta vaihtelee näin paljon, ovat kummatkin näkökulmat omalla tavallaan oikeita. Maaseutumaisilla alueilla luonnon antimia hyödyntäessä säästyy energiaa ja luonnonvaroja ruoan jalostamisessa, pakkaamisessa sekä kuljettamisessa.

*Lähikaupassa aika vähän luomutuotteita.
(Mies, pendelöintitaajama)*

*Luomukaupat ja -tuotteet kauppoissa koko ajan onneksi lisääntyneet!
(Mies, suurkaupungin ydinkeskusta)*

*Töissä on kerran kuussa luomuruokarinki --> teemme yhteisostoja tuottajilta ja kierrätyspöytä, jonne voi viedä tarpeetonta tavaraa.
(Nainen, pendelöintitaajama)*

Ruoan ympäristövaikutukset

Lihantuotannolla on suuret ympäristövaikutukset (ks. esim. Saarinen, Kurppa, Nissinen & Mäkelä 2011) ja monet kuluttajat ovat sen vuoksi vähentäneet lihansyöntiään. Tämän tutkimuksen kyselyssä vastaajilta kysyttiin, syövätkö he vain vähän tai ei lainkaan lihaa. Kaikista vastaajista viidennes karttoi lihan syöntiä. Alueittain erot olivat suuria. Maaseutumaisilla alueilla lihansyöntiä vältteli joka kymmenes ja kaupunkimaisissa ympäristöissä enimmillään kolmannes.

Vastaajat eivät miellä hankkivansa ruokaa liikaa. Väitteen ”meidän tulee usein ostettua kotiin ruokaa enemmän kuin sitä kuluu” kanssa oli eri mieltä 74 prosenttia vastaajista. Vain viidennes koki usein ostavansa enemmän ruokaa kuin kuluttaa. Luvuissa ei ollut tilastollisesti merkittäviä alueellisia eroja. Aiemmissä tutkimuksissa on kuitenkin tullut esille, että suomalaiset heittävät kymmenesosan syömiskelpoisesta ruoasta käyttämättömänä roskiin. Tällä on isot ympäristövaikutukset, sillä elintarviketuotanto on yksi suurimmista ympäristön kuormittajista.

Yksi keino vähentää ruokaan liittyviä kielteisiä ympäristövaikutuksia on tuottaa itse ruokaa. Se edellyttää muun muassa kasvatustiloja,

osaamista ja säilytystiloja. Kyselyssä pyydettiin vastaajaa arvioimaan, onko hänellä käytössään sellaista pihaa tai muita tiloja, jotka mahdollistaisivat esimerkiksi marjojen tai kasvien tuottamisen ja säilömisen itse. Kolmannes kaikista vastaajista koki, ettei heillä ollut tätä mahdollisuutta. Tämä oli ongelma erityisesti kaupunkimaisissa asuinympäristöissä, jopa kolmella neljästä suurkaupungin ydinkeskustan asukkaasta. Toisaalta 60 prosenttia vastaajista koki, että heillä oli käytössään hyvät tilat ja mahdollisuudet tuottaa ravintoa itse. Paras tilanne oli maa-seutumaisessa asuinympäristössä, jossa tarvittavat tilat ja olosuhteet oli jopa 76–81 prosentilla vastaajista.

Haluaisin käyttää enemmän lähellä tuotettua/luomuruokaa ja suosia kotimaisia kauden kasviksia, mutta se ei ole taloudellisesti mahdollista. Kotona säilytystilani (pakastin) ovat pienet, joten en voi hyödyntää esim. marjasatoa, omenoita täysin. Sen vuoksi en myöskään voi pakastaa suurempia määriä ruokaa, vaan joudun suosimaan pieniä pakkauskojoja.
(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)

4.3.3 Liikkuminen arkena ja vapaa-aikana

Päivittäisellä liikkumisella on suuret ympäristövaikutukset, sillä yhteiskunnan tasolla liikenteen energiantarve Suomessa on viidesosa kaikesta energiantarpeesta (Motiva 2011). Kyselyssä päivittäistä liikkumista lähestyttiin selvittämällä, kuinka suuri osuus vastaajien liikkumisesta tapahtuu eri liikennemuodoilla. Vastaajat arvioivat liikennevälineiden käyttöönsä suhteellisinä osuuksina. Lisäksi selvitettiin talouden moottoriajoneuvojen määrää ja niillä ajettujen kilometrien määrää vuodessa.

Liikkumisen tavat

Omalla autolla tehtiin yli puolet kaikista matkoista. Toiseksi suosituinta oli liikkua kävellen tai polkupyörällä. Julkisilla kulkuvälineillä kuten linja-autolla, metrolla tai junalla vastaajat tekivät kahdeksan prosenttia matkoista. Kimppakyydeillä, taksimatkoilla, moottoripyörillä ja traktoreilla oli vähäinen merkitys vastaajien liikkumisessa. Kyselyyn vastanneiden ilmoittamat matkustustavat vastaavat aiheutta koskevaa tutkimustietoa (esim. Liikenneviraston Henkilöliikennetutkimus 2010–2011)

Työmatka autolla on suuri ajan säästö; n. 13 km työmatkaan kuluu lähes 2 tuntia julkisilla kulkuvälineillä. Se on kohtuutonta suuren kaupungin lähiöstä käsin.

(Nainen, pendelöintitaajama)

Ihmisten asenteet on hiljalleen muuttumassa: enää kimppakyytiin pyytäjää ei katsota kieron ja tavaroita (etenkin lasten) kierrätetään ystävien ja suvun kesken.

(Nainen, vahvojen kylien alue)

Alueittain tarkasteltuna kahden suosituimman liikkumisvälineen välillä oli suuria eroja (taulukko 15). Suurkaupungin ydinkeskustan vastaajien kulkuvälinevalinnat poikkesivat muiden alueiden valinnoista. Heille kävelyllä ja pyöräilyllä oli suuri merkitys autoilun jäädessä vähemmälle huomiolle. Muilla kaupunkimaisilla alueilla autoilulla oli huomattavasti suurempi merkitys. Pyöräilyn merkitys oli sitä suurempi mitä kaupunkimaisemmassa ympäristössä vastaaja asui. Haastattelujen perusteella suurkaupungin ydinkeskustassa julkisen liikenteen hyödyntäminen on yleistä kahdesta pääsyytä: julkisen liikenteen reitistö on kattava ja useimpiin paikkoihin on huomattavasti helpompaa liikkua muulla tavalla kuin autolla ajaen.

*Lyhyet välimatkat ja hyvät julkiset yhteydet (& parkkipaikkojen vähyys & ruuhkat) kannustavat ekologiseen liikkumiseen.
(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)*

*Alueella hyvät mahdollisuudet pyörällä/kävellen liikkumiseen. Julkinen liikenne järjestetty hyvin, mutta liian kallista.
(Nainen, kaupunkilähiö)*

*Ruuhkat ja ilman laatu kannustavat autottomuuteen.
(Mies, suurkaupungin ydinkeskusta)*

Taulukko 15. Liikkuminen eri asuinalueilla kolmen yleisimmän liikkumistavan mukaan, osuus prosentteina.

Asuinympäristö	Omalla autolla	Kävellen/ Pyörällä	Julkisella kulkuneuvolla
Pitkien etäisyyksien syrjäseutu	70 %	21 %	3 %
Pienten kuntien maaseutualue	72 %	19 %	3 %
Vahvojen kylien alue	80 %	13 %	2 %
Palveleva kaupunkikeskus	47 %	47 %	3 %
Pendelöintitaajama	64 %	28 %	4 %
Kaupunkilähiö	45 %	43 %	5 %
Suurkaupungin ydinkeskusta	17 %	49 %	32 %
Kaikki	56 %	31 %	8 %

Autolla liikkuminen oli yleisintä maaseutumaisilla paikkakunnilla. Enimmillään autolla tehtiin 80 prosenttia matkoista. Pyörällä tai kävelen tehtiin noin viidennes kaikista matkoista. Tulos murentaa maaseutuun liittyvää yleistä käsitystä siitä, että kaikki liikkuminen tapahtuisi siellä autolla. Vaikka vastaajissa oli kaikki matkansa autolla tekeviä talouksia, niin hyvin vähän autolla liikkuvia maaseudun asukkaitakin on.

Liikkuminen autolla ja muilla moottoriajoneuvoilla

Tutkimuksessa haluttiin selvittää, kuinka paljon autolla ajetaan, jos taloudella on auto käytössään. Vastaajilta tiedusteltiin, kuinka monta sellaista moottorikäyttöistä ajoneuvoa kotitaloudessa on, joita käytetään päivittäiseen liikkumiseen tai harrastusvälineenä. Jos taloudessa oli moottoriajoneuvo, vastaajalta pyydettiin arviota taloutensa moottoriajoneuvoilla ajettujen kilometrien vuotuisesta määrästä.

Taulukossa 16 tarkastellaan vastaajien ilmoittamia ajokilometrejä. Keskiarvossa on laskettu kaikki ajokilometrit yhteen ja jaettu summa vastaajien määrällä. Mediaani on keskimäinen arvo, kun kaikkien saatujen vastausten arvot on asetettu suuruusjärjestykseen. Mediaani ja keskiarvo voivat poiketa toisistaan paljonkin, sillä suuruusjärjestyksen asetettujen peräkkäisten vastausten arvojen ero ei ole vakio ja vastausten ääripääarvot voivat vaikuttaa eri tavoin saatuun tulokseen kuin mediaania käytettäessä. Taulukossa tarkastellaan autolla ajettuja kilometrejä sekä matkoja, jotka on ajettu kaikilla talouden käytössä olevilla moottoriajoneuvoilla.

Vuosittaisten ajokilometrien keskiarvon perusteella maaseudun ja kaupungin välillä oli suuret erot. Maaseudulla ajettiin keskimäärin 10 000–15 000 kilometriä vuodessa enemmän kuin kaupunkimaisilla alueille. Pendelöintitaajama erottui muista kaupunkiseuduista huomattavasti suuremmalla vuosittaisella ajomäärällä. Pendelöintitaajamassa omalla asuinalueella on vähän työpaikkoja, palveluita ja harrastusmahdollisuuksia, mikä aiheuttaa paljon käyntejä suuremmissa keskuksissa. Etäisyydet ovat usein pitkiä ja julkinen liikenne vähäistä, mikä sekin ohjaa oman auton käyttöön.

Taulukko 16. Talouksien kaikilla moottorikäyttöisillä ajoneuvoillaan vuodessa ajamien kilometrien määrä keskiarvoina sekä henkilöautoillaan vuodessa ajamien kilometrien määrä keskiarvoina ja mediaanina.

Asuinympäristö	Kaikki ajoneuvot	Henkilöautot
	Keskiarvo	keskiarvo / mediaani
Pitkien etäisyyksien syrjäseutu	30 182 km	27 237 / 25 000 km
Pienten kuntien maaseutualue	31 114 km	26 805 / 20 000 km
Vahvojen kylien alue	34 048 km	30 329 / 25 000 km
Palveleva kaupunkikeskus	21 604 km	19 056 / 15 000 km
Pendelöintitaajama	29 625 km	25 934 / 23 000 km
Kaupunkilähiö	18 625 km	15 527 / 15 000 km
Suurkaupungin ydinkeskusta	18 074 km	16 841 / 15 000 km
Kaikki	27 254 km	23 958 / 20 000 km

Tarkasteltaessa ajokilometrien määriä mediaanin mukaan voidaan havaita, että erot olivat hieman pienempiä kuin keskiarvon mukaisessa tarkastelussa. Kaupunkimaisilla alueilla ajetaan vähemmän kuin maaseudulla, mutta suhteessa keskiarvoon erot kapenivat maaseutu-alueisiin nähden. Nyt ero oli enää 5 000–10 000 kilometriä. Poikkeuksen teki jälleen pendelöintitaajama, jossa ajettiin mediaanillakin tarkastellen enemmän kuin muilla kaupunkialueilla. Keskiarvoa tarkasteltaessa vahvojen kylien alueella ajettiin henkilöautolla selvästi enemmän kuin muualla. Mediaanissa ero tasoittui. Tämä kertoo siitä, että suuri osa vahvojen kylien alueen asukkaista ei aja sen enempää kuin muuallakaan maaseudulla tai pendelöintitaajamassa, mutta siellä on jonkin verran hyvinkin pitkiä matkoja ajavia henkilöitä. Taulukosta näkee myös, että suurkaupungin ydinkeskustassa, kaupunkilähiössä ja palveluvassa kaupunkikeskuksessa autoilla ajetaan suunnilleen yhtä paljon.

Mediaani- ja keskiarvotarkastelun perusteella suomalainen ajaa melko paljon, jos hänellä on auto käytössään. Maaseutumaisten alueiden suuremmat keskiarvot johtunevat osin siitä, että vastaajien joukossa oli enemmän niitä, jotka ajavat huomattavia määriä vuodessa. Vastaajien kesken oli suurta vaihtelua vuoden aikana ajettujen kilometrien määrässä. Osalla auto oli vain vapaa-ajan asunnolla käymistä ja satunnaista matkustamista varten, jolloin kilometrejä saattoi kertyä muutama tuhat vuodessa. Enimmillään taloudessa saatettiin ajaa jopa 200 000 kilometriä vuodessa. Ajokilometrien vuotuiseen määrään ei vaikuttanut se, tekeekö vastaaja etätyötä vai ei.

*Engelma: Asuinpaikka, Oulunsalo, ja harrastus- ja vapaa-ajan paikat
n. 110–150 km päässä aiheuttavat autolla kulkua paljon.
(Mies, pendelöintitaajama)*

*Asun Helsingin keskustassa, joten koulu-, kauppa- yms. matkat hoituvat todella kätevästi julkisilla liikennevälineillä tai kävellen. Autoa tarvitaan lähinnä mökkireissuihin.
(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)*

Kun otetaan huomioon kotitalouksien muutkin moottoriajoneuvot (moottoripyörät, mopot, moottorikelkat ja traktorit) huomataan, että niillä liikutaan etenkin pienten kuntien maaseutualueella (4 309 km vuodessa). Toiseksi eniten niitä käytetään vahvojen kylien alueella (3 719 km) ja pendelöintitaajamassa (3 691 km). Selvästi vähiten niillä liikutaan suurkaupungin ydinkeskustassa (1 233 km). Kaupunkilähiössä ja pitkien etäisyyksien syrjäseudulla liikutaan muilla ajoneuvoilla suunnilleen yhä paljon (molemmissa noin 3 000 km). Tulos kertoo etäisyyksien ja julkisen liikenteen vaikutuksista liikkumiseen.

Kyselyn tulokset osoittavat ja haastattelut vahvistavat, että maaseudun asukkaat autoilevat enemmän kuin kaupunkilaiset. Kaupungissa asuvien haastateltujen joukossa oli monia, jotka olivat valinneet asuin-

paikkansa niin, etteivät he tarvitse autoa arjessaan. Maaseutumaisessa ympäristössä asuneet haastateltavat toivat usein esille, että turhia ajeluita ei ajeta, vaan matkoja yhdistellään paljon. Kun arkiset asiointi- tai työmatkat saattavat olla useita kymmeniä kilometrejä pitkiä, ei vapaa-ajalla haluta ajaa autolla.

Kyselyvastaajia pyydettiin kertomaan, kuinka monta erilaista moottoriajoneuvoa heidän taloudessaan on. Suurkaupungin ydinkeskustan asukkailla oli selvästi vähiten moottoriajoneuvoja ja pitkien etäisyyksien syrjäseudulla eniten. Ajoneuvot olivat henkilöautoja, traktoreita, moottoripyöriä ja mopoja sekä moottorikelkkoja. Keskimäärin vastaajilla oli 0,74 ajoneuvoa henkilöä kohden. Talouksista noin 16 prosentissa ei ollut yhtään moottoriajoneuvoa. Yleensä taloudessa oli kaksi moottoriajoneuvoa, enimmillään jopa 12. Mitä maaseutumaisempaan ympäristöön siirryttiin, sitä enemmän talouksissa oli ajoneuvoja. Syynä tähän voidaan pitää muun muassa sitä, että maaseudulla ei tarvitse lunastaa autoille autopaikkoja, erilaisille kulkuneuvoille on tilaa omalla tontilla ja autoa tarvitaan enemmän päivittäisessä liikkumisessa. Myös alaikäiset voivat käyttää mopoa tai traktoria, jotta he pääsevät itsenäisesti kouluun ja harrastuksiin. Muilla ajoneuvoilla ajettiin keskimäärin 3 300 kilometriä vuodessa ja traktoria käytettiin noin 290 tuntia vuodessa.

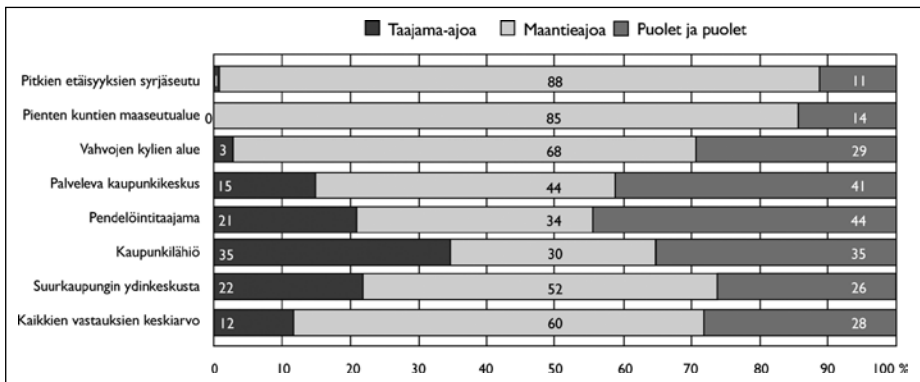
Taulukko 17 kertoo, kuinka monta ajoneuvoa kullakin alueella oli keskimäärin henkilöä kohden ja kuinka monta autoa alueilla oli kotitalouden aikuisia kohden. Vahvojen kylien alueella omistettiin eniten autoja aikuista kohden. Tämä käy yksiin sen kanssa, että siellä myös ajettiin keskimäärin vuodessa enemmän kuin muualla. Muilla maaseutualueilla (0,73–0,74 kpl) sekä pendelöintitaajamassa (0,70 kpl) autoja aikuista kohden oli suunnilleen yhtä paljon, mutta selvästi enemmän kuin kaupunkialueilla yleensä (0,56–0,57 kpl). Autojen suuri määrä (sekä suuret ajokilometrit) pendelöintitaajamassa selittyy työ- ja asiointimatkoilla läheiseen kaupunkikeskukseen. Ajoneuvoja kotitalouden kaikkia jäseniä kohden siellä oli kuitenkin poikkeuksellisen vähän, koska kyseessä on isojen lapsiperheiden alue. Pitkien etäisyyksien syrjäseudulla ajoneuvomäärän henkilöä kohden nostaa erityisen isoksi moottorikelkkojen ja traktoreiden suuri määrä sekä perheiden pieni koko.

Taulukko 17. Talouden eri ajoneuvojen lukumäärä henkilöä kohden ja autojen määrä aikuista kohden.

Asuinympäristö	Ajoneuvot / henkilö	Autot / aikuinen
Pitkien etäisyyksien syrjäseutu	1,08 kpl	0,74 kpl
Pienten kuntien maaseutualue	0,91 kpl	0,73 kpl
Vahvojen kylien alue	0,89 kpl	0,85 kpl
Palveleva kaupunkikeskus	0,61 kpl	0,57 kpl
Pendelöintitaajama	0,57 kpl	0,70 kpl
Kaupunkilähiö	0,61 kpl	0,56 kpl
Suurkaupungin ydinkeskusta	0,38 kpl	0,36 kpl
Kaikki	0,74 kpl	0,66 kpl

Taajama-ajossa polttoainetta kuluu enemmän kuin maantiellä ajaessa. Myös auton massalla ja sillä, ajaako asukas yksin vai onko kyydissä muita, on vaikutusta kulutukseen. Vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka paljon kotitalouden jäsenet ajavat taajamissa ja maanteillä (kuva 16) sekä ajavatko he yleensä yksin vai useamman matkustajan kanssa. Eniten ajettiin maantieajoa. Sen osuus vaihteli kaupunkimaisien alueiden välillä, sillä kaupunkilähiön asukkaat ajoivat lähes puolet vähemmän maantieajoa kuin suurkaupungin ydinkeskustan asukkaat. Maaseutumaisilla alueilla maantieajo oli yhtä yleistä pitkien etäisyyksien syrjäseudulla ja pienten kuntien maaseutualueella. Verrattuna edellä mainittuihin alueisiin maantieajo ei ollut niin yleistä vahvojen kylien alueella.

Kaupunkilähiössä ajettiin selvästi muita alueita enemmän taajamaajoa. Toisaalta suurkaupungin ydinkeskustan asukkaista vain 22 prosenttia ajoi enimmäkseen taajamassa. Syynä tähän lienee se, että taajaman sisällä ei ole sujuvinta liikkua lyhyitä matkoja autolla vaan kävelen, pyörällä tai julkisella liikenteellä. Kauemmas taas on mahdollista ajaa moottori- ja valtateitä pitkin.



Kuva 16. Taajama- ja maantieajon osuus vastaajien kaikesta ajamisesta eri alueilla.

Vastaajista kolmannes vastasi tekevänsä useimmat matkat ilman muita henkilöitä kyydissään. 45 prosenttia vastaajista teki enemmistön matkoistaan matkaseuran kanssa. Näissä luvuissa ei ollut suuria alueittaisia eroja, tosin maaseutumaisissa ympäristöissä ajettiin hieman useammin yksin. Näiden alueiden vastaajilla oli omistuksessaan myös useampia autoja per talous, joten yksin matkustaminen oli myös siten helpompaa tai todennäköisempää.

Matkustaminen

Lentomatkustaminen on yleistynyt huomattavasti, ja ihmisten lomamatkat kohdistuvat lähes jokaiselle maailman mantereelle. Tällä on suuret ympäristövaikutukset. Lentomatkustaminen on lisääntynyt myös kotimaan liikenteessä. Kyselyssä haluttiin selvittää, kuinka kauas vastaajien vapaa-ajan matkat suuntautuvat ja kuinka usein eripituisia matkoja tehdään. Annetut vaihtoehdot olivat kotimaassa alle sadan kilometrin etäisyydellä, kotimaassa yli sadan kilometrin etäisyydellä, Euroopassa ja Euroopan ulkopuolisilla alueilla.

Kaikista vastaajista kaupungissa asuvat matkustivat enemmän kuin maaseudun asukkaat sekä lähelle että ulkomaille. Eniten vapaa-ajan matkoja tehtiin lähialueelle ja yli sadan kilometrin päähän Suomessa. Vapaa-ajan matkoja alle sadan kilometrin päähän teki kerran tai useammin kuukaudessa 23 prosenttia vastaajista. Muualle Suomeen suuntautuvia matkoja teki yhtä usein kymmenesosa vastaajista.

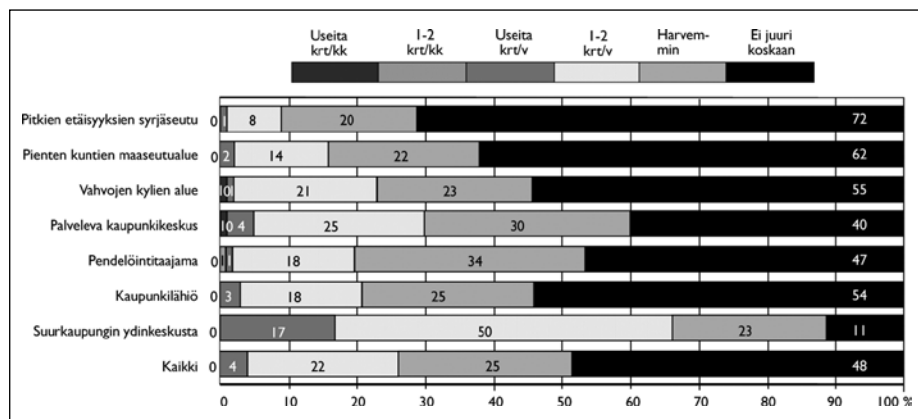
Lentokenttätaloustiikka on niin hidasta, että valitsen junan, jos mahdollista.

Junaliikennepalvelut ovat parantuneet viime vuonna merkittävästi.

(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)

Kuvassa 17 havainnollistetaan, kuinka paljon Eurooppaan suuntautuvia matkoja eri alueilla asuvat vastaajat tekivät. Kuvassa erottuvat selkeästi suurkaupungin ydinkeskustan vastaajat. Heistä vain kolmannes ei käy vuosittain Euroopassa, kun taas muilla alueilla Euroopassa matkus-

taminen on harvinaista suurelle enemmistölle. Syynä suurkaupungin ydinkeskustan vastaajien erottumiselle voi olla muun muassa vastaajien korkea tulotaso, kansainvälisen lentokentän läheisyys sekä Ruotsiin ja Viroon suuntautuvan laivaliikenteen lähtösatamien sijaitseminen keskeisellä paikalla ydinkeskustassa.



Kuva 17. Vapaa-ajan matkojen kohdistuminen Eurooppaan.

Alueiden väliset erot toistuvat samanlaisina myös Euroopan ulkopuolelle suuntautuvissa vapaa-ajan matkoissa. Keskimäärin 68 prosenttia kaikista vastaajista ei käy juuri koskaan vapaa-ajallaan Euroopan ulkopuolella, kun suurkaupungin ydinkeskustassa vastaava luku on vain 35 prosenttia. Kerran tai kaksi vuodessa Euroopan ulkopuolelle matkustaa 24 prosenttia suurkaupungin asukkaista. Muilla alueilla vastaava luku on kuusi prosenttia.

Haastattelut vahvistivat kyselyn tuloksia ulkomaille matkustamisen suhteen. Kaupunkimaisten alueiden haastateltavat toivat useammin esille matkustamisen tärkeänä osana arkeaan. Useimmat haluavat tehdä vuosittain lomamatkansa ulkomaille, jos siihen on varaa. Nämä vastaajat saattavat olla tarkkoja ympäristöasioiden kanssa, mutta vuosittaiselle ulkomaanmatkalle lähdetään ympäristöasioista välittämättä. Ympäristön vuoksi ei haluta luopua kaikesta. Maaseutumaisilla alueilla matkustaminen tuli useammin esille asiana, johon ei ole aikaa, välttämättä varaa eikä oikein kiinnostustakaan. Matkustamistarvetta tyydytti usein jo teatterissa tai ravintolassa käynti tai eteläisemmässä Suomessa esimerkiksi sukulaisten tai tuttavien luona käyminen.

Vapaa-ajan asunnot

Mökkeily eli vapaa-ajan viettäminen vapaa-ajan asunnoilla on suomalaisille suosittu harrastus. Sillä on kuitenkin suuret ympäristövaikutukset, koska vapaa-ajan asuntojen käyttöaika vuodessa on suhteellisen lyhyt, niiden varustelutaso nousee jatkuvasti ja ne saattavat sijaita kaukana omistajastaan. (Suomen virallinen tilasto 2010: 244.) Kyselyssä haluttiin selvittää, kuinka yleisiä vapaa-ajan asunnot olivat vastaajilla ja kuinka kaukana ne sijaitsivat.

Enemmistöllä vastaajista eli 60 prosentilla ei ollut käytössään vapaa-ajan asuntoa. Hieman yli viidenneksellä kaikista vastaajista oli oma vapaa-ajan asunto ja 16 prosentilla yhteisomistuksessa oleva. Yhteisomistajuus voi olla hyvä asia vapaa-ajan asunnon käyttöasteen nostamisen kannalta. Maaseutumaisilla alueilla asuvilla oli kaupunkimaisilla alueilla asuvia harvemmin käytössään vapaa-ajan asunto. Maaseudulla asuvista 30–38 prosenttia omisti vapaa-ajan asunnon joko kokonaan tai osittain, kun kaupungeissa asuvista sellaisen omisti 37–53 prosenttia. Etenkin kaupunkikeskustojen asukkailla oli kakkosasuntoja, sillä suurkaupungin ydinkeskustassa niitä oli 52 prosentilla ja palvelevassa kaupunkikeskuksessa 53 prosentilla vastaajista. Vapaa-ajan asunnoista talviasuttavia oli 58 prosenttia. Enemmistö niistä oli siis korkeasti varusteltuja.

Etäisyys kotoa vapaa-ajan asunnoille vaihteli reilusti. Lyhin matka oli oman pihan poikki tai oman tontin rantaan. Pisimmillään etäisyys oli jopa 8 000 kilometriä. Keskimäärin vapaa-ajan asunnolle oli matkaa 154 kilometriä, mediaanietäisyys oli 60 kilometriä (taulukko 18). Pisin matka vapaa-ajan asunnolle oli suurkaupungin ydinkeskustassa asuvilla.

*Omakotitalo: piha ja oma puutarha, kukat lähellä → ei tarvitse vapaa-ajan asuntoa, kun ympäristö maaseutumainen kaava-alue.
(Nainen, pendelöintitaajama)*

Etäisyys vapaa-ajan asunnolle vaihteli eri tutkimusalueiden välillä huomattavasti eikä asuinympäristön kaupunkimaisuus tai maaseutumaisuus määrää matkan pituutta. Maaseutumaisilla alueilla oli sekä pitkiä että lyhyitä keskiarvo- ja mediaanietäisyyksiä vapaa-ajan asunnolle, mutta kaiken kaikkiaan hieman lyhyemmät matkat kuin kaupunkilaisilla. Merkitsevämpää lienee se, missä alue sijaitsee suhteessa suosituihin suomalaisiin mökkeilyalueisiin kuten Itä-Suomeen, saaristoon ja Lappiin.

Taulukko 18. Kodin ja vapaa-ajan asunnon välisen matkan keskimääräinen pituus ja mediaanipituus alueittain.

Asuin ympäristö	Matka keskimäärin	Matkan mediaani
Pitkien etäisyyksien syrjäseutu	86 km	25 km
Pienten kuntien maaseutualue	40 km	6 km
Vahvojen kylien alue	179 km	75 km
Palveleva kaupunkikeskus	138 km	41 km
Pendelöintitaajama	168 km	150 km
Kaupunkilähiö	123 km	45 km
Suurkaupungin ydinkeskusta	291 km	150 km
Kaikki	154 km	60 km

Maaseudulla vapaa-ajan asunto oli harvemmillä kuin kaupungeissa. Lähes jokainen (90 prosenttia vastaajista) kulki matkan henkilöautollaan. Muutama vastaaja kertoi käyttävänsä autoa ainoastaan mökkimatkoja varten. Muita tapoja mennä vapaa-ajan asunnolle olivat pyöräily ja kävely.

*Auton käyttö on pakollista vapaa-ajan asunnolle kulkiessa. Asumme siellä noin puolet vuodesta. Siellä ei ole lähietäisyydellä kauppoja, myös posti noudetaan vakituisesta asuinpaikasta.
(Nainen, palveleva kaupunkikeskus)*

Liikkumiseen liittyvät asenteet ja valinnat

Kyselyssä kysyttiin asenne- ja rajoitetekijöitä liittyen liikkumistapoihin sekä julkisten kulkuvälineiden käyttöön ja sen käytön esteisiin. Vastaa-jilta kysyttiin, pyrkivätkö he yhdistelemään autolla kuljettavia matkoja, jotka tehdään esimerkiksi töihin, asioimaan, harrastuksiin, ruoka-kauppaan tai lasten vuoksi. Matkojen yhdistelyyn pyrki kolme neljästä vastaajasta. Eniten kyytejä yhdistelivät maaseutumaisissa asuin ympäristöissä asuvat vastaajat. Suurkaupungin ydinkeskustassakin, jossa matkoja yhdistellään vähiten, näin teki puolet vastanneista. Vain kymmenesosa kaikista vastaajista ei voinut tai halunnut yhdistellä matkoja.

*Työmatkat on kuljettava autolla, mutta vapaa-aikana sitä välttää mahdollisimman paljon.
(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)*

*Oman kunnan hoitaminen asioinnin yhteydessä.
(Mies, suurkaupungin ydinkeskusta)*

Julkisen liikenteen käyttäminen ja käyttämättömyys tulevat esille puhuttaessa autoilun vähentämisen käytettävistä keinoista. Vastaajien asenteita julkisen liikenteen käyttöön haluttiin selvittää väitteellä ”käytämme julkisia kulkuvälineitä aina, kun mahdollista.” Suurkaupungin ydinkeskustan asukkaista jopa 66 prosenttia käyttää julkisia kulkuvälineitä aina kun se on mahdollista, kun taas kaikista vastaajista näin toimii vain 27 prosenttia. Vähiten valmiutta ja halua julkisen liikenteen käyttöön oli pendelöintitaajamassa (13 prosenttia) sekä maaseutumaisilla alueilla (16–22 prosenttia). Tosin kysymykseen ei osannut vastata tai siihen suhtautui neutraalisti melko moni erityisesti maaseutumaisilla alueilla asuva vastaaja.

Haastattelujen perusteella pendelöintitaajaman vähäinen julkisen liikenteen käyttö selittyy muun muassa huonoiksi koetuilla linja-autoreiteillä ja aikatauluilla sekä nousseilla hinnoilla. Maaseutumaisilla alueilla puolestaan ei koeta edes olevan julkista liikennettä. Vuorot kulkevat harvoin ja perustuvat yleensä koulukyyditysten aikatauluihin, joten esimerkiksi työssäkäyvän henkilön ei ole mahdollista hyödyntää niitä sujuvasti.

Lasten päiväkotia ei sijaitse julkisen liikenteen kulkuyhteyksien varrella. Työaika ja päiväkodin kiinnimeno ei mahdollista linja-auton käyttöä.

(Nainen, pendelöintitaajama)

Ympäristöasioiden tultua yhä yleisemmäksi puheenaiheeksi esille on tuotu matkailun suuret kielteiset ympäristövaikutukset. Tutkimuksessa haluttiin matkailuun liittyvällä kysymyksellä selvittää, kuinka monipuolisesti ja kattavasti vastaajat ottavat huomioon toimintansa ympäristövaikutuksia. Kyselyssä kysyttiin, ottaako vastaaja huomioon ympäristöasioita lomamatkoja suunnitellessaan. Vain 18 prosenttia kaikista vastaajista otti huomioon ympäristöasiat lomamatkoja suunnitellessaan. Noin 40 prosenttia ei ottanut asiaa huomioon ja yhtä suuri osa ei ottanut asiaan kantaa. Aktiivisimmin lomiaan suunnittelivat palvelevan kaupunkikeskuksen vastaajat.

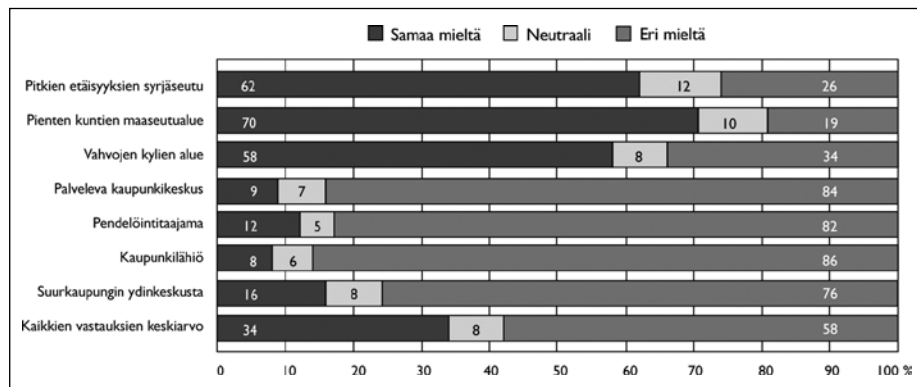
Liikkumiseen liittyvät rajoitteet ja esteet olivat erilaiset maaseutumaisissa ja kaupunkimaisissa ympäristöissä. Vastaajia pyydettiin vastaamaan väitteeseen asuinalueen julkisen liikenteen huonosta toimivuudesta muun muassa vuorojen ja reittien vähäisyyden, pysäkkien kaukaisen sijainnin tai kulkuvälineen ruuhkaisuuden perusteella. Maaseudun asukkaista jopa 86–92 prosenttia oli väittämän kanssa samaa mieltä, eli tyytymättömyys oli hyvin suurta. Myös kaupungissa asuvien tyytymättömyys oli melko korkeaa vaihdellen 35–56 prosentin välillä. Tästä poikkeuksen teki suurkaupungin ydinkeskusta, jossa vain kolme prosenttia vastaajista oli tyytymättömiä julkisen liikenteen toimintaan.

Puolet vastaajista piti julkista liikennettä kalliina. Kaikkein tyytymättömiä julkisen liikenteen hintoihin oltiin pendelöintitaajamassa ja kaupunkilähiössä. Tällöin tyytymättömyys liittyyneen eniten paikallislii-

kenteen hintoihin. Maaseudulla hintoihin kantaa ottamattomien osuus oli melko suuri, noin kolmannes. Keskimäärin joka neljäs vastaajista oli tyytyväinen julkisen liikenteen hintoihin, erityisen tyytyväisiä oltiin suurkaupungin ydinkeskustassa.

Asuinpaikkakunnallani on erittäin kallista matkustaa linja-autolla ympäristökuntaan (eli Oulun keskusta) lastenvaunujen kanssa. Vaunuista peritään erikseen ”rahtimaksu” ja lapseni ovat niin pieniä, että ilman vaunuja en pärjää. Tämän vuoksi asiat tulee hoidettua omalla autolla.
(Nainen, pendelöintitaajama)

Yhtenä keinona vähentää autoilua pidetään pyöräilyä ja kävelyä. Siksi kyselyssä selvitettiin, millaiset mahdollisuudet vastaajilla on siihen omalla asuinalueellaan. Kolmasosa kaikista vastaajista oli sitä mieltä, että asuinalueella pyörällä tai kävellen liikkuminen oli liian hankalaa esimerkiksi kevyen liikenteen väylien vähäisyyden, muun liikenteen vilkkauden tai pitkien etäisyyksien takia (kuva 18). Tämän kysymyksen tuloksissa tuli selkeästi esille ero maaseutumaisten ja kaupunkimaisten alueiden välillä: mitä tiheimmin asutulla alueella ja lähempänä keskustaa vastaaja asui, sitä tyytyväisempi hän oli kevyen liikenteen käyttömahdollisuuksiin ydinkeskustaa lukuun ottamatta.



Kuva 18. Suhtautuminen väitteeseen ”Pyörällä tai kävellen liikkuminen on hankalaa”.

Autolla liikkumisen tärkeyttä haluttiin selvittää esittämällä väite ”kotitalouteni arki olisi mahdotonta ilman omaa autoa”. Maaseutumaisilla alueilla vastaajat olivat selvästi riippuvaisempia autosta, sillä yli 90 prosenttia oli samaa mieltä väitteen kanssa. Tosin kaupunkimaisillakin alueilla luvut olivat melko korkeita; pendelöintitaajaman asukkaista 76 prosenttia oli riippuvaisia autoistaan. Parhaiten arjestaan ilman autoa selvisivät suurkaupungin ydinkeskustan asukkaat, joista vain viidesosa tarvitsi autoa jatkuvasti. Kaiken kaikkiaan 28 prosenttia vastaajista ei tarvinnut autoa jatkuvasti arjessaan.

*Asumme lähiössä, josta on matkaa lähimpään kauppaan 10 km. Auto on välttämätön. Perheen aikuiset kulkevat töissä eri suunnissa ja eri aikoina, joten 2x auto on välttämätön.
(Nainen, vahvojen kylien alue)*

*Lähikauppaan on matkaa noin 10 km ja se sijaitsee eri suunnalla kodistani matkalla 30 km:n päähän työpaikalleni. Oman auton käyttö on välttämätöntä, koska julkista liikennettä on liian vähän.
(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)*

4.3.4 Kuluttaminen, jätteet ja kierrättäminen

Jätteet ja kierrättäminen muodostavat melko pienen osan kotitalouden ympäristövaikutuksista. Niitä on kuitenkin aiheellista tarkastella, koska viime vuosikymmenien aikana on tapahtunut suuria muutoksia jätehuoltoon liittyvissä toimintatavoissa. Kuluttamisen vähentäminen on ympäristön kannalta kierrättämistä tärkeämpää, mutta harvat ihmiset mieltävät sitä vaihtoehdoksi.

Kyselyvastaajat pitivät itseään rationaalisina kuluttajina. Suuri enemmistö eli lähes 80 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, ettei taloudessa tule ostettua usein sellaisia tavaroita, joita ei oikeastaan tarvitse. Noin kymmenesosa kuitenkin myönsi ostavansa joskus tarpeettomaksi osoittautunutta tavaraa. Tuloksissa ei ollut alueellisia vaihteluita. Haastateltavista moni totesi, että tavaroiden ostaminen on vähäistä, kaikki tarpeellinen on jo tullut hankittua. Korkeintaan rikkoutuneiden tilalle hankitaan uutta. Lisäksi muutamat haastateltavat haaveilivat kulutuksen ja omistamansa tavaramäärän rajusta karsimisesta.

*Perheen varojen vähyys on asia, joka itsestään kannustaa, suorastaan pakottaa kierrättämään, säästämään kuluttamisessa.
(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)*

Vastausten perusteella muoti ei vaikuttanut vastaajien ostotarpeisiin kenkien tai vaatteiden osalta. Heistä 78 prosenttia osti edellä mainitut tuotteet oman tarpeen mukaan, kun taas kymmenesosa sai ratkaisevia vaikutteita muodista. Viimeksi mainittuja vastaajia oli erityisesti suurkaupungin ydinkeskustan asujissa, jopa 20 prosenttia. Pienten kuntien maaseutualueella muoti vaikutti ostopäätökseen vastausten mukaan kolmella prosentilla vastaajista.

*Asuinsijainnin takia ruoan suhteen erittäin omavaraisia. Emme osta kaupasta kuin harvoin lihaa/kalaa/marjoja. Muodilla ei väliä vaan kestävät vaatteet tärkeimpiä taloudellisenkin tilanteen ja pohjoisten olosuhteiden takia.
(Nainen, pitkien etäisyyksien syrjäseutu)*

Vanha miljöympäristö, rakennukset keskimäärin yli sata vuotta vanhoja, luo halua säilyttää vanhaa. Ei tartte lähteä uusia trendejä ostelemaan joka vuosi, kun aattelee, etteivät ne sopisi ympäristöön. Vahvistaa sitä pientä ekohörhöä, joka sisimmässä on.

(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)

Kyselyllä haluttiin selvittää, kokevatko vastaajat tekevänsä kulutus päätöksiä sen perusteella, että muut saavat hyvän käsityksen vastaajasta. Tulos oli selkeä, eli yli 80 prosenttia vastaajista ei kokenut painetta ostaa uusia tavaroita tai vaatteita sen takia, että ostamattomuus vaikuttaisi muiden ihmisten käsitykseen vastaajasta tai vastaajan perheestä. Seitsemän prosenttia koki paineen olevan olemassa. Näissä tuloksissa ei ollut alueellista vaihtelua.

Laadukkaita ja kestäviä tuotteita osti neljä viidestä vastaajasta. Vain viisi prosenttia mielsi ostavansa yleensä kestävämpiä tuotteita. Kyselyssä ei annettu laadukkuuden määritelmää, joten vastaaja sai itse määritellä laadun kriteerit. Tuloksissa ei ollut tilastollisesti merkittäviä alueellisia eroja.

Ympäristöystävälliset ostopäätökset

Kyselytulosten mukaan ostopäätöksiin vaikuttavat sekä tuotteiden ympäristömerkit että hinta. Ympäristömerkkejä ovat esimerkiksi Joutsenmerkki ja EU-kukka. Hieman yli puolet (55 prosenttia) vastaajista oli samaa mieltä väitteen ”tuotteiden ympäristömerkit vaikuttavat ostopäätöksiimme” kanssa. Viidennes oli eri mieltä eli heille ympäristömerkit eivät tarjoa oleellista tietoa ostohetkellä. Vastauksissa ei ollut merkittäviä eroja alueiden välillä. Haastattelutulokset olivat samanlaisia: toisille ympäristömerkityt tuotteet saattoivat olla joko ainut ostokriteeri, toisille ne olivat usein täysin merkityksettömiä. Sukupuolella, iällä tai asuinalueella ei ollut vaikutusta näkemyksiin.

Vastaajista 55 prosenttiin vaikutti tuotteen hinta enemmän kuin sen ympäristöystävällisyys. Viidennes vastaajista koki tilanteen päinvastoin eli heille tuotteen ympäristöystävällisyys on aina hintaa ratkaisevampaa. Neljännnes vastaajista sijoittui välimaastoon eli punnitsee tuotekohtaisesti valintansa. Tuloksissa ei ollut tilastollisesti merkittäviä eroja alueiden välillä.

Ympäristöystävällisten tuotteiden hinnat koettiin joko kalliina tai sopivina vastaajasta riippuen. Ympäristöystävälliset vaihtoehdot tuotteissa tai asumisessa olivat liian kalliita 35 prosentille vastaajista, mutta 32 prosentille eivät. Suurelle joukolle (28 prosenttia) vaihtoehdot olivat tilanteesta riippuen kalliita tai kohtuuhintaisia. Tässäkään kysymyksessä ei ollut alueellista vaihtelua.

Ympäristöystävällisiä valintoja tehdään usein kuluttamalla. Valintojen tekeminen on kuitenkin mahdotonta, elleivät alueen kaupat tarjoa siihen vaihtoehtoja. Lähes puolella vastaajista (46 prosenttia) omat

kaupat tarjosivat sellaisia tuotteita, että vastaaja pystyi ostamaan haluamansa määrän ympäristöystävällisiä tuotteita. Viidennes vastaajista koki, ettei tarjontaa ole tarpeeksi. Tyytyväisyys kauppoihin oli suurinta kaupunkilähiössä sekä suurkaupungin ydinkeskustassa. Tyytymättömyimpiä olivat maaseutualueiden vastaajat.

Asuinpaikkakunnallani on luomumyymälä, joka suosii lähiruokaa sekä kotimaista käsityötä ym. Vaatteet ovat myös luomupuuvillaa tmv. ja osa niiden tuotosta menee Maailman luonnonsäätiölle.

(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)

Lähikauppani on pieni eikä sieltä aina löydy esim. luomu-/lähiruokaa – jos jotain tarvitsee välttämättä, on pakko ottaa ”normaali” vaihtoehtoinen tuote.

(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)

Kierrätys

Kierrätyksen suosio on kasvanut viime vuosikymmeninä, ja tavaroiden jatkokäsittely muutoin kuin laittamalla roskiin oli suosittua myös tämän kyselyn vastaajien joukossa. Itselleen tarpeettomat tavarat moni (80 prosenttia vastaajista) myi tai lahjoitti eteenpäin. Eniten tavaroita kierrätettiin pendelöintitaajamassa sekä palvelevassa kaupunkikeskuksessa. Kymmenesosa vastaajista ei kierrättänyt itselleen turhia tavaroita. Yleisintä tämä oli pitkien etäisyyksien syrjäseudulla ja vahvojen kyllien alueella. Niissä etäisyydet kirpputoreille ovat usein pidempiä kuin muilla alueilla.

Vaikka tavaroita laitettiin kiertoon, kovin moni ei ostanut tavaroita käytettynä. Tavaroita, vaatteita tai muita tuotteita osti käytettynä paljon neljännes vastaajista. Kolme viidestä ei ostanut muiden käyttämiä tuotteita itselleen. Käyttätymistavoissa ei ollut merkittävää eroa alueiden välillä.

Epämuodikkaat ja (loppuun) käytetyt vaatteet, kengät, peitteet, tyynyt, matot, verhot yms. pitäisi saada johonkin hyötykäyttöön! Nyt sekajätteeseen.

Kierrätykseen kelpaa vain lähes uudenveroinen tavara.

(Nainen, pendelöintitaajama)

Hyviä kirppiksiä vaatehankintoja varten on paljon. Jätekierrätyspisteet isojen kauppojen vieressä hyvä!

(Nainen, pendelöintitaajama)

Jätteiden lajittelu oli vastaajille tärkeää. Lähes yhdeksän kymmenesosa lajitteli kaiken, mikä omalla asuinalueella oli mahdollista. Vain alle kymmenes ei lajitellut niin tarkoin kuin mahdollista. Pienten kuntien maaseutualueella lajiteltiin eniten ja pitkien etäisyyksien syrjäseudul-

la vähiten. Haastatteluissa tarkennettiin lajitteluun liittyviä tuloksia. Enemmistö haastatteluista oli huolellisia ja aktiivisia kierrättäjiä. Useat haastateltavat sekä kyselyvastaajat halusivat lajitella tarkemmin kuin sillä hetkellä omalla asuinalueella oli mahdollista. Erityisesti pitkien etäisyyksien syrjäseudulla vastaajia harmitti lajitteluverkoston harventuminen sekä lajittelupisteiden huono kunto. Lajittelupisteet olivat haastattelujen mukaan usein ääriään myöten täynnä.

*Taloyhtiön jäteastioiden lisääminen erillisiin jätteisiin (bio, energia, pahvi) tavanomaisten seka- ja lehtiastioiden lisäksi ovat kannustaneet lajitteluun.
(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)*

*Jätteiden lajittelupaikat useasti todella sotkuisia ja astia ääriään myöten täynnä.
(Nainen, pendelöintitaajama)*

*Kierrätystavaroiden vastaanottoapaikat ovat huonosti auki työssäkäyvän kannalta. Sama pätee ongelmajätteiden vastaanottoapaikkoihin.
(Nainen, suurkaupungin ydinkeskusta)*

Pienten kuntien maaseutualueella jätteitä hyödynnettiin eniten kompostoimalla, polttamalla tai antamalla ylijäänyttä ruokaa eläimille. Jätteitä hyödynsi jopa 90 prosenttia pienten kuntien maaseutualueen asukkaista kaikkien vastaajien keskiarvon jäädessä 63 prosenttiin. Vähiten jätteitä hyödynnettiin suurkaupungin ydinkeskustassa.

*Kaikki hyödynnetään mikä vain voidaan. Ruoka eläimille. Biojäte kompostiin.
Paperi (sanomalehdet) poltamme.
(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)*

Kuluttamisen ympäristövaikutuksiin vaikuttaa myös se, kuinka herkästi vanha tuote korvataan uudella. Vastaajista 85 prosenttia pyrki käyttämään hankkimansa tuotteet mahdollisimman loppuun ennen uusien ostamista. Vain seitsemän prosenttia vastaajista totesi, ettei edellisiä tuotteita käytetä loppuun ennen uuden hankintaa. Näissä tuloksissa ei ollut merkittäviä alueittaisia eroja.

Ihmisten kierrätyshalukkuuteen vaikuttavat useat tekijät. Näitä ovat muun muassa kierrättämisen sujuvuus ja hinta. Neljännes vastaajista koki, että kierrätysastioiden sijainti omalla asuinalueella oli hankalassa paikassa. Tätä mieltä oltiin erityisesti maaseudulla. Lähes 65 prosenttia vastaajista kuitenkin mielsi astioiden sijaitsevan toimivassa paikassa. Suurinta tyytyväisyys vallitsevaan tilanteeseen oli kaupunkilähiössä sekä pendelöintitaajamassa ja palvelevassa kaupunkikeskuksessa.

Oman kompostin tekeminen olisi hyvä asia, mutta aikaa ei ole ollut tarpeeksi. Ajan puute voi olla yksi asia, joka rajoittaa. Ekologisuus on joskus kallista.
(Mies, pitkien etäisyyksien syrjäseutu)

Aluekeräyspisteitä jätteille liian vähän. Lähialueiden metsät toimivat ”kaatopaikkoina”.
(Nainen, palveleva kaupunkikeskus)

Jätteiden lajittelu on mahdotonta, koska lähin lajittelupiste 12 km päässä.
(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)

Kyselyllä haluttiin selvittää, koettiinko oman alueen lajittelujärjestelmä monimutkaiseksi, kun eri tavaroille on oma lajittelutapansa tai käsiteltävät tavarat pitää kuljettaa tiettyihin paikkoihin. Viidennes vastaajista koki lajittelun monimutkaiseksi, kun taas 70 prosenttia lajitteli tottuneesti. Tuloksissa oli suuret alueelliset vaihtelut. Sujuvinta lajittelu oli kaupunkimaisissa asuinympäristöissä, erityisesti palvelevassa kaupunkikeskuksessa. Monimutkaisimmaksi tilanne koettiin pitkien etäisyyksien syrjäseudulla, jossa jopa 36 prosenttia vastaajista piti lajittelua monimutkaisena.

Maaseudun asukkaat kokivat, ettei jätteiden kierrätystä ole järjestetty siten, että vastaaja voisi lajitella niin tarkasti kuin hän haluaisi. Väitteen kanssa samaa mieltä oli 40–46 prosenttia maaseudun asukkaista kaikkien alueiden keskiarvon ollessa 31 prosenttia. Toisaalta yli puolet (55 prosenttia) kaikista vastaajista sai lajiteltua jätteensä niin tarkasti kun halusi. Tässäkin kysymyksessä jokainen vastaaja sai määritellä itse kaipaamansa lajittelutarkkuuden.

4.3.5 Ympäristöajattelu

Suomalaisten vapaa-aika on lisääntynyt viime vuosikymmeninä, joten aikaa harrastuksille on aiempaa enemmän. Kyselyssä haluttiin selvittää, kuinka ympäristöystävälliseksi tai ympäristöä kuormittavaksi vastaajat kokivat omat ja perheensä harrastukset. Vastausvaihtoehtoja oli kolme ympäristöä paljon kuormittamasta toiminnasta vähemmän kuormittavaan ja jopa ympäristön hyvinvointia edesauttavaan harrastukseen. Suuri enemmistö (80 prosenttia) mielsi, etteivät heidän harrastuksensa erityisemmin kuormita ympäristöä. Kuitenkin 12 prosenttia koki harrastuksiensa kuormittavan ympäristöä paljon. Ympäristön hyvinvointia edisti harrastuksillaan kahdeksan prosenttia kyselyyn vastanneista asukkaista. Selvästi eniten ympäristöä kuormittavia harrastuksia oli suurkaupungin ydinkeskustan ja pendelöintitajaman asukkailla. Näillä alueilla oli myös vähiten niitä, joiden harrastukset edesauttoivat ympäristön hyvinvointia.

Täällä vihreys on luonnollista hyödyntämistä. Kaupungissa pitää valitsemalla valita vihreys.

(Nainen, pitkien etäisyyksien syrjäseutu)

Harrastamme matkailua, joka kuormittaa ympäristöä. Vastapainoksi poimimme paljon marjoja, sieniä, liikumme luonnossa. Ei kuormitusta. Myös ahkeria kirpputorikävijöitä jne.

(Nainen, palveleva kaupunkikeskus)

Vastaajilta tiedusteltiin, kuinka ympäristöystävälliseksi he arvioivat oman kotitaloutensa verrattuna muihin samankaltaisiin ja -kokoisiin suomalaisiin kotitalouksiin. Heitä pyydettiin arvioissaan ottamaan kaikki seuraavat osa-alueet kokonaisuutena huomioon: asuminen, liikkuminen, matkailu ja muu vapaa-ajan vietto, ruoan ja tavaroiden hankkiminen, kierrätys sekä jätteiden tuottaminen ja lajittelu. Jopa kolmasosa (32 prosenttia) totesi elävänsä muita suomalaisia talouksia ympäristöystävällisemmin. Vain neljä prosenttia arvioi elävänsä vähemmän ympäristöystävällisesti kuin muut taloudet. Lähes kaksi kolmannesta (64 prosenttia) totesi elävänsä keskimäärin samalla tavalla kuin muut vastaavat taloudet.

Kyselyllä haluttiin myös selvittää vastaajien asenteita ympäristöystävällisiksi tulkittuihin toimintatapoihin. Kaikista vastanneista 82 prosenttia katsoi, että ympäristöystävällisten valintojen tekeminen on lähinnä omasta viitseliäisyydestä kiinni. Vain kuusi prosenttia oli eri mieltä, eikä vastauksissa ollut alueellista vaihtelua. Kolme viidestä vastaajasta olisi halunnut elää nykyistä ympäristöystävällisemmin, kun kymmenesosalle vastaajista riitti nykyinen oma toiminta. Näkemyksissä ei ollut juurikaan eroa asuinalueiden välillä, mutta kaupunkimaisissa asuinympäristöissä asuvat vastaajat toivoivat vähän muita enemmän ympäristöystävällisyyttä omaan arkeensa.

Ihmisten asenteisiin tarvitaan muutos. Kouluihin lisää ympäristökasvatusta niin uusi sukupolvi voi mahdollisesti olla hieman viisaampi.

(Mies, vahvojen kylien alue)

Kaikista vastaajista 60 prosenttia pyrki vastausten mukaan aina arkiaskareissaan toimimaan mahdollisimman ympäristöystävällisesti. Vain 13 prosenttia vastaajista ei pyrkinyt tähän. Toisaalta kolme neljästä vastaajasta oli sitä mieltä, ettei ympäristöystävällisesti toimiminen saisi hankaloittaa arjen askareita. Kymmenesosa vastaajista oli valmis siihen, että arki saa olla hieman hankalampaa ympäristöystävällisyydestä. Valmiimpia arjensa hankaloittamiseen oltiin suurkaupungin ydinkeskustassa. Vahvimmin sujuvan arjen puolella oltiin pitkien etäisyyksien syrjäseudulla.

Laiskuus!!! Häpeän hiukan vähän aikaa ja jatkan taas samaa huolimattomuutta... sori luonto...

(Nainen, pendelöintitajama)

Kyselyssä esitettiin väite ”omien toimintatapojen ja valintojen vaikutuksia ympäristöön ei usein tule edes ajatelleeksi”. Puolet vastanneista oli samaa mieltä, eli heidän arkensa sujui enimmäkseen ympäristöasioita ajattelematta. Toisaalta kolmannes (34 prosenttia) mietti omia vaikutuksiaan ympäristöön. Tulokset ovat sinänsä yllättäviä, koska edellisistä vastauksista välittyi aktiivisempi kuva vastaajista. Tämän kysymyksen vastauksissa ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja eri tutkimusalueiden välillä.

Näiden kyselytulosten perusteella suomalaisia kiinnostavat ympäristöasiat. Vain viisi prosenttia vastaajista ilmoitti, etteivät ne kiinnosta heitä. Kiinnostuneita oli yli 80 prosenttia. Erot eri alueiden välillä olivat pieniä, mutta maaseudulla oli hieman muita useammin ympäristöasioita kiinnostumattomia vastaajia.

Haastatteluissa oli mukana kotitalouksia, joissa elettiin hyvin vähän kuluttaen ja aktiivisesti ympäristö huomioiden, mutta silti näissä talouksissa olisi haluttu elää vielä tarkemmin ympäristön näkökulmasta. Esteenä pidettiin muun muassa etäisyyksiä ja sitä, että jotkin ympäristön kannalta haitalliset valinnat koetaan pakollisiksi suomalaisessa yhteiskunnassa. Tällaisina mainittiin muun muassa erilaiset elektroniset laitteet. Useissa haastatteluissa tuli esille, että haastateltu henkilö oli ympäristöasioiden suhteen kotitalouden aktiivisin. He halusivat huolehtia kierrättämisestä ja ympäristöystävällisyydestä useimmiten huomaamattomasti ja pakottamatta muita perheenjäseniä siihen.

Vain viisi prosenttia vastanneista mielsi, että läheisten kielteinen suhtautuminen ympäristöasioihin estäisi nykyistä ympäristöystävällisemmän elämän. Kaikista vastanneista 15 prosenttia koki, ettei itsellä ole tarpeeksi aikaa nykyisten toimintatapojen muuttamiseksi ympäristöystävälliseksi. Yli puolet vastanneista myönsi, että aikaa olisi riittävästi muutoksien tekemiseen. Tässä ei ollut alueellista vaihtelua.

Avoimella kysymyksellä selvitettiin, mitkä tekijät kannustivat vastaajia tekemään ympäristöystävällisiä valintoja arjessaan. Yleisimmin mainittiin hyvät tai riittävät kierrätyspisteet. Lisäksi luonnon tarjoamat mahdollisuudet, palveluiden ja työpaikan sijaitseminen lähellä kotia, hyvät kevyen liikenteen väylät, lähiruoan ja luomuruoan tarjolla oleminen kaupoissa sekä toimiva julkinen liikenne kannustivat ihmisiä heidän arjessaan. Luonnon tarjoamat mahdollisuudet tulivat esille erityisesti pitkien etäisyyksien syrjäseudulla sekä pienten kuntien maaseudulla. Hyvät kevyen liikenteen väylät herättivät tyytyväisyyttä kaupunkilähiössä asuvissa ja hyvä julkinen liikenne suurkaupungin ydinkeskustassa asuvissa. Kaiken kaikkiaan kysymys oli ennen kaikkea siitä, kuinka helpoksi ympäristöystävällinen elämäntapa on tehty tai kuinka hyvät olosuhteet sille on.

Lähes kaikki palvelut ovat melko lähellä, myös jäteasioissa. Siis ei turhaa autolla ajaa.

(Mies, kaupunkilähiö)

Ruokakaupassa on luomuruokaa, pyörätiet ovat hyvät, jätteiden lajittelu on järjestetty hyvin, vaatekaupat lähellä.
(Nainen, kaupunkilähiö)

Kasvatan omalla kasvimaalla perunan, vihannekset, viinimarjat. Kalastan kesämökkimme järvestä ja joesta kalat. Metsästysharrastus tuo riistaa, hirvenpyynti antaa koko vuoden tarpeen lihasta ja muu pienriista lisäksi.
(Mies, pitkien etäisyyksien syrjäseutu)

Avoimissa vastauksissa kaivattiin muutoksia nykytilanteeseen. Ylivoimaisesti eniten toivottiin kierrätyspisteiden laadun ja määrän parantamista. Toivelistalla olivat myös julkisen liikenteen lisääminen, ympäristöystävällisten vaihtoehtojen halpeneminen sekä paremmat kevyen liikenteen verkostot. Lisää julkista liikennettä toivottiin kaupunkiympäristöissä. Kaupunkilähiön ja pendelöintitaajaman asukkaat toivoivat ympäristöystävällisten vaihtoehtojen halpenemista. Pendelöintitaajaman asukkaat kaipasivat myös kauppoihinsa lisää lähi- ja luomuruokaa.

Kaupoissa pitäisi olla enemmän kotimaista ja lähiruokaa /-tuotteita.
(Mies, pienten kuntien maaseutualue)

Junaliikennettä suosisin ehdottomasti, jos se ei olisi niin kallista.
(Nainen, vahvojen kylien alue)

Enemmän julkisia kulkuneuvoja. Esim. palvelubussi yms. tänne peräkyllille!
(Nainen, pienten kuntien maaseutualue)

Haastatelluilta henkilöiltä kysyttiin, millaisena he näkevät ympäristöasioiden tulevaisuuden eli kasvaako vai pieneneekö niiden merkitys. Suuri enemmistö haastatelluista uskoi, että ympäristöasiat pysyvät jatkossakin vähintään yhtä tärkeänä yhteiskunnassa. Moni luotti siihen, että tulevat sukupolvet ovat viisaampia kuin nykyiset sukupolvet. Esiin nostettiin muun muassa se, että eri puolilla Suomea päiväkodeissa ja kouluissa lapsia opetetaan ottamaan huomioon myös ympäristöasiat. Muutamat haastateltavat toivat tosin esille, että nyt on menty jo joiltain osin liian pitkälle, yksinkertaisista asioista on tehty liian monimutkaisia. Tässä viitattiin esimerkiksi maaseudun kotitalouksien jätevesien käsittelyä koskeviin säännöksiin.

4.4 Kyselyn tulokset taustatekijöiden perusteella

Tutkimuksen tavoite oli tarkastella asuinympäristön vaikutuksia ihmisten mahdollisuuksiin tehdä ympäristöystävällisiä valintoja arjessaan. Tähän mennessä tässä raportissa empiiristä aineistoa on käsitelty pääasiassa vain alueellisesta näkökulmasta. Seuraavaksi kuitenkin aineiston tuloksia analysoidaan siten, onko vastaajien sosio-ekonomisilla taustatekijöillä vaikutusta annettuihin vastauksiin ja saatuihin tuloksiin. Tämän vuoksi kyselyaineistosta etsittiin Khiin neliötestillä riippuvuuksia myös vastaajien muiden taustatekijöiden mukaan. Seuraavilla sivuilla esitetyissä tarkasteluissa ei käsitellä vastausjakaumia numeerisesti, koska tutkimuksen pääpaino on aluetarkastelussa. Lisäksi suuri aineisto ei mahdollista tiivistä käsittely- ja esittelytapaa. Sen sijaan tarkasteluiden painopiste on havaintojen välisten yhteyksien paikantamisessa ja selittämisessä.

Vastaajien lähemmin tarkasteltuja taustatekijöitä olivat sukupuoli sekä luokiteltuina ikä, koulutustaso, työtilanne, tulotaso, asumismuoto sekä talouden lasten lukumäärä. Vertailun vuoksi tarkasteluun otettiin myös maaseutu-kaupunki -luokittelun mukainen jako. Kysymykset liittyivät ravinnon hankkimiseen sekä henkilöauton omistamiseen ja sillä ajettuihin kilometrimääriin. Lisäksi tarkasteltiin useita kyselylomakkeen mielipideväittämiä. Kysymyksiä valittiin ravinnon hankkimiseen ja ruokaan, liikkumiseen, ostopäätöksiin, lajitteluun ja ympäristöasenteisiin liittyen yhteensä 32, koska niiden todettiin edustavan monipuolisesti koko kyselyn laajaa sisältöä.

Valitun aineiston useimmat ja vahvimmat riippuvuudet liittyivät vastaajien ikään. Vastaajan ikä selittää eniten useimpia arkisia valintoja ja toimintaa kuluttajana. Kulutustottumukset ja arvot ovat siis suurelta osin sukupolvikysymys. Toiseksi vahvin selittävä tekijä oli vastaajan asuminen joko maaseutumaisella tai kaupunkimaisella alueella. Kolmanneksi eniten havaintojen jakautumista selitti koulutustaso. Näiden taustatekijöiden ristikkäinen vaikutus on melko suuri, sillä korkeakoulukoulutuksen saaneita on kaupungeissa enemmän kuin maaseudulla. Koulutustasolla ja iällä on myös oma yhteytensä.

4.4.1 Asuminen ja ympäristöystävällisyys

Vastaajien asuinpaikan tyypillä (kaupunki/maaseutu), asumismuodolla (kerros-/rivi-/omakotitalo) ja ympäristöystävällisillä toimintatavoilla on yhteyksiä, jotka eivät selity asuinpaikan ominaisuuksilla sellaisenaan. Asuinpaikka ja asumismuoto määrittävät suurelta osin asukkaiden arkisten tarpeiden ja mahdollisuuksien kautta. Asumiseen liittyvillä tekijöillä ja ympäristön huomioon ottavalla kuluttamisella on kuitenkin joi-

takin mainitsemisen arvoisia yhteyksiä, jotka perustuvat asuinpaikan ominaisuuksiin. Ne johtavat siihen, että arkielämässä tehtävät valinnat ovat kaupunkiolosuhteissa erilaisia kuin maaseudun olosuhteissa.

Asuinpaikan ja asumismuodon valintaan vaikuttavat muun muassa asukkaan tulotaso, koulutus, työpaikan sijainti ja yleinen elämäntilanne. Koulutetut ja lapsettomat aikuiset asuvat muita useammin kaupunkikeskustan kerrostaloissa, ja heillä on käytössään muita vähemmän autoja. He käyttävät muita useammin julkista liikennettä, mutta toisaalta he myös matkustavat muita useammin ja kauemmas. Tässä tehdyillä valinnoilla ei kuitenkaan näyttäisi olevan ensisijaisesti ympäristöön liittyviä perusteluita, vaan kysymys on erilaisesta elämäntyylistä, jossa ympäristöasiat otetaan huomioon yhtäältä paremmin ja toisaalta huonommin. Autottomuus ja julkisen liikenteen hyödyntäminen ovat ympäristöystävällisiä asioita, mutta niiden valinnan vaikuttimet löytyvät todennäköisemmin taloudellisista ja käytännöllisistä syistä kuin ympäristön huomioon ottamisesta. Keskustojen kerrostalojen asukkaat eivät juuri erotu muusta vastaajajoukosta ympäristöystävällisten valintojen tekemisen suhteen. Heidän näkemyksensä elintarvikkeiden ja kulutustavaroiden hankinnoista, kierrätyksestä tai ympäristönsuojelusta eivät poikkea muunlaisissa ympäristöissä asuvista.

Lapsiperheille tyypillinen asuinpaikka on rivitalo tai omakotitalo kaupunkikeskustan ulkopuolella, joko lähiössä tai maaseutumaisissa olosuhteissa. Asuinpaikan valintaa selittävät tässäkin käytännölliset tekijät, joilla on omat seurauksensa ympäristövaikutuksineen. Julkista liikennettä käytetään vähemmän kuin kaupunkien keskustoissa, koska sitä on vähemmän tarjolla. Kalastus ja marjastus ovat taas maalla yleisempiä kuin kaupungeissa, koska niille on maaseutumaisissa olosuhteissa paremmat edellytykset. Vaikuttaakin siltä, että asuinpaikka on vain olosuhde, joka on käytännöllisten tarpeiden sanelema. Ympäristöasiat otetaan huomioon siinä määrin kuin se on mahdollista tai kuin sille löytyy aikaa, rahaa ja motivaatiota. Asuinpaikalla ei näyttäisi olevan paljonkaan vaikutusta ympäristöystävällisyyteen liittyvän motivaation suuruuteen. Asuinpaikan tyyppistä riippumatta asukkaat mainitsivat motivaatiota lisääväksi tekijäksi kierrätyksen tekemisen vaivattomaksi. Kysymys onkin siis suurelta osin siitä, että ihmiset ovat valmiita ja halukkaita tekemään ympäristöystävällisiä valintoja, ellei niistä ole heille liikaa vaivaa. Tämä on yhteinen piirre kaikenlaisissa asuinympäristöissä asuville.

Aineiston tarkastelu asuinpaikan tyyppin mukaan tuo esiin sen, että asuinpaikka ei vaikuta ympäristöön suhtautumiseen. Asuinolosuhteet vaikuttavat kuitenkin siihen, millaisia ympäristön tilaan vaikuttavia päätöksiä ollaan valmiita tekemään. Harvaan asutuilla alueilla kierrätys vaatii enemmän vaivannäköä, mutta esimerkiksi luonnon antimien hyödyntämiselle on paremmat mahdollisuudet ja niitä myös hyödynnetään. Autottomuus taas on maaseudulla huomattavasti hankalampaa kuin kaupungissa, ja siksi autojen määrä onkin siellä suurempi ja niitä

myös käytetään enemmän. Erilaisista olosuhteista riippumatta vastaajien suhtautuminen ympäristösuojeluun on kuitenkin pääosin myönteinen, eikä erilaisten asuinympäristöjen välillä ole kovinkaan suuria asenteisiin tai tekoihin liittyviä eroja.

4.4.2 *Ruokaan liittyvät valinnat*

Luomuruokaa voidaan käsitellä tässä yhtenä esimerkkinä siitä, miten vastaajat suhtautuvat eettiseen kuluttamiseen. Kaikkein keskeisin luomuruoan valintaan liittyvä tekijä on kuluttajan ikä. Hieman yllättäen myönteisimmin luomuruokaan suhtautuvat vanhimmat vastaajat. Osittain kysymys voi olla siitä, että iäkkäämmät vastaajat kokevat varsinaisen luomuruoan lisäksi myös kaiken itse kasvatetun, poimitun ja metsästetyn olevan luonnonmukaisesti tuotettua. Tämä ei kuitenkaan selitä vastausten jakautumista kokonaan.

Tulotaso näyttäisi vaikuttavan siihen, pidetäänkö luomuruokaa kalliina, mutta silti esimerkiksi eläkeläiset ja työttömät suosivat luomuruokaa keskimääräistä useammin. Kysymys ei siis ole pelkästään rahasta tai siitä, onko kuluttajalla varaa luonnonmukaisesti tuotettuun ravintoon. Keskeisin tekijä luomuruoan suosimisessa näyttää olevan kuluttajan käytettävissä oleva aika. Eläkeläisten, työttömien ja pienituloisten nuorten aikuisten muita innokkaampi suhtautuminen luomuruokaan saattaa liittyä siihen, että heillä on käytössään muita vastaajia enemmän aikaa eettisten valintojen tekemiseen. Ruuhkavuosiensa läpikäyvät aikuiset lapsiperheineen joutuvat arjessaan kiinnittämään enemmän huomiota muihin asioihin kuin ruoantuotannon eettisyyteen. Suurituloisimmat ja siten todennäköisesti myös paljon aikaansa työssään käyttävät eivät myöskään ole asiasta yhtä kiinnostuneita kuin esimerkiksi eläkeläiset. Sama ilmiö on havaittavissa, kun tarkastellaan vastaajien suhtautumista ruoan kotimaisuuteen tai lähiruokaan. Kaikkein useimmin näistäkin asioista ovat kiinnostuneita vanhimmat ikäluokat sekä muut pääasiassa työmarkkinoiden ulkopuolella elävät.

Vastaajan ikä vaikuttaa ruoanhankinnan lisäksi myös suhtautumiseen ruoan loppuun asti käyttämiseen. Vanhimmat ikäluokat heittävät ruokaa pois nuorempiaan vähemmän ja he lajittelevat jätteensä nuorempiaan tarkemmin. Tässäkin tapauksessa kyse lienee ainakin osittain käytettävissä olevasta ajasta, sillä eläkeläisillä on enemmän aikaa kiinnittää huomiota näihin asioihin. Tässä saattaa kuitenkin olla kysymys myös laajemmasta sukupolvien välisestä erosta. Nykyiset eläkeläiset ovat kasvaneet vähemmän yltäkyläisessä ympäristössä kuin nuoremmat ikäluokat, ja he ovat saattaneet nuoruudessaan oppia tarkemman suhtautumisen niin ruoan hankintaan kuin sen pois heittämiseenkin.

Ikä, tulotaso sekä koulutustaso vaikuttavat siihen, miten vastaaja kokee ympäristöystävällisten tuotteiden hinnoittelun. Varakkaat, koulutetut ja työelämässä mukana olevat vastaajat mielsivät ympäristöys-

tävälliset tuotteet kohtuullisen hintaisiksi. Nuoret 18–35-vuotiaat kokivat näiden tuotteiden hinnat korkeiksi ja he valitsivat tuotteen muita useammin hinnan kuin ympäristöystävällisyyden perusteella. Iäkkäimmät vastaajat hankkivat luomutuotteita nuorempia useammin niiden hieman korkeammasta hinnasta huolimatta. Tässä on huomattava, että luomu- ja lähiruoan tarjonnassa painottuvat perinteiset suomalaiset ruokalajit, joita iäkkäämmät vastaajat saattavat muutenkin suosia muita vastaajia useammin.

Vaikka suurin osa vastaajista pyrki kertomansa mukaan käyttämään hankkimansa tuotteet mahdollisimman loppuun ennen uusien ostamista, oli vastauksissa eroja muun muassa iän ja tulotason mukaan. Yli 55-vuotiaat olivat tarkimpia käyttämään tuotteet loppuun (90 prosenttia pyrki siihen), mutta myös nuorimmista vastaajista 79 prosenttia pyrki samaan. Erityisesti pienituloiset ja vähiten koulutetut pyrkivät käyttämään tuotteet mahdollisimman loppuun. Jonkin verran keskimääräistä tarkempia uuden hankkimisen suhteen oltiin myös lapsettomissa talouksissa.

Huolellisimmat lajittelijat löytyivät iän perusteella: mitä vanhempi henkilö, sitä tarkemmin hän ilmoituksensa mukaan lajitteli. Vastaajan lajitteluintoon ei vaikuttanut esimerkiksi sukupuoli, tulotaso, asuinympäristö tai työtilanne. Tässäkin tapauksessa kysymys voi olla käytettävissä olevasta ajasta sekä sukupolvisidonnaisesta suhtautumisesta tavaroiden kuluttamiseen.

Naiset halusivat kertomansa mukaan miehiä hieman useammin elää nykyistä ympäristöystävällisemmin. Merkitystä sen sijaan ei ollut iällä, tulotasolla tai asumismuodolla. Kaiken kaikkiaan asuinympäristön kokeminen ympäristöystävällisen elämän mahdollistajana tai estäjänä riippui vastaajan henkilökohtaisesta mielipiteestä ja mahdollisesti elämänasenteesta. Mielipiteeseen ei juuri vaikuttanut vastaajan ikä, koulutustaso, työtilanne, asumismuoto tai talouden koko.

4.4.3 Liikkuminen ja elämäntilanne

Kotitalouksien vuodessa autolla ajamat ajokilometrit vaihtelivat vastaajan iästä riippuen. Vanhimpaan ikäluokkaan kuuluvat eli yli 55-vuotiaat ajoivat huomattavasti vähemmän kuin nuoremmat. 36–55-vuotiaat ajoivat hieman enemmän kuin 18–35-vuotiaat, mutta näiden ikäluokkien välinen ero ei ollut suuri. Myös tulotaso selitti vuosittaisia ajokilometrien määrää: suurituloisimmat ja työssäkäyvät vastaajat ajoivat enemmän kuin pienituloiset ja työelämän ulkopuolella olevat.

Selitykset edellä mainittuihin vastausjakauman eroihin liittyvät ennen muuta vastaajien elämänvaiheeseen. Vanhin vastaajaikäluokka on muita harvemmin mukana aktiivisessa työelämässä ja heillä on muita ryhmiä harvemmin alaikäisiä lapsia. Näiden tekijöiden vuoksi heillä on myös vähiten tarvetta auton käytölle arkielämässään. Myös heidän tu-

lotasonsa on muita vastaajaryhmiä alhaisempi, sillä monet yli 55-vuotiaista vastaajista ovat eläkkeellä. Tämä voi myös rajoittaa heidän mahdollisuuksiaan liikkua. Pääasiallinen selitys löytynee kuitenkin vähäisemmästä liikkumisen tarpeesta. Kaikkein nuorimmilla vastaajilla tilanne voi olla samankaltainen – lapsia ei ole ja tulotaso on keskimäärin alhaisempi kuin keskimmaisella ikäluokalla.

Toinen liikkumisen määrää selittävä tekijä löytyy vastaajan sosioekonomisesta asemasta. Pienituloiset vastaajat ajavat autolla muita vähemmän. Tähän liittyy usein vastaajan elämänvaihe, mutta myös se, että pienituloisilla on muita harvemmin varaa auton omistamiseen. Edellä mainittujen lisäksi on hyvä nostaa esiin aiemmin mainittu vähän autoileva ryhmä: nuoret, korkeakoulutetut ja lapsettomat suurkaupungin asukkaat, joille autottomuus on luonteva valinta. Heille auton omistaminen ei ole tarpeellista, sillä julkinen liikenne toimii, lapsia ei ole ja ilman autoa välttyy myös pysäköintiin liittyviltä ongelmilta.

Edellä esitettyjä tulkintoja tukee se, että tämän tarkastelun keskimäinen ikäryhmä, 36–55-vuotiaat, koki muita useammin arkensa hankalaksi ilman autoa. Helpointa autottomuus taas oli suurkaupungin lapsettomille hyvätuloisille sekä toisaalta nuorille ja pienituloisille vastaajille. Arkielämänsä hankalaksi ilman autoa mielsivät kaikkein useimmin miehet sekä keski- ja suurituloiset lapsiperheet. Ennen kaikkea kaupunkikeskusten ulkopuolella asuvat lapsiperheet kokivat muita useammin arkensa hankalaksi ilman autoa.

5. Yhteenveto ja johtopäätökset

5.1 Yhteenveto

5.1.1 Tutkimuksen toteutus

Tutkimuksen tavoitteena oli koota tietoa siitä, millaisia ympäristön huomioivia arkipäivän valintoja erilaisissa asuinympäristöissä asuvat ihmiset tekevät tai voivat tehdä, miten valintojen ympäristöystävällisyyttä voidaan lisätä ja miten paljon asuinympäristö vaikuttaa asukkaan mahdollisuuteen elää ympäristöystävällisesti. Arjen valinnat liittyivät asumiseen, ravintoon, liikkumiseen, kuluttamiseen ja kierrättämiseen sekä jätteiden käsittelyyn. Tutkimuskysymykset olivat:

- kuinka ympäristöystävällisiä valintoja ihmiset voivat tehdä omassa asuinympäristössään?
- mitkä ovat esteenä ympäristöystävällisempien valintojen tekemiselle?
- millaisia valintoja ihmiset haluaisivat tehdä?
- miten tilannetta voisi parantaa?

Tutkimusalueiksi valittiin postinumeroalueiden pohjalta seitsemän erityyppistä aluetta eri puolilta Suomea. Tutkimusalueiksi valikoituivat suurkaupungin ydinkeskusta (Helsingin Kampinmalmi), kaupunkilähiö (Porista Impola, Pormestarinluoto, Uusikoivisto, Sampola, Väinölä, Koivistonluoto ja Metallinkylä), pendelöintitaajama (Oulunsalon keskustaaajama), palveleva kaupunkikeskus (Heinolan keskustaaajama), vahvojen kylien alue (Seinäjoen maaseutualueet ja osa Ilmajoesta), pienten kuntien maaseutualue (haja-asutusalueita Kaavista, Kuopiosta, Juankoskelta, Tuusniemeltä, Nilsiästä ja Rautavaarasta) sekä pitkien etäisyyksien syrjäseutu (haja-asutusalueita Sodankylästä, Sallasta, Kemi-järveltä, Pelkosenniemeltä ja Savukoskelta).

Hanke käynnistyi vuonna 2009, jolloin suunniteltiin hankkeen yksityiskohtainen sisältö. Tutkimusaineisto kerättiin lomakekyselyllä sekä teemahaastatteluilla. Vuonna 2010 toteutettiin laaja asukaskysely. Osoitetiedot hankittiin Maistraatin väestötietojärjestelmästä. Vastajat valittiin tutkimusalueilta satunnaisotannalla 18–75-vuotiaista suomenkielisistä henkilöistä. Kysely lähetettiin jokaisen tutkimusalueen 800 asukkaalle, yhteensä 5 600 henkilölle. Vastausprosentti oli kahden postituskierroksen jälkeen 34,2 prosenttia. Vuoden 2011 aikana haastateltiin tutkimusalueiden asukkaita yksityiskohtaisemman tiedon saamiseksi. Haastatteluja tehtiin yhteensä 28. Haastateltavat valittiin iän ja sukupuolen sekä talouden koon ja sijainnin perusteella. Haastattelut toteutettiin henkilökohtaisina haastatteluina. Vuoden 2012 aikana analysoitiin tuloksia, ja vuosien 2012–2013 aikana viimeisteltiin tutkimusraportti.

5.1.2 Tutkimuksen tulokset

Ympäristöystävällisten valintojen mahdollisuudet

Ympäristöystävällisten valintojen tekemiseen vaikuttavat erityisesti henkilökohtaiset tavat, arvot ja mieltymykset. Asuinympäristö on se, joka ohjaa ympäristöystävällisen toiminnan tarkempaa toteutustapaa ja sisältöä. Se vaikuttaa siihen, kuinka paljon ympäristöystävälliseen toimintaan kuluu aikaa ja kuinka paljon se vaatii huomiota.

Maaseutuasuinympäristössä elävät voivat tehdä muita helpommin ympäristöystävällisiä valintoja ruokaan ja harrastuksiin liittyen. He voivat kasvattaa itse ravintoa, hankkia sitä vapaasti luonnosta ja säilyttää suuria määriä ruokaa. Luonnosta hankittu ruoka voidaan myös ajatella luonnonmukaisesti tuotetuksi, vaikkakaan se ei useimmiten täytä virallista luomutuotteen määritelmää. Biojätteen jatkokäsittelykin on usein sujuvampaa, sillä jätteitä voidaan laittaa omaan kompostiin tai syöttää eläimille. Maaseudun asuinympäristöissä myös luontoon liittyvät harrastukset ovat yleisempiä kuin kaupungissa. Näitä ovat lenkkeily ja kävely, luonnossa liikkuminen sekä luonnon tarkkailu.

Maaseudun asukkaat tyytyvät kaupunkilaisia useammin matkailuun kotimaassa. Halu kaukomaihin suuntautuviin lomamatkoihin ei ole kovin yleinen tai hallitseva. Kaupunkilaiset sen sijaan matkustavat selvästi maaseudun asukkaita useammin ulkomaille. Myös kakkosasuntoja on maaseudulla asuvilla hieman harvemmin kuin kaupungissa asuvilla. Muutoinkin koettu tarve ja paine kuluttamiseen on maaseudulla kysely- ja haastattelutulosten mukaan kaupunkien asukkaita matalampi. Toisaalta myös tulotaso on maaseudulla keskimäärin alhaisempi kuin kaupungeissa.

Maaseudun asukkaat pystyvät muita useammin hyödyntämään puuta lämmityksessä, ja tällä on merkitystä muun muassa öljyn ja sähkön käytön vähentämisessä. Lisäksi sähkön kulutuksen seuraaminen on maaseudulla yleisempää kuin kaupungeissa, mikä selittyy asumismuotoon liittyvillä tekijöillä. Maaseudulla asuvat ajavat autolla kaupunkilaisia enemmän, sillä julkinen liikenne toimii maaseudulla kaupungeja heikommin. Ajo on tosin kaupungeja useammin maantieajoa, jonka keskimääräinen polttoaineenkulutus on vähäisempi ajettua kilometriä kohden.

Kaupunkiympäristössä on maaseutua paremmat mahdollisuudet julkisen liikenteen käyttöön. Erityisen hyvä mahdollisuus siihen on suurkaupungin ydinkeskustassa. Kaupunkilaiset omistavatkin maaseutuasukkaita vähemmän autoja ja ajavat vähemmän. Myös tarvittavat palvelut ovat lähempänä kuin maaseudun asukkailla.

Kaupungeissa jätteiden kierrätyspisteet ovat helpommin saavutettavissa kuin maaseudulla, joten kierrättäminen on helpompaa. Toisaalta kierrätyspisteiden tasoon ei aina olla tyytyväisiä, vaan monet haluaisivat lajitella tarkemmin kuin se on nyt mahdollista.

Kaupunkilaisten kulutus on suurempaa kuin maaseudulla asuvien.

Tämä selittyy yhtäältä korkeammalla tulotasolla ja toisaalta laajemmilla kulutusmahdollisuuksilla. Muita eroavaisuuksia oli esimerkiksi suhtautumisessa kulutukseen. Lihan syöntiä vältellään kaupungeissa maaseutua enemmän ja kirpputoreja on kaupunkialueilla maaseutua enemmän, ja niitä hyödynnetään varsin usein. Maaseudun asukkaisiin verrattuna kaupungissa asuvat matkustavat huomattavasti enemmän ulkomaille.

Monet kyselystä saadut asenne- ja toimintatapakysymyksiensä vastaukset osoittivat, että vastaajien asenne vaikuttaa heidän omaksumiinsa toimintatapoihin. Ne, jotka haluavat tehdä ympäristöystävällisiä valintoja, löytävät siihen keinot. Toisaalta monet ratkaisut syntyvät luontevasti muutoinkin, ilman suurta tarvetta olla kiinnostunut ympäristöystävällisestä toiminnasta: suurkaupungissa on kätevää käyttää julkista liikennettä ja maaseutualueilla esimerkiksi kompostointi on helppo tapa vähentää jätteen määrää.

Esteet ympäristöystävällisille valinnoille

Maaseutualueilla arjen ympäristöystävällisyyttä rajoittavat tekijät ovat erilaisia kuin kaupungeissa. Maaseudun pitkät etäisyydet pakottavat käyttämään autoa. Toisaalta sen vuoksi matkoja yhdistellään paljon ja useita asioita hoidetaan yhdellä käynnillä. Kierrätyspisteetkin ovat usein kaukana ja koska asumismuotona on usein omakotitalo, ei kerros- ja rivitaloille tyypillisiä talokohtaisia lajittelupuisteita ole. Myös muiden ihmisten suhtautumisella ja alueen yleisellä asenteella ympäristöasioita kohtaan on merkitystä: kun asenne niitä kohtaan on salliva, on helpompi olla aktiivinen. Jos taas ympäristöasioista puhutaan yleisesti kielteiseen sävyyn, vähentää se joidenkin yksilöiden halua aktiivisuuteen tai ainakaan omaa aktiivisuutta ei välttämättä haluta tuoda esille. Kaupungissa ei ole sujuvia mahdollisuuksia oman ravinnon tuottamiseen tai hankkimiseen. Myös säilytystilat ovat usein pienet. Kaikki eivät kaupungeissakaan käytä aktiivisesti julkista liikennettä, koska vuorot voivat sopia huonosti yksilön omiin aikatauluihin ja tarpeisiin. Tällöin arjen kulkuvälineeksi voidaan valita henkilöauto. Arjessa ei ehditä miettiä tavallisten toimintatapojen muuttamista.

Kaikilla tutkimusalueilla oli useita vastaajia, joille ympäristöystävällisten tuotteiden muita korkeampi hinta oli este niiden ostamiselle. Rahan merkitys ympäristöystävällisille valinnoille on kuitenkin kaksijakoinen. Toisaalta ihmiset valittelevat, etteivät voi tehdä ympäristöystävällisiä valintoja niiden kalleuden takia. Toisaalta taloudellinen tilanne rajoittaa kuluttamista joko pakottaen hankkimaan vähemmän tavaraa tai ohjaten pitkäikäisiin valintoihin. Myös turvallisten kevyen liikenteen väylien puute voi vähentää pyöräilyintoa ja siten jarruttaa myönteisten ympäristövaikutusten syntyä kaikenlaisissa asuinympäristöissä. Harvaan asutulla maaseudulla kevyen liikenteen väyliä ei ehkä ole pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen vuoksi, kaupunkien ydinkeskustoissa taas tiivis rakenne sekä autojen ja kävelijöiden vaatima tila voi viedä ti-

laa pyöräilijöiltä. Lisäksi tiedon puute ympäristöystävällisistä valinnoista on yhtä lailla este kaikilla asuinalueilla.

Halutut ympäristövalinnat

Tutkimuksen mukaan ihmiset ovat halukkaita tekemään ympäristöystävällisiä valintoja. Arjessa ei kuitenkaan aina osata ajatella, mitä se käytännössä tarkoittaisi. Tutuinta ihmisille on jätteiden käsittely. Ajatukset ympäristöystävällisestä toiminnasta keskittyivätkin vahvasti jätteiden kierrätykseen. Siihen halutaan panostaa, koska hoitamalla sen hyvin ihmiset kokevat toimivansa ympäristöystävällisesti. Etenkin maaseudulla haluttaisiin paremmat mahdollisuudet lajitella enemmän ja monipuolisemmin sekä saada kierrätyspisteet nykyistä lähemmäksi asuntoja. Myös kaupungeissa haluttaisiin kierrättää entistä paremmin. Siellä kierrätyspisteisiin on useimmilla lyhyt matka, mutta silti kierrätyspisteitä haluttaisiin nykyistä lähemmäksi.

Sekä maaseudulla että kaupungissa asuvat vastaajat halusivat lisätä julkisen liikenteen käyttöä. Vastaavasti omalla autolla ajamisen vähentäminen kiinnosti jonkin verran. Etenkin maaseudulla julkisen liikenteen vähyys, hitaus ja aikataulujen sopimattomuus estävät toiveiden käytännön toteutumista. Ihmisten esittämä toive julkisen liikenteen lisäämisestä voidaan jossain määrin kyseenalaistaa, koska julkinen liikenne on vähentynyt nimenomaan siksi, että käyttäjiä on ollut liian vähän. Kuitenkin totta on myös se, että väärään aikaan kulkeva tai kovin monta ylimääräistä mutkaa matkalla tekevä julkinen liikenne ei ihmisiä kiinnosta ja käyttäjämäärä yhä vähenee. Maaseudulla olisikin tärkeä miettiä uusia innovatiivisia tapoja tuottaa julkista liikennettä. Perinteinen linja-autoliikenne ei liene kaikkein toimivin ratkaisu.

Moni tutkimukseen osallistunut asukas oli pyrkinyt ympäristöystävällisen lämmitysmuodon valintaan. Öljyn ja sähkön tilalla tai lisäksi käytettiin puuta, ilmalämpöpumppuja ja maalämpöä. Todennäköisesti ympäristönäkökohdat ovat harvalla olleet ainoa syy valintaan, vaan taloudelliset näkökulmat olivat yksi keskeinen peruste. Joka tapauksessa muutoksella on ollut myös ympäristöystävällisiä vaikutuksia.

Ihmiset ilmaisivat tutkimuksessa halunsa lähi- ja luomuruoan sekä muiden ympäristöystävällisten tuotteiden ostamiseen. Asiaa ajatellaan kuitenkin melko rajallisesti. Ympäristöystävällisten tuotteiden ostamisen pitäisi olla helppoa eivätkä tuotteet saisi olla ainakaan kovin paljon kalliimpia kuin muut vastaavat tuotteet.

Suomalaiset siis ovat kiinnostuneita ympäristöystävällisten valintojen tekemisestä. He ymmärtävät esimerkiksi kierrätyksen ja energiansäästön merkityksen ja tarpeen, mutta useimmat heistä eivät ole halukkaita muuttamaan voimakkaasti elämäntapojaan ympäristön vuoksi. Sen sijaan he ovat valmiita tekemään ympäristöystävällisiä ratkaisuja silloin, kun kyse on esimerkiksi jätteiden lajittelusta, kierrätyksestä ja ympäristöystävällisten tuotteiden ostamisesta. Nämä toimintatavat eivät kuitenkaan saisi olla liian työläisiä tai kalliita. Ympäristöystävällinen

toiminta ei saisi aiheuttaa lisävaivaa kiireisille ihmiselle kaupassa, liikenteessä eikä kotona. Osa vastaajista toivoikin tuotteiden valmistajien ja ”muiden” tekevän laitteista ja palveluista niin ympäristöystävällisiä, ettei tavallisen ihmisen tarvitsisi enää vaivata asialla päätään. Ympäristön vuoksi ollaan valmiita toimimaan arjen antamissa puitteissa oman harkinnan mukaan.

Tilanteen parantaminen asukkaiden näkökulmasta

Ympäristön huomioon ottamiseen liittyvistä asioista ihmiset ovat erityisen kiinnostuneita kierrätyksestä, mutta kaikilla ei ole siihen hyviä edellytyksiä. Siksi lajittelupisteille pitäisi tulevaisuudessa saada enemmän tilaa asuntoihin sekä kierrätyspisteiden määrää ja monipuolisuutta tulisi lisätä.

Kauppoihin toivottiin lisää ympäristöystävällisiä tuotteita. Niiden hinta olisi saatava laskemaan suhteessa muihin tuotteisiin, jotta ne aiempaa useammin päätyisivät ostoskoriin. Asiaa edesauttaa ympäristöystävällisten tuotteiden näkyvyys ja uskottava tieto siitä, mikä merkitys ympäristöystävällisemmän tuotteen valinnalla on. Esimerkiksi ympäristömerkki on viite siitä, että kyseinen tuote on myönteinen ympäristövalinta. Silloin kun lähiruoka on tuotettu yhtä ympäristöystävällisesti kuin kauempana tuotettu ruoka, sen hiilijälki on lyhyiden kuljetusmatkojen ja pienemmän pakkaamistarpeen takia pienempi. Jotta ihmisillä olisi mahdollisuus aiempaa useammin valita lähellä tuotettu elintarvike, tulisi lähiruokatuotantoa ja jakeluketjuja kehittää.

5.2 Johtopäätökset: keinot ympäristöystävällisemmän asumisen kasvattamiseksi

Joissakin kirjoituksissa on esitetty, etteivät suomalaiset halua tinkiä kuluttamisesta eivätkä arjen sisällöstä ja sujuvuudesta ympäristön vuoksi. Tässä tutkimuksessa saatiin kuitenkin myös päinvastaista tietoa. Monet vastaajat toivat esille useita tapoja, joilla he ottavat huomioon ympäristön arjessaan. Lajittelu, kierrätys, kriittinen kuluttaminen, luomutuotteet ja lähiseudulle suuntautuvat lomamatkat ovat ympäristömyönteisten päätösten tekemistä. Toinen kysymys tietysti on, onko tämä kaikki tarpeeksi korkean elinkeinon ja kulutuksen yhteiskunnassa.

Tämän tutkimuksen perusteella asukkaiden ikä selittää eniten useimpia ympäristöön vaikuttavia arkisia valintoja ja toimintaa kuluttajana. Kulutustottumukset ja arvot ovat siis suurelta osin sukupolvi-kysymys. Toiseksi vahvin selittävä tekijä oli vastaajan asuminen joko maaseutu- tai kaupunkialueella.

Tutkimuksen tulosten valossa asuinympäristö ei vaikuta merkittävästi ympäristöystävällisten asenteiden yleisyyteen, mutta se vaikuttaa siihen

mihin toimiin tartutaan. Kaupungeissa kierrätys ja lajittelu on helpompi toteuttaa kuin maaseudulla. Myös julkista liikennettä voidaan helpommin käyttää. Maaseudulla taas luonnon antimien hyödyntäminen ja kompostointi ovat helpommin toteutettavissa kuin kaupungissa. Nämä helposti tarjolla olevat mahdollisuudet ympäristöystävälliseen toimintaan otetaan usein huomioon ja niiden mukaan toimitaan. Avainasiaksi tässä voidaankin nähdä valittavan toimintamallin toteuttamisen helppous. Kovin paljon ylimääräistä vaivaa ei ympäristöasioiden vuoksi olla valmiita näkemään. Omaa arkea ei haluta muuttaa kovin paljon, vaikka ympäristönäkökulma ymmärretäänkin periaatteellisella tasolla. Poikkeuksen tekevät ne henkilöt, jotka miettivät jatkuvasti ympäristöasioita ja perustavat lähes koko elämäntapansa sen ympärille.

Toinen keskeinen ympäristöystävällisten valintojen tekemisen kriteeri on käytettävissä oleva aika. Monet eläkeläiset ja lapsettomat nuoret aikuiset ovat aktiivisia ja tarkkoja lajittelijoita ja kierrättäjiä, kun samaan aikaan lapsiperheissä toimitaan tässä suhteessa vähemmän tarkasti. Myös työelämän ulkopuolella olevat tekevät työssäkäyviä useammin tietoisesti ympäristöystävällisiä valintoja. Tämä viittaa siihen, että työelämän ja arkielämän tehtävien jälkeen vapaaksi jäävä aika on ympäristöystävällisten tekojen suhteen ratkaiseva asia.

Tulotaso näyttää vaikuttavan enemmän kulutuksen määrään kuin sen kohdistumiseen. Pienituloiset kiinnittävät yhtä paljon huomiota ympäristöasioihin kuin suurituloiset, vaikka ympäristöystävällisesti tuotettujen hyödykkeiden hinnat ovat usein keskimääräistä korkeampia. Kysymys onkin asenteista, joihin tulotasolla ei näytä olevan merkittävää vaikutusta. Sen sijaan kulutuksen määrään tulotasolla on vaikutusta: hyvätuloiset esimerkiksi matkustavat pienituloisia enemmän.

Ympäristön huomioon ottavan toiminnan kannalta olennaisia kysymyksiä ovat siis ympäristöystävällisten valintojen tekeminen kuluttajille helpoksi, riittävän edulliseksi ja mahdollisimman vähän aikaa vieviksi. Tämä koskee kaikkia asuinympäristöjä, mutta erilaisissa asuinympäristöissä tämä vaatii erilaisia asioita. Esimerkiksi monilla maaseutualueilla kierrättäminen on liian aikaa vievää ja julkinen liikenne on käytännössä saavuttamattomissa. Kaupunkialueilla ei voida hyödyntää monia niitä maaseudun mahdollisuuksia, jotka liittyvät kotitalouksien kykyyn hyödyntää luonnon antimia tai kierrättää jätteitään järjestelmien ulkopuolella, esimerkiksi kompostoimalla.

Ympäristön hyväksi tehdään sitä, mitä on mielekkääksi koetulla työmäärällä tehtävissä. Juuri tähän eli ”vaivan” määrään voidaan yhteiskunnallisilla päätöksillä vaikuttaa: ovatko tarvittavat palvelut lähellä, entä kuinka esimerkiksi verotuksella ohjataan kulutusta?

Haluttuihin ympäristövaikutuksiin pääseminen vaatii uudenlaisia ratkaisumalleja, jotka on usein räätälöitävä kullekin alueelle tai aluetypille sopivaksi. Esimerkiksi julkisen liikenteen ja sen käytön lisääminen on helpompi toteuttaa kaupungeissa kuin maaseudulla, koska kaupungeissa on todennäköisempää saada linjoille korkea käyttöaste.

Maaseudulla tehtävä on haastavampi. Tarvitaan luovia julkisen liikenteen ratkaisuja. Aasukkaiden kokonaisliikennetarvetta taas vähentäisi oleellisesti palvelujen läheisyys. Kaupungeissa tulee tarjota asutuksen lähellä sijaitsevia vaihtoehtoja isojen hypermarkettien rinnalla ja maaseudulla pohtia tapoja tuoda palveluja myös harvemmin asutulle seudulle. Yksi osaratkaisu voisi olla Internet-tilaamisen kehittäminen, jolloin tavallisten ihmisten liikkumisen tarve vähenisi ja tuotteet voitaisiin kuljettaa muiden kuljetusten yhteydessä mahdollisimman pienellä turhalla ajamisella. Internet-tilauksissa on kuitenkin se vaara, että jos niitä tehdään alueen ulkopuolisilta toimijoilta, ne heikentävät alueen omien palveluntarjoajien mahdollisuuksia ja lähipalvelut voivat entisestään heikentyä.

Koska ympäristöystävällisten valintojen tekemiseen vaikuttavat erityisesti henkilökohtaiset tavat, arvot ja mieltymykset, ympäristöystävällisen asumisen ja toiminnan edistäminen vaatii myös ihmisten asenteisiin vaikuttamista. Tämä luo reunaehdot sille, millaisia ympäristön kannalta kielteisiä tai myönteisiä tekoja ihmiset omassa toimintaympäristössään ja sen asettamien rajoitteiden ja mahdollisuuksien puitteissa päivittäin tekevät.

Lähteet

- Ahlqvist, Kirsti; Eva Heiskanen & Adriaan Perrels (2008). Ekotehokkaampaa asuminen arkea kehittämässä – kuluttajälähtöisesti. Teoksessa Lammi, Minna & Päivi Timonen (toim.), *Koti – tehtävistä uusiin ihanteisiin*. Kuluttajatutkimuskeskuksen kirjoja 4.
- Ahlqvist, Kirsti & Anu Raijas (2004). Johdanto – kulutuksen uralla? . Teoksessa Kirsti Ahlqvist & Anu Raijas (toim.), *Erlaisia Kulutusuria Suomessa*. Helsinki: Tilastokeskus. 5–22.
- Ahlqvist, Kirsti, Anu Raijas, Adriaan Perrels, Jussi Simpura & Liisa Uusitalo (toim.) (2008). *Kulutuksen pitkä kaari. Niukuudesta yksilöllisiin valintoihin*. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press / Palmenia.
- Ahlqvist, Kirsti & Marko Ylitalo (2009). Kulutuksen muutokset 1985–2006. Teoksessa Kirsti Ahlqvist & Marko Ylitalo (toim.). *Kotitalouksien kulutus 1985–2006*. Helsinki: Tilastokeskus. 51–67.
- Aho, Seppo & Heli Ilola (2006). *Toinen koti maalla? Kakkosasuminen ja maaseudun elinvoimaisuus*. Rovaniemi: Lapin yliopisto.
- Dangour, Alan, Sakhi Dodhia, Arabella Hayter, Elisabeth Allen, Karen Lock & Ricardo Uauy (2009). *Nutritional quality of organic foods: a systematic review*. [Viitattu 10.8.2011]. Saatavissa: <http://www.ask-force.org/web/Organic/Dangour-Nutritional-Quality-Organic-2009.pdf>.
- ELY-keskukset (2011). *Joukkoliikenne*. [Viitattu 11.8.2011]. Saatavissa: <http://ely.combo.fi/fi/Liikenne/Joukkoliikenne/Sivut/default.aspx>.
- Ericsson, Eva & Petra Ahlström (2008). *Miljö. Teoksessa: Christer Hydén (toim.), Trafiken i den hållbara staden*.
- Euroopan komissio (2011). *Halvemmat lentoliput*. [Viitattu 20.8.2012]. Saatavissa: http://ec.europa.eu/finland/news/press/101/10699_fi.htm
- Evira (2010). *Luomutuotteiden ainesosaluettelot*. [Päivitetty 17.2.2010]. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: http://www.evira.fi/portal/fi/evira/asiakokonaisuudet/luomu/markkinointi_ja_merkinnat/ainesosaluettelot/.
- Evira (2011). *Luomuelintarvikkeet*. [Päivitetty 18.10.2011]. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: <http://www.evira.fi/portal/fi/evira/asiakokonaisuudet/luomu/elintarvikkeet/>.
- Evira (2012). *Luonnonmukaisen tuotannon valvontajärjestelmät Suomessa*. [Päivitetty 6.2.2012]. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: <http://www.evira.fi/portal/fi/evira/asiakokonaisuudet/luomu/valvonta/valvontajarjestelmat//>.
- Finavia (2011a). *Kansainvälisen reittiliikenteen matkustajat 2010*. [Viitattu 11.8.2011]. Saatavissa: <http://www.finavia.fi/files/kronodoc/2284/194929/Reittiliikenteen%20kv%20matk%20suo-fi.pdf>.
- Finavia (2011b). *Lentoliikenne ja ilmasto*. [Viitattu 11.8.2011]. Saatavissa: <http://www.lentoliikennejailmasto.fi/etusivu>.
- Finavia (2011c). *Matkustajat 2010*. [Viitattu 11.8.2011]. Saatavissa: <http://www.finavia.fi/files/kronodoc/2284/194932/Matkustajat%20lentoasemittain%20suo-fi.pdf>.
- Finlandia 5 (1985). Keski-Suomi, Etelä-Savo. Otavan iso maammekirja. Otava, Helsinki.
- Finlandia 6 (1985). Pohjois-Savo. Otavan iso maammekirja. Otava, Helsinki.
- Finlandia 7 (1986). Etelä-Pohjanmaa. Otavan iso maammekirja. Otava, Helsinki.
- Finlandia 9 (1987). Lappi. Otavan iso maammekirja. Otava, Helsinki.

- Gunnarsson, Jonas, Martti Kivioja & Jurek Pyrko (2009). *It must be Yeti! – Tracking carbon footprints on the web*. ECEEE 2009 Summer Study. Act! Innovate! Deliver! Reducing Energy Demand Sustainability.
- Harrison, Rob, Terry Newholm & Deirdre Shaw (toim.) (2005). *The Ethical Consumer*. London, Thousand Oaks & New Delhi: SAGE Publications.
- Heinolan kaupallisten palveluiden selvitys 2007 (2008). Heinolan kaupunki/LAKES/Tuomas Santasalo Ky. Saatavissa: http://www.heinola.fi/NR/rdonlyres/3AF97096-B6A8-41C6-B7A0-A9988664E390/0/Heinolan_kaupallisten_palveluiden_selvitys_2007.pdf
- Heinolan kaupunki (2011a). Heinolan kaupungin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.heinola.fi>
- Heinolan kaupunki (2011b). Heinolan paikallisliikenteen aikataulut. Saatavissa: <http://www.heinola.fi/NR/rdonlyres/OCE94081-9EC1-4108-9712-A774397AA7BB/0/...>
- Heinonen, Jukka (2012). *The impacts of urban structure and the related consumption patterns on the carbon emissions of an average consumer*. Doctoral Dissertations 25/2012. Department of Surveying and Planning. Helsinki: Aalto University.
- Heinonen, Jukka & Seppo Junnila (2011a). A carbon consumption comparison of rural and urban lifestyles. *Sustainability*. 1234–1249. [Viitattu 31.5.2012]. Saatavissa: <http://www.mdpi.com/2071-1050/3/8/1234>.
- Heinonen, Jukka & Seppo Junnila (2011b). Implications of urban structure on carbon consumption in metropolitan areas. *IOPscience*. [Viitattu 31.5.2012]. Saatavissa: <http://iopscience.iop.org/1748-9326/6//1/014018>.
- Heinonen, Sirkka (2006). *Ekotehokkaan maaseudun ja kaupunkiseudun kokeilumalleja. Teoriaa ja käytännön innovaatioita. Ekoseutumallit -hankkeen raportti 1*. VTT.
- Heinonen, Visa (2000). Näin alkoi ”kulutusjuhla”. Suomalaisen kulutusyhteiskunnan rakenteistuminen. Teoksessa Kaarina Hyvönen, Anneli Junto, Pirjo Laaksonen & Päivi Timonen (toim.), *Hyvää elämää. 90 vuotta suomalaista kuluttajatutkimusta*. Helsinki Tilastokeskus ja Kuluttajatutkimuskeskus. 8–22.
- Heinonen, Visa (2005). Kulutusyhteiskunnan ja kulutuksen yhteiskunnallisen sääntelyn muotoutuminen Suomessa. Teoksessa Visa Heinonen, Anu Rajas, Kaarina Hyvönen, Johanna Leskinen, Marjukka Litmala, Mika Pantzar, Tarja Römer-Paakkanen & Päivi Timonen, *Kuluttajaekonomia. Kotitalous ja kulutus*. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö. 47–67.
- Helsingin Sanomat (19.4.2009). Kotimaisen tomaatin syntinä hiilijalanjälki. Saatavissa: http://m.hs.fi/inf/infomo?site=hstxt&view=news_talous_child&feed:a=hs.fi&feed:c=news&feed:i=1135245278529.
- Helsingin seudun liikenne (2011). Helsingin seudun liikenteen verkkosivut. Saatavissa: <http://www.hsl.fi>
- Helsinki alueittain 2011 (2011). Helsingin kaupungin tietokeskus. Saatavissa: http://www.hel2.fi/tietokeskus/julkaisut/pdf/11_03_30_Tilasto_hki_alueittain_2011_Tikkanen.pdf
- Holden, Erling & Norland, Ingrid T. (2005). Three challenges for the compact city as a sustainable urban form: household consumption of energy and transport in eight residential areas in the greater oslo region. *Urban Studies* 2005: 42; 2145.
- Honkkila, Juha (2009). Alueelliset kulutuserot Suomessa. Teoksessa Kirsti Ahlqvist & Marko Ylitalo (toim.). *Kotitalouksien kulutus 1985–2006*. Helsinki: Tilastokeskus. 68–86.

- HSY Jätehuolto (2011). Helsingin seudun ympäristöpalvelut. Jätehuolto. Saatavissa: <http://www.hsy.fi>
- Ilmajoen kunta (2011). Ilmajoen kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.ilmajoki.fi>
- Ilmajoen kylät (2011). Ilmajoen kylät. Saatavissa: http://www.liiveri.net/images/Ilmajoen_kylät_esite_pieni_netisivuille.pdf
- Ilmasto-opas (2012). Ilmastomyönteinen ruoka. Saatavissa: <https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/hillinta/-/artikkeli/ab196e68-c632-4bef-86f3-18b5ce91d655/ilmastomyotainen-ruoka.html>
- Isoniemi, Merja, Johanna Mäkelä, Anne Arvola, Sari Forsman-Hugg, Piritta Lam-pila, Jaana Paananen & Katariina Roininen (2006). *Kuluttajien ja kunnallisten päättäjien näkemyksiä lähi- ja luomuruoasta*. Kuluttajatutkimuskeskus, Helsinki.
- Juankosken kaupunki (2011). Juankosken kaupungin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.juankoski.fi>
- Jätekkukko (2011). Jätekkukko-jäteyhtiön verkkosivut. Saatavissa: <http://www.jatekkukko.fi>
- Kaavin kunta (2011). Kaavin kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.kaavi.fi>
- Kanninen, Vesa, Panu Kontio, Raine Mäntysalo & Mika Ristimäki (toim.) (2010). *Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot*. Espoo: Aalto-yliopisto, Teknillinen korkeakoulu, Insinööritieteiden ja arkkitehtuurin tiedekunta, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101.
- Katajajuuri, Juha-Matti (2008). *Ruokajäte rasittaa ympäristöä enemmän kuin pakkaukset*. Tieto&Trendit -lehti 2/2008.
- Kaupunkiseudut sekä työssäkäynti- ja asiointialueet maakunnittain: Pohjois-Pohjanmaa (2012). Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=134491&lan=fi>
- Kemijärven kaupunki (2011). Kemijärven kaupungin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.kemijarvi.fi>
- Koikkalainen, Kauko, Pentti Seuri, Anu Koivisto, Jukka Tauriainen, Terho Hyvönen & Kristiina Regina (2011). *Luomu 50 – mitä tarkoittaisi jos 50 % Suomen viljelyalasta siirtyisi luomuun*. MTT raportti 36.
- Kolehmainen, Jari, Maria Seppälä, Ari Hynynen, Tommi Ranta & Anssi Uitto (2011). *Näkemyksiä maaseudun tulevaisuuden maankäytöstä: Raportti Sitran Maamerkit-ohjelman maankäyttötöypajasta*. Tampereen yliopisto, Tampereen teknillinen yliopisto ja Management Design Intelligence. 4.3.2011. [Viitattu 23.7.2012]. Saatavissa: <http://www.sitra.fi/NR/rdonlyres/758A4COD-1C64-4287-A9B3-EED4A9FC4DE6/0/Maank%C3%A4ytt%C3%B6raportti.pdf>
- Koski, Kimmo (2008). *Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne*. Suomen ympäristö 42/2008. Ympäristöministeriön julkaisuja.
- Koskilinjat (2011). Koskilinjoiden verkkosivut. Saatavissa: <http://www.koskilinjat.fi>
- Kotakorpi, Elli (2008). *Kuluttajien toimintatila ja MIPS-mittarin toimivuus informaatio-ohjauksen välineenä*. Pro gradu -tutkielma. Tampereen yliopisto, Yhdyskuntatieteiden laitos, Ympäristöpolitiikka.
- Kuluttajavirasto (2010). *Lähi- ja luomuruoka tukee kestävästä kehitystä. Eko-ostaja*. [Päivitetty 7.4.2010]. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: <http://www.kuluttajavirasto.fi/fi-FI/eko-ostaja/elintarvikkeet/lahiruoka/>
- Kuntaportaali (2011). Kuntien avainluvut -sivusto. Tilastokeskus. Saatavissa: <http://stat.fi/tup/kunnat/kuntatiedot/091.html>
- Kuopion kaupunginosat (2011). Kuopion kaupunginosat. Saatavissa: <http://www.kuopionkaupunginosat.fi>

- Kuopion kaupunki (2011). Kuopion kaupungin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.kuopio.fi>
- Kurunmäki, Seija, Irma Ikäheimo, Anni-Mari Syväniemi & Päivi Rönni (2012). Lähiruokaselvitys. *Ehdotus lähiruokaohjelman pohjaksi 2012–2015*. Maa- ja metsätalousministeriö. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: <http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/muutjulkaisut/65w1I3c5F/Lahiruokaselvitys.pdf>.
- Lakeuden Etappi (2011). Lakeuden Etapin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.etappi.com>
- Lapin Jätehuolto (2011). Lapin Jätehuollon verkkosivut. Saatavissa: <http://www.lapeco.com>
- Lapin liitto (2011). Lapin liiton verkkosivut. Saatavissa: <http://www.lapinliitto.fi>
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2011). *Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020*. Ohjelmia ja strategioita 4/2011. [Viitattu 11.8.2011]. Saatavissa: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1551287&name=DLFE-11957.pdf&title=Ohjelmia%20ja%20strategioita%204-2011_K%E4velyn%20ja%20py%E4ilyn%20strategia%202020.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2012). Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012. [Viitattu 15.5.2012]. Saatavissa: <http://www.hare.vn.fi/upload/Julkaisut/17748/670671812912207.PDF>
- Liikennevirasto (2010). *Liikennemääräkartta 2010*. [Viitattu 12.4.2012]. Saatavissa: <http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/liikennevirasto/tilastot/liikennemaarat/liikennemaarakartat/Koko%20maan%20KVLkartta%202010.pdf>.
- Liikennevirasto (2012a). *Henkilöliikennetutkimus 2010–2011*. Suomalaisten liikkuminen. Liikennevirasto, liikennesuunnitteluosasto. Helsinki 2012. ISBN 978-952-255-102-3, ISBN 978-952-255-103-0 (pdf). [Viitattu 10.7.2012]. Saatavissa: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf
- Liikennevirasto (2012b). Rautateiden henkilö- ja tavaraliikenne. [Päivitetty 29.6.2012]. [Viitattu 10.7.2012]. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/liikennevirasto/tilastot/liikennemaarat/rautateiden_henkilo_tavara/Rautateiden%20henkil%F6liikenne.mht
- Luomala, Harri (2000). Kuluttaminen terapiana. Teoksessa Kaarina Hyvönen, Anneli Juntto, Pirjo Laaksonen & Päivi Timonen (toim.), *Hyvää elämää. 90 vuotta suomalaista kuluttajatutkimusta*. Helsinki: Tilastokeskus ja Kuluttajatutkimuskeskus. 157–165.
- Luomu.fi (2013). Luomun myynti nousi yli 200 miljoonaan euroon Suomessa. [Viitattu 26.3.2013]. Saatavissa: <http://www.luomu.fi/tietopankki/luomun-myynti-nousi-yli-200-miljoonaan-euroon-suomessa/>
- Maa- ja metsätalousministeriö (2010). Valtioneuvoston selonteko ruokapolitiikasta. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: http://www.mmm.fi/attachments/maatalous/maatalouspolitiikka/newfolder_14/5tTDQgJLk/selontekosuomi.pdf.
- Maabrändiryöryhmä (2010). Tehtävä Suomelle. Miten Suomi ratkaisee maailman viheliäsimpiä ongelmia. Maabrändiraportin lyhennelmä. [Viitattu 20.7.2012]. Saatavissa: http://www.maakuva.fi/wp-content/uploads/2011/06/Maabr%C3%A4ndiraportti_tiivistelm%C3%A4.pdf

- Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2000). *Lähiruoan mahdollisuudet. Lähiruokatyöryhmän loppuraportti*. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 6/2000. Sisäasiainministeriön monistamo. Helsinki.
- Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2007). *Asuinmaaseutu 2007–2010. Maaseutuasumisen kehittämissohjelma*. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 2/2007.
- Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2009). *Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2009–2013. Maaseutu ja hyvinvoiva Suomi*. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 5/2009.
- Martinkauppi Kirsi (toim.) (2010). ERA 17. Energiaviisaan rakennetun ympäristön aika. Helsinki: ympäristöministeriö, Sitra ja Tekes.
- Matkahuolto (2011). Matkahuollon verkkosivut. Saatavissa: <http://www.matkahuolto.fi>
- Mesimäki, Marja (2004). Pieni suuri kertomus. Kaupunkilaisen ympäristö vastuullisen elämäntavan yksilölliset ja yhteiskunnalliset merkitykset. Helsingin yliopisto, valtiotieteellinen tiedekunta, sosiologian laitos.
- Mortensen, Lars Fogh (2005). *Household consumption and the environment*. European Environment Agency. EEA report 11/2005.
- Motiva (2011). *Liikenteen energiankulutus ja pakokaasupäästöt*. [Päivitetty 21.12.2011]. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta/liikenteen_energiankulutus_ja_pakokaasupaastot/.
- MTT (2011). *Luonnonvarapuntari*. [Viitattu 10.8.2011]. Saatavissa: <https://portal.mtt.fi/portal/page/portal/Luonnonvarapuntari/Ymparisto1/Ruoanymparistovaikutukset>.
- Muukka, Eija, Johanna Myllykangas, Marita Leskinen, Enni Mertanen, Atte von Wright & Jouko Tuomisto (2003). *Luomun terveellisyys ja turvallisuus. Luomutuotteiden terveellisyys ja turvallisuus kansainvälisen tieteellisen kirjallisuuden valossa*. Kuopio: Kansanterveyslaitos (B4/2003), ympäristöterveyden osasto.
- Mäkipeska, Tuomas & Mikko Sihvonen (2010). *Lähiruoka, nyt! Trendistä markkinoille*. SITRAn selvityksiä. 79 s.
- Nieminen, Markku (2009). *Kesämökkibarometri 2009*. Tilastokeskus ja Työ- ja elinkeinoministeriö. [Viitattu 27.4.2012]. Saatavissa: http://www.tem.fi/files/22175/Mokkibaro08_raportti.pdf.
- Nilsian kaupunki (2011). Nilsian kaupungin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.nilsia.fi>
- Ollila, Petri (2011). *Lähiruoka - Pientuottajat ja kuluttajat toisiaan etsimässä: Tutkimuksia lähiruoan jakelun nykytilasta*. Helsingin yliopisto: Taloustieteen laitos.
- Oulun Jätehuolto (2011). Oulun Jätehuollon verkkosivut. Saatavissa: <http://oulu.ouka.fi/jatehuolto>
- Oulun seudun kunnat (2007). *Oulun seudun kevytliikennestrategia ja palvelutasosuunnitelma*. Saatavissa: <http://www.oulu.ouka.fi/seutu/pdf/kevytliikenne.pdf>.
- Oulunsalon kunta (2011). Oulunsalon kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.oulunsalo.fi>
- Oulunsalon liikenneturvallisuussuunnitelma – liikenneympäristö (2000). Oulun tiepiiri ja Oulunsalon kunta. Saatavissa: <http://www.infotripla.fi/oulu-liikenne/julkaisut/Liikenneturvallisuus/Oulunsalon%20liikenneturvallisuussuunnitelma.pdf>

- Pelkosenniemen kunta (2011). Pelkosenniemen kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.pelkosenniemi.fi>
- Perrels, Adriaan, Kirsti Ahlqvist, Eva Heiskanen & Pekka Lahti (2006). *Kestävän kulutuksen mahdollisuudet ekotehokkaassa elinympäristössä*. VATT – tutkimuksia 120.
- Pirinen, Olli (2005). Kodin menot. Teoksessa *Kuluttajan käsikirja*. Helsinki: Suomen Kuluttajaliitto ry. 61–71.
- Pohjois-Savon liitto (2011). Pohjois-Savon liiton verkkosivut. Saatavissa: <http://www.pohjois-savo.fi>
- Porin Jätehuolto (2011). Porin Jätehuollon verkkosivut. Saatavissa: <http://www.pori.fi/porinjatehuolto.html>
- Porin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2011. (2011) Kolmaskymmeneskahdeksas vuosikerta. Porin hallintokeskus, Talouspalvelut. Saatavissa: http://www.pori.fi/material/attachments/julkaisut/5yzhfCQ9Z/Tilastollinen_vuosikirja_2011.pdf
- Porin kaupunki (2011). Porin kaupungin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.pori.fi/>
- Porin Linjat (2011). Porin Linjojen verkkosivut. Saatavissa: <http://www.porinlinjat.fi>
- Pori-tieto (2011). Vapaa tietosanakirja Porista. Saatavissa: <http://www.poritieto.com/>
- Päijät-Hämeen Jätehuolto (2011). Päijät-Hämeen Jätehuollon verkkosivut. Saatavissa: <http://www.phj.fi>
- Pääkaupunkiseudun pyöräily- ja ulkoilukartta (2011). Saatavissa: www.ulkoilukartta.fi
- Raijas, Anu (2004). Kulutuksen alueellinen eriytyminen – tarkastelussa kulutusmahdollisuudet ja kulutusmenot. Teoksessa Kirsti Ahlqvist & Anu Raijas (toim.), *Erilaisia Kulutusuria Suomessa*. Helsinki: Tilastokeskus. 143–165.
- Rakennemuutoksesta maankäytön tehostamiseen (2011). Heinolan maankäytön tehostaminen yritysten ja asukkaiden näkökulmasta. raportti 17.6.2011. Heinolan kaupunki. Saatavissa: http://www.heinola.fi/NR/rdonlyres/6656F6EB-F191-4310-B313-8F1168D47275/0/Strateginen_2035i.pdf
- Rautavaaran kunta (2011). Rautavaaran kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.rautavaara.fi>
- Ruokatiedon Luomutiedotus / ACNielsen Kuluttajaneeli (2006, 2007 & 2008). *Luomumarkkinat Suomessa*. [Viitattu 27.4.2012]. Saatavissa: http://www.ruokatieto.fi/Suomeksi/Ruokafaktaa/Luomua_tilastoissa/Luomumarkkinat.
- Ruokatieto Yhdistys ry (2011). *Luomu ja terveellisyys yhdistyvät kuluttajan mielessä*. [Viitattu 10.8.2011]. Saatavissa: http://www.ruokatieto.fi/Suomeksi/Ruoka_ja_terveys/Luomutuotteet_ruokavaliossa/Luomu_ja_koettu_terveellisyys.
- Saarinen, Merja, Sirpa Kurppa, Ari Nissinen, Johanna Mäkelä (toim.) (2011). *Aterioiden ja asumisen valinnat kulutuksen ympäristövaikutusten ytimessä*. *Cons-Env-hankkeen loppuraportti*. Suomen ympäristö 14/2011. Helsinki: Ympäristöministeriö.
- Sallan kunta (2011). Sallan kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.salla.fi>
- Savukosken kunta (2011). Savukosken kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.savukoski.fi>
- Seinäjoen kaupunki (2011). Seinäjoen kaupungin verkkosivut. Saatavissa: <http://www.seinajoki.fi>

- Seinäjoen kylät (2011). Seinäjoen kylät. Voimaa, vireyttä ja tekemisen meininkiä. Saatavissa: http://www.liiveri.net/images/koko_esite_painoon_small_size_pdf
- Seppälä, Jyri, Ilmo Mäenpää, Sirkka Koskela, Tuomas Mattila, Anu Nissinen, Juha-Matti Katajajuuri, Tiina Härmä, Marja-Riitta Korhonen, Merja Saarinen & Yrjö Virtanen (2009). *Suomen kansantalouden materiaalivirtojen ympäristövaikutusten arviointi ENVIMAT-mallilla*. Suomen ympäristökeskus. Suomen ympäristö 20/2009.
- Seppänen, Ari (2007). *Jätteen loppusijoittaminen kaatopaikalle*. [Viitattu 20.7.2011]. Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/print.asp?contentid=226768&lan=fi&clan=fi>. Ympäristöministeriö.
- SITRA (2011). *Maamerkit-barometri 2011: Identiteetti*. [Viitattu 18.7.2012]. Saatavissa: <http://www.slideshare.net/Maamerkit/maamerkitbarometri-2011-identiteetti>.
- Sodankylän kunta (2011). Sodankylän kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.sodankyla.fi>
- Stén, Sirje (2005). Kertakäytöstä kestävään kulutukseen. Teoksessa *Kuluttajan käsikirja*. Helsinki: Suomen Kuluttajaliito ry. 240–249.
- Suomen tilastollinen vuosikirja 1992 (1992). Tilastokeskus, Helsinki.
- Suomen tilastollinen vuosikirja 1996 (1996). Tilastokeskus, Helsinki.
- Suomen tilastollinen vuosikirja 2001 (2001). Tilastokeskus, Helsinki.
- Suomen tilastollinen vuosikirja 2011 (2011). Tilastokeskus, Helsinki.
- Suomen virallinen tilasto (2008a). *Biojätteiden hyödyntäminen voimakkaassa kasvussa*. ISSN=1798-3339. 2007. [Viitattu: 20.7.2011]. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/jate/2007/jate_2007_2008-11-26_tie_001.html. Helsinki: Tilastokeskus.
- Suomen virallinen tilasto (2008b). *Elintarvikemenot ovat kasvaneet viidenneksen kahdessa vuosikymmenessä*. [Viitattu 28.7.2010]. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/ktutk/2006/ktutk_2006_2008-06-17_tie_002.html.
- Suomen virallinen tilasto (2009). *Suomen tilastollinen vuosikirja 2009*. Helsinki: Tilastokeskus.
- Suomen virallinen tilasto (2010). *Suomen tilastollinen vuosikirja 2010*. Helsinki: Tilastokeskus.
- Suomen virallinen tilasto. (2011a). *Energiankulutus*. [Viitattu 11.7.2012]. <http://www.stat.fi/meta/til/ekul.html>
- Suomen virallinen tilasto (2011b). *Jätetilasto* [verkkójulkaisu]. ISSN=1798-3339. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 27.4.2012]. Saatavissa: <http://tilastokeskus.fi/til/jate/index.html>.
- Suomen virallinen tilasto (2011c). *Rakennukset ja kesämökkit*. Tilastokeskus. Saatavissa: http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/asu/rakke/rakke_fi.asp
- Suomen virallinen tilasto (2012a). *Liitetaulukko 3. Pinta-ala huoneistoa kohti (m²) asunnon talotyypin mukaan 1970–2011, koko asuntokanta*. [Päivitetty 22.5.2012]. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/asas/2011/asas_2011_2012-05-22_tau_003_fi.html.
- Suomen virallinen tilasto (2012b). *Uudet sukupolvet entistä koulutetumpia*. Viitattu 20.4.2012. Saatavissa: http://www.stat.fi/artikkelit/2012/art_2012-03-12_009.html?s=0.
- Tarkiainen, Anssi (2003). *Luomutuotteiden ostamiseen vaikuttavat tekijät: Case Lappeenrannan Citymarket*. Lappeenrannan teknillinen yliopisto, kauppatieteiden tiedekunta. Julkaisematon Pro gradu -työ.
- Timonen, Päivi (2002). *Pyykillä. Arkinen järjely ja ympäristövastuullisuus valinnoissa*. Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus.

- Turunen, Timo (2009). Kestävät yhdyskunnat kestävässä aluerakenteessa. Alueidenkäytön pitkäntähtäimen linjauksia. Ympäristöministeriö. Power-Point-esitys 20.4.2009. [Viitattu 23.7.2012]. Saatavissa: http://www.tem.fi/files/22692/Kestavat_yhdyskunnat_kestavassa_aluerakenteessa.pdf.
- Tuusniemen kunta (2011). Tuusniemen kunnan verkkosivut. Saatavissa: <http://www.tuusniemi.fi>
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2008). Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 6. päivänä marraskuuta 2008. [Viitattu 5.8.2012]. Saatavissa: http://www.tem.fi/files/20585/Selontekoehdotus_311008.pdf.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2009). *Kaupunkipolitiikan periaatepäätös 2009–2011*. [Viitattu 11.8.2011]. Saatavissa: http://www.tem.fi/files/23983/Kaupunkipolitiikan_periaatepaatos_2009-2011.pdf.
- United Nations (1987). *Our Common Future*, Chapter 2: Towards Sustainable Development. Saatavissa: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>.
- Valtioneuvoston kanslia (2011). Pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen ohjelma. [Viitattu: 20.7.2011]. Saatavissa: <http://valtioneuvosto.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf/fi.pdf>
- Vihinen, Hilikka, Kari Vesala & Leena Rantamäki-Lahtinen (2012). *Maaseutu ja yhdyskuntarakenne*. [Päivitetty 21.3.2012]. [Viitattu 23.3.2012]. Saatavissa: <http://www.sitra.fi/artikkelit/2012/maaseutu-ja-yhdyskuntarakenne>.
- Vitikainen, Saara (2000). Kansalaisten ja asiantuntijoiden ympäristöasenteet liikennepolitiikassa. Teoksessa Kaarina Hyvönen, Anneli Juntto, Pirjo Laaksonen & Päivi Timonen (toim.), *Hyvää elämää. 90 vuotta suomalaista kuluttajatutkimusta*. Helsinki: Tilastokeskus ja Kuluttajatutkimuskeskus. 64–68.
- Väestörekisterikeskus (2011). Asukasluvut. Saatavissa: <http://www.vaestorekisterikeskus.fi/default.aspx?id=278>
- Wackernagel, Mathis & Rees, William E. (1996). *Our ecological footprint. Reducing human impact on the earth*. New Society Publishers, Canada.
- Wikipedia (2012a). Ekologia. [Päivitetty 15.6.2012]. [Viitattu 23.7.2012]. Saatavissa: <http://fi.wikipedia.org/wiki/Ekologia>.
- Wikipedia (2012b). Lähiruoka. [Päivitetty 7.2.2012]. [Viitattu 19.7.2012]. Saatavissa: <http://fi.wikipedia.org/wiki/L%C3%A4hiruoka>.
- Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet Suomessa (2012). Suomen ympäristökeskus SYKE, rakennetun ympäristön yksikkö. Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=405697&lan=FI>
- Yle (2011). *Linja-auto yhä harvinaisempi näky maaseudulla*. [Viitattu 11.8.2011]. Saatavissa 11.5.2011: http://yle.fi/alueet/turku/2011/04/linja-auto_yha_harvinaisempi_naky_maaseudulla_2500623.html.
- Ympäristöministeriö (2008). *Kohti kierrätysyhteiskuntaa. Valtakunnallinen jätesuunnitelma vuoteen 2016*. Suomen ympäristö 32/2008. Helsinki: Ympäristöministeriö.
- Ympäristöministeriö (2011). *Kestävä kulutus ja tuotanto (KULTU)*. [Viitattu 20.7.2011]. Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=321795&lan=fi&clan=fi>.
- Ympäristöministeriö (2012). *Mitä on kestävä kehitys*. [Päivitetty 11.5.2012]. [Viitattu 23.7.2012]. Saatavissa: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=280280>.

Liitteet

Liite 1. Kyselylomake

KYSELY ASUMISESTA JA KULUTTAMISESTA

Ole hyvä ja lue tarkoin vastausohjeet sekä vastaa kaikkiin kysymyksiin huolellisesti. Mikäli kotitalouteenne kuuluu sinun lisäksi muita henkilöitä, toivomme sinun vastaavan kysymyksiin myös muiden perheenjäsenten toimintatapojen osalta, ellei kysymyksessä pyydetä erikseen sinun henkilökohtaisia näkemyksiäsi.

TAUSTATIEDOT (Vastaajien tilastollista ryhmittelyä varten)

Vastaajan sukupuoli

Nainen

Mies.....

Vastaajan ikä

_____ vuotta

Vastaajan koulutus

Kansakoulu/Peruskoulu.....

Ylioppilastutkinto.....

Ammatillinen tutkinto (mm. ammattikoulu/opisto).....

Korkeakoulututkinto.....

Muu

Talouden koko

aikuisia _____ kpl

lapsia _____ kpl

Asuinkunta

Asumismuoto

Kerrostalo.....

Rivitalo.....

Paritalo.....

Omakotitalo.....

Maatila.....

Asunnon neliömäärä

_____ m²

Kotitalouden vuositulot (brutto)

0–10 000 €.....

10 001–30 000 €.....

30 001–60 000 €.....

60 001–90 000 €.....

90 001–200 000 €.....

Yli 200 000 €.....

Vastaajan työtilanne

Työssä.....

Yrittäjä tai maanviljelijä.....

Opiskelija.....

Kotiäiti tai -isä.....

Eläkeläinen.....

Työtön tai lomautettu.....

Muu.....

ASUMINEN

Huom! Kysymykset 1–5 liittyvät vakituiseen asuntoon, ns. ykkösasuntoon. Mahdollista vapaa-ajan asuntoanne koskevia kysymyksiä esitetään lomakkeella myöhemmin.

1. Mikä on asuntonne/talonne lämmitysmuoto? Voit tarvittaessa valita useita.

Sähkölämmitys.....

Maalämpö.....

Öljylämmitys.....

Lämpöpumppu.....

Kaukolämpö.....

En osaa sanoa.....

Puu/Hake.....

Muu, mikä?.....

Pelletti.....

2. Oletteko tehneet sähkönmyyjänne kanssa sopimuksen siitä, että kotitalouteenne toimitetaan ympäristöystävällisesti tuotettua sähköä, kuten tuulisähkö tai Ekoenergia-merkitty sähkö (aiemmin Norppa-sähkö)?

Kyllä.....

Emme ole.....

En osaa sanoa.....

Emme voi päättää sähkösopimuksestamme itse (esim. sähkö kuuluu osana vuokraan).....

3. Seuraatteko kotitaloutenne sähkön-, lämmön- ja vedenkulutusta esimerkiksi mittareista tai laskuista?

Ole hyvä ja valitse yksi vaihtoehto jokaiselta riviltä.

	Seuraaminen ei ole mahdollista	Seuraamme säännöllisesti	Seuraamme jossain määrin	Emme seuraa
Sähkönkulutus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lämmönkulutus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vedenkulutus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Mikäli asut omakotitalossa, ole hyvä ja siirry kysymykseen 5. Muussa tapauksessa jatka kysymyksestä 4.

4. Onko asunnossanne asuntokohtainen sähkön-, lämmön- ja vedenkulutusmittaus (eli maksatte laskun sen mukaan, kuinka paljon todellisuudessa kulutat)? Ole hyvä ja valitse yksi vaihtoehto jokaiselta riviltä.

	Kyllä	Ei	En osaa sanoa
Sähkönkulutusmittaus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lämmönkulutusmittaus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vedenkulutusmittaus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Pyrittekö säästämään kotitaloudessanne sähköä, lämpöä tai vettä?

Ole hyvä ja valitse yksi vaihtoehto jokaiselta riviltä.

	Usein	Joskus	Emme juuri koskaan
Pyrimme säästämään käyttösähköä (valaistus, laitteet jne.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyrimme säästämään lämpöä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyrimme säästämään vettä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VAPAA-AIKA JA HARRASTUKSET

6. Onko käytössänne vapaa-ajan asunto? Ole hyvä ja valitse kaikki sopivat vaihtoehdot.

- Täysin oma vapaa-ajan asunto
- Yhteinen vapaa-ajan asunto esim. sukulaisten tai tuttavien kanssa
- Osakkeita, jotka oikeuttavat jonkin vapaa-ajan asunnon käyttämiseen tiettyyn aikaan vuodesta
- Käytössämme ei ole vapaa-ajan asuntoa

Mikäli käytössänne on useita vapaa-ajan asuntoja, pyydämme vastaamaan seuraaviin kysymyksiin eniten käyttämänne vapaa-ajan asunnon osalta. Mikäli käytössänne ei ole vapaa-ajan asuntoa, ole hyvä ja siirry kysymykseen 9.

7. Onko vapaa-ajan asuntonne talviasuttava eli sitä voidaan halutessa käyttää ympärivuotisesti?

Kyllä..... Ei En osaa sanoa

8. Kuinka pitkä matka vapaa-ajan asunnollenne kotoanne on? Millä kulkuvälineellä matka pääosin tehdään?

Vapaa-ajan asunnollemme on noin _____ km (yhdensuuntainen matka).

Matka tehdään yleensä pääosin

- autolla
- julkisilla kulkuvälineillä (linja-auto, juna)
- lentokoneella
- muulla tavoin, miten? _____

9. Kuinka usein sinä ja/tai joku muu kotitaloutenne jäsen vietätte vapaa-aikaanne (lomia, pyhiä ja viikonloppuja) oman asuinpaikkakuntanne ulkopuolella? Ole hyvä ja valitse jokaiselta vaakariviltä parhaiten sopiva vaihtoehto.

	Useita kertoja kuukaudessa	1-2 kertaa kuukaudessa	Useita kertoja vuodessa	1-2 kertaa vuodessa	Harvemmin	Ei juuri koskaan
Vietämme vapaa-aikaa kotimaassa <u>alle</u> 100 km etäisyydellä kotoamme .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>						
Vietämme vapaa-aikaa kotimaassa <u>yli</u> 100 km etäisyydellä kotoamme .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>						
Vietämme vapaa-aikaa Euroopassa .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>						
Vietämme vapaa-aikaa muissa maanosissa .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>						

10. Käytetäänkö kotitaloudessanne itse tuotettua, pyydystettyä tai kerättyä ravintoa?

Ole hyvä ja valitse yksi vaihtoehto jokaiselta riviltä.

	Säännöllisesti	Joskus	Ei juurikaan
Maatalous- tai puutarhatuotteita .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>			
Kalaa .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>			
Riistaa .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>			
Sieniä, marjoja tai kasveja .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/> .. <input type="checkbox"/>			

11. Jos ajatellaan kotitaloutenne jäsenten harrastuksia kokonaisuutena, kuinka paljon arvelisit niiden kuormittavan ympäristöä? Ole hyvä ja valitse yksi, parhaiten sopiva vaihtoehto.

- Harrastuksemme ovat enimmäkseen sellaisia, jotka kuormittavat ympäristöä melko paljon. Tällaisia ovat harrastukset, jotka vaativat suuria rakennettuja tiloja (esim. jää- ja liikuntahallit) tai runsasta energiankäyttöä (esim. moottoriurheilu, matkailu).
- Harrastuksemme ovat enimmäkseen sellaisia, jotka eivät erityisemmin kuormita ympäristöä. Tällaisia ovat esimerkiksi ulkoilmassa liikkuminen, marjojen poimiminen, musiikin kuuntelu ja tietokoneen käyttö (esim. pelit, yhteydenpito).
- Harrastuksemme ovat enimmäkseen sellaisia, jotka edesauttavat ympäristön hyvinvointia. Tällaisia ovat esimerkiksi vapaaehtoistyö luonnonuojelutyössä, kirppareilla käyminen ja tavaroiden tuunaaminen (= vanhasta uutta).

PÄIVITTÄINEN LIIKKUMINEN

Huom! Kysymyksissä 12–16 tarkoitetaan normaalia, päivittäistä liikkumista (eli työpaikka, asiointi, harrastukset, ruokakauppa, lasten kuljettaminen jne.).

Kysymyksissä ei oteta huomioon sellaista liikennettä, jota kotitaloutenne jäsenet mahdollisesti tekevät työkseen. Näin ollen esim. traktorin käyttö maatilalla tai liikennöitsijän käyttämä taksi tai kuorma-auto ei ole tässä huomioon otettavaa liikennevälineiden käyttöä.

Päivittäisellä liikkumisella ei tarkoiteta myöskään erillisiä (päivittäisen työssäkäynnin lisäksi tapahtuvia) työmatkoja, lomamatkoja eikä matkoja vapaa-ajan asunnolle.

12. Kuinka suuren osan kotitaloutenne jäsenten päivittäisestä liikkumisesta arvioisit tapahtuvan kullakin seuraavista liikennevälineistä?

- ___ % omalla autolla
 ___ % muulla omalla moottoriajoneuvolla, kuten traktori, moposkootteri tai moottoripyörä
 ___ % tuttavalla autolla (kimppakyyti)
 ___ % taksilla tai vuokra-autolla
 ___ % julkisilla kulkuvälineillä (juna, bussi, metro)
 ___ % kävellen tai polkupyörällä

(yht. 100 %)

13. Kuinka monta sellaista moottorikäyttöistä ajoneuvoa kotitaloudessanne on, joita käytetään päivittäisen liikkumisen välineenä tai harrastusvälineenä?

- _____ kpl henkilö- tai pakettiautoa
 _____ kpl traktoreita
 _____ kpl moposkootteria, moottoripyörää, mönkijää tms.
 _____ kpl muita moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, mitä?

*Mikäli kotitaloudessanne ei ole yhtään moottorikäyttöistä ajoneuvoa, ole hyvä ja siirry kysymykseen 17.
 Muussa tapauksessa jatka kysymyksestä 14.*

14. Kuinka paljon kotitaloutenne omistamalla moottoriajoneuvoilla ajetaan yhteensä keskimäärin vuodessa?

- Henkilö- tai pakettiautoilla yhteensä noin _____ km/vuosi
 Muilla moottoriajoneuvoilla yhteensä noin _____ km/vuosi

*Mikäli kotitaloudessanne ei ole yhtään henkilö- tai pakettiautoa, ole hyvä ja siirry kysymykseen 17.
 Muussa tapauksessa jatka kysymyksestä 15.*

15. Kuinka kotitaloutenne jäsenten omilla henkilö- tai pakettiautoillaan tekemät matkat jakaantuvat maantie- ja taajama-ajon kesken? Ole hyvä ja valitse parhaiten sopiva vaihtoehto.

- Suurin osa automatkoistamme on taajama-ajoa
 Suurin osa automatkoistamme on maantieajoa
 Automatkoistamme suurin piirtein puolet on maantieajoa ja puolet taajama-ajoa

16. Kuinka suuri osa kotitaloutenne jäsenten omilla henkilö- tai pakettiautoillaan tekemistä matkoista on sellaisia, että kyydissä on useampi kuin yksi henkilö? Ole hyvä ja valitse parhaiten sopiva vaihtoehto.

- Suurin osa automatkoistamme on sellaisia, että autossa istuu vain kuljettaja
 Suurin osa automatkoistamme on sellaisia, että autossa on vähintään kaksi henkilöä
 Automatkoistamme suurin piirtein puolet on sellaisia, että autossa istuu vain kuljettaja, ja puolet sellaisia, että autossa on vähintään kaksi henkilöä

TOIMINTATAVAT JA VALINNAT

17. Kuinka ympäristöystävällisesti arvelisit oman kotitaloutenne kaiken kaikkiaan elävän, jos sitä verrataan muihin samankaltaisiin ja -kokoisiin suomalaisiin kotitalouksiin?

Pyydämme ottamaan huomioon kaikki seuraavat osa-alueet kokonaisuutena: asuminen, liikkuminen, matkailu ja muu vapaa-ajan vietto, ruoan ja tavaroiden hankkiminen, kierrätys sekä jätteiden tuottaminen ja lajittelu.

- Kotitalouteni elää mielestäni ympäristöystävällisemmin kuin samankaltaiset suomalaiset kotitaloudet keskimäärin
 Kotitalouteni elää mielestäni yhtä ympäristöystävällisesti kuin samankaltaiset suomalaiset kotitaloudet keskimäärin
 Kotitalouteni elää mielestäni vähemmän ympäristöystävällisesti kuin samankaltaiset suomalaiset kotitaloudet keskimäärin

18. Mikäli olet tällä hetkellä mukana työelämässä, onko sinulla mahdollisuus ansiotyön tekemiseen kotona? Työskenteletkö kotona? Jos sinulla on puoliso, ole hyvä ja vastaa kysymykseen myös hänen osaltaan.

Mikäli ette ole tällä hetkellä työelämässä, ole hyvä ja siirry kysymykseen 19.

Kotona tehtävällä ansiotyöllä tarkoitamme työtä, jota tehdään kotona joko yrittäjänä tai työnantajan kanssa sovitusti etätyönä.

- | | Itse | Puoliso |
|---|------|---------|
| Ei mahdollisuutta ansiotyön tekemiseen kotona | □ | □ |
| Mahdollisuus ansiotyön tekemiseen kotona, mutta ei tee | □ | □ |
| Mahdollisuus ansiotyön tekemiseen kotona ja tekee jonkin verran | □ | □ |
| Mahdollisuus ansiotyön tekemiseen kotona ja tekee suuren osan | □ | □ |

19. Kuinka hyvin seuraavat väittämät sopivat kotitaloutesi toimintatapoihin ja mielipiteisiin?
Ole hyvä ja valitse yksi vaihtoehto jokaiselta riviltä.

	Täysin samaa mieltä	Melko samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Melko eri mieltä	Täysin eri mieltä	En osaa sanoa
Meidän tulee usein ostettua kotiin ruokaa enemmän kuin sitä kuluu.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syömme mahdollisimman paljon luomuruokaa.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syömme vähän tai emme lainkaan lihaa.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elintarvikkeita ostaessamme pyrimme aina suosimaan lähiruokaa.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elintarvikkeita ostaessamme pyrimme aina valitsemaan kotimaisia tuotteita.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Merkittävä osa vuotuisesta ravinnostamme on itse kerättyä/pyydytettyä/kasvatettua.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyrimme käyttämään hankkimamme tuotteet mahdollisimman loppuun ennen uusien ostamista.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hyödynämme kotitaloudessani syntyviä jätteitä esim. kompostoimalla, polttamalla tai eläinten ruoaksi.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lajittelemme kotitaloudessani syntyvistä jätteistä kaikki asuinalueellamme erilliskerättävät jätteet, kuten lasi, metalli ja paperi.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ostamme yleensä laadukkaita ja kestäviä tuotteita.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ostamme vaatteita ja kenkiä vaihtuvan muodin mukaan.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ostohetkellä tuotteen hinta vaikuttaa ostopäätökseen enemmän kuin sen ympäristöystävällisyys.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tuotteiden ympäristömerkit (esim. Joutsenmerkki, EU-kukka) vaikuttavat ostopäätöksiimme.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ostamme paljon tavaroita, vaatteita jne. käytettynä.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meidän tulee usein ostettua tavaroita, joita emme oikeastaan tarvitsisi.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kun ostamme uusia kodinkoneita, vertailemme eri vaihtoehtojen energiankulutusta.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myymme tai lahjoitamme muille käyttökelpoiset tavarat, joita emme itse enää tarvitse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otamme ympäristöasiat huomioon, kun suunnittelemme lomamatkojamme.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyrimme aina arkiaskareissamme toimimaan mahdollisimman ympäristöystävällisesti.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyrimme yhdistelemään autolla kuljettavia matkoja, esim. työ/asiointi/harrastukset/ruokakauppa/lapset....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Käytämme julkisia kulkuvälineitä aina, kun mahdollista.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mielestäni ympäristöystävällisesti toimiminen ei saisi hankaloittaa arjen askareita.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minusta ympäristöystävällisten valintojen tekeminen on lähinnä omasta viitseliäisyydestä kiinni.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haluaisin elää ympäristöystävällisemmin kuin nykyään elän.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omien toimintatapojen ja valintojen vaikutuksia ympäristöön ei usein tule edes ajatelleeksi.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISTEN VALINTOJEN TEKEMISEN ESTEET

20. Ympäristöystävällisten valintojen tekemistä rajoittavat monet eri tekijät. Kuinka hyvin seuraavat väittämät mielestäsi kuvaavat sinun ja kotitaloutesi tilannetta sekä mahdollisuksianne valita ympäristöystävällisesti?

Ole hyvä ja valitse yksi vaihtoehto jokaiselta riviltä.

	Täysin samaa mieltä	Melko samaa mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Melko eri mieltä	Täysin eri mieltä	En osaa sanoa
Asuinalueellani julkinen liikenne toimii huonosti (vuoroja/reittejä vähän, lähin pysäkki kaukana tai kulkuvälineet täynnä).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Julkisen liikenteen käyttö on liian kallista.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Asuinalueellani pyörällä tai kävellen liikkuminen on liian hankalaa (kevyen liikenteen väyliä vähän, muu liikenne vilkasta tai etäisyydet pitkiä).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kotitalouteni arki olisi mahdotonta ilman omaa autoa.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Asuinalueellani kierrätysastioiden sijainti on minulle hankalassa paikassa.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minusta jätteiden lajitteleminen on asuinalueellani liian monimutkaista.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Asuinalueellani jätteiden kierrätystä ei ole järjestetty siten, että voisin lajitella niin tarkasti kuin haluaisin.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En tiedä riittävästi parhaista keinoista säästää energiaa.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minulla ei ole sellaista pihaa ja/tai muita tiloja, jotka mahdollistaisivat esim. marjojen tai kasvien tuottamisen ja säilömistä itse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ympäristöasiat eivät kiinnosta minua.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tunnen paineita esim. uusien vaatteiden, tavaroiden tai auton ostoon, koska ne vaikuttavat siihen, mitä muut ajattelevat minusta ja perheestäni.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Asuinalueeni kaupoissa ei ole saatavilla niin paljon ympäristöystävällisiä tuotteita kuin haluaisin ostaa....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ympäristöystävälliset vaihtoehdot (esim. tuotteissa, asumisessa) ovat minulle liian kalliita.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Asuinympäristöni ei mahdollista niin ympäristöystävällistä elämistä kuin haluaisin.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haluaisin elää nykyistä ympäristöystävällisemmin, mutta lähipiirini oudoksunta tai kielteinen suhtautuminen estää minua.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aikani ei riitä nykyisten toimintatapojeni muuttamiseksi ympäristöystävällisemmiksi.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21. Tuleeko mieleesi vielä muita asioita, jotka rajoittavat mahdollisuksiasi tehdä ympäristöystävällisiä valintoja liikkumisen, ruokavalintojen, muiden ostosvalintojen, asumisen, vapaa-ajan käytön tai jätteiden tuottamisen ja lajittelun suhteen?

YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISTEN VALINTOJEN TEKEMISTÄ EDISTÄVÄT ASIAT

22. Tuleeko mieleesi sellaisia asioita omassa asuinympäristössäsi, jotka jo tällä hetkellä kannustavat sinua tekemään ympäristöystävällisiä valintoja liikkumisen, ruokavalintojen, muiden ostosvalintojen, asumisen, vapaa-ajan käytön tai jätteiden tuottamisen ja lajittelun suhteen?

23. Tuleeko mieleesi sellaisia tarpeellisia muutoksia asuinympäristöösi, jotka voisivat parantaa mahdollisuuksiasi tehdä ympäristöystävällisiä valintoja liikkumisen, ruokavalintojen, muiden ostosvalintojen, asumisen, vapaa-ajan käytön tai jätteiden tuottamisen ja lajittelun suhteen?

Kiitos vastauksistasi!

Liite 2. Haastattelupyyntö

Tutkimuksessa kerätään aineistoa myös haastattelemalla tutkimusalueilla asuvia henkilöitä. Olisitko kiinnostunut antamaan haastattelun aiheesta vuoden 2011 aikana? Haastattelu tehdään sinulle sopivassa paikassa tai puhelimitse. Jos aihe kiinnostaa, niin ole hyvä, kirjoita tälle lapulle yhteystietosi ja laita kyselylomakkeen mukana vastauskuoreen. Jos sinut valitaan haastateltavaksi, olemme sinuun yhteydessä vuoden 2011 alussa. Tässä antamiasi yhteystietoja ei yhdistetä kyselyvastauksiisi.

Minua voi pyytää haastateltavaksi tutkimukseenne

Nimi: _____

Ikä: _____

Osoite: _____

Puhelinnumero: _____

Talouteni koko: _____ henkilöä, joista _____ alle 18-vuotiaita

Liite 3. Haastattelurunko

1. Tavoista ja tottumuksista

Kulutustottumukset:

- mistä haastateltava hankkii **päivittäistavaransa** (ruuat, pesuaineet, vessapaperit yms.) ja millä tavoin (autolla, jalan) ja kuinka usein. **Miten paikallinen tarjonta vaikuttaa?** Mikä on henkilökohtainen motiivi (helppous, hinta, tottumus, aatteelliset valinnat).
- mistä ja miten haastateltava hankkii **kulutustavaransa** (vaatteet, polttoaineet yms.)
- millaisia **palveluja** haastateltava käyttää: matkat, päivähoito, elokuvat, kampaajat, hierojat, ravintolat, taksit, bussit, junat. Mikä on motiivina niiden käyttöön?

Muut elämäntavat:

- miten haastateltava suhtautuu ja toimii käytännössä seuraavien asioiden suhteen: kierrätys, jätteidenkäsittely, luomu, kulutuksen vähentäminen, säästäminen, ekologiset tekijät, itse tuottaminen (viljely, marjojen poimiminen)
- ➔ miten nämä ajatukset vaikuttavat hänen päivittäisiin päätöksiinsä erilaisissa asioissa.

2. Mahdollisuudet ja rajoitukset

- Eettisiä/ympäristöystävällisiä valintoja ohjaavat rajoitteet
- miten asuinpaikka vaikuttaa haastateltavan kulutustottumuksiin ja elämäntapoihin? (onko kaikki edellä keskusteltu on vaikuttanut haastateltavan asuinpaikan valintaan?)
 - miten asuinpaikka rajoittaa haastateltavan mahdollisuuksia tehdä valintoja? Mistä rajoitteet johtuvat?
 - Toimisiko haastateltava samalla tavalla muunlaisessakin asuin-ympäristössä?
- Jos ei halua tehdä valintoja, niin mikä estää?

Alueen (hyödyntämättömät) mahdollisuudet

- millaisia mahdollisuuksia toimintatapojensa muuttamiseen haastateltava näkee asuinympäristössään (painotettava alueen näkökulmaa, ei ihmistä henkilökohtaisesti)

3. Toiminta ja tavoitteet

Oma toiminta ja tavoitteet

- Miten haastateltavan omat tavoitteet ja näkemykset toteutuvat nykyisessä asuinympäristössä, voisivatko ne toteutua paremmin/huonommin?
- Millaisia ristiriitoja aiheutuu näiden asioiden yhteensovittamisesta? (itsensä kanssa, perheen, tuttavien, yhteisön kanssa, viranomaisten kanssa)
- Millaiset asiat ovat niitä, joista ei tingitä?

Ympäristön odotukset ja niiden muuttuminen tulevaisuudessa

- Lainsäädäntö, normit, ajatukset, asenteet, ohjeet.
 - ➔ onko lainsäädäntö liian tiukkaa/löysää, tekevätkö muut ihmiset liian vähän/liikaa?
 - ➔ miltä tulevaisuus vaikuttaa kaiken kaikkiaan?



Tässä Levón-instituutin toteuttamassa tutkimuksessa koottiin tietoa siitä, millaisia ympäristöystävällisiä arkipäivän valintoja erilaisissa asuinympäristöissä asuvat ihmiset tekevät tai voivat tehdä, miten paljon asuinympäristö vaikuttaa näihin tekoihin ja miten valintojen ympäristöystävällisyyttä voitaisiin lisätä. Tarkastellut osa-alueet liittyivät asumiseen, ravintoon, liikkumiseen, kuluttamiseen ja kierrättämiseen sekä jätteiden käsittelyyn.

Tutkimuksessa vertaillaan seitsemää erilaista asuinalueita eri puolilla Suomea. Asuinalueet vaihtelevat tiheästä taajamasta harvaan asuttuun maaseutuun. Aineisto kerättiin laajalla asukaskyselyllä sekä alueen asukkaille tehdyillä haastatteluilla.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että kaikilla alueilla suhtaudutaan yhtä myönteisesti ympäristöystävälliseen toimintaan. Alueiden välillä on kuitenkin eroja sen suhteen, millaiset ovat mahdollisuudet esimerkiksi kierrätykseen, julkisen liikenteen käyttöön ja luonnonantimien hyödyntämiseen. Enemmistö asukkaista toivoo ympäristöystävällisen toiminnan olevan mahdollisimman sujuvaa ja edullista. Tähän voivat vaikuttaa niin yksittäiset henkilöt kuin yhteiskuntakin.

Vaasan yliopisto. Levón-instituutin julkaisuja 135.

ISBN 978-952-476-455-1 (painettu)

ISBN 978-952-476-456-8 (verkkójulkaisu)

ISSN 1457-8913 (painettu)

ISSN 2341-6238 (verkkójulkaisu)

© Vaasan yliopisto Levón-instituutti