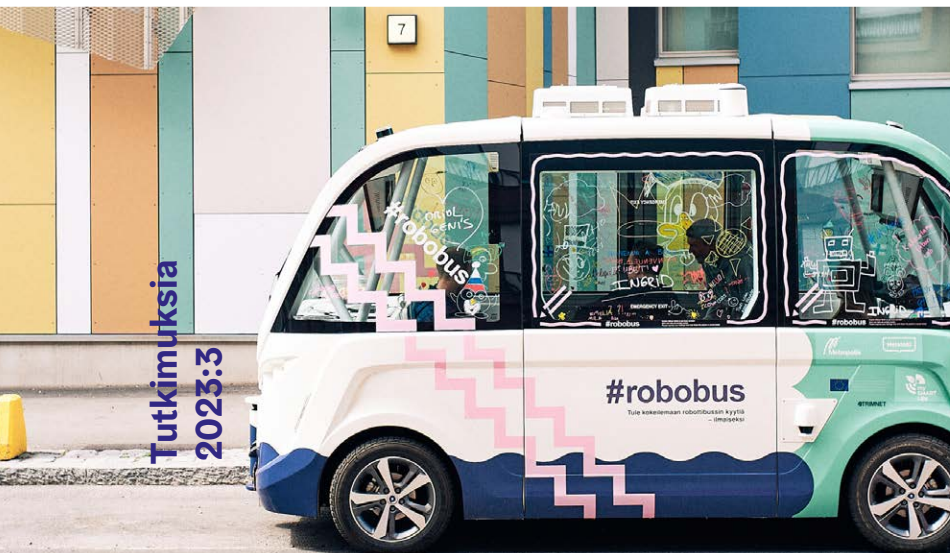


Ympäristöasenteet pääkaupunkiseudulla 2022

Jukka Hirvonen



ESPOO
ESBO

Helsinki

Vantaa

Ympäristöasenteet pääkaupunkiseudulla 2022

Jukka Hirvonen



Tiedustelut

Jukka Hirvonen, p. 040 334 4782
jukka.s.hirvonen(at)hel.fi

Julkaisija

Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia,
kaupunkitietopalvelut

Osoite

PL 550, 00099 Helsingin kaupunki
(Työpajankatu 8)

Internet

www.hel.fi/kaupunkitieto

Tilaukset, jakelu

p. 09 310 43297
kaupunkitieto@hel.fi

Käännökset

Acolad

Kannen kuvat

Shoot Hayley (yläkuva vasemmalla),
Jussi Hellsten (alakuva vasemmalla),
Julia Kivelä (kuva oikealla)

Kuviot

Jukka Hirvonen ja Nora Kitinmäki

Taitto

Nora Kitinmäki

Saavutettavuus

Kuvioiden datat saa saavutettavassa muodossa osoitteesta
[kaupunkitieto\(at\)hel.fi](mailto:kaupunkitieto(at)hel.fi)

Verkkojulkaisu

ISSN 2954-1786
ISBN 978-952-386-332-3

Sisällys

Esipuhe	5
Förord	6
Foreword	7
1 Tutkimuksen tavoitteet ja kyselyn toteutus	9
1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	9
1.2 Kyselyn toteutus.....	12
1.3 Kyselyn teemat.....	13
2 Yleisiä ympäristöasenteita	15
2.1 Ympäristö, talous ja tekniikka	15
2.2 Ilmastonmuutos	17
2.3 Uhrausvalmius ympäristönsuojelun hyväksi	20
2.4 Huolestuneisuus ympäristöongelmista.....	22
2.5 Ilmastonmuutostietoisuuden mittari.....	24
2.6 Arvioita omasta elämäntavasta.....	27
2.7 Näkemys asuinkaupungin ilmastopolitiikasta	30
3 Näkemyksiä kaupunkikehityksestä ja liikenteestä	32
3.1 Kaupunkirakenne, maankäyttö ja rakentaminen.....	32
3.2 Liikennepolitiikan keinot	35
3.3 Autoilun rajoittamisen kannatus -mittari	38
3.4 Omat liikkumisvalinnat.....	41
3.5 Asennoituminen sähköpotkulautoihin.....	46
4 Ympäristökäyttäytyminen	47
4.1 Arjen ympäristövalinnat.....	47
4.2 Kasvisruuan suosiminen.....	50
4.3 Lentomatkojen välttäminen	52

4.4 Kodin energiansäästön mittari	54
4.5 Aineellisen kulutuksen vähentämisen mittari	55
4.6 Ilmastonmuutostietoisuuden yhteysympäristökäyttämiseen.....	57
5 Lähiympäristön tila, luonnossa liikkuminen ja omat vaikutusmahdollisuudet...	60
5.1 Arviot lähiympäristön tilasta.....	60
5.2 Ympäristön siisteys ja roskattomuus	64
5.3 Lähiluonnossa liikkuminen ja vesistöjen merkitys	66
5.4 Lähimetsää koskevia toiveita.....	72
5.5 Omat vaikutusmahdollisuudet.....	74
Yhteenveto.....	77
Sammandrag	80
Summary	83
Lähteet	87
Liite 1. Liitekuvio ja liitetaulukko	90
Liite 2. Saatekirje ja kyselylomake	92

Esipuhe

Ilmastonmuutos, luontokato ja muut globaalit ympäristöongelmat ovat nousseet maapallon tulevaisuuden kannalta yhä kriittisimmiksi kysymyksiksi. Niiden ratkaiseminen edellyttää yhtäaikaista toimia monilla yhteiskunnan sektoreilla aina ruoan tuotannosta ja energiateollisuudesta rakentamiseen ja liikenteeseen asti.

Kaupunkilaisten osuus maapallon väestöstä kasvaa jatkuvasti ja siksi myös kaupunkilaisten kulutustottumusten ja -valintojen vaikutus ympäristön tilan kehitykseen on ratkaisevaa. Pääkaupunkiseudun kaupungit – Espoo, Helsinki, Kauniainen ja Vantaa – ovat ottaneet kaupunkien vastuun ympäristöongelmien torjunnassa vakavasti, ja ne ovat tärkeällä sijalla kaupunkien strategioissa.

Tämä tutkimus kytkeytyy kaupunkien kunnianhimoisiin ympäristötavoitteisiin ympäristöasenteiden ja ympäristökäyttäytymisen näkökulmista. Tutkimuksessa tarkastellaan seudun asukkaiden ympäristöä koskevia asenteita, kulutustottumuksia ja -valintoja sekä mielipiteitä kaupunki- ja liikennesuunnittelusta. Huomiota kiinnitetään myös ympäristöasenteiden ja ympäristökäyttäytymisen väliseen suhteeseen.

Tulokset osoittavat, että pääkaupunkiseudun asukkaiden ympäristömyönteisyys on asenteiden tasolla vahvaa. Selvä enemmistö painottaisi enemmän ympäristöä kuin talouskasvua, jos nämä joutuisivat vastakkain. Valtaosa olisi myös valmis tekemään omakohtaisia taloudellisia uhrauksia ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja ympäristön suojelemiseksi. Ympäristömyönteisten asenteiden ja ympäristökäyttäytymisen välillä on suhteellisen heikko yhteys. Joiltain osin ympäristöä säästävät käyttäytymistavat olivat vastausten mukaan kuitenkin yleistyneet aiempaan, vuonna 2017 toteutettuun kyselyyn verrattuna. Tulokset puhuvat sen puolesta, että toimivalla kaupunkisuunnittelulla voidaan tukea asukkaiden valintojen ohjautumista ympäristöystävällisempään suuntaan.

Tutkimus on tehty pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteistyönä. Yhteistyö mahdollisti kaupunkien välisen vertailun ja laajensi ilmiöiden ymmärrystä seudullisella tasolla kuntarajat ylittäen. Tulokset tarjoavat arvokasta tietopohjaa kaupunkien toimenpiteiden suunnittelun ja kohdentamisen tueksi.

Pääkaupunkiseudulla kesäkuussa 2023

Katja Vilkama
tutkimuspäällikkö
Helsingin kaupunki

Minna Joensuu
va. tutkimusjohtaja
Espoon kaupunki

Jari Viinanen
vs. ympäristöjohtaja
Vantaan kaupunki

Anna-Lena Granlund-Blomfelt
ympäristöpäällikkö
Kauniaisten kaupunki

Förord

Klimatförändringen, förlust av den biologiska mångfalden och andra globala miljöproblem har blivit de mest kritiska frågorna för jordens framtid. För att lösa dem krävs samtidiga åtgärder inom många sektorer i samhället, från matproduktion och energiindustri till byggande och transport.

Andelen av jordens befolkning som bor i städer fortsätter att öka, och därför måste man också lösa utvecklingen av stadsbefolkningens konsumtionsvanor och konsumtionsval och hur dessa påverkar miljön. I huvudstadsregionens städer – Esbo, Helsingfors, Grankulla och Vanda – har man tagit städernas ansvar för att ta itu med miljöproblemen på allvar, och miljöproblemen är viktiga delar av städernas strategier.

Denna studie är en del av städernas ambitiösa miljömål gällande miljöattityder och miljöbeteende. I undersökningen kollar man på attityder gällande miljö hos invånarna i området, samt deras konsumtionsvanor, konsumtionsval och åsikter om stads- och trafikplanering. Man uppmärksammar också förhållandet mellan miljöattityder och miljöbeteende.

Resultaten visar att invånarna i huvudstadsregionen har mycket miljövänliga attityder. En klar majoritet skulle lägga större vikt vid miljön än vid ekonomisk tillväxt om dessa två ställdes mot varandra. De flesta skulle också vara beredda att göra egna ekonomiska uppoffringar för att bekämpa klimatförändringen och skydda miljön. Det finns ett relativt svagt samband mellan miljövänliga attityder och miljöbeteende. Enligt svaren hade dock beteenden som är positiva för miljön i vissa avseenden blivit vanligare, jämfört med en tidigare enkät från 2017. Resultaten visar på att en fungerande stadsplanering kan bidra till att styra invånarnas val i en mer miljövänlig riktning.

Undersökningen har gjorts som ett samarbete mellan städerna i huvudstadsregionen. Tack vare samarbetet kunde man göra jämförelser mellan städerna och få en bredare förståelse för fenomenen på regional nivå över kommungränserna. Resultaten ger en värdefull kunskapsbas till stöd för att planera och rikta åtgärder i städerna.

I huvudstadsregionen juni 2023

Katja Vilkama
forskningschef
Helsingfors stad

Minna Joensuu
tillförordnad forskningsledare
Esbo stad

Jari Viinanen
vikarierande miljöledare
Vanda stad

Anna-Lena Granlund-Blomfelt
miljöchef
Grankulla stad

Foreword

Climate change, the loss of biodiversity and other global environmental problems have become increasingly critical issues for the future of the planet. Solving them requires simultaneous action across many sectors of society from food production and the energy industry to construction and traffic.

As the proportion of the global population living in urban areas continues to grow, the consumption habits and choices made by urban dwellers will have a crucial impact on the future development of the state of the environment. The cities in the Helsinki metropolitan area – Espoo, Helsinki, Kauniainen and Vantaa – have taken their responsibility for tackling environmental issues seriously, and these issues are prominently featured in their strategies.

This study is linked to the ambitious environmental targets of the cities from the perspective of environmental attitudes and related behaviour. The study examines the attitudes, consumption habits and choices of the local residents that influence the environment, as well as their opinions on city and transport planning. Attention is also paid to the relationship between environmental attitudes and related behaviour.

The results indicate that the attitude of the residents in the Helsinki metropolitan area towards the environment is very positive. A clear majority would put more emphasis on the environment than on economic growth if they had to choose between the two. In addition, a majority would be prepared to make personal financial sacrifices to combat climate change and protect the environment. The link between these positive environmental attitudes and the related behaviour is relatively weak. However, the responses showed an increase in environmentally friendly behaviour compared to the previous survey in 2017 in some respects. The results suggest that functional city planning could help steer the residents' choices in a more environmentally friendly direction.

The study was realised through a collaboration between the cities in the Helsinki metropolitan area. The cooperation enabled a comparison between the cities and broadened the understanding of phenomena at the regional level across municipal boundaries. The results provide a valuable knowledge base to support the planning and targeting of the cities' measures.

Helsinki metropolitan area, June 2023

Katja Vilkama
Research Director
City of Helsinki

Minna Joensuu
Acting Research Director
City of Espoo

Jari Viinanen
Acting Head of Environmental Protection
City of Vantaa

Anna-Lena Granlund-Blomfelt
Head of Environment Unit
City of Kauniainen

1 Tutkimuksen tavoitteet ja kyselyn toteutus

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Ympäristönsuojelu sekä ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen ovat nykyisin vahvasti esillä kaupunkien kehitystä ja tulevaisuutta koskevassa keskustelussa. Nämä teemat ovat keskeisiä myös Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten strategioissa¹ ja ohjelmissa. Esimerkiksi hiilineutraaliuteen pyritään kaikissa neljässä kaupungissa. Vahvasti on noussut keskusteluissa ja tavoitteissa esiin myös kaupunkiluonnon monimuotoisuus.

Myös asukkaiden mielipiteillä ja valinnoilla on tässä tärkeä rooli. Haasteena ovat ympäristötietoisuuden kasvattaminen sekä asenne- ja käyttäytymismuutokset ympäristöä säästävempään suuntaan. Käsillä oleva tutkimus, joka perustuu pääkaupunkiseudun asukkaille kohdistettuun kyselyyn, tuottaa tietoa näistä teemoista ja siten palvelee kaupunkien päätöksentekoa ja suunnittelua.

Klassinen määritelmä asenteille on: ”*opittu taipumus ajatella, tuntea ja käyttäytyä erityisellä tavalla tiettyä kohdetta kohtaan*” (Allport 1954, Erwin 2001). Asenne voi ensinnäkin olla positiivinen, negatiivinen tai neutraali; toinen piirre on asenteen voimakkuus, kuinka paljon se eroaa neutraalista joko positiiviseen tai negatiiviseen suuntaan (Baumeister & Finkel 2010).

Ympäristöasenteet ovat keskeinen käsite ja tutkimusaihe ympäristöpsykologian alalla. Milfont ja Duckitt (2009) antavat niille seuraavan määritelmän: ”*a psychological tendency expressed by evaluating the natural environment with some degree of favour or disfavour*”. Ympäristötietoisuus-termiä on puolestaan kirjallisuudessa käytetty laajana ja moniulotteisena kattokäsitteenä, joka sisältää sekä arvot, asenteet ja motivaation että tiedot ja kyvyt toimintaan (Harju-Autti 2011).

Ympäristötietoisuuden eri ulottuvuuksilla ei ole useinkaan kovin selvää keskinäistä korrelaatiota. Esimerkiksi Hollannissa tehdyssä tutkimuksessa (Kuhlemeier ym. 1999) havaittiin, että ympäristöä koskevalla tietotasolla oli hyvin heikko yhteys asenteisiin ja käyttäytymiseen. Ympäristömyönteiset asenteet eivät myöskään johdonmukaisesti siirry elämäntapaan (Lybäck 2002, Lankinen 2005, Hirvonen & Vanhatalo 2018). Suomalaisessa tutkimuksessa (Heikkinen ym. 2004) puolestaan havaittiin, että henkilön oma käsitys omasta ympäristötietämyksen tasostaan ei juuri lainkaan korreloinut testikysymyksillä mitatun ympäristötietämyksen kanssa.

Jos henkilön asennejärjestelmän eri osat, esimerkiksi asenne ja käyttäytyminen, ovat selvässä ristiriidassa, seurauksena on niin sanottua kognitiivista dissonanssia. Tämä merkitsee kokemusta epämiellyttävästä ja stressaavasta tunteesta, joka pyritään korjaamaan tasapainottamalla tilanne tavalla tai toisella (Festinger 1957, Erwin 2001). Ympäristöasenteita tutkittaessa tällainen tilanne tulee useinkin vastaan. Esimerkiksi ympäristömyönteisesti asennoitunut henkilö voi kokea syyllisyyttä siitä, että hän ei elä tarpeeksi ympäristöystävällisesti. Ratkaisuna voi olla asenteiden muutos tai käyttäytymisen muutos. Omaa ympäristökäyttäytymistä voidaan myös dissonanssin välttämiseksi selittää ”parhain päin”, jotta se vastaisi paremmin asenteita.

1 Innovaatioiden Vantaa, kaupunkistrategia 2022–2025; Espoo-tarina, kaupunkistrategia 2021–2025; Kauniaisten kaupunki, strategia 2023–2030; Kasvun paikka, Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025.

Asenteet ilmaisevat yksilön arvoja ja tukevat hänen minäkäsitystään (Erwin 2001), joten ne ovat yleensä suhteellisen jähmeitä muuttumaan. Ne voivat kuitenkin tietyn ehdoin muuttuakin, esimerkiksi jos henkilö saa uutta, vakuuttavaa tietoa ja työstää sitä ajattelun kautta (Baumeister & Finkel 2010). Joskus yllättävät, kriittiset tapahtumat voivat muuttaa asenteita väestötasolla nopeastikin. Esimerkiksi ydinvoimalaonnettomuudet Tšernobylyssa 1986 ja Fukushimaa 2011 heilauttivat nopeasti ydinvoimaan liittyviä asenteita kielteisemmiksi.

Huoli ympäristöstä ja ympäristönsuojelun kannattaminen ovat vakiintuneet yleisesti suomalaisten keskuudessa. Kuitenkin ympäristömyönteinen asenneilmasto korreloi vain heikosti ympäristövastuullisten valintojen kanssa. Tälle on monenlaisia ja -tasoisia syitä. Katinka Lybäckin (2002) mukaan tällaisia syitä ovat ainakin 1) harhainen usko siihen, että oma toiminta on jo ekologista, 2) liiallinen teknologiaoptimismi, 3) näkemys, että omalla toiminnalla ei ole merkitystä, 4) oikean tiedon puute, 5) lähiympäristön sosiaalinen paine, 6) tilannetekijät sekä 7) arkikäyttäytymisen rutiinisidonaisuus. Usein on kyse ristipaineesta yksilöllisen ja kollektiivisen edun välillä. Tärkeitä ovat myös ulkoiset ja rakenteelliset tekijät ympäristöystävällisille valinnoille. Jos esimerkiksi ei ole infrastruktuuria pyöräilylle, toimivaa joukkoliikennettä tai jätteiden lajittelujärjestelmää, ihmisen ei voi tehdä näissä asioissa ympäristöystävällisiä valintoja, vaikka haluaisikin. (Lybäck 2002.)

Sen lisäksi, että henkilöllä on oikeaa tietoa ja myönteinen asenne, tarvitaan elinympäristöön myös kohderyhmälle sopivalla tavalla suunniteltuja tarjoumia (engl. affordances), jotta ympäristömyönteinen toiminta pääsee toteutumaan. Ihmisten käyttäytymisen on paljolti tottumusten ohjaamaa ja vakiintuneita tapoja ei hevin muuteta, jollei ympäristö tarjoa helppoja ja intuitiivisia käyttäytymismahdollisuuksia toivottuun suuntaan. (Kaaronen 2017; Rytönen 2020.)

Suomalaisten ympäristöasenteita valtakunnallisella tasolla on viime vuosina kartoitettu muun muassa Ilmastobarometrissa, Nuorisobarometrissa sekä Elinkeinoelämän valtuuskunnan (EVA) Arvo- ja asennetutkimuksissa.

Tuoreessa Ilmastobarometrissa (2023) selvä enemmistö suomalaisista (61 %) toivoi ilmastokriisin torjuntaa seuraavan hallituskauden kärkiteemoiksi. Luku oli kuitenkin laskenut neljän vuoden takaisesta, jolloin osuus oli 70 prosenttia. 74 prosenttia vastaajista oli valmiita säästämään sähkön kulutuksessa silloin, kun kysyntä on suurinta. Tässä oli tapahtunut merkittävää nousua, sillä vuonna 2019 osuus oli 62 prosenttia. Vastaajista 67 prosenttia oli myös vähentänyt sähkön- ja lämmönkulutusta sekä 43 prosenttia kertoi vähentäneensä tavaroiden hankkimista ilmastoystistä. Rungas kolmannes (35 %) suomalaisista oli vähentänyt autoilua ja sen sijaan lisännyt kestäväää liikkumista, kuten kävelyä, pyöräilyä tai joukkoliikenteellä kulkemista. Vuonna 2019 vastaavana ajankohtana autoilua vähentäneiden luku kuitenkin oli selvästi korkeampi, 43 prosenttia. (Hyry 2023.)

Nuorisobarometri 2021 -tutkimus osoitti, että suuri enemmistö nuorista ottaa ympäristöongelmat vakavasti. 82 prosenttia vastusti väittämää ”ympäristökysymykset eivät kiinnosta minua” ja vain 7 prosenttia kannatti. Nuorisobarometrissa selvitettiin myös erilaisia ympäristöasioihin liittyviä tunteita. 15–29-vuotiaista nuorista 76 prosenttia yhtyi väittämään ”*Tunnen surua luonnon monimuotoisuuden heikentymisestä ja lajien sukupuutosta*” ja vain 13 prosenttia oli eri mieltä. 75 prosenttia oli samaa mieltä väittämän ”*Saan hyvän olon kestävien valintojen tekemisestä*” kanssa ja vain 8 prosenttia eri mieltä. Luontoon ja ympäristöön liittyy monenlaisia tunteita, jotka voivat toimia mielen hyvinvoinnin kannalta eri suuntiin. Esimerkiksi metsässä liikkumisen on todettu helpottavan stressiä; toisaalta ympäristöön kohdistuvat menetykset ja uhat aiheuttavat ympäristösurua ja -ahdistusta. Jälkimmäisen on todettu olevan etenkin nuorilla yleistä. (Kiilakoski 2022.)

Elinkeinoelämän valtuuskunta (EVA) on tehnyt pitemmän aikaa vuosittain arvo- ja asennetutkimuksia, jotka perustuvat valtakunnallisiin kyselyihin. Niissä on kartoitettu suhtautumista myös ympäristökysymyksiin ja ympäristönsuojeluun. Uusimmalla, syksyn 2022 tutkimuskierroksella selvä enemmistö (66 %) suomalaisista yhtyi väittämään ”Ilmastonmuutos on aikamme suurin ympäristöuhka, jonka torjumiseksi on nopeasti ryhdyttävä tehokkaisiin toimiin kaikissa maissa”. Osuus oli kuitenkin vähentynyt viisi prosenttiyksikköä edellisestä vuodesta. Vastaava muutos havaittiin myös koronapandemian alettua keväällä 2020. Tutkimuksen tehneen Sami Metelisen tulkinta on, että yllättävillä uusilla kriiseillä, kuten vuoden 2020 koronapandemia ja vuoden 2022 Ukrainan sota, on taipumus viedä huomiota ilmastonmuutoksen kaltaisilta kestohuolenaiheilta. Vielä keväällä 2019 suomalaisista 75 prosenttia oli samaa mieltä kyseisen väittämän kanssa. (Metelinen 2023.)

EVA:n tutkimuksen vastaajat kuitenkin pitivät aiempaa useammin mahdollisena monien henkilökohtaisten ilmastotoimien tekemistä arjessaan. Enemmistö (54 %) vastasi olevansa valmiita tinkimään omasta elintasostaan saaste- ja ympäristöongelmien vähentämiseksi ja vain runsas neljäsosa (27 %) ei ollut valmiita elintasosta tinkimiseen.

Metelisen mukaan viime aikoina ilmastonmuutoksen ohella on julkisessa keskustelussa korostettu biodiversiteetin heikentymisen eli luontokadon uhkaa. Ilmaston lämpeneminen vauhdittaa luontokatoa ja toisinpäin, joten ilmiöt ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa. Tämä selittää sitä, että luontokadon korostuminen julkisessa keskustelussa ei näytä vähentävän ilmastonmuutoksen ensisijaisuutta ympäristöhuolenaiheena. (Metelinen 2023.)

Ympäristönsuojelun merkityksen asennetasolla on aiemmin havaittu vaihtelevan jossain määrin taloussuhdanteiden mukaan: taantuma-aikana painottuu aineellinen hyvinvointi ja työllisyys, kun taas nousukaudella ympäristönsuojelun merkitys kasvaa. (Tulokas 2000; Lankinen & Sairinen 2000)

Ympäristönsuojelun ja talouden suhteesta puhuttaessa keskeinen käsite on kiertotalous, jonka tulisi asteittain korvata nykyään vallitseva lineaarinen talous. Kiertotaloudella tarkoitetaan talousmallia, jossa tuotteet ja materiaalit pidetään mahdollisimman pitkään käytössä, jätettä syntyy vähän sekä tuotteita ja raaka-aineita jaetaan, vuokrataan, korjataan ja kierrätetään (HSY 2023a). Kiertotalouden edistämiseksi on kaupungeilla ja muilla julkisilla toimijoilla tärkeä rooli, mikä johtuu useasta syystä. Ensinnäkin pelkät markkinavoimat eivät vie kehitystä tarpeeksi nopeasti kiertotalouden suuntaan, vaan tarvitaan politiikkaohjausta. Toiseksi kiertotalous vaatii eri toimijoiden yhteistyötä erityisen paljon, koska toiminta läpileikkaa eri sektoreita. Kolmanneksi kunta hallinnoi paljon kiertotaloudelle tärkeitä toimia, kuten jätehuoltoa, maankäyttöä, rakentamista ja julkista liikennettä. (Nylén ym. 2021; Haila ym. 2023.)

Pääkaupunkiseudun kaupungeista Helsingissä ja Vantaalla on tutkittu ympäristöasenteita asukaskyselyillä jo 1970–80-luvuilta lähtien. Ensimmäisissä kyselyissä painopiste oli selvemmin lähiympäristön konkreettisissa ympäristöongelmissa, myöhemmin mukaan on tullut globaalin tason ympäristöongelmia. Keväällä 2017 toteutettiin ensimmäistä kertaa Helsingin ja Vantaan kaupunkien yhteinen asukaskysely aiheesta (Hirvonen & Vanhatalo 2018). Vuonna 2022 toteutettiin ympäristöasenteista ja -käyttäytymisestä asukaskysely, jossa olivat mukana pääkaupunkiseudun kaikki neljä kaupunkia. Käsillä oleva raportti esittelee tämän tutkimuksen tuloksia.

Tässä raportin ensimmäisessä luvussa kuvataan seuraavaksi kyselyn toteutus ja teemat. Toisessa luvussa esitellään tuloksia yleisiä ympäristöasenteita koskevista kysymyksistä. Kolmas luku käsittelee vastaajakunnan mielipiteitä kaupunkikehityksestä ja liikenteestä. Neljännessä luvussa esitellään tuloksia ympäristökäyttäytymistä koskevista kysymyksistä sekä viidennessä luvussa mielipiteitä lähiympäristöstä ja kaupunkien ympäristöviestinnästä. Viimeinen luku summaa keskeisiä tuloksia.

1.2 Kyselyn toteutus

Vuonna 2022 kerättiin Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien yhteinen kyselyaineisto asukkaiden ympäristöasenteista ja ympäristökäyttäytymisestä. Aineistonkeruun toteutti Tutkimustie Oy. Ensimmäinen kierros kyselylomakkeista lähetettiin elokuun loppupuolella ja muistutuskierron lokakuun alussa. Koko aineisto oli koossa marraskuussa 2022.

Kysely lähetettiin 8 100 hengen suuruiselle satunnaisotokselle pääkaupunkiseudun 18–79-vuotiaista asukkaista. Otos oli ositettu kaupungeittain, jotta kaikista neljästä kaupungista saatiin tarpeeksi vastaajia (Taulukko 1.1)². Kyselyyn vastasi 1 991 henkeä. Ruotsinkieliseen lomakkeeseen vastasi 8 prosenttia ja englanninkieliseen 5 prosenttia. Kyselyyn oli mahdollista vastata joko paperilomakkeella tai netissä. Netissä vastasi 33 prosenttia ja paperilomakkeeseen siis 67 prosenttia. Oli odotettua, että vastaustapaa selitti vahvasti vastaajan ikä: netissä vastasi nuorten ikäluokkien edustajista yli puolet, vanhimmissa ikäluokista vain vähäinen osuus (ks. liite).

Vastausosuus koko seudulla oli 25 prosenttia. Kauniaisissa vastausosuus oli selvästi korkein, 36 prosenttia. Vantaalla vastausosuus oli puolestaan matalin, 20 prosenttia.

Taulukko 1.1 Pääkaupunkiseudun ympäristöasennekyselyn 2022 otoskoot ja vastausosuudet kaupungeittain

Kaupunki	Otoskoko	Vastanneita	Vastausosuus
Helsinki	2 500	645	25,8 %
Espoo	2 500	613	24,5 %
Vantaa	2 500	512	20,5 %
Kauniainen	600	217	36,2 %
Ei tietoa		4	
Yhteensä	8 100	1 991	24,6 %

Naisia vastaajista oli 54 prosenttia ja miehiä 44 prosenttia. Perusjoukkoon verrattuna naiset olivat aineistossa hieman yliedustettuina. Ikäryhmillä oli suuria eroja vastaamisaktiivisuudessa siten, että mitä vanhempi vastaaja sitä aktiivisemmin vastattiin. Etenkin nuorimman ikäryhmän miehet vastasivat heikosti. Aineistoon tehtiin siksi katokorjaus iän ja sukupuolen mukaan, jotta tulokset voitiin yleistää perusjoukkoon.

Asennetutkimuksissa on kyselyajankohdalla oma, joskus vahvakin merkityksensä. Tällä kertaa kyselyajankohdan tunnelmia leimasi vuoden 2022 alussa syttynyt Ukrainan sota, joka oli pitkittynyt ja aiheuttanut energiantuonnin loppumisen Venäjältä ja energianhintojen nousua, pakolaisaallon Euroopan maihin sekä elintarvikehuollon ongelmia. Toinen viime aikojen merkittävä kriisi oli keväällä 2020 alkanut koronapandemia. Se oli kyselyaineistoa kerätessä syksyllä 2022 saatu siinä mielessä hallintaan, että rokotuskampanjat olivat vähentäneet olennaisesti taudin vaarallisuutta ja erilaisista rajoitustoimista oli luovuttu, vaikka tauti kiersikin väestössä edelleen.

2 Poimintatodennäköisyys muodostui siis eri kaupungeissa erisuuruiseksi. Kun aineistosta laskettiin seudullisia jakaumia ja tunnuslukuja, tehtiin käänteinen painotus, jotta tulokset vastasivat perusjoukkoa.

1.3 Kyselyn teemat

Kyselyllä haluttiin selvittää pääkaupunkiseudun asukkaiden ympäristöön ja sen suoje-
luun liittyviä asenteita ja mielipiteitä sekä kaupunkilaisten konkreettista käyttäytymistä
muun muassa energiansäästön, kulutusvalintojen ja lähiluonnossa liikkumisen suhteen.

Kyselyssämme ei yritetty kattaa kaikkia ympäristöasenteiden monia ulottuvuuksia,
vaan rajoituttiin osaan niistä. Tärkeimpinä asenteiden teemoina olivat huoli ympäristö-
uhkista (ilmastonmuutos, lajien sukupuutot ym.), talouskasvun ja ympäristönsuojelun
suhde, luottamus tieteeseen ja teknologiaan, käsitys omasta elämäntavasta, vastuus-
ta ja vaikutusmahdollisuuksista sekä valmius omakohtaisiin uhrauksiin ympäristön-
suojelun hyväksi.

Yleisten ympäristöasenteiden ohella kysyttiin mielipiteitä myös monenlaisista
konkreettisista keinoista liittyen ympäristönäkökulmaan ja kaupunkikehitykseen. Näi-
tä olivat muun muassa täydennysrakentaminen ja kaupunkirakenteen tiivistäminen,
roskaamisen estäminen sekä erilaiset liikennepoliittiset keinot. Vastaajat pääsivät
myös arvioimaan ympäristön tilaa asuinalueellaan sekä ympäristöä koskevaa kaupun-
kien tiedotusta.

Myöskään ympäristökäyttäytymistä ei pyritty selvittämään kattavasti, vaan ainoas-
taan joitakin sen ulottuvuuksia. Näitä olivat energiansäästö erityisesti asumisessa ja
omassa kodissa sekä jotkin kulutusvalinnat. Ympäristökäyttäytymiseen laajassa mie-
lessä voidaan lukea myös luontosuhde ja kosketus luontoon, josta kyselyssä tiedus-
teltiin luonnossa liikkumisen useutta. Sellaiset teemat, joita on selvitetty muissa tutki-
muksissa, jätettiin vähemmälle huomiolle tai kokonaan pois, kuten esimerkiksi jättei-
den lajittelu. Kyselylomake on raportin liitteessä 2.

Kyselylomakkeen runko muodostui seuraavaksi:

- 1) Ympäristökäyttäytyminen: energiansäästö ja kulutusvalinnat
- 2) Mielipiteitä ympäristöongelmista ja ympäristönsuojelun keinoista
- 3) Huolestuneisuus erilaisista ympäristöongelmista
- 4) Mielipiteitä kaupunkikehityksestä ja liikennepoliittikan keinoista
- 5) Omiin liikennevalintoihin vaikuttavia tekijöitä
- 6) Oman asuinympäristön tila ja liikkuminen luonnossa
- 7) Näkemykset omista vaikutusmahdollisuuksista ympäristöön
ja siihen liittyviin päätöksiin
- 8) Taustatietoja

Taustatietoina kysyttiin ensinnäkin tavanomaisia demografisia tietoja (ikä, sukupuoli,
kotitaloustyyppi) sekä sosioekonomisia tietoja (koettu toimeentulo, koulutustaso). Li-
säksi tiedusteltiin asunnon talotyyppiä ja hallintamuotoa sekä talouden autonomistus-
ta ja vastaajan pääasiallista työmatkan kulkumuotoa talviaikaan.

Myös kotikaupunkia – Espoo, Helsinki, Kauniainen tai Vantaa – hyödynnettiin ana-
lyysissa taustatietona, mutta lähinnä kaavoitusta ja muuta kaupunkisuunnittelua, lähi-
ympäristöä sekä kaupungin palveluja ja viestintää koskevissa kysymyksissä. Yleisiä
ympäristöasenteita (mm. ilmastonmuutokseen liittyviä) tai ympäristökäyttäytymistä
ei asuinalueellaan selittänyt, joten niiden analyysissa näkökulma oli seudul-
linen, ja niissä tärkeitä taustatietoja olivat esimerkiksi sukupuoli, ikä, koulutustaso ja
koettu toimeentulo. Vastaajaryhmien erojen tilastollista merkitsevyyttä testattiin Chi
Square -riippumattomuustestillä, jos ei toisin ole mainittu. Analyysissa muodostettiin
useita asennemittareita kysymyksistä, jotka korreloivat vahvasti keskenään ja edusti-
vat siten jotain yleisempää asenneulottuvuutta.

Analyysiin saatiin vertailutietoja joistakin aiemmista tutkimuksista. Vuonna 2017 toteutettiin Helsingin ja Vantaan yhteinen ympäristöasennekysely kaupunkien 18–74-vuotiaille asukkaille (Hirvonen & Vanhatalo 2018). Sitä ennen vastaava kysely oli toteutettu Vantaalla vuonna 2009 (Kristiansson 2011) ja Helsingissä vuonna 2011 (Hakkarainen & Koskinen 2011). Tällä kertaa kyselylomakkeessa säilytettiin sellaisenaan huomattava osa vuoden 2017 lomakkeen kysymyksistä, jotta saatiin tietoa asenteiden ja käyttäytymisen muutoksista runsaassa viidessä vuodessa. Kun tuoreen kyselyn vastauksia verrattiin vuoden 2017 tuloksiin, tehtiin uudessakin kyselyssä aina rajausta Helsingin ja Vantaan alle 75-vuotiaisiin vastaajiin, jotta luvut olisivat mahdollisimman vertailukelpoisia. Muutamien kysymysten kohdalla päästiin vertailua tekemään vielä varhaisempiin Helsinkiä, Vantaata tai koko seutua koskeviin kyselyaineistoihin.

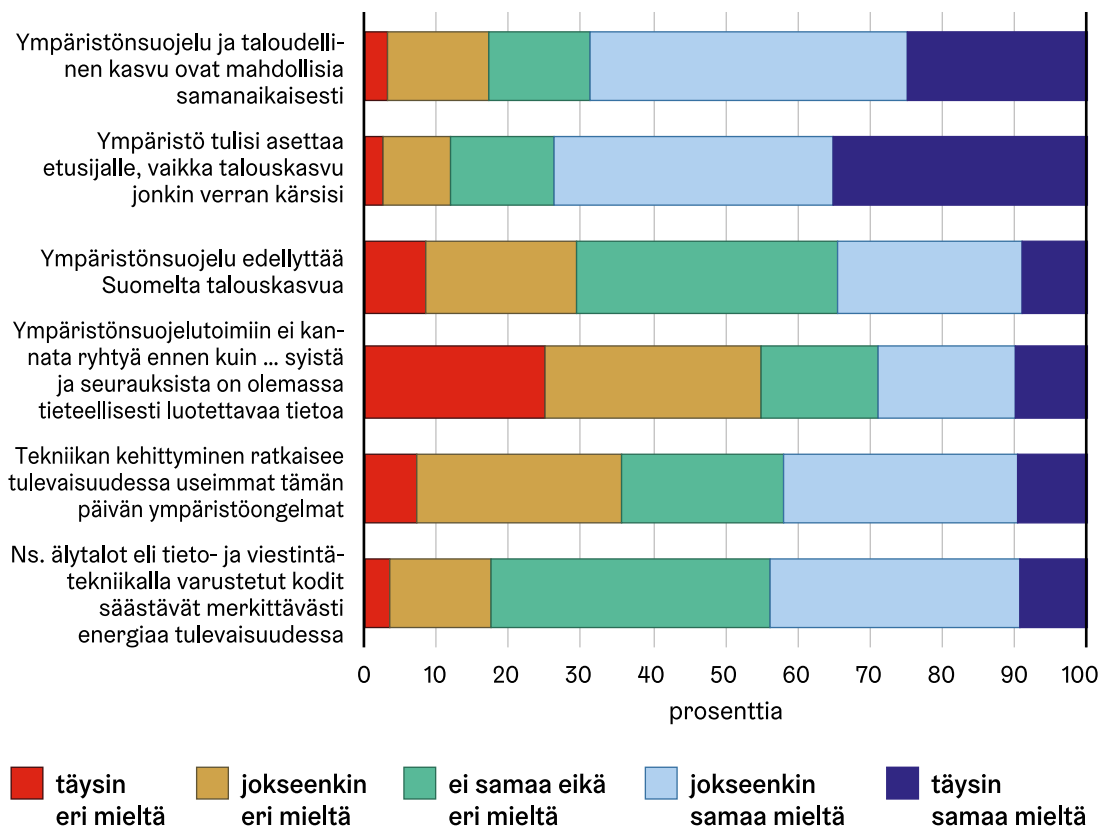
2 Yleisiä ympäristöasenteita

Kyselylomakkeessa esitettiin mielipideväättämiä talouskasvun ja ympäristönsuojelun suhteesta, tekniikan mahdollisuuksista, omasta elämäntavasta sekä uhrausvalmiudesta ympäristönsuojelun hyväksi. Vastaaja pääsi ottamaan niihin kantaa viisiportaisella asteikolla ääripäinä täysin eri mieltä – täysin samaa mieltä. Lisäksi tiedusteltiin huolestuneisuutta erilaisista globaaleista ja paikallisista ympäristöongelmista.

2.1 Ympäristö, talous ja tekniikka

Seuraavassa kuviossa 2.1 on esitetty koko vastaajakunnan vastauksia mielipideväättämiin, jotka koskivat ympäristönsuojelun suhteita talouskasvuun, tieteeseen ja tekniikkaan.

Kuvio 2.1 Vastauksia väittämiin ympäristöstä, taloudesta ja tekniikasta



Yksi tärkeä asenneulottuvuus on se, millaisena nähdään ympäristönsuojelun ja talouskasvun suhde. Ovatko ne ristiriidassa ja jos ovat, kumpi tulisi asettaa etusijalle? Vai nähdäänkö pikemminkin, että ympäristönsuojeluun on varaa vain talouskasvun oloissa?

Vastaajien suuri enemmistö (74 %) asettaisi ympäristönsuojelun etusijalle, vaikka talouskasvu hieman kärsisi. Toisaalta lähes yhtä moni (69 %) katsoi, että ympäristönsuojelu ja talouskasvu ovat mahdollisia samanaikaisesti. Jälkimmäisen väittämän vastauksia voi tulkita kiertotalouden käsitteen valossa. Jos talous siirtyisi yhä enemmän lineaarisesta taloudesta kiertotalouden periaatteita toteuttavaksi, ympäristönsuojelu

ja talouskasvu olisivat paremmin sopusoinnussa keskenään. Julkisessa keskustelussa on viime aikoina ollut paljon puhetta ”vihreästä siirtymästä” ja suomalaisten yritysten mahdollisuuksista siihen liittyvillä markkinoilla. Tällaiset ajatukset ovat saattaneet olla mielessä monilla väittämään yhtyillä vastaajilla.

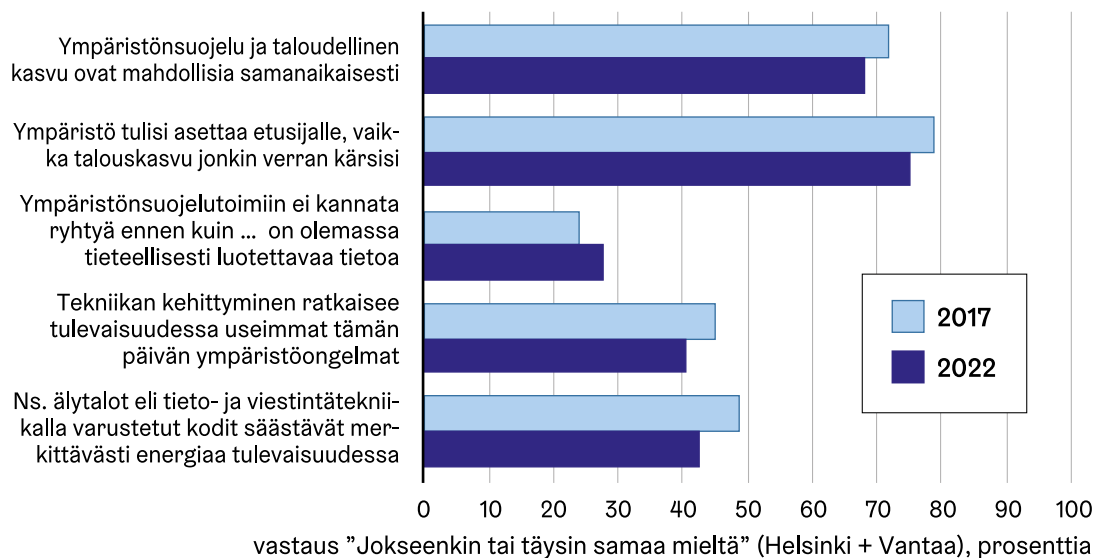
Väittämä ”ympäristönsuojelu edellyttää Suomelta talouskasvua” osoittautui monille hankalaksi ottaa kantaa: 36 prosenttia vastasi ”en samaa enkä eri mieltä”. Runsas kolmannes (35 %) oli väittämän kannalla ja hieman harvempi (30 %) sitä vastaan.

”Varovaisuusperiaatteen” mukaan ympäristönsuojelussa ei voida odottaa lopullista tieteellistä näyttöä asioiden syy–seuraussuhteista ennen kuin ryhdytään toimiin, jos uhkana on vakavia ja peruuttamattomia muutoksia. Suhtautumista tähän kartoitettiin yhdellä väittämällä. Yli puolet (55 %) vastaajista oli tällaisen varovaisuusperiaatteen kannalla, kun taas 29 prosenttia vastaajista odottaisi luotettavaa tieteellistä tietoa ennen ympäristönsuojelutoimia.

Luottamus tekniikan kehittymisen mahdollisuuksiin ympäristöongelmien ratkaisijana jakoi mielipiteitä enemmän. 42 prosenttia uskoi, että tekniikan kehittyminen ratkaisee useimmat ympäristöongelmat, kun taas 35 prosenttia oli eri mieltä ja 22 prosenttia ei ottanut kantaa. Miehistä useampi (48 %) oli väittämän kannalla kuin naisista (36 %). ”Älytalojen” suureen merkitykseen energiansäästöissä luotti 44 prosenttia, mutta lähes yhtä moni ei ottanut kantaa ja 17 prosenttia oli eri mieltä.

Näistä teemoista kysyttiin myös vuoden 2017 kyselyssä. Kuvio 2.2 kertoo mahdollisista mielipiteiden muutoksista. Siihen on kuvattu jokseenkin tai täysin samaa mieltä olevien osuus eri väittämien kohdalla vuosina 2017 ja 2022. Jotta eri vuosien vastausjakaumat olisivat vertailukelpoisia, on vuoden 2022 jakauma laskettu 18–74-vuotiaista Helsingin ja Vantaan vastaajista.

Kuvio 2.2. Mielipiteitä ympäristöstä, taloudesta ja tekniikasta 2017 ja 2022



Näissä asenteissa oli tapahtunut pienehköjä muutoksia. Ympäristönsuojelun asettaisi etusijalle talouskasvuun nähden vähän aiempaa harvempi. Ympäristönsuojelua ja talouskasvua yhtä aikaa piti mahdollisena vähän pienempi osuus kuin viimeksi mutta vankka enemmistö edelleen. Tästä kysymyksestä oli olemassa myös vielä aiempi vertailutieto, koska sitä oli kysytty vuonna 2001 toteutetussa Helsingin seudun ympäristö-assenekyselyssä (Heikkinen ym. 2004). Tuolloin 61 prosenttia piti mahdollisena ympä-

ristönsuojelua ja talouskasvua yhtä aikaa. Näin ajattelevien osuus on siis 2000-luvulla ensin selvästi kasvanut mutta sitten hieman vähentynyt.

Ehkä yllättävä muutos oli, että varovaisuusperiaatteen kannalla oli nyt pienempi osuus kuin ennen, joskin edelleen enemmistö. Uudessa kyselyssä hiukan useampi (28 %) kuin vuonna 2017 (24 %) katsoi, että ympäristönsuojeluun ei kannata ryhtyä ennen kuin syistä ja seurauksista on olemassa tieteellisesti luotettavaa tietoa.

Usko teknologiaan oli hieman vähentynyt. Tekniikan kehitykseen ympäristöongelmien ratkaisijana luottavien osuus oli laskenut 45 prosentista 40 prosenttiin. Vastakkaista mieltä olevien osuus oli taas kasvanut 31:stä 37 prosenttiin. Samansuuntainen muutos oli myös luottamuksessa älytalojen potentiaaliin energiansäästöissä – siihenkin uskoi harvempi kuin viisi vuotta aiemmin. Pitemmän aikavälin vertailu kertoo, että älytalojen mahdollisuuksiin luotti tuoreessa kyselyssä aivan sama osuus kuin vuonna 2001, tuolloinkin osuus oli 43 prosenttia (Heikkinen ym. 2004).

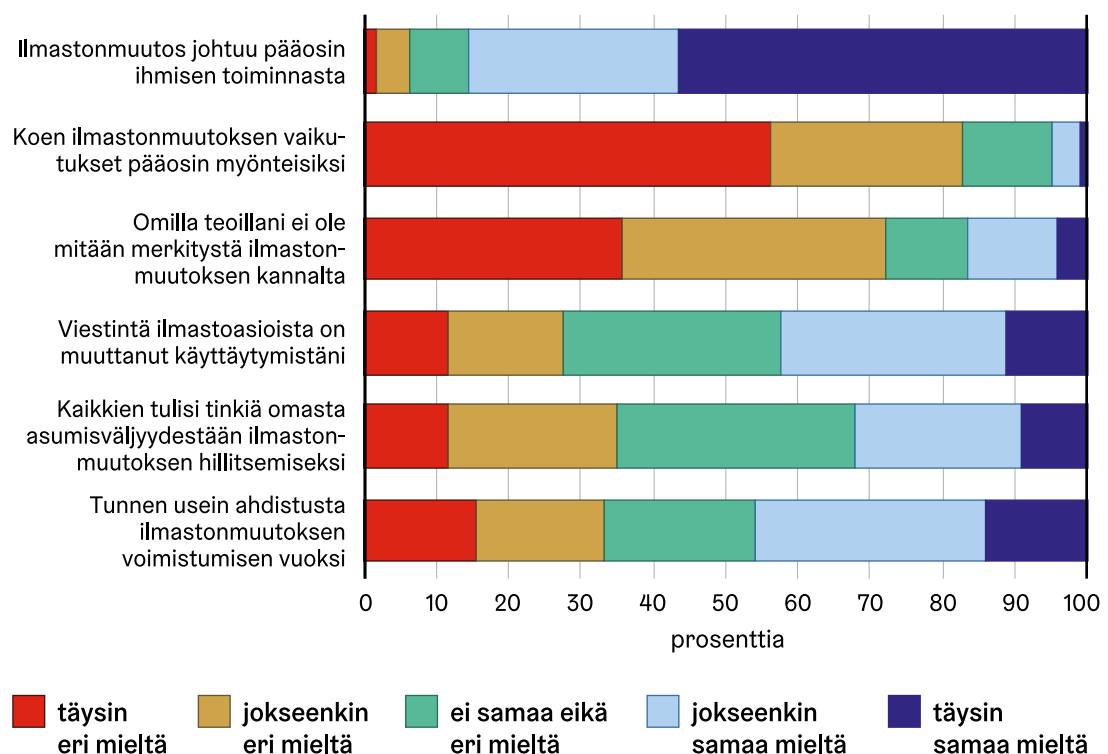
2.2 Ilmastonmuutos

Ilmastonmuutosta seurauksineen pidetään yhtenä vakavimmista globaaleista ympäristöongelmista. Lomakkeessa oli useita siihen liittyviä asenneväittämiä (kuvio 2.3).

Lähes kaikki vastaajat katsoivat, että ilmastonmuutos johtuu pääosin ihmisen toiminnasta. Vain kuusi prosenttia oli toista mieltä ja kahdeksan prosenttia ei ottanut kantaa. Lähes yhtä yksimielisesti ilmastonmuutoksen vaikutukset koettiin kielteisiksi eikä myönteisiksi. Vain viisi prosenttia piti niitä myönteisinä ja kaksitoista prosenttia ei ottanut kantaa.

Oman toiminnan merkitykseen ilmastonmuutoksen torjumisessa uskottiin yleisesti: kolme neljästä (73 %) vastusti väittämää ”omilla teoillani ei ole mitään merkitystä ilmastonmuutoksen kannalta” ja vain 16 prosenttia kannatti sitä.

Kuvio 2.3 Vastauksia ilmastonmuutosta koskeviin väittämiin

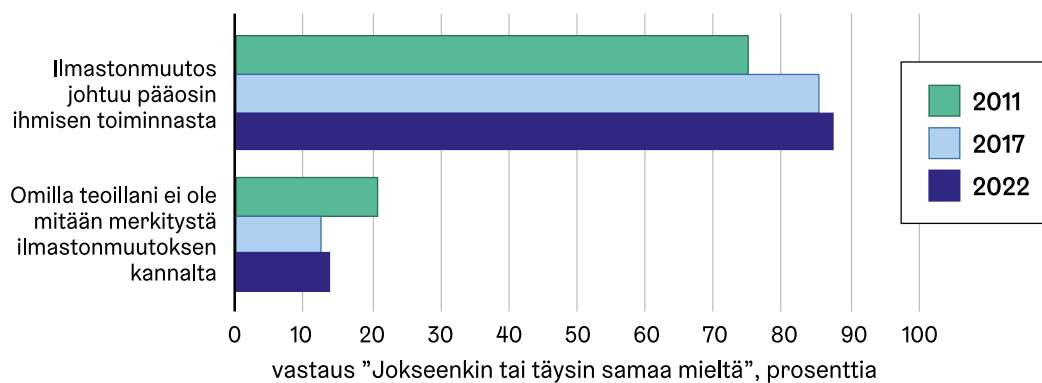


Vastaajista 42 prosenttia katsoi, että viestintä ilmastoasioista on muuttanut omaa käyttäytymistä, kun taas 28 prosentilla se ei ollut muuttanut ja melko moni, 30 %, ei osannut ottaa kantaa. Naisista jonkin verran useampi (48 %) yhtyi väittämään kuin miehistä (36 %). Myös koulutustasoluokkien välille syntyi eroa: useimmin samaa mieltä väittämän kanssa olivat alemman korkeakoulututkinnon suorittaneet (49 %), harvimmin taas perusasteen suorittaneet (31 %). Muita harvemmin väittämään yhtyivät ne, joiden toimeentulo oli hankalaa (35 %). Tämä onkin ymmärrettävää: heillä on todennäköisesti vähemmän pelivaraa tehdä elämäntapamuutoksia. Lisäksi monilla heistä aineellinen kulutus on jo muutenkin niukkaa ja sikäli ympäristöä säästävää.

Väittämä ”*kaikkien tulisi tinkiä omasta asumisväljyydestään ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi*” jakoi mielipiteitä. Noin kolmannes oli samaa mieltä, samoin kolmannes eri mieltä ja kolmannes ei ottanut kantaa.

Kahden väittämän kohdalla oli mahdollista tarkastella pitemmän aikavälin muutoksia Helsingissä, koska ne olivat mukana jo Helsingin ympäristöasennekyselyssä vuonna 2011 (kuvio 2.4).

Kuvio 2.4 Helsingiläisten vastauksia väittämiin ilmastonmuutoksesta 2011, 2017 ja 2022



Vastauksista ilmenee, että viimeisen yhdentoista vuoden aikana helsingiläiset ovat tulleet yhä yksimielisemmin vakuuttuneiksi siitä, että ilmastonmuutos johtuu pääosin ihmisten toiminnasta. Näin ajattelevia oli vuonna 2011 75 prosenttia, mistä osuus oli kohonnut vuonna 2022 jopa 87 prosenttiin.

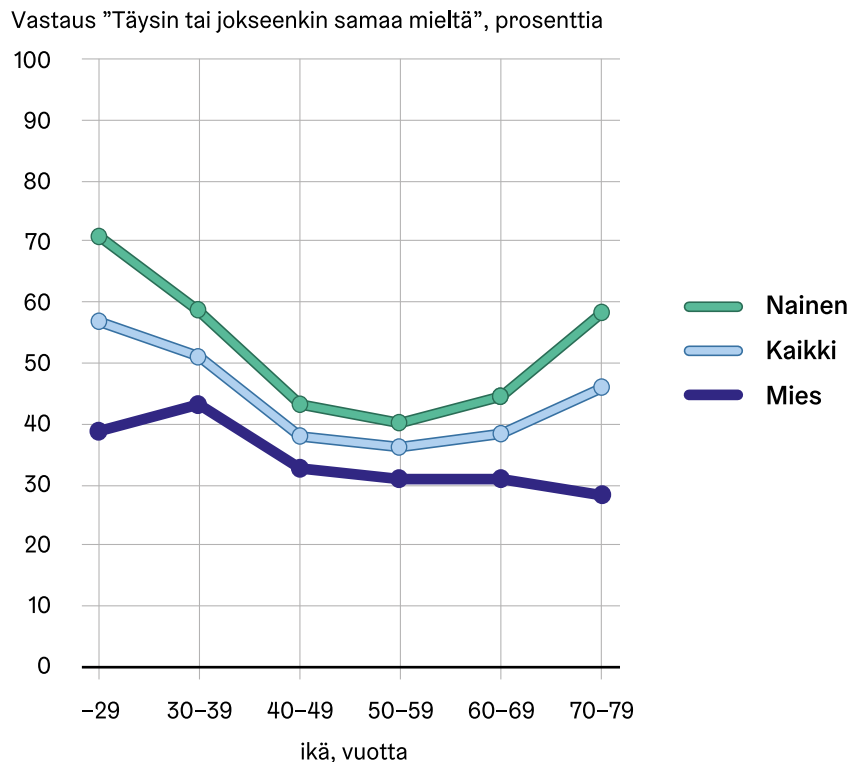
Myös oman toiminnan merkitykseen uskottiin tuoreessa kyselyssä yleisemmin kuin vuonna 2011. Viiden vuoden takaisesta tämä asenne ei ole enää muuttunut.

Entistä selvemmäksi käyvä ilmastonmuutos ja sen kielteiset seuraukset aiheuttavat joissakin ihmisissä nykyään myös ahdistuneisuutta. Ilmastoahdistus on osa laajempaa ympäristöahdistusta, jota on tunnistettu esiintyvän etenkin nuorten keskuudessa (Pihkala ym. 2022). Pääkaupunkiseudun ympäristöasennekyselyn lomakkeessa oli väittämä ”*tunnen usein ahdistusta ilmastonmuutoksen vuoksi*”. Vastausten mukaan ilmastoahdistusta tunsu usein lähes puolet vastaajista (46 %). Joka kolmas (33 %) vastasi kieltävästi ja viidennes ei osannut ottaa kantaa.

Ilmastoahdistuksen tuntemisen yleisyyttä selittivät useat taustamuuttujat. Näitä olivat ensinnäkin sukupuoli ja ikä (kuvio 2.5). Naisista 55 prosenttia vastasi tuntevansa ilmastoahdistusta, kun taas miehistä osuus jäi 36 prosenttiin. Ikä selitti vastauksia mutta ei aivan lineaarisesti ja lisäksi naisten ja miesten ryhmissä eri tavoin. Naisilla ilmastoahdistuksen riippuvuus iästä oli selkeästi käyräviivainen: nuorista naisista sitä tunsu 71 prosenttia ja osuus aluksi laski iän myötä keski-ikäisten noin 40 prosenttiin, mutta

kasvoi taas iäkkäämmissä ryhmissä siten, että 70 vuotta täyttäneistä naisista osuus oli 58 prosenttia. Miehilläkin ilmastoahdistus oli yleisintä nuoremmilla, alle 40-vuotiailla, noin 40 prosentin luokkaa. Osuus laski iän myötä mutta vain lievästi ja vanhimmissa ryhmissä se oli alle 30 prosenttia. Keski-ikäisissä ryhmissä miesten ja naisten vastausten ero ei ollut tilastollisesti merkitsevä, mutta yhtäältä nuorissa ja toisaalta iäkkäämmissä vastaajaryhmissä naiset tunsivat ilmastoahdistusta selvästi yleisemmin kuin miehet.

Kuvio 2.5 ”Tunnen usein ahdistusta ilmastonmuutoksen vuoksi”, vastaukset iän ja sukupuolen mukaan



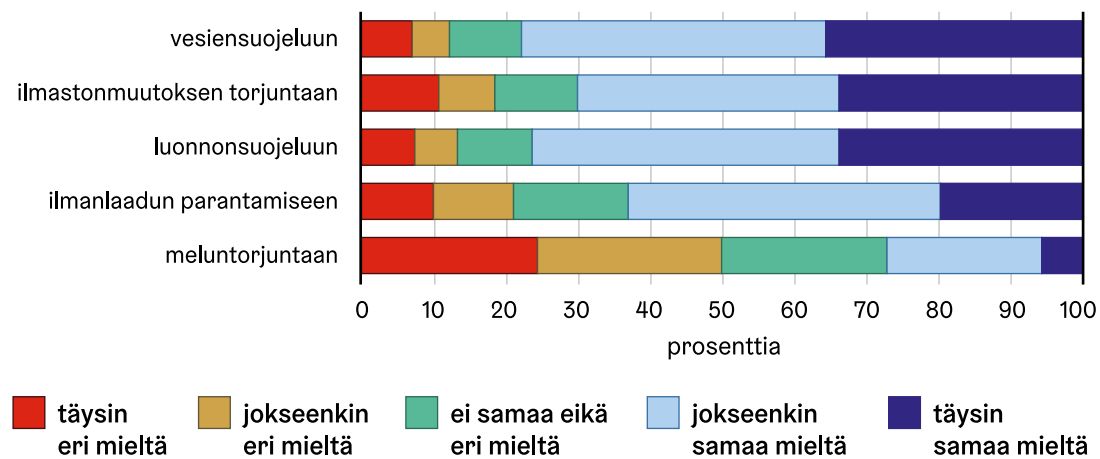
Toiseksi ilmastoahdistuksen kokemista selittivät myös koulutustaso ja koettu toimeentulo. Alttius ilmastoahdistukseen oli suurempaa korkeammin koulutetuissa ryhmissä. Harvimmoin ilmastoahdistusta ilmoittivat tuntevansa ainoastaan perusasteen suorittaneet (40 %) ja useimmin alemman korkeakouluasteen suorittaneet (50 %). Ilmastoahdistus väheni koetun toimeentulon paranemisen myötä: niistä, joiden toimeentulo oli hankalaa tai melko hankalaa, sitä tunsu 52–53 prosenttia; jos toimeentulo oli hyvin helppoa, osuus oli vain 36 prosenttia.

2.3 Uhrausvalmius ympäristönsuojelun hyväksi

Merkittävä kysymys on, missä määrin kaupunkilaiset olisivat valmiita tekemään henkilökohtaisia uhrauksia ympäristönsuojelun hyväksi? Suostuttaisiinko maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne ”korvamerkittäisiin” erilaisiin ympäristönsuojelun tarkoituksiin? Vastauksia tätä koskevaan kysymykseen on esitetty kuviossa 2.6.

Kuvio 2.6 Maksuhalukkuus ympäristönsuojeluun

”Olin valmis maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne suunnattaisiin...”



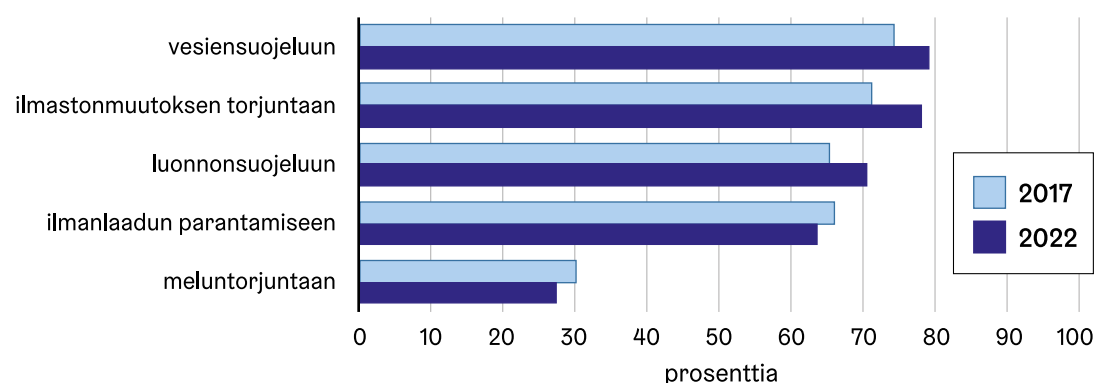
Maksuhalukkuus ympäristönsuojeluun oli ainakin asenteiden tasolla varsin suurta. Lähes 80 prosenttia vastasi olevansa valmis maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne suunnattaisiin luonnonsuojeluun tai vesiensuojeluun ja 70 prosenttia, jos ne suunnattaisiin ilmastonmuutoksen torjuntaan. Lähes kaksi kolmesta olisi halukas tekemään näitä uhrauksia ilmanlaadun parantamisen hyväksi. Ainoastaan meluntorjunnan kohdalla maksuhalukkaiden osuus jäi pienemmäksi, vajaaseen 30 prosenttiin.

Kuviosta 2.7 ilmenee, oliko tällainen maksuhalukkuus muuttunut viidessä vuodessa.

Kuvio 2.7 Maksuhalukkuus ympäristönsuojeluun 2017 ja 2022

”Olin valmis maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne suunnattaisiin...”

Vastaus ”Jokseenkin tai täysin samaa mieltä”, Helsinki + Vantaa



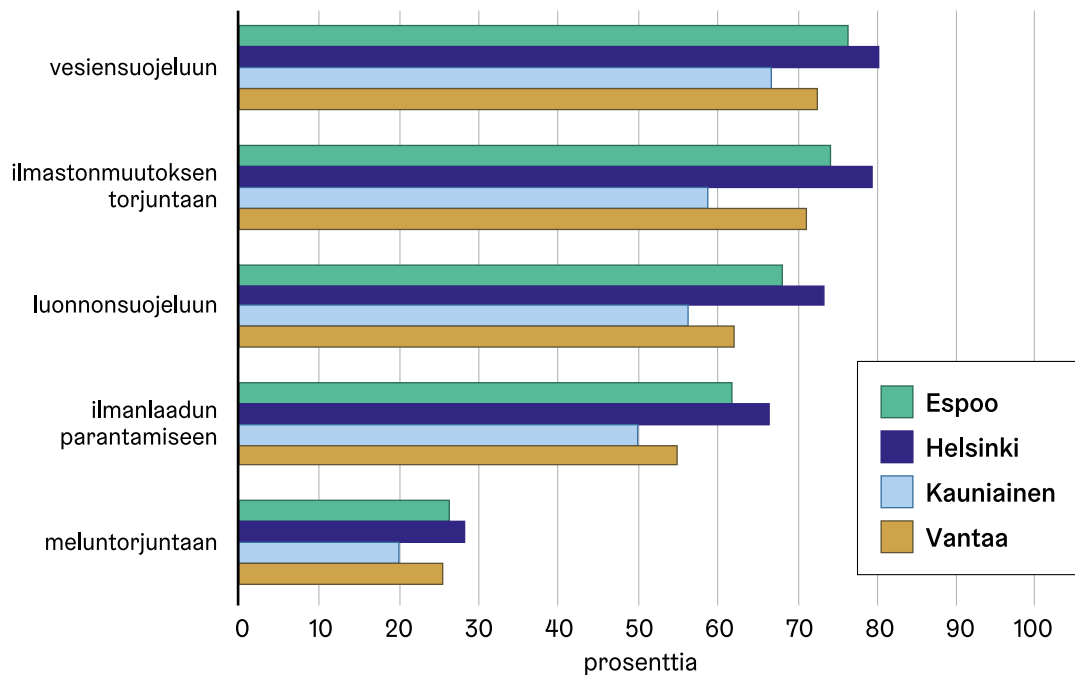
Maksuhalukkuus ympäristönsuojelun eri osa-alueille oli korkealla tasolla jo vuonna 2017, mutta ilmastonmuutoksen torjuntaan, vesiensuojeluun ja luonnonsuojeluun oltaisiin tuoreessa kyselyssä valmiita tekemään uhrauksia vielä yleisemmin kuin tuolloin. Näiden kohdalla uhraushalukkaiden osuus oli kasvanut 5–7 prosenttiyksikköä. Sen sijaan meluntorjunnan ja ilmanlaadun parantamisen kohdalla ei ollut tilastollisesti merkitsevää muutosta.

Entä oliko eri kaupunkien vastaajien välillä eroja maksuhalukkuudessa? Vastauksia kaupungeittain on esitetty kuvioissa 2.8.

Kuvio 2.8. Maksuhalukkuus kaupungeittain

”Olin valmis maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne suunnattaisiin...”

Vastaus ”Jokseenkin tai täysin samaa mieltä”, vastaukset kaupungeittain



Vastausten perustella suurin osuus maksuhalukkaita oli Helsingissä. Pienin osuus maksuhalukkaita oli puolestaan Kauniaisissa. Espoo ja Vantaa sijoittuivat vastauksissa keskivaiheille.

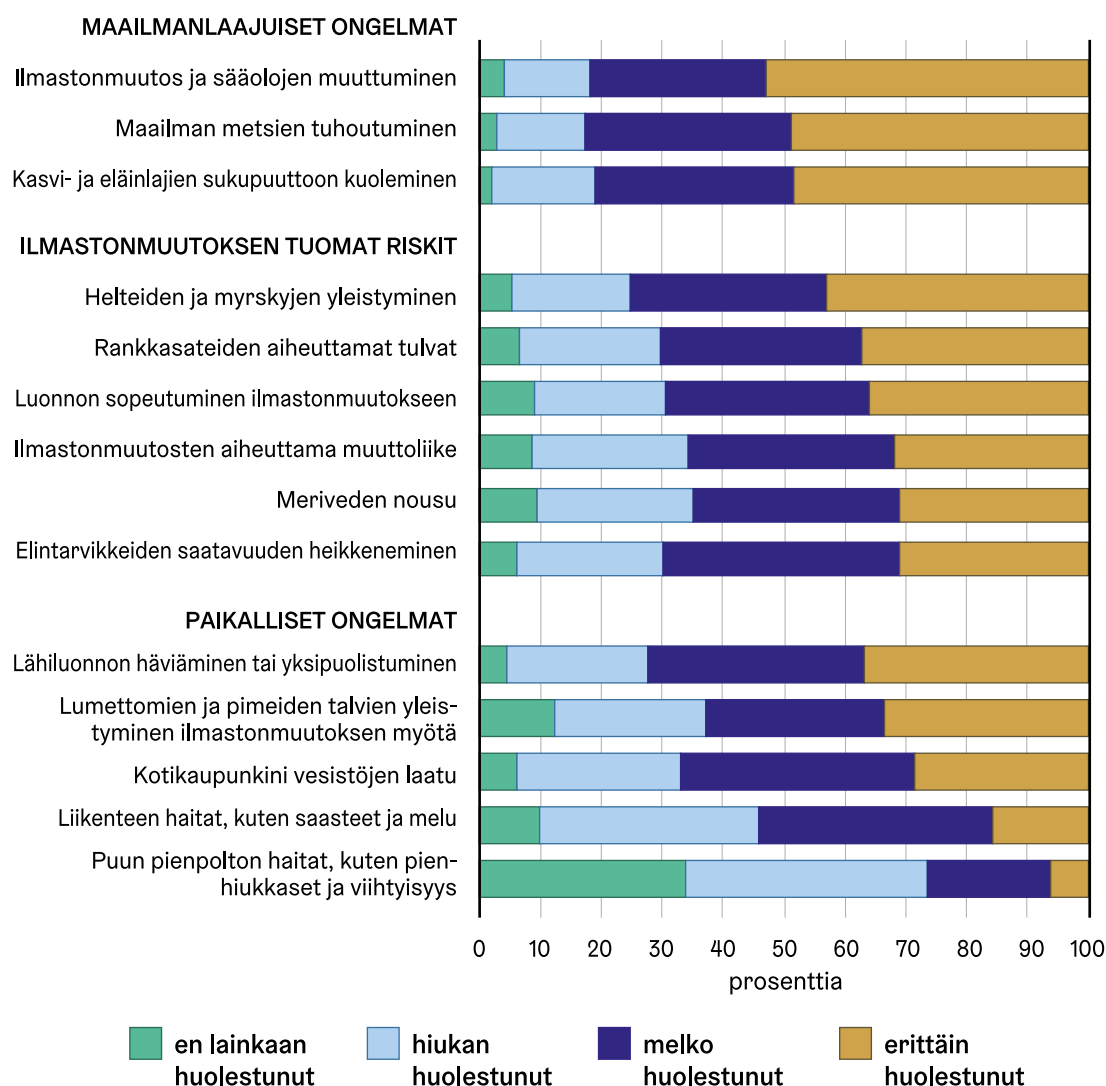
Jos ympäristönsuojelusta korotetaan veroja tai maksuja, lisärasitus saattaa kohdistua hyvinkin epätasaisesti ja joskus epäreilusti koetulla tavalla. Vastaajille esitettiin tähän liittyen väittämä ”Ympäristönsuojelusta tehtävät verojen ja maksujen korotukset tulisi korvata niille, joihin ne eniten vaikuttavat”. Huomattavan moni (41 %) ei ottanut tähän kantaa. Muuten mielipiteet jakautuivat melko tasan siten, että 28 prosenttia oli samaa mieltä ja 32 prosenttia eri mieltä. Väittämä siis jakoi mielipiteitä.

2.4 Huolestuneisuus ympäristöongelmista

Vastaajilta tiedusteltiin neljäntoista kohdan kysymyspatterilla, kuinka huolestuneita he olivat erilaisista ympäristöön liittyvistä globaaleista ja paikallisista ongelmista. Tätä kysyttiin neliportaisella asteikolla ääripäinä ”en lainkaan huolestunut” ja ”erittäin huolestunut”. (kuvio 2.9)

Kuvio 2.9 Huolestuneisuus erilaisista ympäristöongelmista

”Kuinka huolestunut olet seuraavista ympäristöön liittyvistä ongelmista?”



Huolestuneisuus maailman metsien tuhoutumisesta, sukupuuttoista ja ilmastonmuutoksesta oli suurta, yli 80 prosenttia oli vähintään melko huolestuneita näistä ongelmista. Lähes yhtä huolestuneita oltiin erilaisista ilmastonmuutoksen tuomista riskeistä. Niiden kohdalla vähintään melko huolestuneita oli 70 prosentin luokkaa.

Paikallisista ongelmista korostuivat etenkin lähiluonnon häviäminen (vähintään melko huolestuneita yli 70 %) ja kotikaupungin vesistöjen laatu (lähes 70 %). Kotikaupungin vesistöjen laatu huolestutti eniten Helsingissä (vähintään melko huolestuneita 70 %), sen jälkeen Espoossa (66 %) ja Vantaalla (61 %) sekä vähiten Kauniaisissa (40 %).

Vähintään melko paljon huolestutti lumettomien ja pimeiden talvien yleistyminen yli 60:a prosenttia ja liikenteen ympäristöhaitat 54:ää prosenttia. Ainoastaan puun pienpoltton haitoista ei oltu kovin yleisesti huolestuneita, vähintään melko huolestuneita oli joka neljäs. Useimmilla pääkaupunkiseudun asuinalueilla puun pienpolttoa on suhteellisen vähän, ja haitat rajautuvat lähinnä pientaloalueille (HSYb).

Entä kuinka huolestuneisuus eri ongelmista oli muuttunut vuodesta 2017? Tämä selviää kuvioista 2.10. Huolestuneisuus kysytyistä maailmanlaajuisista ongelmista oli jo vuonna 2017 varsin suurta, mutta useiden ongelmien kohdalla huolestuneisuus oli lisääntynyt entisestään vuoteen 2022 tultaessa. Tilastollisesti merkitsevää huolestuneisuuden kasvu oli lajiston sukupuuttoon kuoleminen, helteiden ja myrskyjen yleistymisen sekä elintarvikkeiden saatavuuden kohdalla.

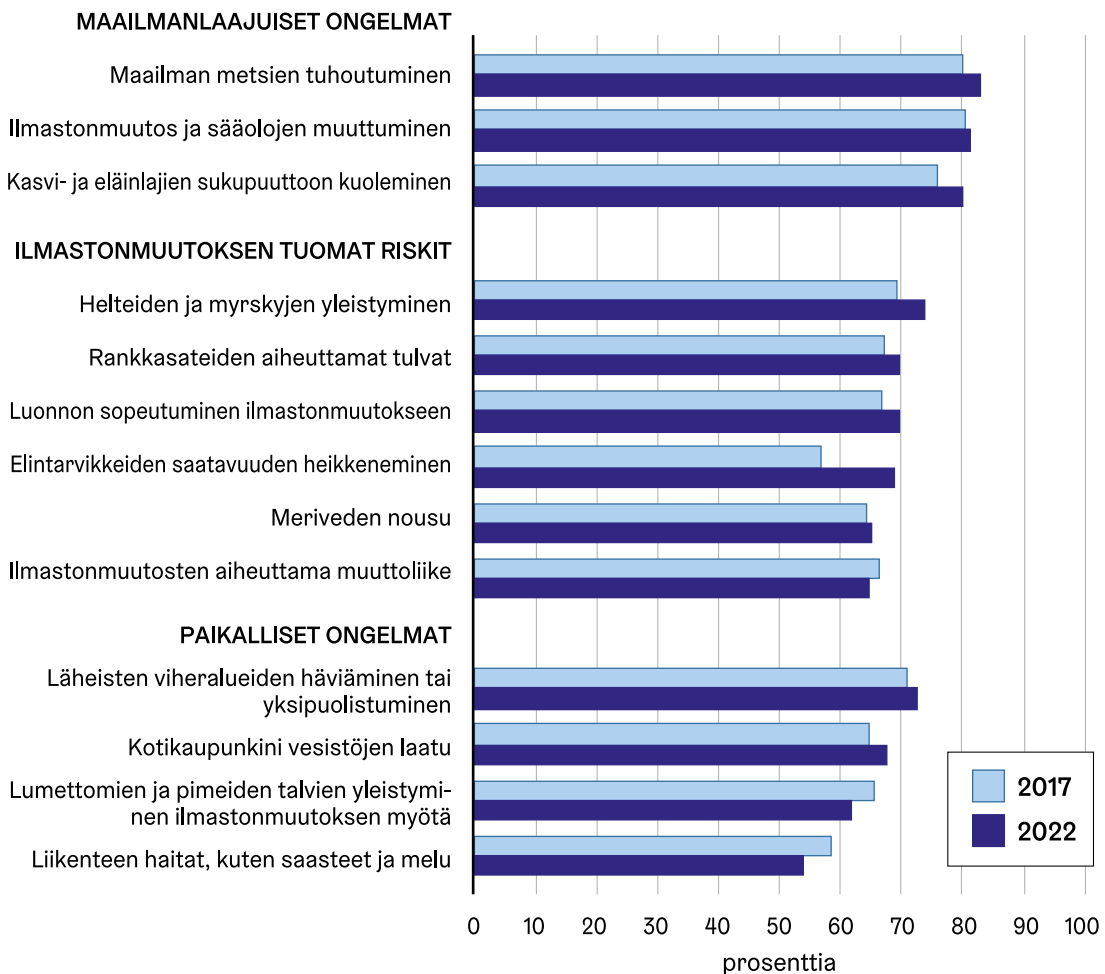
Huolestuneisuus elintarvikkeiden saatavuuden heikkenemisestä oli kasvanut huomattavasti edellisestä kyselystä. Vähintään melko huolestunut siitä oli 57 prosenttia vastaajista vuonna 2017, mutta 69 prosenttia vuonna 2022. Tähän on varmasti vaikuttanut Ukrainan sodan vuonna 2022 aiheuttama maailman ruokakriisi ja sitä seurannut ruuan hinnan nousu.

Paikallisista ongelmista liikenteen haittojen ja lumettomien ja pimeiden talvien yleistymisen kohdalla oli huolestuneisuudessa pientä vähenemistä.

Kuvio 2.10 Huolestuneisuus ympäristöongelmista 2017 ja 2022

”Kuinka huolestunut olet seuraavista ympäristöön liittyvistä ongelmista?”

Vastaus ”Melko tai erittäin huolestunut”, Helsinki + Vantaa



Muutamien ongelmien kohdalla päästään mittaamaan huolestuneisuuden muutosta pitemmälläkin, parinkymmenen vuoden aikajänteellä, koska ne olivat mukana jo vuoden 2001 ympäristöasennekyselyssä (Heikkinen ym. 2004).

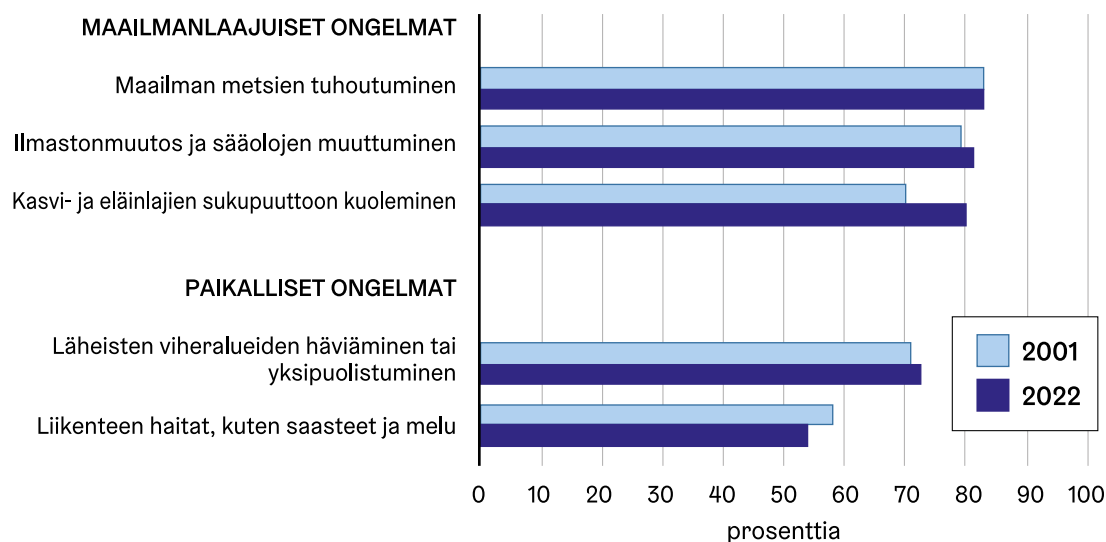
Muutokset olivat yllättävän vähäisiä (kuvio 2.11). Globaaleista ongelmista metsien tuhoutumisesta ja ilmastonmuutoksesta oltiin vuonna 2001 yhtä huolestuneita kuin tuoreessakin kyselyssä. Sen sijaan lajien sukupuuttoista huolestuneiden osuus oli kasvanut selvästi, 70 prosentista 80 prosenttiin.

Läheisten viheralueiden häviämisestä tai yksipuolistumisesta oltiin vuonna 2001 samassa määrin huolestuneita kuin vuoden 2022 kyselyssä. Huolestuneisuus liikenteen saasteista ja melusta oli puolestaan hieman vähentynyt, 58 prosentista 54 prosenttiin.

Kuvio 2.11 Huolestuneisuus eräistä ympäristöongelmista 2001 ja 2022

”Kuinka huolestunut olet seuraavista ympäristöön liittyvistä ongelmista?”

Vastaus ”Melko tai erittäin huolestunut”



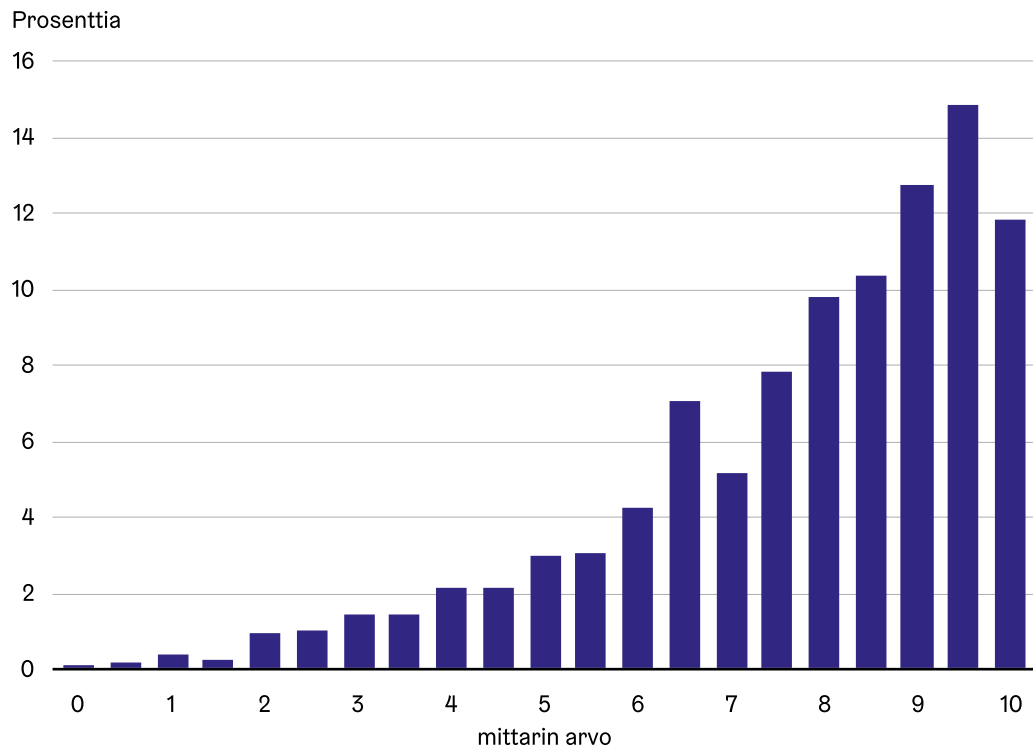
2.5 Ilmastonmuutostietoisuuden mittari

Useat ilmastonmuutokseen liittyvät kysymykset korreloivat keskenään vahvasti ja edustivat siten suureksi osaksi samaa asenneulottuvuutta. Aineistoon muodostettiin niistä summamuuttuja, joka nimettiin ”ilmastonmuutostietoisuuden mittariksi”. Tässä mittarissa oli viisi osiota:

- ”Ilmastonmuutos johtuu pääosin ihmisen toiminnasta”
- ”Koen ilmastonmuutoksen vaikutukset pääosin kielteisiksi”
- ”Omilla teoillani on merkitystä ilmastonmuutoksen kannalta”
- ”Olisin valmis maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne suunnattaisiin ilmastonmuutoksen torjuntaan”
- Huolestuneisuus ilmastonmuutoksesta ja sääolojen muuttumisesta.

Näistä toisessa ja kolmannessa kohdassa väittämän muotoilu oli käännetty päinvastaiseksi.³ Tämä asennemittari, kuten kaikki muutkin analyysissa muodostetut mittarit, skaalattiin vaihtelevaan välille 0–10. Mittarin arvojen jakauma oli vino painottuen selkeästi suuremman ilmastonmuutostietoisuuden päähän (kuvio 2.12). Mittarin keskiarvo koko aineistossa oli 7,7.

Kuvio 2.12 Vastaajat ilmastonmuutostietoisuuden mittarin arvon mukaan

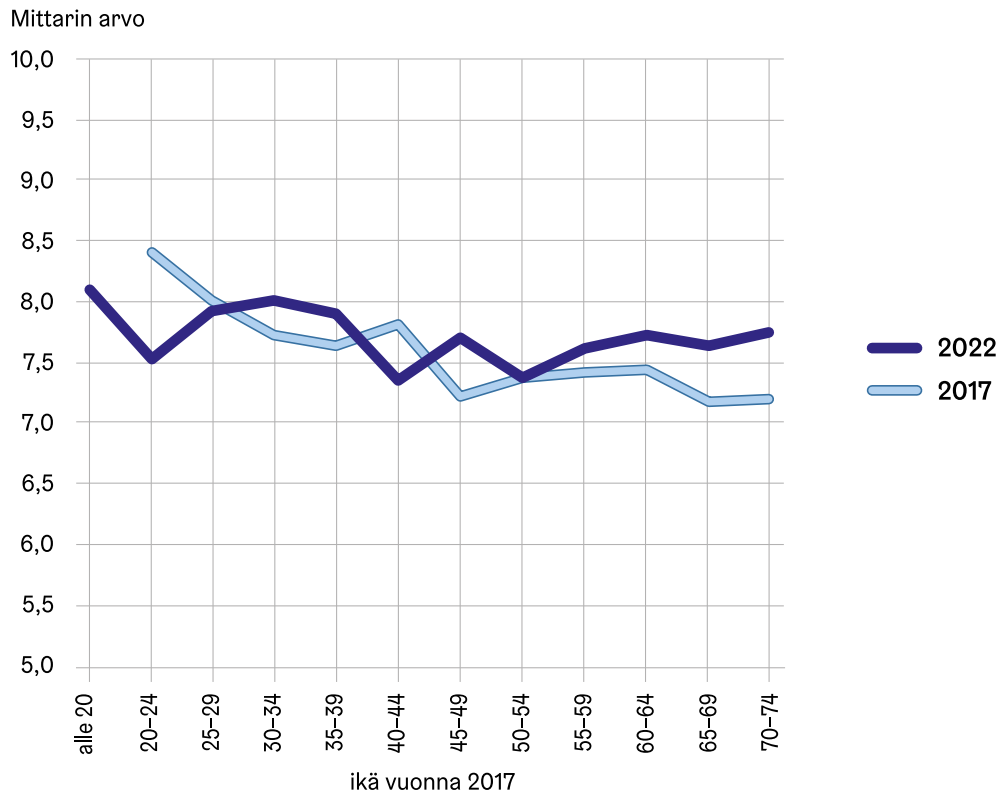


Tätä mittaria käytettiin samanlaisena myös vuoden 2017 tutkimuksessa. Ilmastonmuutostietoisuus oli korkealla tasolla jo 2017, mutta se oli kasvanut edelleen 2022. Mittarin keskiarvo kasvoi 7,6:sta 7,7:ään⁴. Kuviosta 2.13 ilmenee, että etenkin vanhempien ikäluokkien ilmastonmuutostietoisuus oli kasvanut. Eri vuosien vastaajat on sijoitettu vaak-akselin suhteen sen mukaan, mikä heidän ikäryhmänsä oli vuonna 2017. Kaikissa ikäluokissa, jotka olivat vuonna 2022 vähintään 60-vuotiaita (ja siis vuonna 2017 vähintään 55-vuotiaita) mittarin keskiarvo oli kasvanut. Vuoden 2017 aineistossa ilmastonmuutostietoisuus väheni vastaajan iän myötä, mutta vuonna 2022 ei enää ollut tällaista selkeää yhteyttä.

3 Mittarin reliabiliteetti oli hyvä, Cronbachin Alphan arvo oli 0,75.

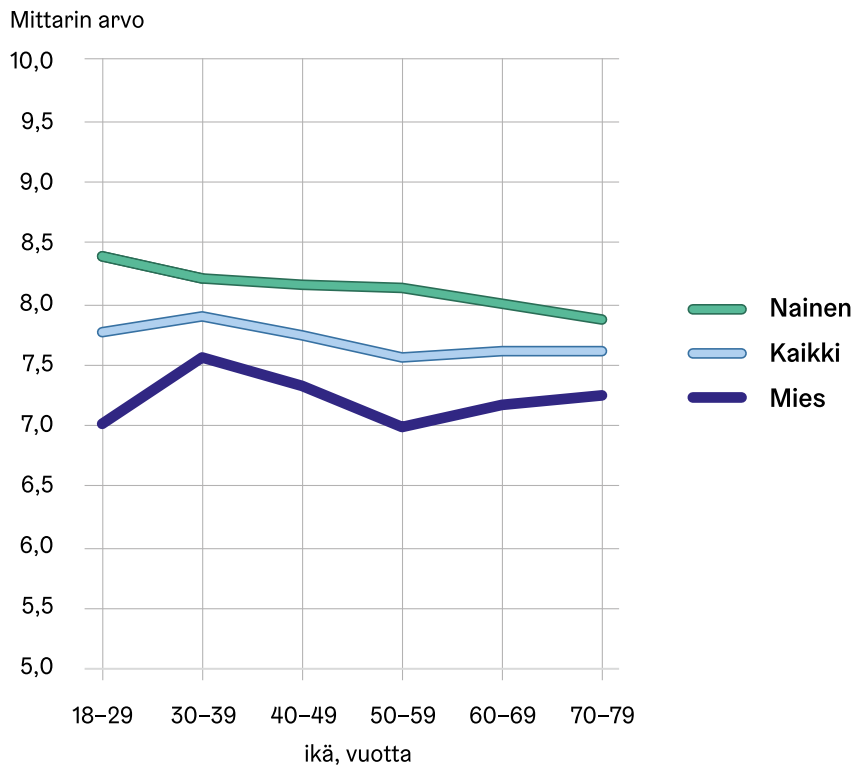
4 Merkitsevä muutos, $p=0,14$; Mann-Whitney U-testi.

Kuvio 2.13 Ilmastonmuutostietoisuuden mittarin keskiarvo ikäryhmittäin 2017 ja 2022 (Helsinki + Vantaa)



Vuoden 2022 kyselystä verrattiin ilmastonmuutostietoisuuden keskiarvoja iän ja sukupuolen mukaan (kuviot 2.14). Naisten keskiarvo (8,2) oli korkeampi kuin miesten (7,2). Lisäksi ilmeni, että yhteys ikään oli sukupuolilla erilainen eli iällä ja sukupuolella oli yhdysvaikutusta. Naisilla ilmastonmuutostietoisuus oli korkein nuorimmassa ikäryhmässä ja aleni iän myötä. Sen sijaan miehillä ei ollut tällaista johdonmukaista yhteyttä ikään. Mittarin saamista arvoilla oli lievähkö positiivinen korrelaatio myös vastaajan koulutustasoon. Kaikissa koulutustasoryhmissä mittarin keskiarvo oli kuitenkin melko korkealla tasolla.

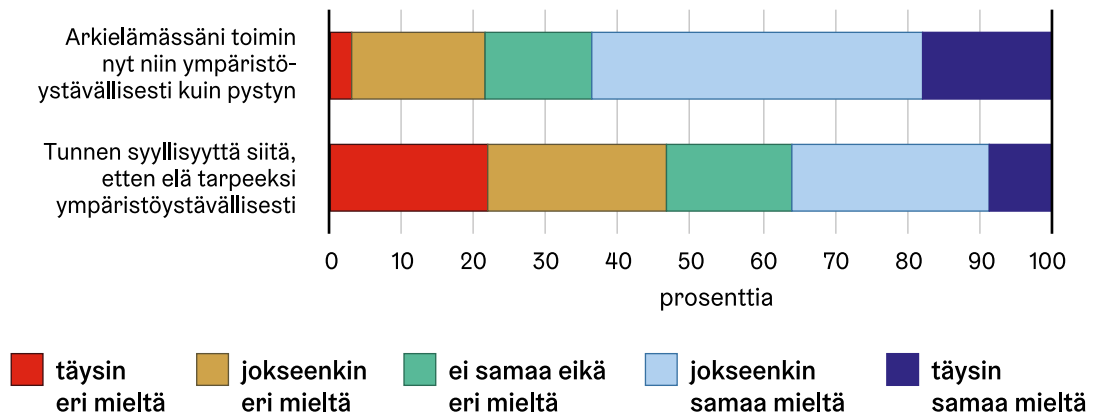
Kuvio 2.14 Ilmastonmuutostietoisuuden mittarin keskiarvo iän ja sukupuolen mukaan



2.6 Arvioita omasta elämäntavasta

Kyselyssä selvitettiin myös ihmisten arvioita omasta elämäntavastaan. Eläkö vastaaja omasta mielestään niin ympäristöystävällisesti kuin kohtuudella voi vaatia? Entä missä määrin tunnetaan syyllisyyttä nykyisestä elämäntavasta? Kuviossa 2.15 on esitetty vastauksia näitä teemoja koskeviin väittämiin koko vastaajakunnan tasolla.

Kuvio 2.15 Vastauksia omaa elämäntapaa koskeviin väittämiin

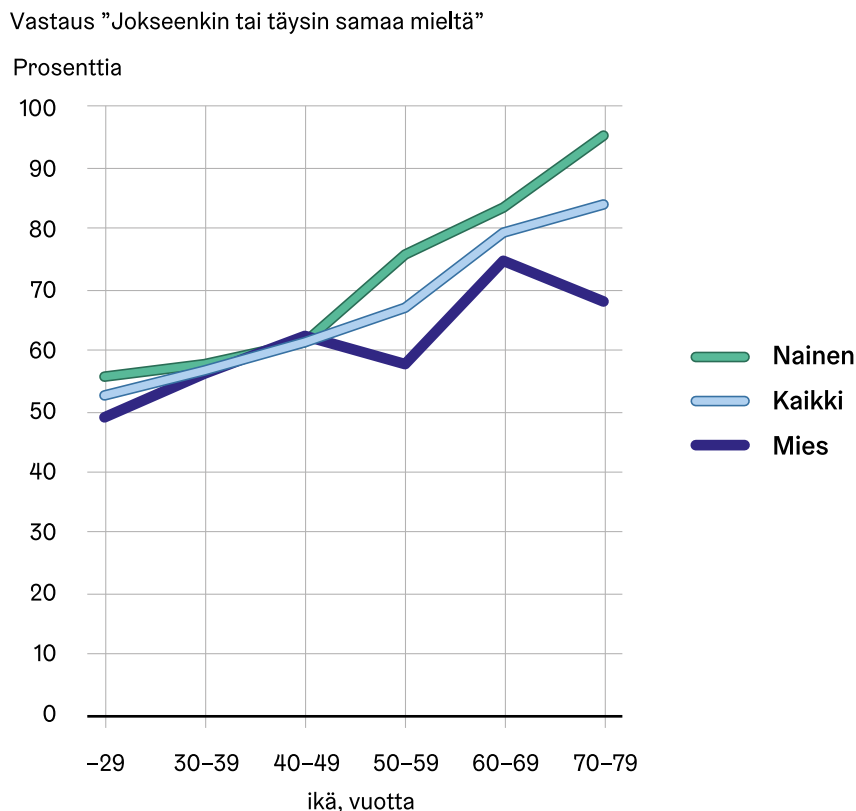


Vastaajista lähes kaksi kolmesta (64 %) ilmoitti toimivansa arkielämässä niin ympäristöystävällisesti kuin pystyy ja runsas viidennes (22 %) vastasi tähän kieltävästi. Myöntävästi vastanneiden osuus kasvoi iän myötä johdonmukaisesti: alle 30-vuotiaista väit-

tämään yhtyi 53 prosenttia ja 70–79-vuotiaista jopa 84 prosenttia (kuvio 2.16). Tämä kysymys on esiintynyt sellaisenaan sekä vuoden 2017 kyselyssä että vuoden 2001 Helsingin seudun ympäristöasennekyselyssä. Kummankin vastauksissa havaittiin hyvin samanlainen yhteys ikään kuin tuoreessakin kyselyssä.

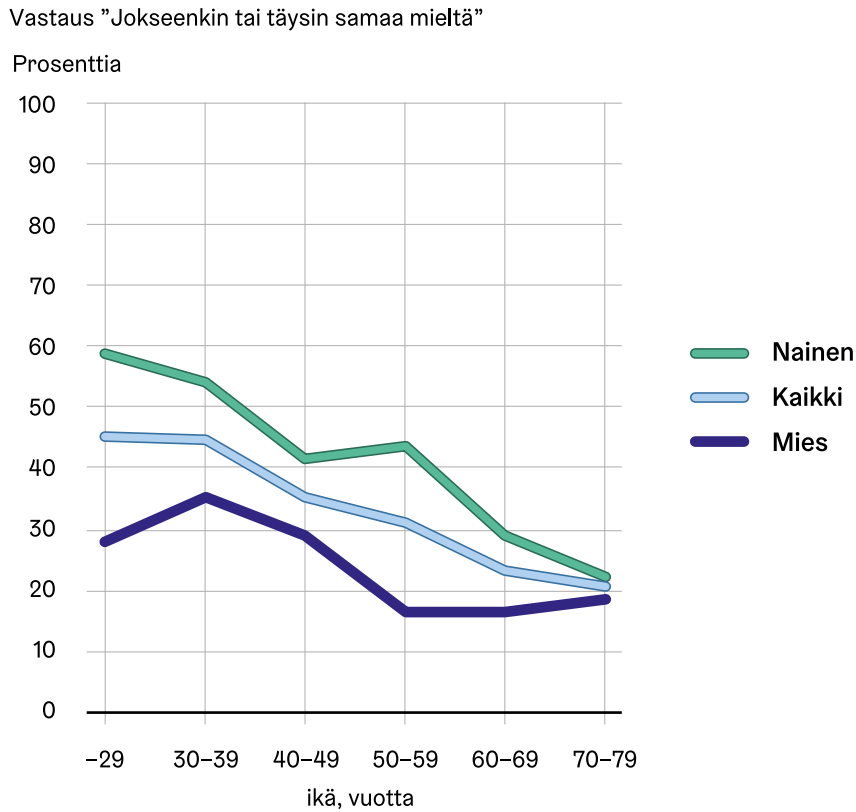
Vanhemmissa ikäryhmissä (50 vuodesta ylöspäin) naiset vastasivat väittämään myöntävästi useammin kuin miehet, kun taas nuoremmassa ikäryhmissä ei ollut naisten ja miesten välillä eroa.

Kuvio 2.16 ”Arkielämässäni toimin nyt niin ympäristöystävällisesti kuin pystyn”, vastaukset iän ja sukupuolen mukaan



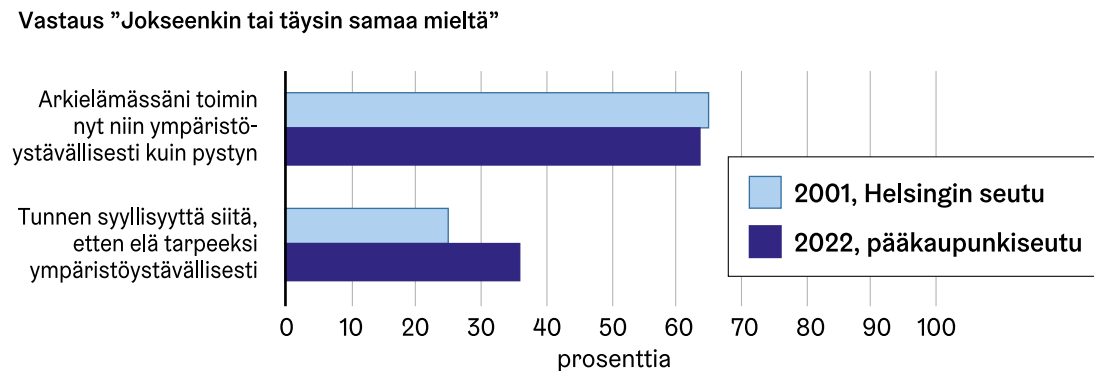
Runsa kolmannes (36 %) tunsu syyllisyyttä siitä, että ei elä tarpeeksi ympäristöystävällisesti, liki puolet (47 %) ei tuntenut ja 17 prosenttia ei ottanut kantaa. Myös tässä kyselyssä ilmeni selvä yhteys ikään (kuvio 2.17). Nuoremmat vastaajat, alle 40-vuotiaat, tunsivat useimmin (45 %) tällaista syyllisyyttä. Osuus väheni iän myötä siten, että vanhimmista vastaajista enää 21 prosenttia tunsu syyllisyyttä. Naisilla ikä selitti vastauksia selvemmin kuin miehillä: nuorimman ryhmän naisista 60 prosenttia tunsu syyllisyyttä. Osuus väheni iän myötä siten, että vanhimman ryhmän naisista noin 20 prosenttia tunsu syyllisyyttä. Miehillä yhteys ikään oli lievempi eikä niin johdonmukainen. Nuoret miehet tunsivat syyllisyyttä selvästi vähemmän kuin nuoret naiset; vanhimmassa ikäryhmässä miehillä ja naisilla ei ollut lainkaan eroa. Nämä riippuvuudet olivat varsin tarkkaan samantyyppisiä kuin vuoden 2017 kyselyn tuloksissa.

Kuvio 2.17 ”Tunnen syyllisyyttä siitä, etten elä tarpeeksi ympäristöystävällisesti”, vastaukset iän ja sukupuolen mukaan



Entä ovatko nämä arviot omasta elämäntavasta muuttuneet parissakymmenessä vuodessa? Kuviossa 2.18 tämänkertaisia vastauksia on verrattu vuonna 2001 toteutettuun Helsingin seudun ympäristöasennekyselyn tuloksiin (Heikkinen ym. 2004). Tuoreessa kyselyssä aivan sama osuus kuin 21 vuotta aiemmin katsoi toimivansa niin ympäristöystävällisesti kuin pystyy. Sen sijaan syyllisyyttä omasta elämäntavasta tunsivat nyt selvästi useampi (36 %) kuin vuonna 2001 (25 %).⁵

Kuvio 2.18. Arvioita omasta elämäntavasta 2001 ja 2022



⁵ Tuoreen kyselyn vastauksia verrattiin myös viiden vuoden takaisiin. Tulos vertailusta oli, että kummankaan kysymyksen kohdalla ei ollut tapahtunut muutosta.

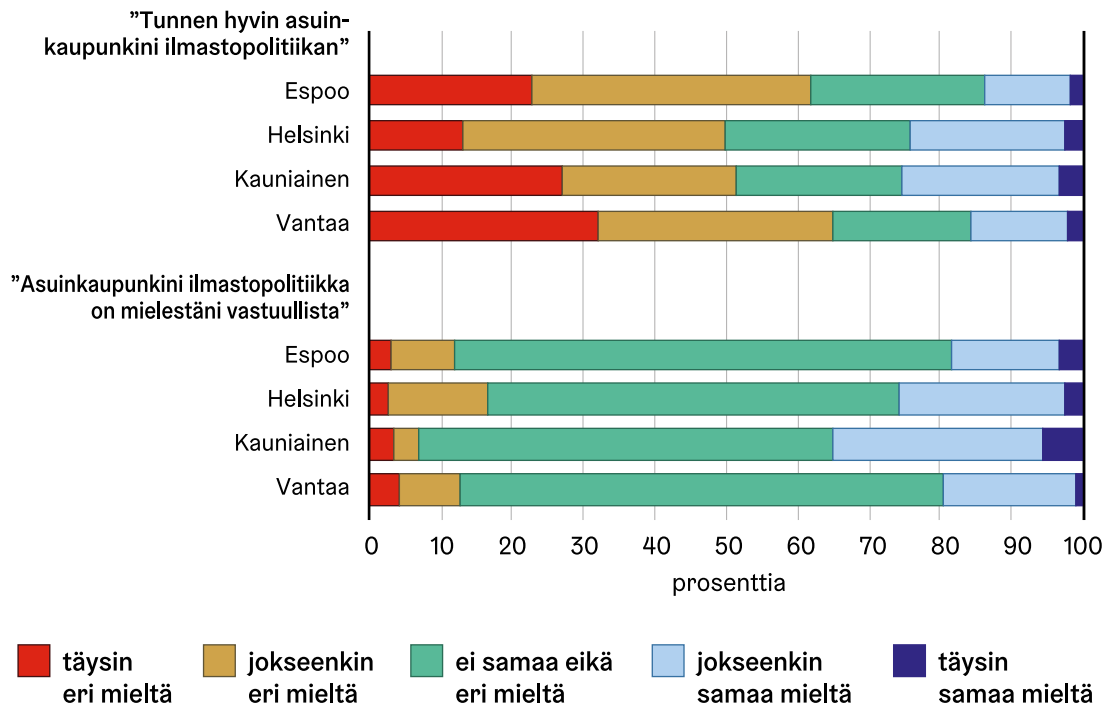
2.7 Näkemys asuinkaupungin ilmastopolitiikasta

Vastaajilta tiedusteltiin myös tietämystä ja mielipiteitä asuinkaupunkinsa ilmastopolitiikasta. Päättulos tästä oli, että kaupunkien ilmastopolitiikkaa ei tunnettu kovin hyvin. Kun esitettiin väittämä ”*tunnen hyvin asuinkaupunkini ilmastopolitiikan*”, niin enemmistö kaikissa kaupungeissa vastasi kieltävästi (kuvio 2.19). Helsingissä ja Kauniiaisissa myöntävästi vastanneita oli hieman enemmän (noin 25 %) kuin Espoossa ja Vantaalla (noin 15 %).

Koska kaupunkien ilmastopolitiikkaa ei oikein tunnettu, ei sen vastuullisuutta myöskään yleisesti osattu arvioida. Kaikissa kaupungeissa enemmistö vastasi ”ei samaa eikä eri mieltä”. Kauniiaisissa myönteisen arvion antaneita oli eniten (36 %), Espoossa ja Vantaalla vähiten (vajaat 20 %) Helsingin sijoittuessa välimaastoon (26 %).

Kuvio 2.19 Vastauksia asuinkaupungin ilmastopolitiikkaa koskeviin väittämiin

”Mitä mieltä olet seuraavista kotikaupunkia ja paikallisia ympäristökysymyksiä koskevista väittämistä?”

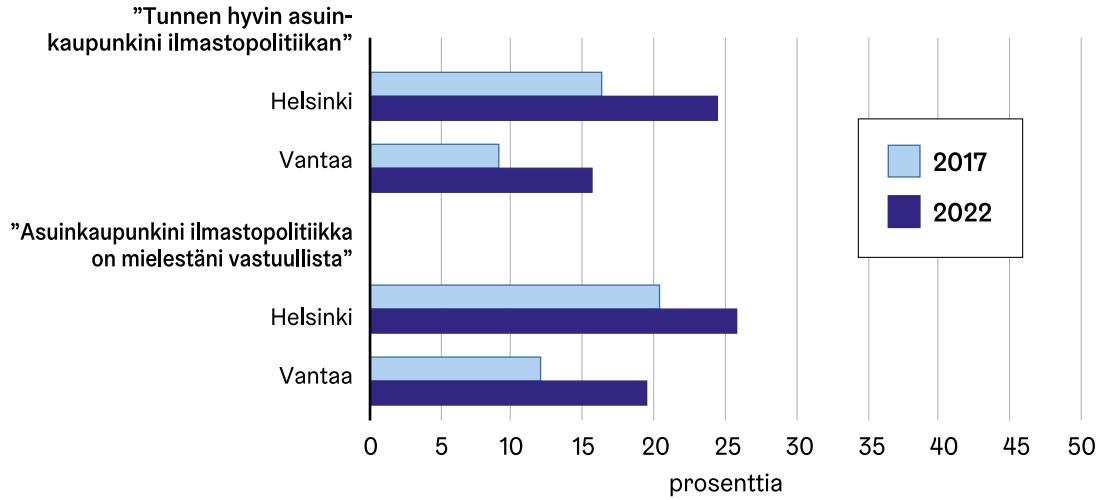


Vaikka kaupunkien ilmastopolitiikkaa ei vieläköän kovin hyvin tunnettu, oli vuodesta 2017 kuitenkin tapahtunut parannusta sekä Helsingissä että Vantaalla: aiempaa useampi tunsi kaupungin ilmastopolitiikkaa (kuvio 2.20). Samoin aiempaa useampi näissä kaupungeissa antoi ilmastopolitiikalle hyvän arvion eli piti sitä vastuullisena, vaikka osuus oli tuoreessakin kyselyssä vielä melko pieni.

Kuvio 2.20 Mielenpitoja kaupungin ilmastopoliitikasta Helsingissä ja Vantaalla 2017 ja 2022

”Mitä mieltä olet seuraavista kotikaupunkia ja paikallisia ympäristökysymyksiä koskevista väittämistä?”

Vastaus ”Jokseenkin tai täysin samaa mieltä”



3 Näkemyksiä kaupunkikehityksestä ja liikenteestä

Kyselylomakkeessa oli laajahko osio, jossa kartoitettiin vastaajien mielipiteitä kaupunkikehityksestä ja liikennepolitiikan keinoista. Vastaajalta tiedusteltiin myös, missä määrin erilaiset parannukset voisivat johtaa hänen omissa kulkumuotovalinnoissaan ympäristöä säästäviin muutoksiin.

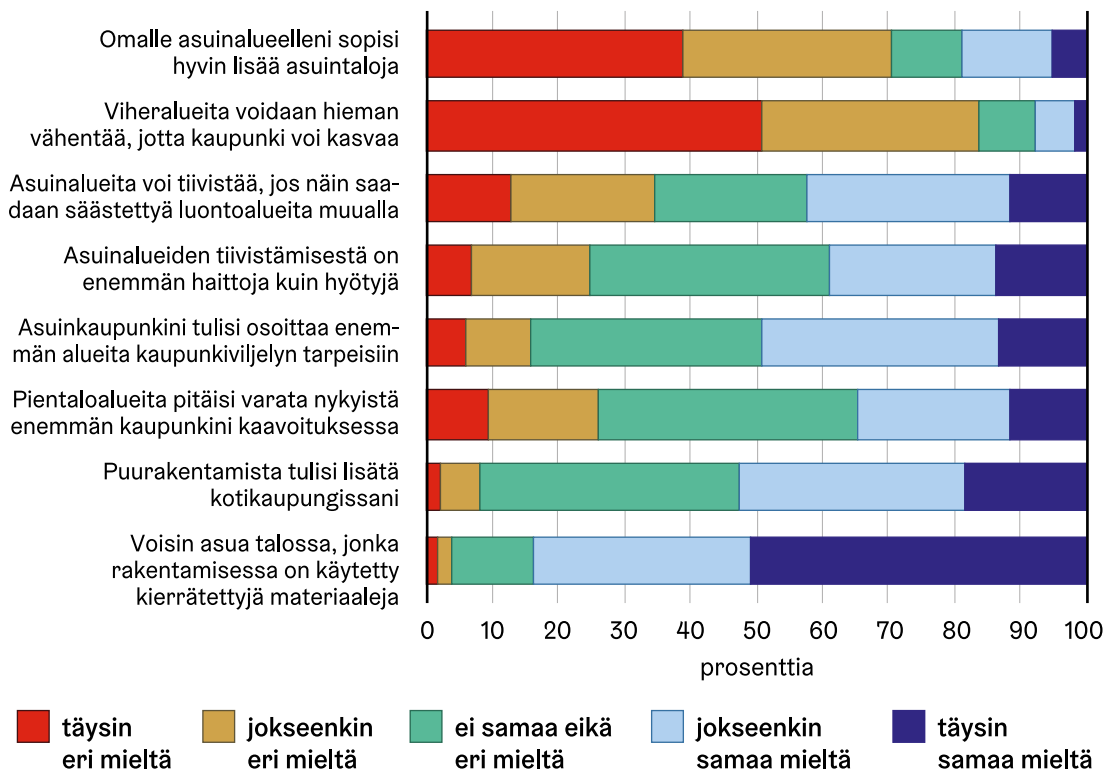
3.1 Kaupunkirakenne, maakäyttö ja rakentaminen

Pääkaupunkiseutu ja sen kaupungit ovat väkiluvultaan vahvasti kasvavia ja siten niissä on lähitulevaisuudessa paljon asunto- ja muuta rakennustoimintaa. Usein tämä merkitsee myös vanhojen alueiden tiivistämistä ja täydennysrakentamista. Kyselyssämme tiedusteltiin väittämien muodossa asukkaiden näkemyksiä kaupunkikehityksestä: esimerkiksi kaupunkirakenteen tiivistämisestä sekä siitä, millaista rakentamista ja maankäyttöä haluttaisiin lisää.

Vastaajista vajaa viidennes katsoi, että omalle asuinalueelle sopisi lisää asuintaloja, kun taas 70 prosenttia torjui ajatuksen (kuvio 3.1). Viheralueiden vähentämistä kaupungin kasvun tieltä kannatti vain harva (8 %). Melko moni kuitenkin hyväksyi asuinalueiden tiivistämisen, jos siten säästyy luontoalueita toisaalta. Tätä ajatusta kannatti 42 prosenttia, vastusti 34 prosenttia ja 23 prosenttia ei ottanut kantaa. Väittämään ”asuinalueiden tiivistämisestä on enemmän haittoja kuin hyötyjä” huomattava osa (36 %) ei osannut ottaa kantaa. 39 prosenttia kannatti väittämää ja 25 prosenttia vastusti.

Kuvio 3.1 Vastauksia kaupunkikehitystä koskeviin väittämiin

Mielipiteitä kaupunkikehityksestä

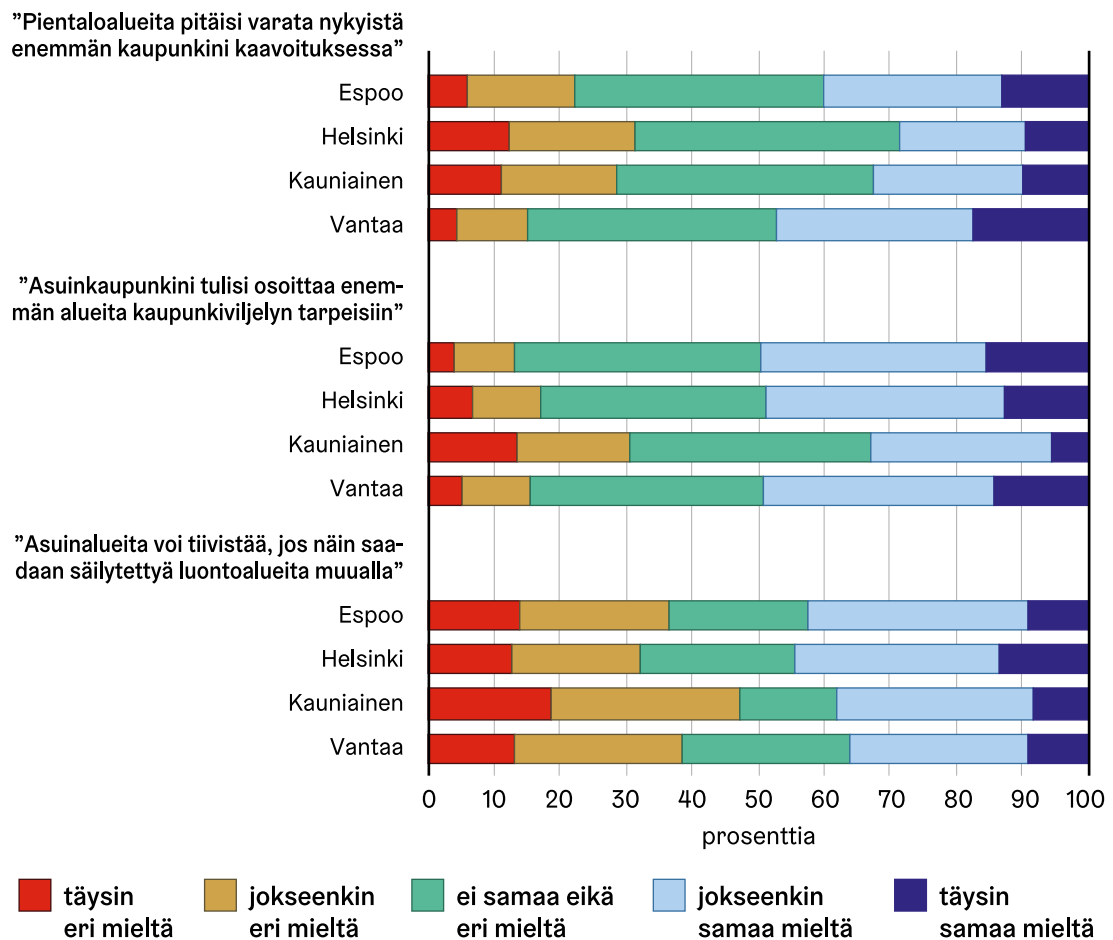


Puolet vastaajista toivoi lisää alueita kaupunkiviljelyyn. Melko harva (16 %) vastusti, mutta yli kolmannes ei ottanut kantaa. Myöskään siihen, pitäisikö kaavoituksessa varata enemmän alueita pientaloasutukseen, ei osattu yleisesti (39 %) ottaa kantaa. 35 prosenttia kannatti pientaloalueiden lisäämistä kaavoituksessa ja 27 prosenttia vastusti. Puurakentamisen lisäämistä kotikaupungissa kannatti runsaat puolet, mutta tässäkin kysymyksessä oli erittäin paljon (39 %) niitä, jotka eivät ottaneet kantaa. Suuri enemmistö vastaajista (84 %) voisi asua talossa, jonka rakentamisessa on käytetty kierrätettyjä materiaaleja ja juuri kukaan ei vastustanut tätä ajatusta.

Joidenkin kysymysten kohdalla ”ei samaa eikä eri mieltä” vastanneiden suuressa osuudessa heijastuu se, että monien vastaajien oli ilmeisen vaikea ottaa kantaa moniin koko kaupunkia koskeviin yleisen tason kaavoitus- ja rakentamiskysymyksiin. Ehkä ne koetaan niin paljon asiantuntemusta vaativiksi, että maallikon on hankala ottaa niihin selvää kantaa. Sen sijaan omaan elämään suoremmin liittyviin väittämiin asukkaat osasivat yleensä vastata suuntaan tai toiseen.

Muutaman kysymyksen kohdalla ilmeni selviä eroja eri kaupunkien vastaajien välillä (kuvio 3.2).

Kuvio 3.2 Mielipiteitä kaupunkikehityksestä kaupungeittain

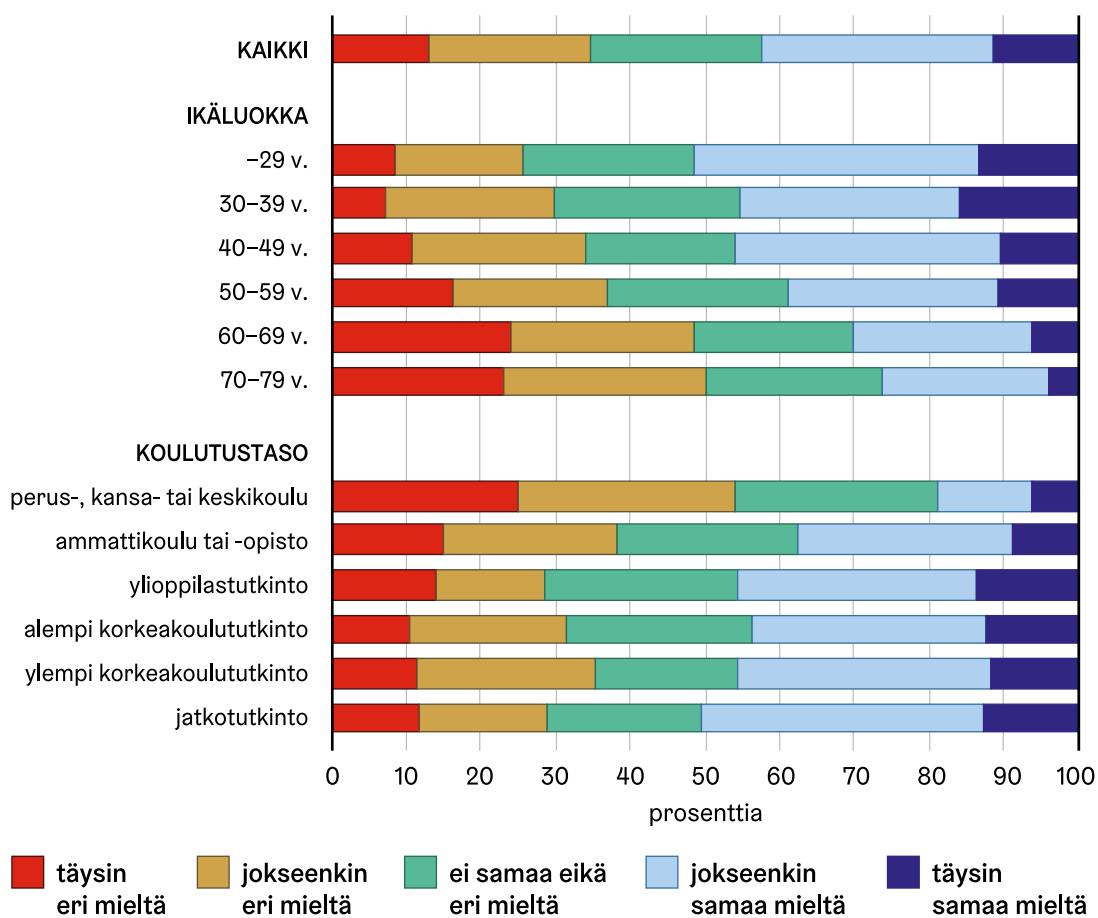


Pientaloalueita toivottiin kaavoitettavaksi nykyistä enemmän erityisesti Vantaalla, missä väittämää kannattavien osuus oli lähes puolet. Lisää pientaloalueita toivovien osuus oli puolestaan pienin Helsingissä (28 %). Kaupunkiviljelyalueiden lisäämistä toivottiin vähiten Kauniiaisissa (33 %), kun taas kolmessa isossa kaupungissa osuus oli 50 pro-

sentin luokkaa. Asuinalueiden tiivistämisen luontoalueiden säästämiseksi hyväksyivät useimmin Helsingin vastaajat, joista väittämää kannatti 44 prosenttia ja vastusti 33 prosenttia. Vastustajien osuus oli suurin Kauniaisissa, missä lähes puolet vastusti ja 38 prosenttia kannatti.

Asuinalueiden tiivistämistä luontoalueiden säästämiseksi koskevaa väittämää tarkasteltiin myös eri taustatietojen mukaan. Osoittautui, että mielipidettä tähän kysymykseen selittivät ikä ja koulutustaso (kuvio 3.3). Mitä nuorempi vastaaja, sitä useammin hän hyväksyi väittämän. Alle 30-vuotiaista väittämän kannalla oli yli puolet, 70 vuotta täyttäneistä joka neljäs. Matalimmin koulutetuista (ei perusasteen jälkeistä koulutusta) väittämää kannatti vain alle viidennes, korkeimman koulutustason luokassa joka toinen.

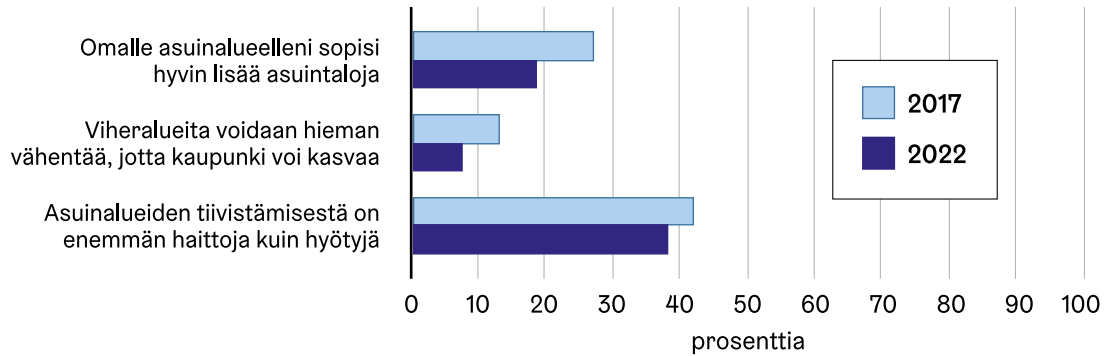
Kuvio 3.3 ”Asuinalueita voi tiivistää, jos näin saadaan säilytettyä luontoalueita muualla”, vastaukset iän ja koulutustason mukaan



Kolmen väittämän kohdalla oli mahdollista verrata vastauksia viisi vuotta aiempaan kyselyyn (kuvio 3.4).

Kuvio 3.4 Vastauksia väittämiin kaupunkirakenteesta 2017 ja 2022

Vastaus ”Jokseenkin tai täysin samaa mieltä”, Helsinki + Vantaa



Aiempaa selvästi harvempi hyväksyisi lisää asuintaloja omalle alueelleen tai olisi valmis vähentämään viheralueita. Toisaalta aiempaa hieman harvempi katsoi myös, että asuinalueiden tiivistämisestä on enemmän haittoja kuin hyötyjä. Kaikki nämä muutokset olivat tilastollisesti merkitseviä. Asennemuutokset tiivistämisen suhteen eivät siis olleet aivan yksiselitteisiä.

3.2 Liikennepolitiikan keinot

Liikenne on yksi ympäristöhaittojen lähde ja siten liikennepolitiikan valinnoissa on lähes aina mukana myös ympäristöaspekti. Lomakkeessa kysyttiin neljäntoista kohdan listalla vastaajan mielipiteitä erilaisista liikennepoliittisista keinoista, joilla julkinen valta voi vaikuttaa ympäristöasioihin. Vastauksia on esitetty kuviossa 3.5.

Sekä joukko- ja kevyen liikenteen suosimista (täysin/jokseenkin samaa mieltä noin 80 %) että sähkö- ja muun autotekniikan kehitystä (noin 70 %) pidettiin yleisesti tärkeinä keinoina ratkaista ympäristöongelmia. Paljon kannatusta saivat myös verotuksen käyttö ohjauskeinona vähäpäästöisten autojen yleistymiseksi (74 %), latauspisteiden lisääminen sähköautoille ja -pyörille (noin 70 %) sekä autojen yhteiskäyttö (63 %). Yli puolet vastaajista kannatti myös pyöräilyn verotukea ja kävelykatujen lisäämistä.

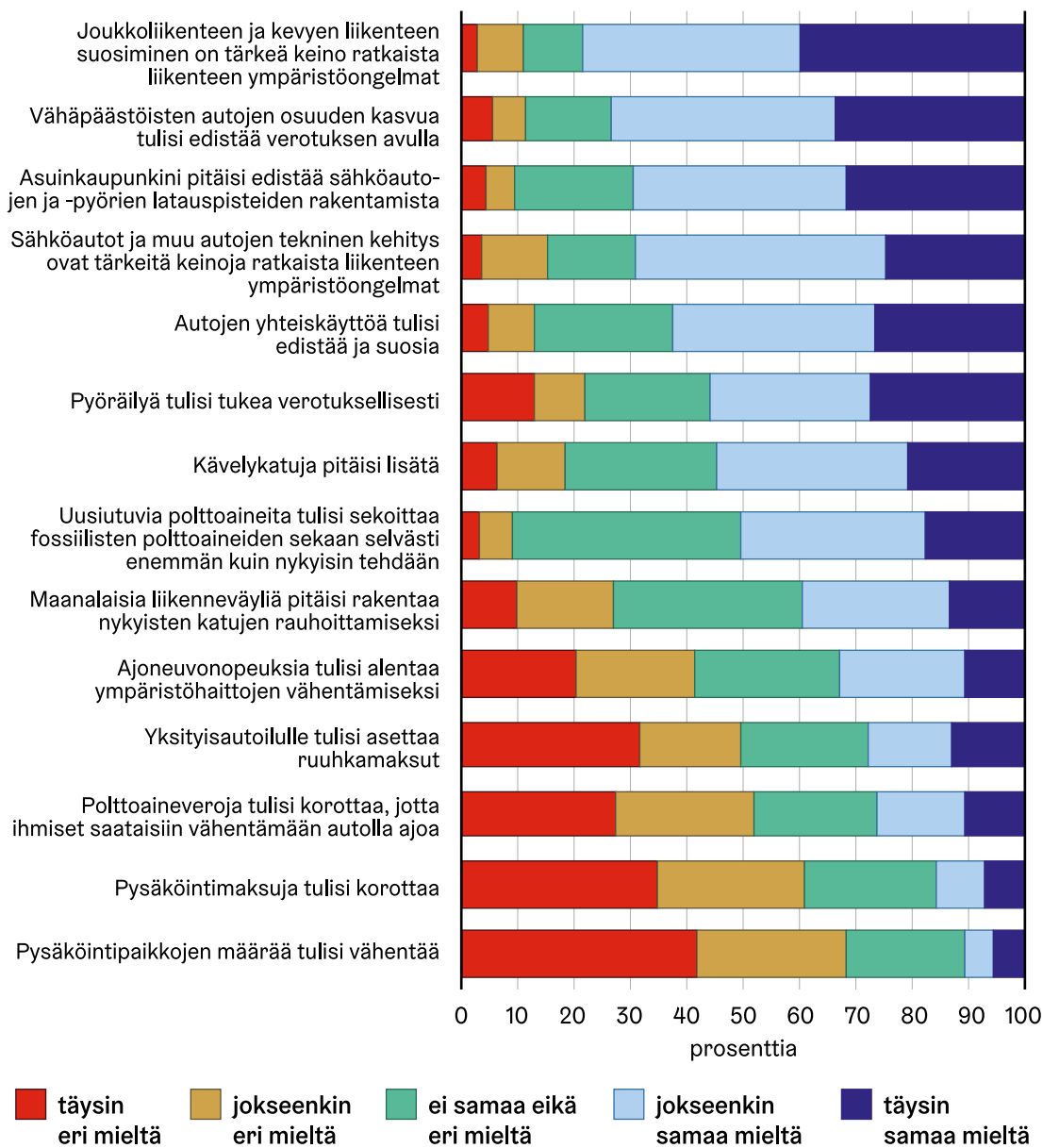
Uusiutuvien polttoaineiden sekoittamista fossiilisiin selvästi enemmän kuin nykyisin kannatti joka toinen vastaaja ja vastusti vain 9 prosenttia. Huomattava osuus vastaajista, 41 prosenttia, ei osannut ottaa kantaa tähän. Todennäköisesti moni ei tunne lainkaan asiaa. Tämä niin sanottu jakeluvälite oli kyselyajankohtana 13,5 prosenttia ja sitä on tarkoitus asteittain nostaa.

Maanalaisten liikenneväylien rakentamista nykyisten katujen rauhoittamiseksi kannatti noin 40 prosenttia ja vastusti 27 prosenttia vastaajista.

Ajoneuvonopeuksien alentaminen ympäristösyistä jakoi mielipiteitä: kolmannes kannatti ja noin 40 prosenttia vastusti. Ruuhkamaksuja ja polttoaineverojen korotuksia kannatti runsas neljännes ja vastusti noin puolet. Keinoja, jotka eivät saaneet paljon kannatusta, olivat pysäköintimaksujen korotukset (16 %) ja pysäköintipaikkojen vähentäminen (10 %).

Kuvio 3.5 Vastauksia liikennepolitiikan keinoja käskeviin väittämiin

”Seuraavassa on esitetty väittämiä liikennepoliittisista keinoista, joilla julkinen valta voi vaikuttaa ympäristöasioihin. Mikä on sinun kantasi niihin?”



Vastausjakauksissa heijastui se kyselymenetelmään kuuluva piirre, että ”myönteiseen” suuntaan muotoituja väittämiä (edistäminen, kehittäminen) kannatetaan ylipäättään herkemmin kuin rajoituksiin ja maksuihin viittaavia väittämiä.

Useimmat näistä liikennepolitiikan väittämistä olivat mukana myös vuoden 2017 kyselyssä, mikä mahdollisti asennemuutosten selvittämisen (kuvio 3.6).

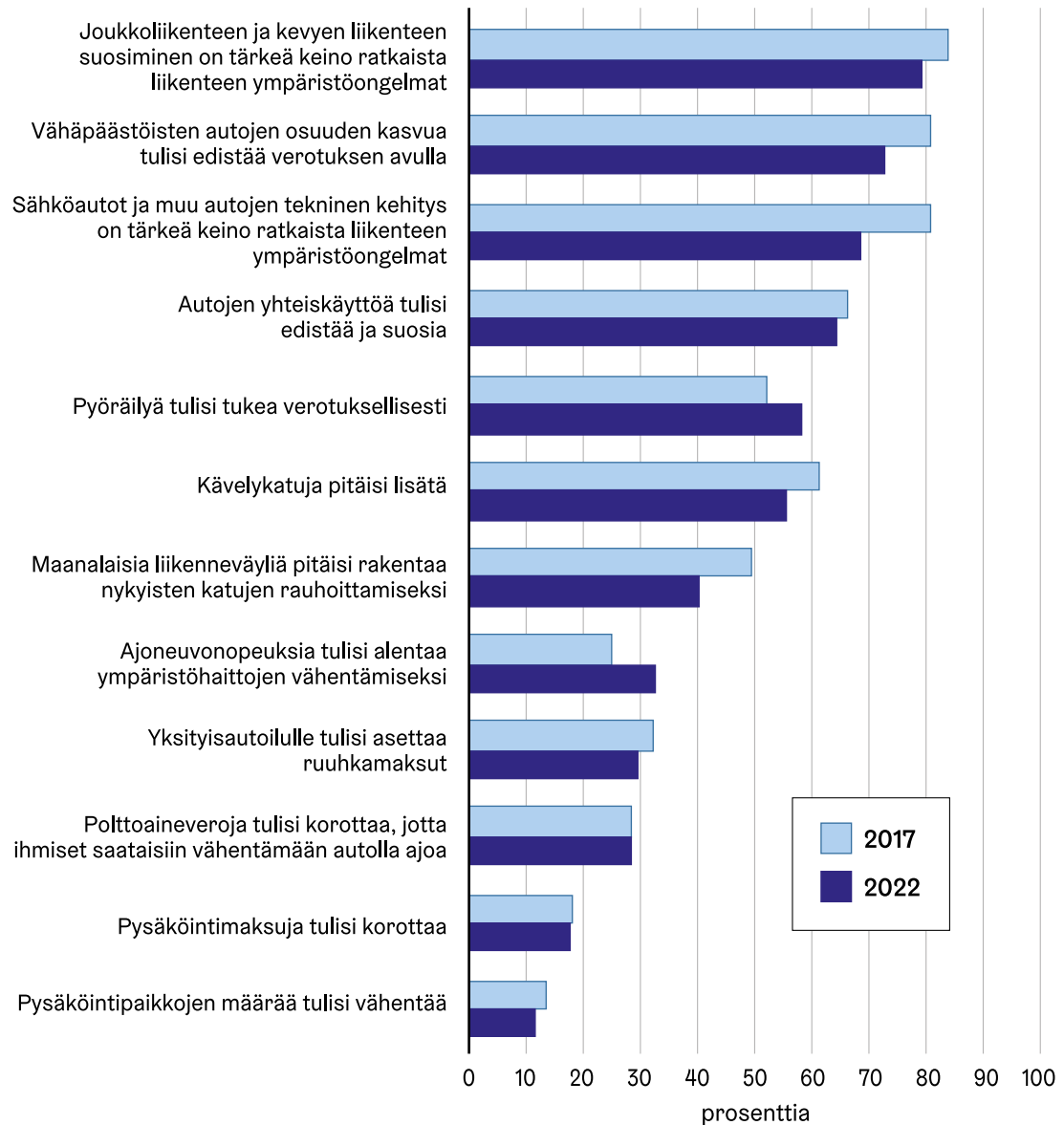
Suurin muutos oli se, että usko sähköautoihin ja muuhun autotekniikkaan ympäristöongelmien ratkaisuna oli vähentynyt selvästi (81→69 %), joskin kaksi kolmesta edelleen kannatti väittämää. Sähköautojen, esimerkiksi niiden akkujen raaka-aineiden tuotannossa ja käytössä on omat ympäristöongelmansa, joista on herännyt keskustelua niiden yleistyessä. Mahdollisesti tämä on vaikuttanut mielipidesiirtymään.

Verotukea vähäpäästöisiin autoihin kannatettiin nyt aiempaa vähemmän, mutta verotukea pyöräilyyn taas enemmän. Ajonopeuksien alentamista ympäristösyistä kannatettiin nyt aiempaa vähemmän, mutta verotukea pyöräilyyn taas enemmän.

tettiin selvästi aiempaa enemmän (25→32 %), joskin kannattajia oli edelleen vähemmän kuin vastustajia. Sekä kävelykatujen että maanalaisten liikenneväylien kannatus oli vähentynyt. Kävelykatujen lisäämistä kannatti silti edelleen vuonna 2022 enemmistö. Muissa kohdissa ei ollut tilastollisesti merkitsevää muutosta.

Kuvio 3.6 Mielenpitoja liikennepolitiikan keinoista 2017 ja 2022

Vastaus ”Jokseenkin tai täysin samaa mieltä”, Helsinki + Vantaa



Muutamia tämän osion kysymyksistä olivat mukana jo Helsingin ja Vantaan vielä aiemmillä kyselykierroksilla, Vantaalla vuonna 2009 (Kristiansson 2011) ja Helsingissä vuonna 2011 (Hakkarainen & Koskinen 2011). Vertaamalla niiden vastauksiin saadaan esiin mahdollisia pidemmän aikavälin trendejä mielenpitoissa.

Helsingissä kävelykatujen lisäämisen kannatus oli 69 prosenttia vuonna 2011, mistä se on asteittain vähentynyt, mutta tuoreimmassakin kyselyssä enemmistö (57 %) kannatti niitä. Samoin maanalaisten teiden rakentamisen kannatus on vähentynyt joka kyselykierroksella: vuonna 2011 niitä kannatti 60 prosenttia, vuonna 2022 enää 43 pro-

senttia. Joissakin kaavailuissa kuten keskustatunnelihankkeessa nämä kaksi onkin kytketty yhteen.

Ruuhkamaksujen kannatus oli Helsingissä vuodesta 2011 hieman vähentynyt (41→34 %), mutta vastustus ei ollut kasvanut, vaan neutraalilla kannalla olevien (ei samaa eikä eri mieltä) osuus oli kasvanut. Vantaalla ruuhkamaksujen kannatus oli vuodesta 2009 vähentynyt (32→16 %) ja vastustus lisääntynyt.

Ajoneuvonopeuksien alentamisen kannatus Helsingissä aikavälillä 2011–2017 väheni, mutta viimeisen viiden vuoden aikavälillä taas vähän kasvoi (29→34 %). Vantaalla mielipiteissä ei ole tapahtunut muutosta. Helsingissä pysäköintimaksujen korottamisen kannatus oli 27 prosenttia vuonna 2011, mistä se on laskenut 21 prosentin tasolle. Helsingin vastausten muutoksia vuodesta 2011 selittävät osaltaan sen jälkeen toteutetut toimenpiteet: pysäköintimaksuja on korotettu ja nopeusrajoituksia tiukennettu.

Pysäköintipaikkojen vähentämisen kannatus Helsingissä ei ole muuttunut, mutta vastustus on vähentynyt vuoden 2011 70 prosentista tuoreen kyselyn 62 prosenttiin. Polttoaineverojen korotuksen kannatus on vuodesta 2017 Helsingissä hieman kasvanut (29→33 %), Vantaalla puolestaan vähentynyt (22→15 %).

3.3 Autoilun rajoittamisen kannatus -mittari

Useat kysytyt liikennepoliittiset keinot liittyvät tavalla tai toisella autoilun rajoittamiseen tai sen kustannusten lisäämiseen taloudellisena ohjauseinona. Seuraavat viisi väittämää korreloivat vahvasti keskenään:

- Polttoaineveroja tulisi korottaa
- Yksityisautoilulle tulisi asettaa ruuhkamaksut
- Ajoneuvonopeuksia tulisi alentaa
- Pysäköintimaksuja tulisi korottaa
- Kävelykatuja pitäisi lisätä

Niistä koostettiin summamuuttuja, joka nimettiin *autoilun rajoittamisen kannatus* -mittariksi.⁶ Se skaalattiin vaihtelevaan välille 0–10. Mitä suurempi oli mittarin arvo sitä enemmän vastaaja kannatti autoilun rajoittamista näillä keinoilla.

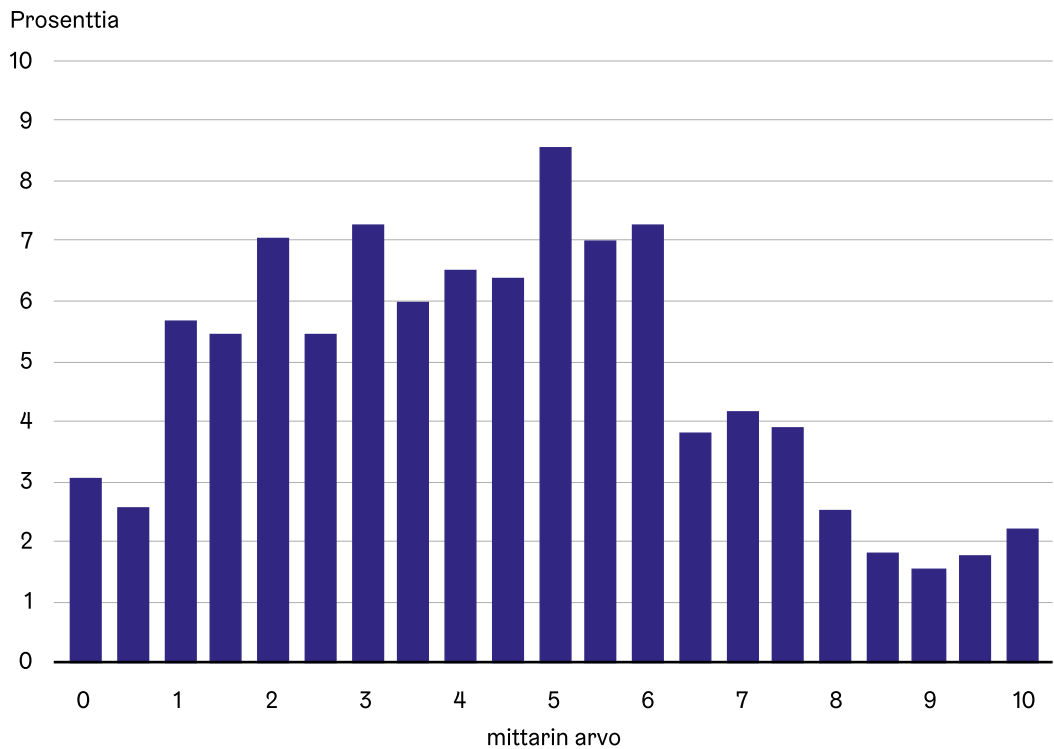
Ruuhkamaksukohta poikkeaa muista mittarin osioista sikäli, että maksu yhtäältä kyllä olisi lisäkustannus, mutta se toisaalta myös helpottaisi ja sujuvoittaisi autoilua ruuhkien poistuessa. Asennetasolla se yhtä kaikki korreloi vahvasti muiden osioiden kanssa, joten oli perusteltua ottaa se mukaan mittariin.

Vastaajat jakoutuivat mittarin arvon mukaan kuvion 3.7 mukaisesti. Arvot kasautuivat asteikon puolivälin ja siitä hieman pienempien arvojen kohdalle. Mittari oli sellaiseen mukana myös vuoden 2017 kyselyn analyysissä. Jakauman sijainti ei ollut muuttunut viiden vuoden takaisesta.⁷ Autoilun rajoittamisen kannatus kokonaisuutena oli siis pysynyt ennallaan.

6 Mittarin reliabiliteetti oli erittäin hyvä, Cronbachin Alphan arvo oli 0,84.

7 Eri vuosien jakaumien eroa testattiin Mann-Whitney U-testillä.

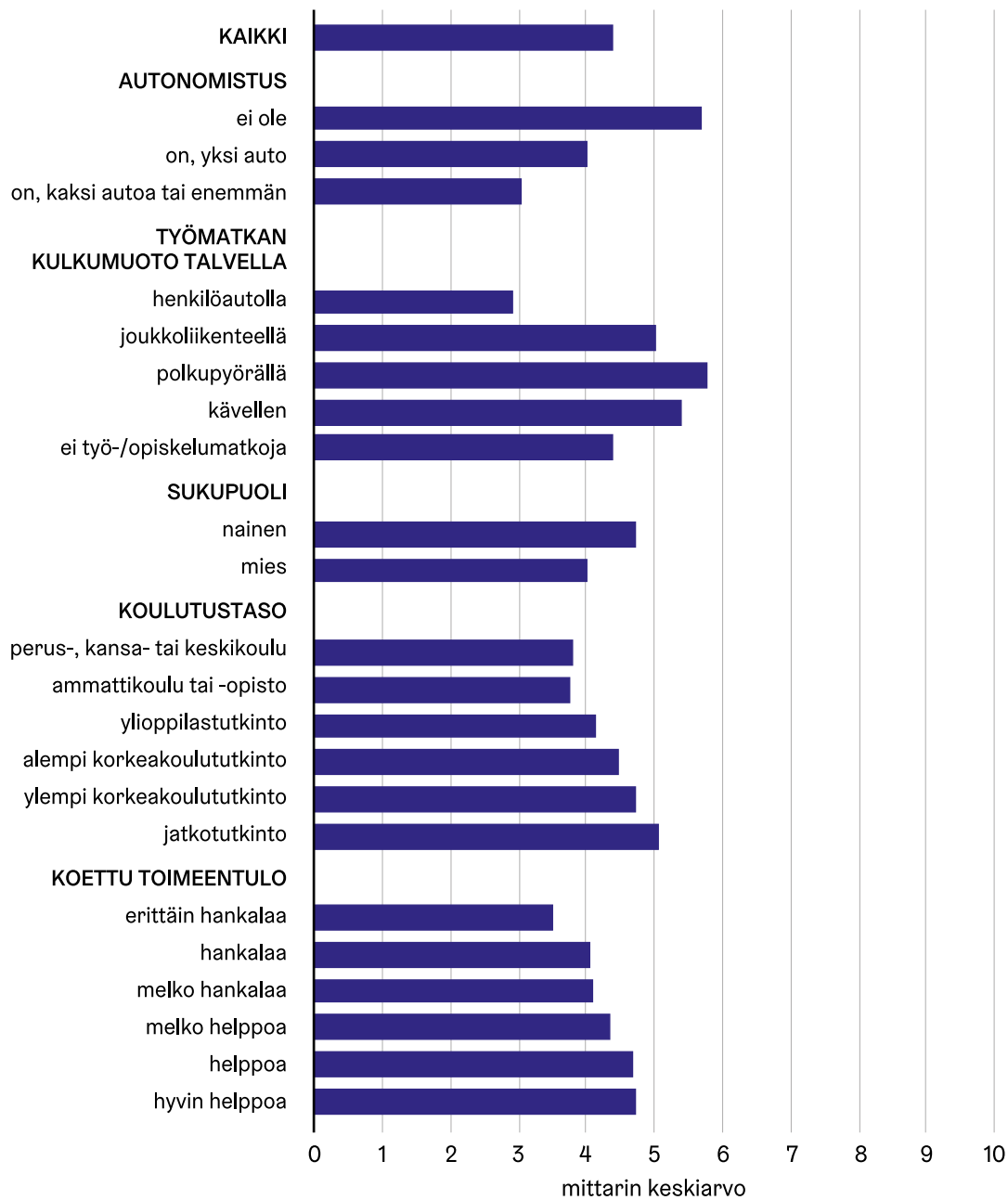
Kuvio 3.7 Vastaajat ”autoilun rajoittamisen kannatus” -mittarin arvon mukaan



Kuvio 3.8 kertoo, kuinka mittarin keskiarvo vaihteli eri vastaajaryhmissä. Kaikki viisi kuvion taustatietoa selittivät tilastollisesti merkitsevästi autoilun rajoittamisen kannattamista. Selittäjinä on tavallisimpien taustamuuttujien lisäksi kaksi talouden autoistumiseen liittyvää muuttujaa: autonomistus ja työmatkan pääasiallinen kulkumuoto talvikaudella. Vastaajista 33 prosenttia asui autottomassa taloudessa, 49 prosenttia yhden auton taloudessa ja 17 prosenttia kahden auton taloudessa. Vastaajista 28 prosenttia kulki työmatkan (tai opiskelumatkan) henkilöautolla, 42 prosenttia joukkoliikenteellä, 5 prosenttia polkupyörällä ja 7 prosenttia kävellen. 14 prosenttia ilmoitti, että hänellä ei ole työmatkoja ja 3 prosenttia ei tähän vastannut.

Kuvio 3.8 Autoilun rajoittamisen kannatus taustatietojen mukaan, mittarin keskiarvo

Autoilun rajoittamisen kannatus taustatietojen mukaan



Lähes itsestään selvä tulos oli, että autonomistus ja työmatkan kulkumuoto olivat vahvimpia selittäjiä. Yllättävää ei ehkä ollut sekään, että naiset kannattivat enemmän kyseisiä autoilun rajoittamistoimia kuin miehet. Lisäksi havaittiin, että korkeakoulutetut ja hyvin toimeentulevat kannattivat autoilun rajoittamistoimia useammin kuin lyhyesti koulutetut tai huonommin toimeentulevat. Koetun toimeentulon voisi ajatella vaikuttavan mielipiteisiin kahteenkin suuntaan: yhtäältä hyvin toimeentulevat omistavat yleisemmin autoja, mutta toisaalta kallistuva autoilu vaikuttaisi enemmän huonosti toimeentuleviin sikäli kuin he autoilevat. Tähän saatiin lisävalaistusta seuraavasta regressioanalyysistä, jossa autonomistus vakioitiin.

Autoilun rajoittamisen kannatusta selittivät siis useat taustatiedot, joilla oli myös keskinäisiä korrelaatioita. Regressioanalyysillä oli mahdollista selvittää, missä määrin

eri selittäjille jäi itsenäistä selitysvoimaa, jos toiset selittäjät vakioitiin. Analyysi eteni asteittain siten, että malliin lisättiin selittäjiä siinä järjestyksessä, kuinka vahvoja selittäjiä ne olivat.⁸

Taulukko 3.1 Regressioanalyysin tunnuslukuja, selitettävänä autoilun rajoittamisen kannatus

	Malli 1	Malli 2	Malli 3	Malli 4
Autonomistus	-0,265	-0,280	-0,296	-0,294
Työmatka-autoilu	-0,232	-0,230	-0,225	-0,213
Koulutustaso		0,178	0,144	0,142
Koettu toimeentulo			0,115	0,115
Sukupuoli				-0,069
Adjusted R Square	0,187	0,218	0,230	0,235

Mallissa 1 on kaksi selittäjää: autonomistus ja työmatka-autoilu, jotka olivat selvästi vahvimpia selittäjiä, mikä olikin ennalta odotettua. Ne olivat keskenään lähes tasavahvoja selittäjiä. Mallin 1 selitysosuus oli 19 prosenttia. Seuraavaksi vahvin selittäjä oli koulutustaso, jonka lisääminen malliin paransi selitysasetta noin 3 prosenttiyksikköä (malli 2). Koetun toimeentulon lisääminen malliin lisäsi selitysosuutta runsaan prosenttiyksikön (malli 3). Sukupuoli oli näistä heikoin selittäjä, jonka lisääminen paransi selitysosuutta enää hyvin vähän (0,5 prosenttiyksikköä) mutta kuitenkin tilastollisesti merkitsevästi. Lopullisen mallin selitysosuus oli 23,5 prosenttia. Korkeasti koulutetut, paremmin toimeentulevat ja naiset kannattivat siis rajoittamistoimia enemmän kuin matalasti koulutetut, huonommin toimeentulevat ja miehet senkin jälkeen, kun toiset selittäjät vakioitiin. Lopullisessa mallissa koulutustaso ja koettu toimeentulo olivat lähes tasavahvoja selittäjiä, mutta sukupuolen selitysvoima oli enää varsin heikko. Malliin kokeiltiin lisäselittäjiksi myös asuinpaikkaa. Tulos oli, että asuinpaikka ei selittänyt juuri lainkaan autoilun rajoittamisen kannatusta, kun mallissa olevat viisi taustamuuttujaa oli vakioitu.

3.4 Omat liikkumisvalinnat

Lomakkeessa oli useita väittämiä, joilla kartoitettiin vastaajan omia liikkumismuotovalintoja ja niiden ehtoja. Kuinka paljon olisi kiinnostusta ympäristön kannalta myönteisiin valintoihin ja millä ehdoilla liikkumista muutettaisiin tähän suuntaan? Tällaisia valintoja voivat olla esimerkiksi bensiiniauton vaihtaminen sähkö- tai biopolttoaineautoksi sekä pyöräilyn tai joukkoliikenteen käytön lisääminen ja autoilun vähentäminen.

Autokanta ja sen käyttö on vähitellen alkanut muuttua fossiilisten polttoaineiden käytöstä sähköautojen ja uusiutuvien polttoaineiden suuntaan. Liikennekäytössä olevista henkilöautoista oli vuoden 2022 lopussa edelleen 94 prosenttia bensiini- tai dieselautoja, mutta etenkin sähköautojen määrä oli lähtenyt selvään kasvuun (Traficom 2023).

8 Työmatka-autoilua ja sukupuolta käytettiin analyysissä dikotomisina dummy-muuttujina. Ne koodattiin seuraavasti: Työmatka-autoilu 1=työmatka autolla, 0=kaikki muut vastaajat; Sukupuoli: 0=nainen, 1=mies. Autonomistus koodattiin: 0=ei autoa, 1=yksi auto, 2= 2+ autoa.

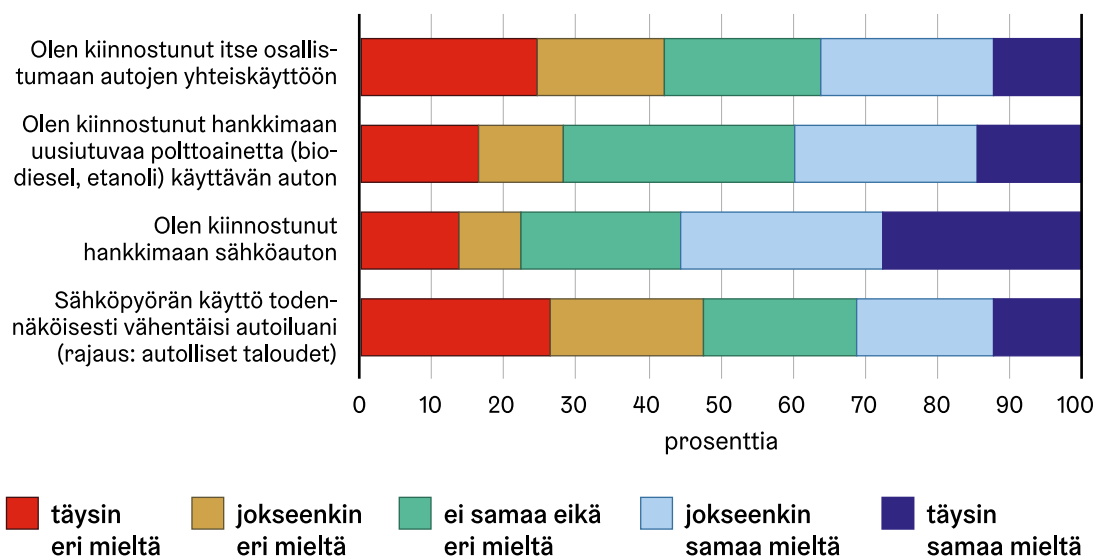
Kyselyvastaajilta tiedusteltiin, minkälaisia autoja heidän taloudessaan nykyisellään on ja toiseksi missä määrin olisi kiinnostusta vaihtoehtoisiin ratkaisuihin.

Kahdella kolmesta vastaajasta oli kotona auto. Bensiini- ja dieselautot olivat selvästi yleisimpiä, mutta 10 prosentilla (kaikista vastaajista) oli kotonaan hybridi-auto ja 4 prosentilla sähköauto. Kaasu- ja etanoliautot olivat vastaajatalouksissa harvinaisia.

Kuviossa 3.9 on vastauksia autoiluun ja auton hankintaan liittyviin väittämiin.

Kuvio 3.9 Vastauksia väittämiin omasta autoilusta

”Seuraavassa on esitetty omiin liikkumisvalintoihin liittyviä väittämiä. Mitä mieltä sinä olet niistä?”



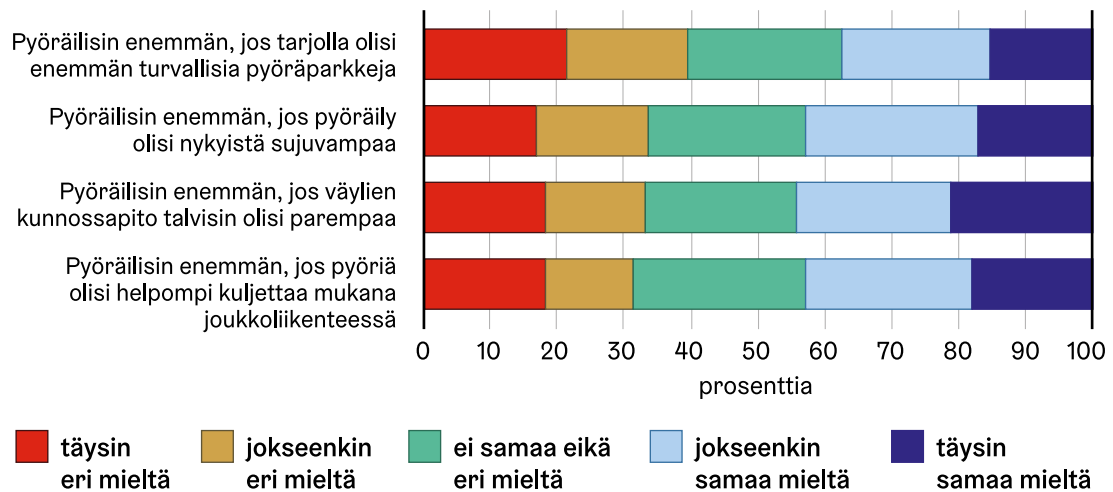
Autojen yhteiskäyttö on yksi uudenlaisen jakamistalouden ilmiö, jolla voisi olla potentiaalia korvata auton omistamista etenkin suurilla kaupunkiseuduilla niillä, jotka tarvitsevat autoa verrattain vähän. Yhteiskäyttö voi saada erilaisia muotoja: se voi olla yritysmuotoisen yhteiskäyttöpalvelun ostamista tai sitten yhteisöllistä vertaisvuokrausta. Autojen yhteiskäyttö ei kuitenkaan ole tähän mennessä suuresti pääkaupunkiseudulla yleistynyt (Kokkonen 2021). Edellä kävi ilmi, että asenteiden tasolla kaupunkilaiset yleisesti kannattivat tämän liikkumismuodon edistämistä ja suosimista ja erittäin harva vastusti. Kun kysyttiin omakohtaista kiinnostusta, autojen yhteiskäyttö kiinnosti 36:aa prosenttia vastaajista eli siis huomattavan monia. Kyselyssämme ei konkretisoitu asiaa sen pidemmälle, mutta ainakin asenteellista valmiutta yhteiskäyttöön näyttäisi melko paljon olevan. Kaupungeista oli eniten kiinnostusta autojen yhteiskäyttöön Helsingissä (39 %) ja vähiten Vantaalla (29 %).

Vaikka sähköauto oli nykyisellään vain neljällä prosentilla vastaajia, sen hankkiminen kiinnosti varsin monia, yli puolta vastaajista. Biopolttoaineita käyttävä auto kiinnosti 40:ää prosenttia.

Autollisten talouksien vastaajista 31 prosenttia arveli, että sähköpyörän käyttö vähentäisi omaa autoilua, kun taas 48 prosenttia vastasi kieltävästi. Sähköpyörällä voisi olla siis potentiaalia autoilun vähentämisessä.

Kuviossa 3.10 on esitetty vastauksia pyöräilyyn liittyviin väittämiin, joiden tavoitteena oli selvittää, minkälainen merkitys pyöräilyn määrään olisi erilaisilla pyöräilyä helpottavilla toimilla.

Kuvio 3.10 Vastauksia väittämiin omasta pyöräilystä

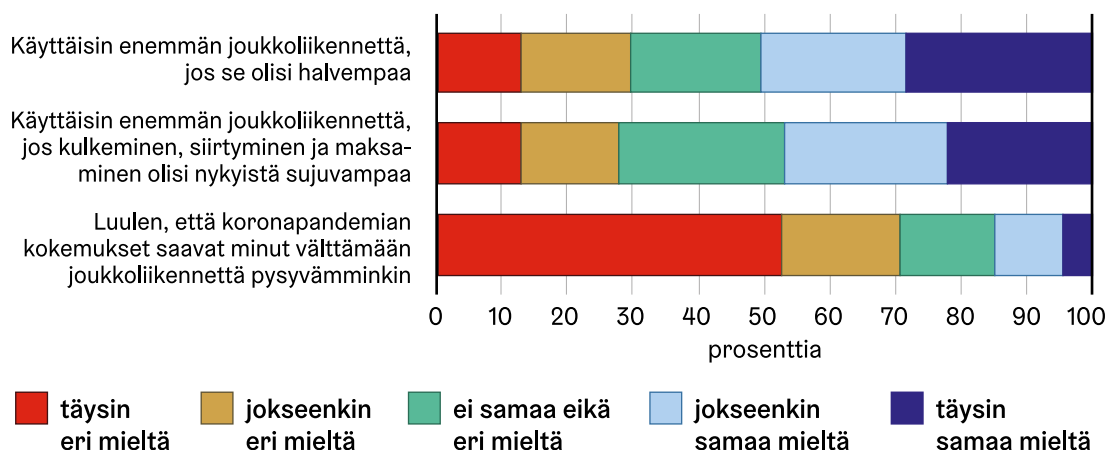


Kaikilla kysytyillä pyöräilyoloja kohentavilla toimilla olisi vastausten mukaan selvää vaikutusta pyöräilyn määrään. 44 prosenttia ilmoitti, että pyöräilisi enemmän, jos väylien kunnossapito talvisin olisi parempaa. Suunnilleen yhtä suuri merkitys olisi pyöräilyn sujuvoittamisella ja pyörien helpommalla kuljettamisella joukkoliikenteessä. Turvalliset pyöräparkit lisäisivät 38 prosentilla vastaajista pyöräilyä.

Kyselyssä selvitettiin myös joukkoliikenteen käytön lisäämisen edellytyksiä (kuvio 3.11) ja myös sitä, ovatko koronapandemian kokemukset saaneet vastaajaa ajattelemaan joukkoliikenteen välttelyä tartuntavaaran pelossa.

Kuvio 3.11 Vastauksia väittämiin omasta joukkoliikenteen käytöstä

”Seuraavassa on esitetty omiin liikkumisvalintoihin liittyviä väittämiä. Mitä mieltä sinä olet niistä?”



Sekä joukkoliikenteen halventuminen että matkanteon sujuvoittaminen toisivat vastausten mukaan siihen lisää käyttöä. Joka toinen käyttäisi nykyistä enemmän halvempaa joukkoliikennettä ja lähes yhtä monella tähän suuntaan vaikuttaisi käytön sujuvoittaminen. Kauniaisten vastaajilla halvempi joukkoliike vaikuttaisi vähemmän (noin 30 % lisäisi käyttöä) kuin kolmessa isossa kaupungissa, joissa noin joka toinen lisäisi käyttöä.

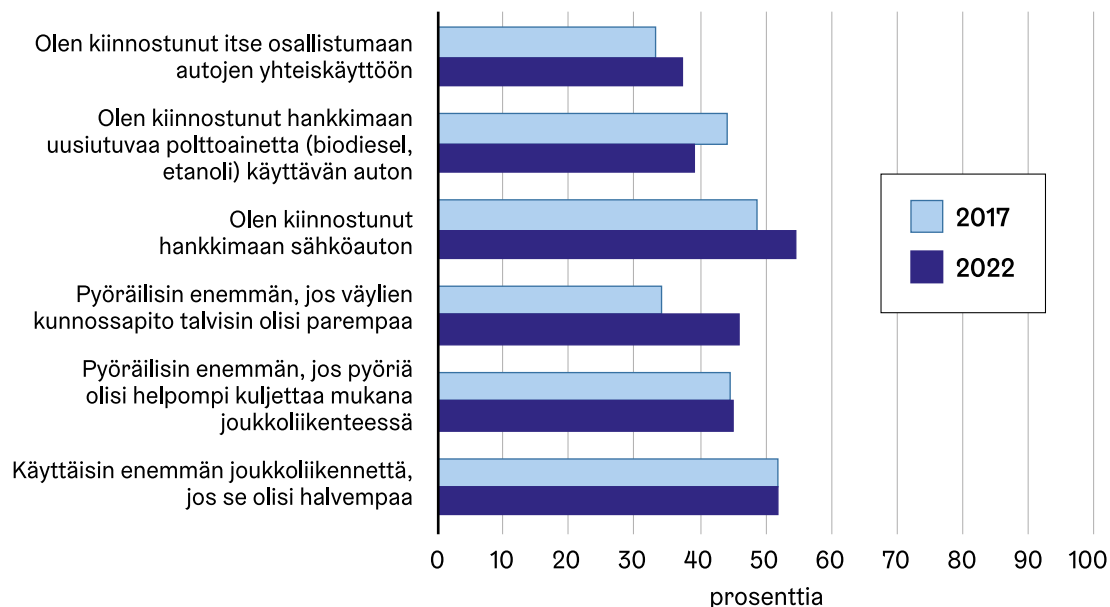
Vain harva (15 %) aikoi vältellä jatkossa joukkoliikennettä koronapandemian kokemusten vuoksi. Yli 70 prosenttia vastasi kieltävästi ja 15 prosenttia ei osannut ottaa kantaa.

Entä oliko näissä kulkumuotovalintoja koskeissa kysymyksissä tapahtunut muutosta vuodesta 2017? Tämä selviää seuraavasta kuviosta 3.12. Autojen yhteiskäytöstä kiinnostuneiden osuus oli viidessä vuodessa kasvanut viisi prosenttiyksikköä. Sähköauton hankinnasta kiinnostuneiden osuus oli kasvanut kuusi prosenttiyksikköä, mutta kiinnostus uusiutuvaan polttoainetta käyttävän auton hankintaan oli lähes saman verran vähentynyt. Näitä muutoksia selittänevät osaltaan valtion ja EU:n linjaukset henkilöautoliikenteen sähköistymisen suhteen.

Parempi pyöräväylien kunnossapito talvisin lisäisi tuoreessa kyselyssä huomattavasti useamman (46 %) vastaajan pyöräilyä kuin vuoden 2017 kyselyssä (34 %). Tämän voi tulkita niin, että kiinnostus talvipyöräilyyn on selvästi viime vuosina kasvanut.

Kuvio 3.12 Vastauksia väittämiin omista liikkumisvalinnoista 2017 ja 2022

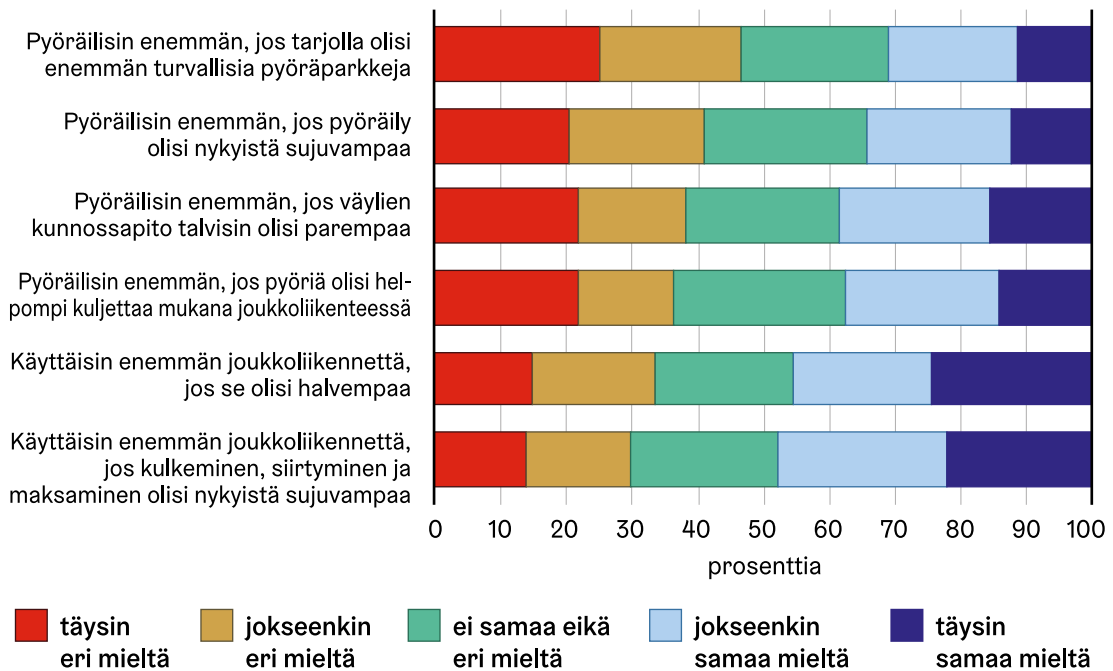
Vastaus ”Jokseenkin tai täysin samaa mieltä”, Helsinki + Vantaa



Vastauksia pyöräilyyn ja joukkoliikenteen käytön lisäämistä koskeviin väittämiin katsottiin vielä erikseen niiden vastaajien osalta, joiden taloudessa oli auto (kuviota 3.13). Vastaukset kertovat suuntaa antavasti, mitkä parannustoimet voisivat johtaa myös kulkumuotomuutoksiin autoilusta pyöräilyyn tai joukkoliikenteen suuntaan.

Kuvio 3.13 Autollisten talouksien vastauksia liikkumisvalintoja koskeviin väittämiin

”Seuraavassa on esitetty omiin liikkumisvalintoihin liittyviä väittämiä. Mitä mieltä sinä olet niistä?”



Vastausten mukaan etenkin nykyistä sujuvammalla joukkoliikenteen käytöllä olisi merkitystä: lähes puolet autollisten talouksien vastaajista arveli käyttävänsä enemmän joukkoliikennettä, jos se olisi tässä suhteessa parempaa, ja vain 30 prosenttia vastasi kieltävästi. Lähes yhtä paljon merkitystä olisi nykyistä halvemmalla joukkoliikenteellä.

Autollisten vastaajien pyöräilyä lisäksi eniten pyörien helpompi kuljettaminen joukkoliikenteessä ja väylien parempi talvikunnossapito. Kummankin kohdalla vajaat 40 prosenttia arveli, että parannukset lisääisivät hänen pyöräilyään. Nykyistä sujuvampi pyöräily vaikuttaisi tähän suuntaan joka neljännellä ja turvalliset pyöräparkit joka viidennellä.

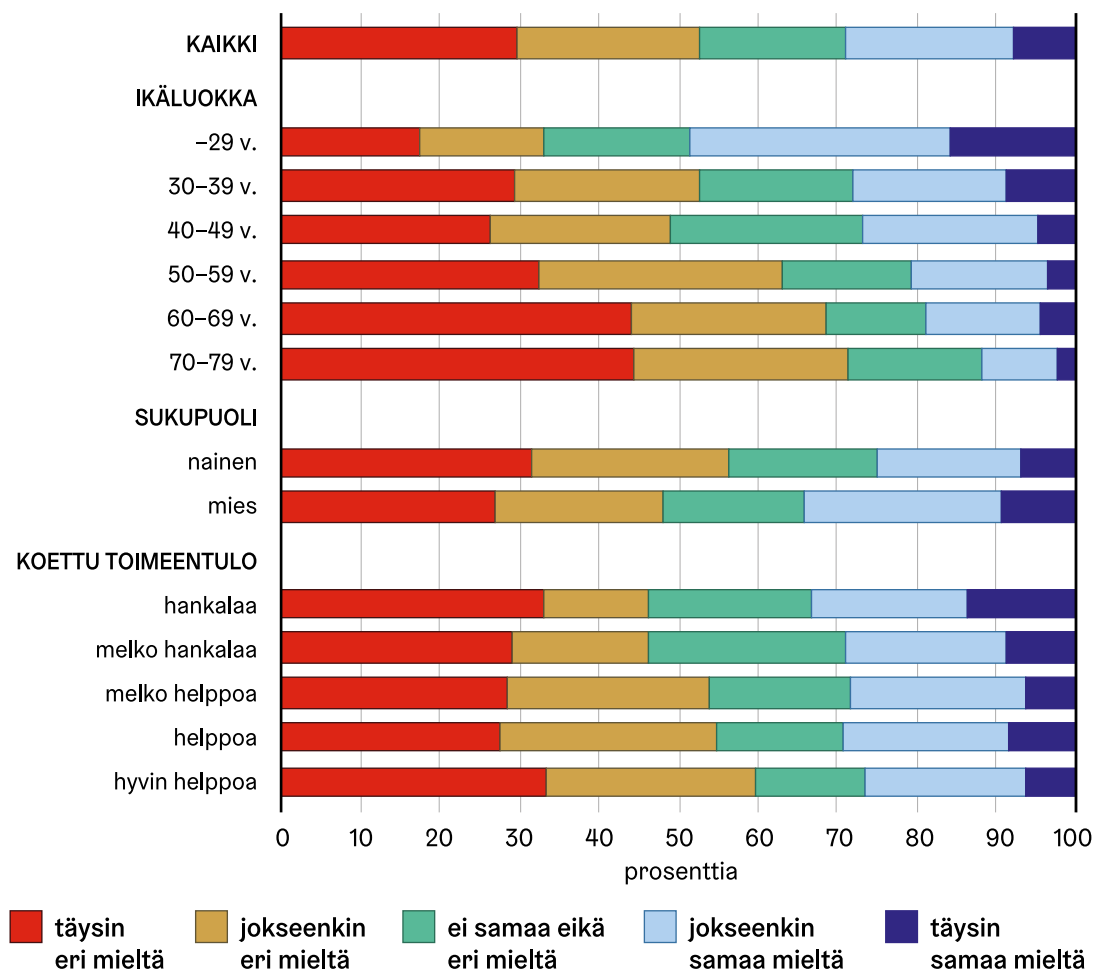
Pyöräilyn tai joukkoliikenteen käytön lisääntyminen ei tietenkään jokaisessa tapauksessa merkitsisi autoilun vähenemistä. Vastaukset eivät siten anna mahdollisuutta arvioida mahdollisten kulkumuotosiirtymien suuruusluokkia. Kuitenkin ne kertovat jotain asenteellisesta valmiudesta muuttaa kulkumuototottumuksia.

3.5 Asennoituminen sähköpotkulautoihin

Sähköpotkulaudat ovat suhteellisen uusi liikkumismuoto kaupungeissa. Niistä on tullut pääkaupunkiseudulla näkyvä osa kaupunkikuvaa. Esimerkiksi Helsingissä oli vuoden 2022 kesällä karkeana arviona noin 18 000 sähköpotkulautaa (Helsingin kaupunki 2023).

Sähköpotkulaudat saattavat herättää monenlaisia ajatuksia ja tunteita. Jotkut asukkaat kokevat ne tervetulleena kulkemisen helpottajana, kun taas toiset kokevat ne pikemminkin muuta liikennettä häiritsevänä ja vaarantavana tekijänä. Suhtautumista sähköpotkulautoihin kysyttiin väittämällä ”sähköpotkulaudat monipuolistavat kaupunkiliikettä myönteisellä tavalla». Vastauksia eri vastaajaryhmissä on esitetty kuviossa 3.14.

Kuvio 3.14 ”Sähköpotkulaudat monipuolistavat kaupunkiliikettä myönteisellä tavalla”, vastaukset taustatietojen mukaan



Kaikista vastaajista vajaat 30 prosenttia piti sähköpotkulautoja myönteisenä lisänä kaupunkiliikenteeseen, mutta yli puolet (53 %) oli vastakkaista mieltä. Asenteita selitti vahvimmin vastaajan ikä: mitä nuorempi vastaaja sitä myönteisempi asenne. Sähköpotkulautoihin suhtautui myönteisesti alle 30-vuotiaista joka toinen, mutta vanhimmasta ikäryhmästä vain 12 prosenttia. Miehissä oli enemmän sähköpotkulautojen kannattajia (34 %) kuin naisissa (25 %). Myös koettu toimeentulo selitti vastauksia mutta pikemminkin vastustajien kuin kannattajien osuutta. Mitä parempi toimeentulo sitä yleisemmin väittämää vastustettiin. Heikon toimeentulon luokassa eri mieltä väittämän kanssa oli 46 prosenttia mutta parhaan toimeentulon luokassa 60 prosenttia.

4 Ympäristökäyttäytyminen

Kyselyssä selvitettiin joitakin kaupunkilaisten ympäristökäyttäytymisen piirteitä, esimerkiksi energiansäästöä sekä ruoka- ja muita kulutusvalintoja. Kaikkia ympäristökäyttäytymisen puolia ei kysytty, esimerkiksi jätteiden lajittelu jätettiin pois tarkastelusta.

Kiinnostava kysymys on myös asenteiden ja käyttäytymisen suhde. Missä määrin ympäristömyönteiset asenteet heijastuvat käyttäytymiseen ja missä määrin asenteet ja käyttäytyminen ”elävät omaa elämäänsä” vaikuttamatta toisiinsa?

4.1 Arjen ympäristövalinnat

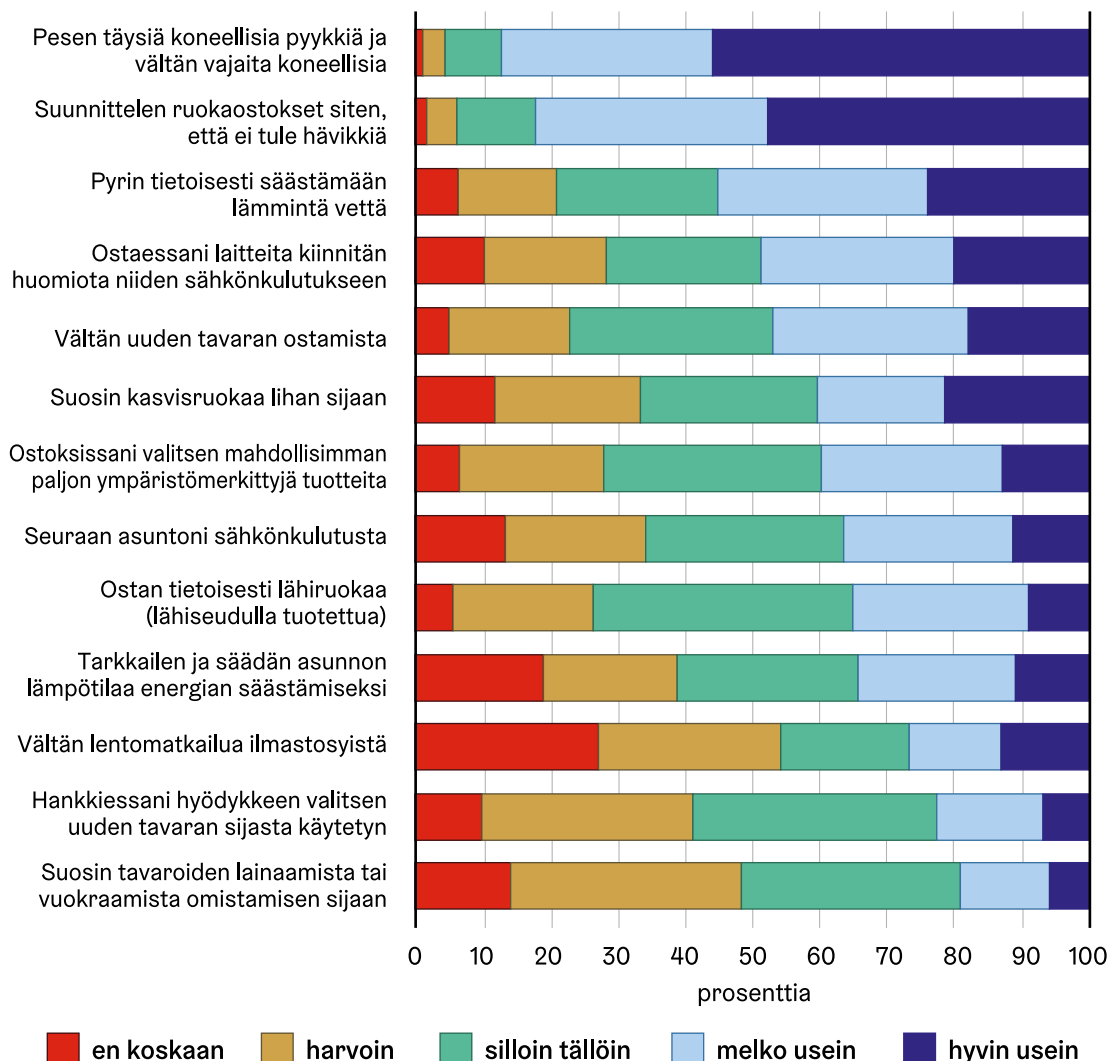
Ympäristökäyttäytymisen piirteitä tiedusteltiin vastaajalta kolmentoista kohdan listalla, joka sisälsi energiansäästöön ja kulutuskäyttäytymiseen liittyviä asioita. Vastaajalta kysyttiin ”Kuinka toteutat seuraavia asioita arjessasi?” ja häntä pyydettiin arvioimaan jokaista kohtaa viisiportaisella asteikolla: en koskaan – harvoin – silloin tällöin – melko usein – hyvin usein (kuvio 4.1).

Lähes jokaisessa kohdassa enemmistö vastaajista ilmoitti tekevänsä kyseistä asiaa vähintään ”silloin tällöin”. Vastausten mukaan energiansäästöä huomioidaan varsin yleisesti etenkin pyykinpesussa, lämpimän veden käytössä ja laitteiden hankinnassa.

Erittäin yleistä oli myös hävikkiruuan minimointi. Käytännöllisesti katsoen kaikki kiinnittävät siihen huomiota. Yli 80 prosenttia minimoi hävikkiä ostosten suunnittelulla vähintään ”melko usein”.

Kuvio 4.1 Vastauksia ympäristökäyttäytymistä koskeviin kysymyksiin

”Kuinka toteutat seuraavia asioita arjessasi?”



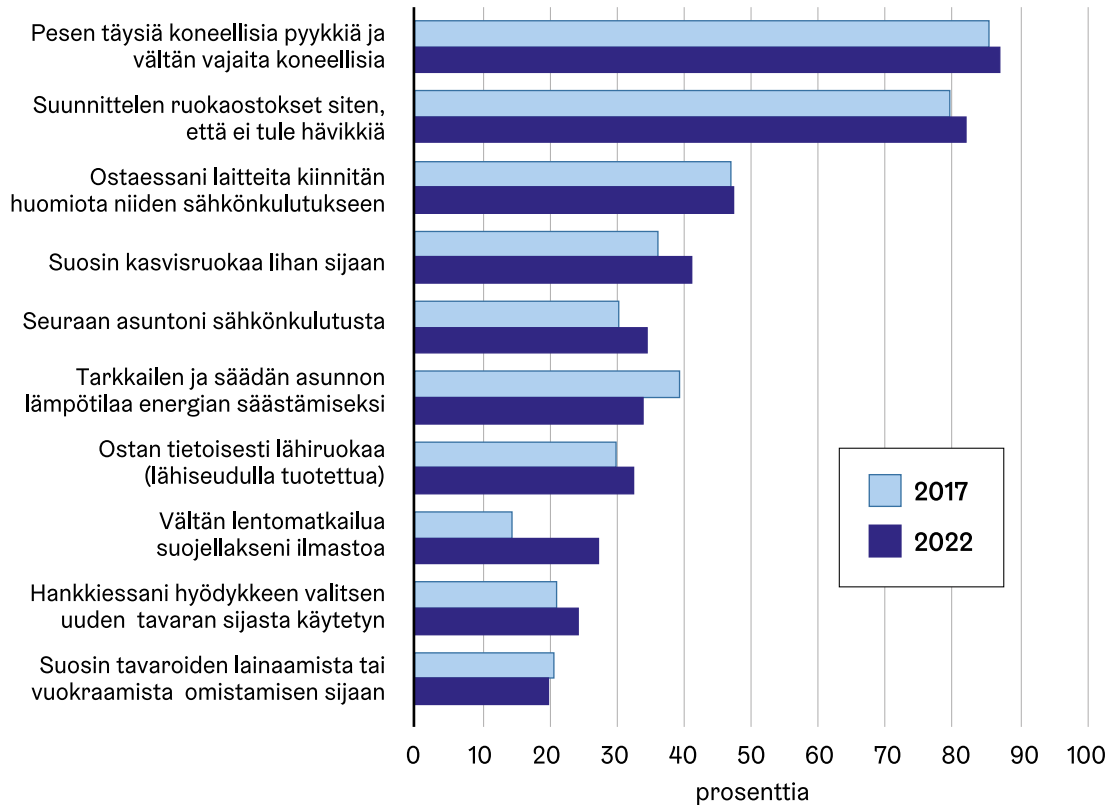
Lähes puolet välttää uuden tavaran ostamista vähintään ”melko usein”. 40 prosenttia suosii kasvisruokaa ja valitsee ympäristömerkittyjä tuotteita vähintään ”melko usein”. Runsas kolmannes seuraa asunnon sähkönkulutusta, ostaa lähiruokaa ja säättää asunnon lämpötilaa vähintään ”melko usein”. Tavaroiden kierrättämiseen liittyvissä kohdissa – käytetyn tavaran hankinnassa ja tavaroiden lainaamisessa tai vuokraamisessa – painottuivat eniten kohdat ”harvoin” ja ”silloin tällöin”. Vajaat puolet vältti lentomatkaa ilmastoystävyyden vuoksi vähintään ”silloin tällöin”.

Kiinnostava kysymys on, missä määrin erityyppiset ympäristöystävälliset valinnat kasautuivat samoille henkilöille. Ympäristökäyttäytymisen eri kohtien yhteyksistä saatiin yleiskuva laskemalla niiden keskinäiset korrelaatiot (Liite 1, liitetaulukko). Osoittautui, että korrelaatiot olivat pääsääntöisesti positiivisia mutta varsin heikkoja. Ympäristöä säästävä käyttäytyminen ei siis kasautunut vahvasti samoille vastaajille. Kuitenkin jotkin kohdat muodostivat ryppäitä, joissa korrelaatiot olivat vahvempia ja siten ne edustivat suureksi osaksi samaa, yleisempää ulottuvuutta. Tämä tarjosi mahdollisuuden muodostaa niistä yhdistettyjä mittareita. Tuonempana raportissa palataan tähän teemaan ja kerrotaan kahdesta tällä tavoin muodostetusta summamuuttujasta: kodin energiankäytön mittarista ja aineellisen kulutuksen vähentämisen mittarista.

Lähes kaikkia näitä ympäristökäyttäytymisen kohtia oli kysytty myös vuoden 2017 kyselyssä. Kuviosta 4.2 selviää, oliko käyttäytyminen näissä asioissa muuttunut.

Kuvio 4.2 Ympäristökäyttäytyminen 2017 ja 2022

Vastaus vähintään ”melko usein”, Helsingin + Vantaan vastaajat



Useimmissa kohdissa ei ollut tapahtunut tilastollisesti merkitsevää muutosta. Kasvisruuan suosiminen oli lisääntynyt hieman: vähintään ”melko usein” kasvisruokaa suosi tuoreessa kyselyssä 41 prosenttia, kun viisi vuotta sitten osuus oli 36 prosenttia.

Asunnon sähkönkulutuksen seuraaminen oli hieman lisääntynyt, mutta lämpötilan säätäminen taas vastaavasti vähentynyt. Uusien laitteiden sähkönkulutukseen ei kiinnitetty nyt enempää huomioita kuin aiemminkaan. Oli yllättävää, että asunnon energiansäästö ei tuoreessa aineistossa korostunut aiempaa enemmän, vaikka sähkön ja muun energian hinnat olivat kyselyajankohtana lähteneet selvään nousuun ja energiakriisin uhka oli näkyvästi mediassa esillä.

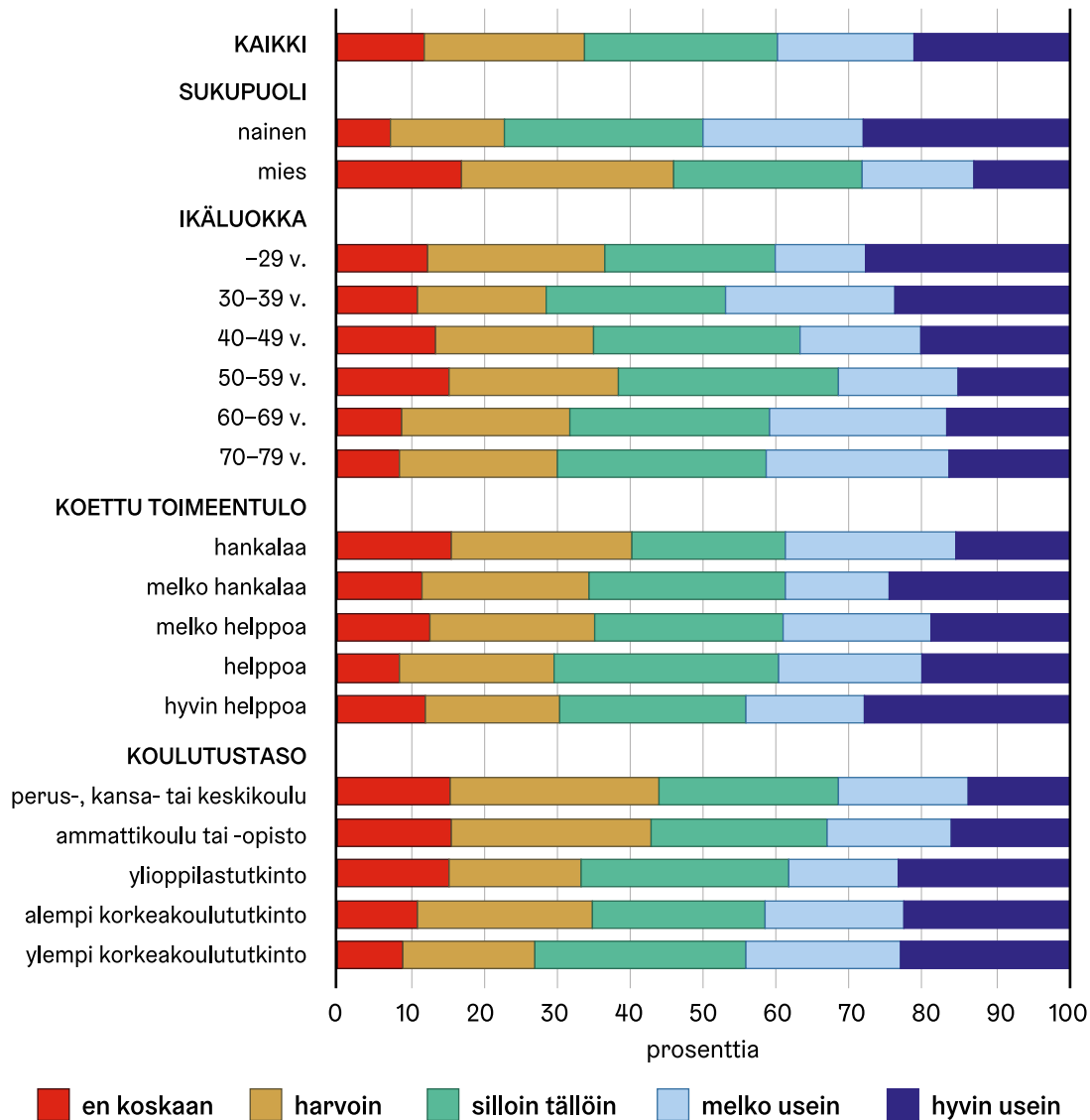
Suurin muutos oli, että lentomatkailun välttäminen ilmastosyistä oli selvästi lisääntynyt. Vähintään ”melko usein” näin teki tuoreessa kyselyssä 27 prosenttia, kun aiemmassa kyselyssä osuus oli vain 15 prosenttia.

Vuoden 2022 kyselyssä 37 prosenttia vastaajista ilmoitti välttävänsä uuden tavaran ostamista vähintään ”melko usein”. Tätä asiaa oli kysytty myös vuoden 2001 Helsingin seudun ympäristöasennekyselyssä, jolloin osuus oli 20 prosenttia (Heikkinen ym. 2004). Tässä oli siis tapahtunut selvä asennemuutos uuden tavaran ostamisen suuntaan.

4.2 Kasvisruuan suosiminen

Kasvisruuan suosiminen oli lisääntynyt jonkin verran viiden vuoden takaisesta. Kasvisruuan suosimisella on usein muitakin motiiveja kuin ympäristöön ja ilmastonmuutokseen liittyviä (esim. terveys- ja eläinoikeusnäkökulmat), mutta julkisessa keskustelussa on yhä enemmän painottunut ympäristönäkökulma. Seuraavassa kuviossa 4.3 on eritelty kasvissyönnin yleisyyttä eri vastaajaryhmissä.

Kuvio 4.3 ”Suosin kasvisruokaa lihan sijaan”, vastaukset taustatietojen mukaan

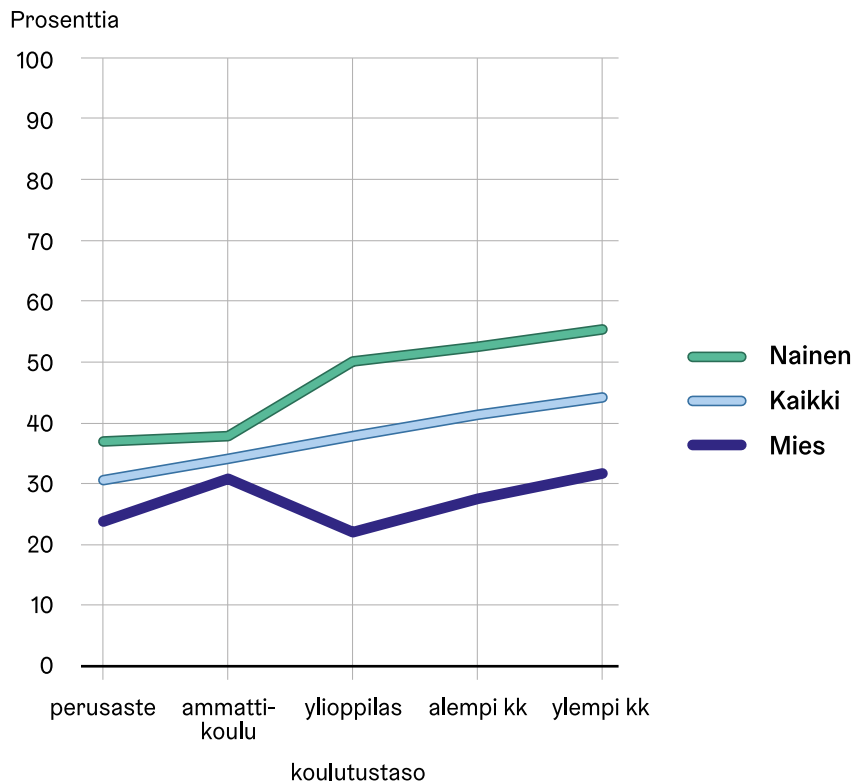


Kasvisruokaa suosivat eniten naiset, hyvin toimeentulevat ja korkeimmin koulutetut. Sukupuoli selitti vahvasti kasvisruuan suosimista. Vähintään ”melko usein” suosi kasvisruokaa naisista puolet ja miehistä vain 28 prosenttia. Myös koulutustaso selitti johdonmukaisesti: vähintään ”melko usein” suosi kasvisruokaa matalimmin koulutetuista 32 prosenttia ja korkeimmin koulutetuista 44 prosenttia. Koetulla toimeentulolla oli hieman selitysvoimaa siten, että mitä hankalampaa toimeentulo oli, sitä vähemmän suosittiin kasvisruokaa. Kasvisruuan suosimisen yhteys ikään ei ollut lineaarinen vaan pikemminkin käyräviivainen. Vähiten sitä suosi ikäluokka 50–59 vuotta, kun taas nuoremmat ja vanhemmat ikäluokat suosivat sitä yleisemmin.

Kuviossa 4.4 on tarkasteltu kasvisruuan suosimista yhtä aikaa sukupuolen ja koulutustason mukaan. Siitä havaitaan, että naisilla kasvisruuan suosimisen riippuvuus koulutustasosta oli varsin johdonmukainen: kasvissyönti lisääntyi koulutustason kohoamisen myötä. Sitä vastoin miehillä kasvissyönnillä ei ollut johdonmukaista yhteyttä koulutustasoon, vaan ammattikoulun käyneet ja ylempään korkeakoulututkinnon suorittaneet suosivat kasvisruokaa yhtä yleisesti.

Kuvio 4.4 Kasvisruuan suosiminen koulutustason ja sukupuolen mukaan

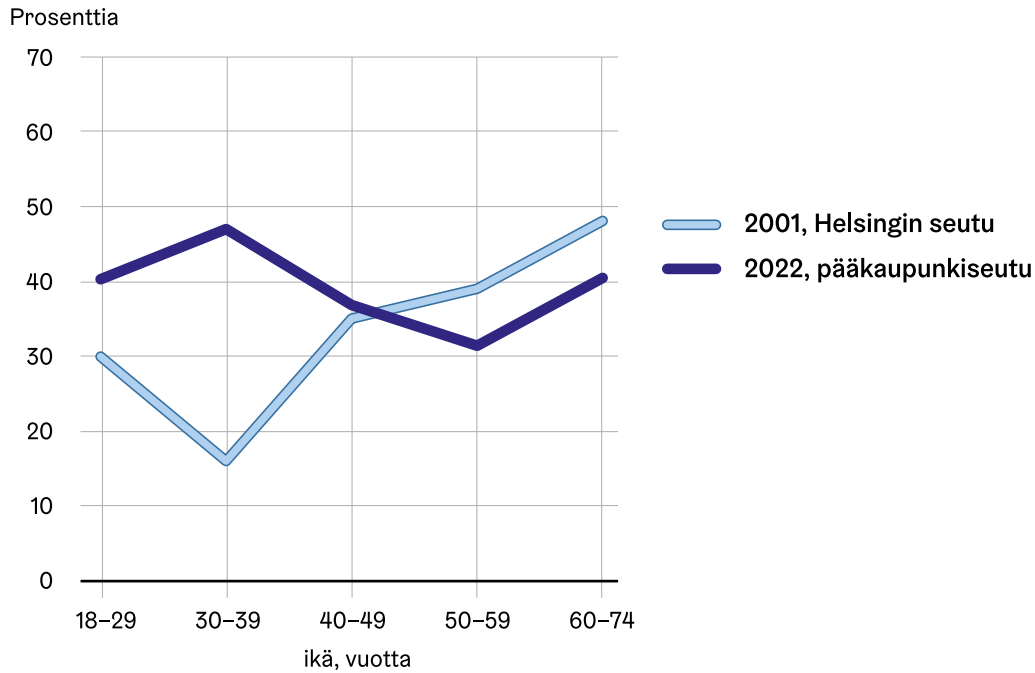
”Suosin kasvisruokaa lihan sijaan”, vastaus ”Melko tai erittäin usein”



Tämän kysymyksen kohdalla tarjoutui tilaisuus tehdä vertailua runsaan 20 vuoden takaiseen aikaan. Vastaava kysymys oli nimittäin myös Helsingin seudulla vuonna 2001 toteutetussa ympäristöasennekyselyssä (Heikkinen ym. 2004). Kasvisruuan suosiminen oli tuolloin kokonaisuutena hieman alemmalla tasolla (melko/erittäin usein 32 %) kuin uudessa kyselyssä. Jos vastaukset ajetaan iän mukaan, huomataan kuitenkin selviä eroja (kuvio 4.5). Vuonna 2001 kasvisruuan suosiminen sijoittui etupäässä iäkkäämpiin ryhmiin. Korkein lukema oli tuolloin yli 60-vuotiailla (48 %) ja matalin 30–39-vuotiailla (16 %). Vuonna 2022 kuva oli aivan toisenlainen: suosituinta kasvissyönti oli 30–39-vuotiailla (47 %) ja vähäisintä 50–59-vuotiailla (31 %).

Kuvio 4.5 Kasvisruuan suosiminen ikäryhmittäin 2001 ja 2022

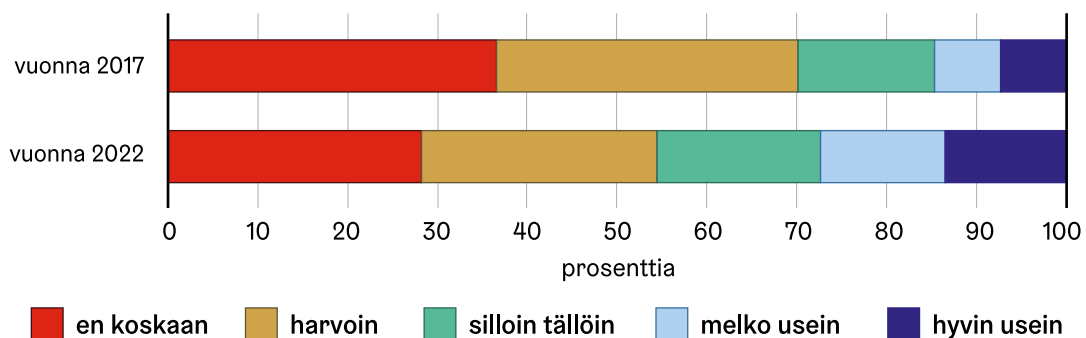
”Suosin kasvisruokaa lihan sijaan”, vastaus ”Melko tai erittäin usein”



4.3 Lentomatkojen välttäminen

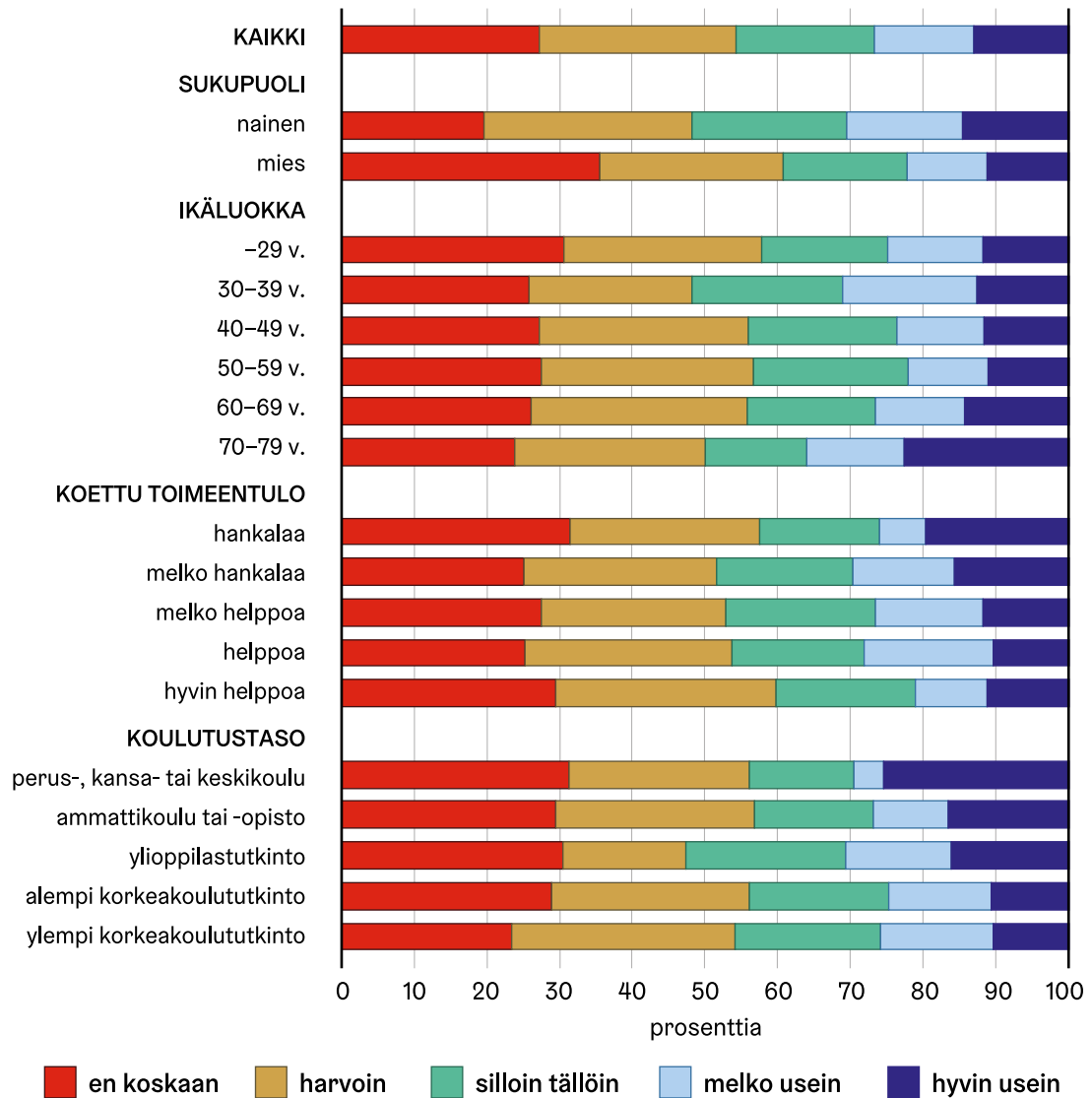
Edellä kävi ilmi, että lentomatkojen välttäminen ilmastoympäristöstä oli yleistynyt kaikkein eniten kysytyistä ympäristökäyttäytymisen kohdista. Kuviossa 4.6 on esitetty tarkempia tietoja muutoksesta. Vastausjakaumassa oli tapahtunut huomattava siirtymä yleistyneen lentomatkojen välttämisen suuntaan. Kun vuonna 2017 vaihtoehtoja ”en koskaan” tai ”harvoin” valitsi 70 prosenttia, osuus oli vuonna 2022 tippunut 54 prosenttiin. Samansuuntainen siirtymä havaittiin myös Metelisen (2023) valtakunnallisessa kyselyaineistossa, jossa vertailuvuosi oli 2019. Mahdollisesti korona-ajan lentoliikenteen lähes täydellinen lakkaaminen oli saanut monet miettimään lentomatkojen tarpeellisuutta itselleen myös ilmastonmuutoksen näkökulmasta. Tämä saattaa näkyä paitsi lomamatkojen myös työmatkojen puolella. Korona-aikana etäkokoukset lisääntyivät huomattavasti. Monet kokousmatkat ovat vaihtuneet etäkokouksiin pysyvämpänäkin käytäntönä. Vaikka päämotiivina tässä trendissä lienee aika- ja rahakustannusten säästö, saattaa lisämotiivina monella olla myös päästöjen vähentäminen ja ilmastonmuutoksen torjuminen.

Kuvio 4.6 ”Vältän lentomatkoja ilmastoympäristöstä / suojellakseni ilmastoa”, vastaukset 2017 ja 2022 (Helsinki + Vantaa)



Entä missä vastaajaryhmissä lentomatkailun välttäminen ilmastoystä oli yleisintä? Seuraavassa kuviossa 4.7 on esitetty vastauksia lentomatkailun välttämisen kysymykseen erilaisten taustatietojen mukaan.

Kuvio 4.7 ”Vältän lentomatkailua ilmastoystä”, vastaukset taustatietojen mukaan



Varsinkin vaihtoehdon ”hyvin usein” valinneiden osuuksissa ilmeni johdonmukaisia eroja useiden taustatietojen mukaan. Lentomatkailua välttivät ilmastoystä ”hyvin usein” yleisimmin lyhyesti koulutetut, iäkkäimmät ja ne, joiden toimeentulo oli hankalaa. Naiset välttivät lentomatkailua useammin kuin miehet.

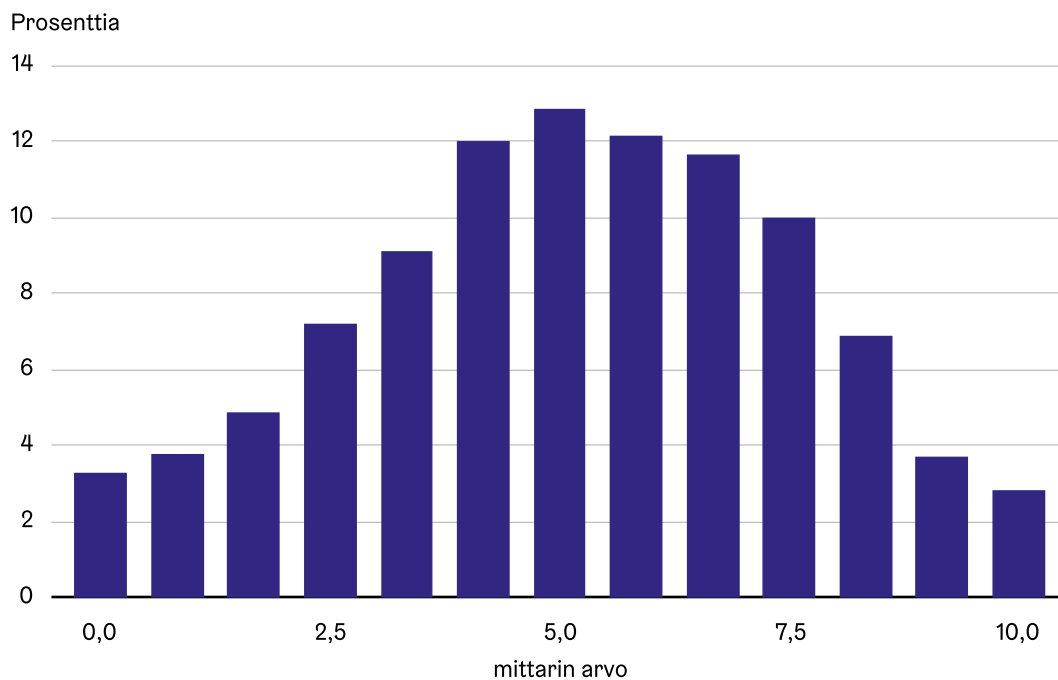
4.4 Kodin energiansäästön mittari

Ympäristökäyttäytymisen eri kohtien korrelaatiotarkastelu osoitti, että osa niistä muodosti ryppäitä, jossa korrelaatiot olivat korkeampia. Yksi tällainen ulottuvuus liittyi kodin energiansäästöön. Seuraavat kolme kohtaa korreloivat keskenään selvästi:

- Ostaessani laitteita kiinnitän huomiota niiden sähkönkulutukseen.
- Tarkkailen ja säädän asunnon lämpötilaa energian säästämiseksi.
- Seuraan asuntoni sähkönkulutusta.

Niistä muodostettiin summamuuttuja, joka skaalattiin vaihtelevaan välille 0–10. Mittari nimettiin ”kodin energiansäästön” mittariksi.⁹ Vastaajien jakautuminen mittarin arvon mukaan noudatteli likimain normaalijakaumaa (kuvio 4.8), ainoastaan pientä vinoutta oikealle oli havaittavissa.

Kuvio 4.8 Vastaajat kodin energiansäästön mittarin arvon mukaan



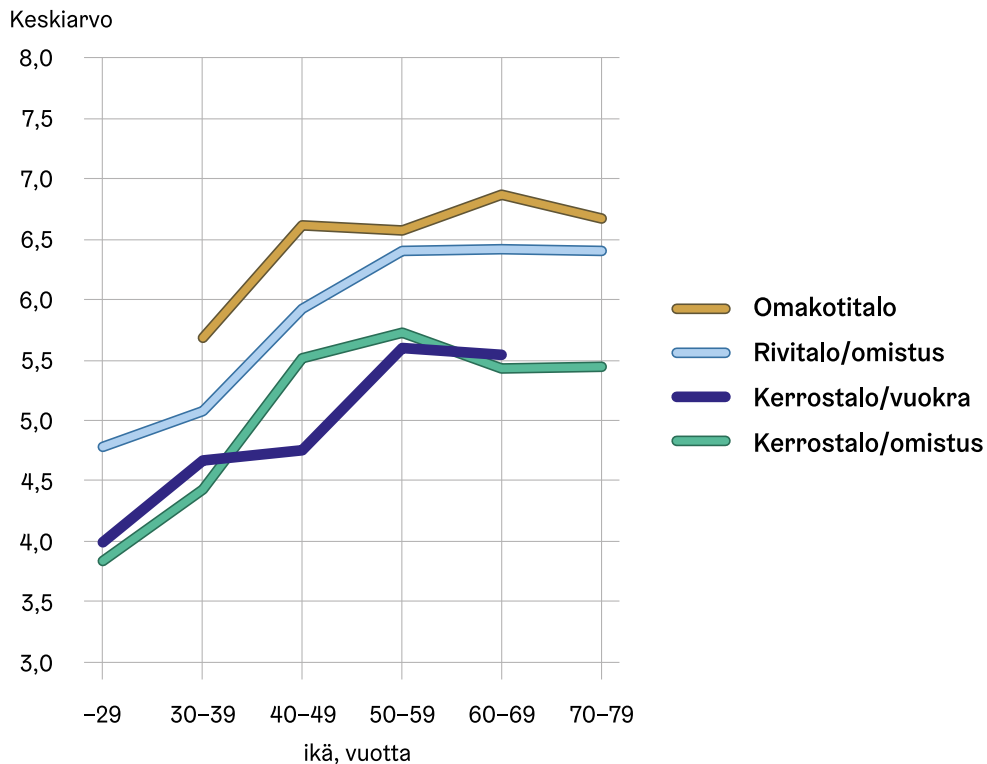
Koko aineistossa mittarin keskiarvo oli 5,2. Talotyyppi selitti vahvasti kodin energiansäästön intensiivisyyttä siten, että omakotitaloasukkailla keskiarvo oli 6,3, omistaja-asukkailla rivitaloissa 5,9 ja kerrostaloissa 5,0, asumisoikeusasukkailla 5,2 sekä vuokra-asukkailla 4,6. Tämän suuntaiset tulokset ovatkin luonnollisia, koska varsinkin omakotitaloasukkailla ja muillakin pientaloasukkailla on selvästi enemmän omaa päätösvaltaa energiaratkaisuihin kuin kerrostaloasukkailla tai etenkin vuokra-asukkailla. Omakotitaloasunnot ovat myös keskimäärin suurempia kuin kerrostaloasunnot, jolloin lämmitys- ja muut energiakulut muodostuvat helposti korkeiksi ja asukkaalle tulee vahvempi motivaatio säästää energiaa.

Myös vastaajan ikä selitti mittarin saamia arvoja. Alle 30-vuotiailla keskiarvo oli 4,0 ja se asteittain kasvoi iän myötä siten, että 50 ikävuodesta eteenpäin se oli kaikissa ikäryhmissä kuuden luokkaa.

9 Mittarin reliabiliteettiä on tyydyttävä: Cronbachin Alphan arvo oli 0,67.

Seuraava kuvio 4.9 kertoo, kuinka mittarin keskiarvo vaihteli, kun otettiin samanaikaisesti huomioon talotyyppi, hallintamuoto ja ikä. Siitä selviää, että kun ikäryhmä vakioitiin, kerrostalojen vuokra- ja omistusasukkailla ei ollut paljonkaan eroa, mutta omakotiasukkaat saivat joka ikäluokassa korkeimman arvon ja rivitalojen omistusasukkaat toiseksi korkeimman. Yhteys ikään säilyi selvänä jokaisessa asumismuotoluokassa erikseenkin. Nuorin ikäryhmä sai aina pienimmän mittarin keskiarvon ja vanhemmissa ryhmissä mittarin keskiarvo tasoittui.

Kuvio 4.9. Kodin energiansäästön mittarin keskiarvo talotyyppin, hallintamuodon ja ikäryhmän mukaan



4.5 Aineellisen kulutuksen vähentämisen mittari

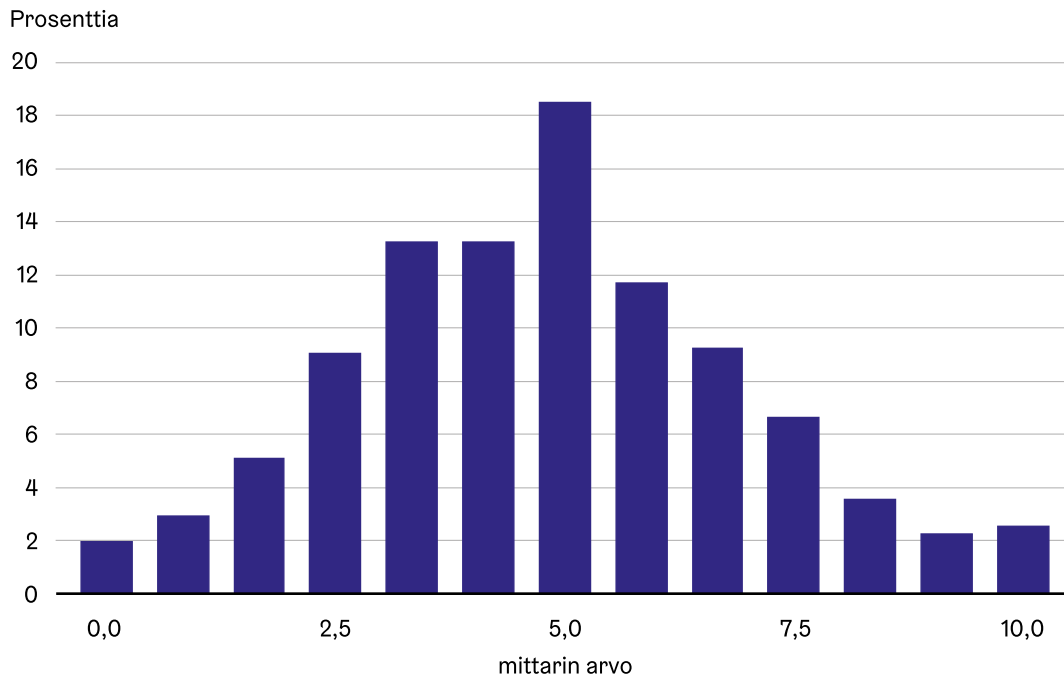
Ympäristökäyttäytymisen kysymyspatterissa toinen keskenään korreloiva kysymysryhmä muodostui seuraavista kohdista, jotka liittyivät ostoskäyttäytymiseen ja materiaallisen kulutuksen vähentämiseen:

- Hankkiessani hyödykkeen valitsen uuden tavaran sijasta käytetyn.
- Suosin tavaroiden lainaamista tai vuokraamista omistamisen sijaan.
- Vältän uuden tavaran ostamista.

Näistä kohdista muodostettiin summamuuttuja, joka nimettiin aineellisen kulutuksen vähentämisen mittariksi.¹⁰ Tämänkin mittarin jakauma vastasi kohtalaisen hyvin normaalijakaumaa paitsi, että siinä oli vähäistä vinoutta vasemmalle (kuvio 4.10).

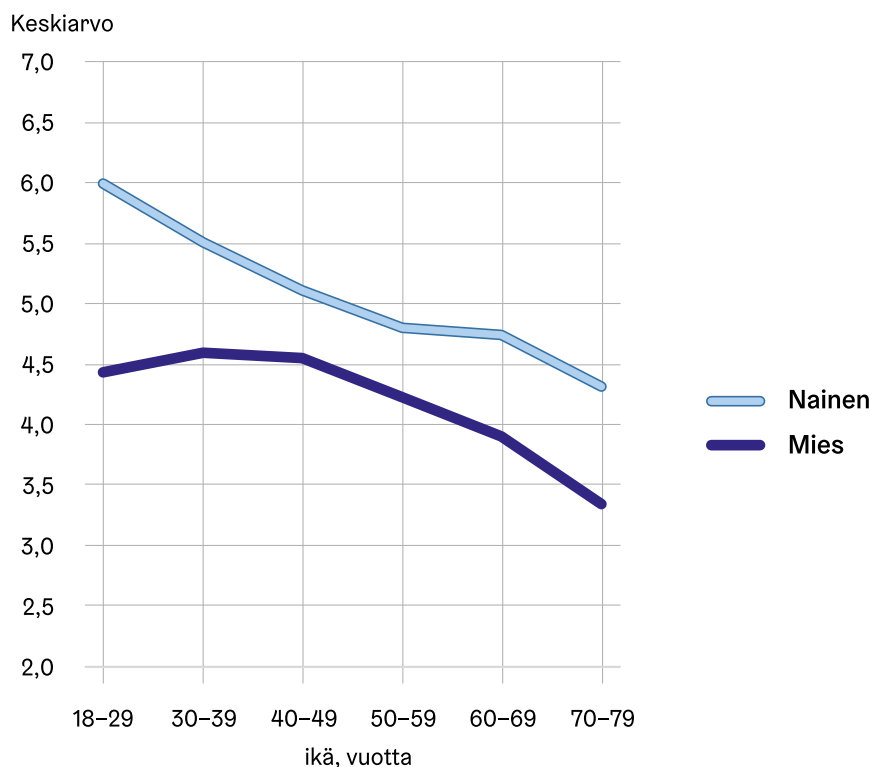
¹⁰ Mittarin reliabiliteetti oli hyvä: Cronbachin Alphan arvo 0,73. Myös tämä mittari skaalattiin vaihtelevaan välille 0–10.

Kuvio 4.10 Vastaajat aineellisen kulutuksen vähentämisen mittarin arvon mukaan



Mittarin keskiarvo koko aineistossa oli 4,8. Vastaajan ikä ja sukupuoli selittivät vahvasti mittarin saamia arvoja (kuvio 4.11). Naisilla keskiarvo asettui 5,2:een ja miehillä 4,3:een. Yhteys ikään oli lisäksi hieman erilainen miehillä ja naisilla. Naisten ryhmässä mittari sai alle 30-vuotiailla selvästi korkeimman keskiarvon (6,0) ja arvot laskivat iän myötä siten, että yli 70-vuotiailla keskiarvo oli 4,3. Miesten ryhmässä keskiarvo oli kolmessa nuorimmassa ikäryhmässä noin 4,5:n luokkaa ja laski sen jälkeen asteittain siten, että yli 70-vuotiailla arvo oli enää 3,3.

Kuvio 4.11 Aineellisen kulutuksen vähentämisen mittarin keskiarvo iän ja sukupuolen mukaan



Myös koulutustaso ja koettu toimeentulo selittivät mittarin arvoja. Toimeentuloluokista korkeimman keskiarvon (5,0) saivat ne, joilla toimeentulo oli hankalaa ja matalimman ne, joiden toimeentulo oli hyvin helppoa (4,6). Yhteys on tietenkin looginen. Jos toimeentulo on tiukkaa, voi olla pakkokin vähentää kulutusta. Riippuvuus oli kuitenkin yllättävän lievä, koetun toimeentulon olisi odottanut olevan vahvempikin selittäjä. Lyhyimmän koulutustason luokassa mittari sai keskiarvon 4,2. Mittarin arvot kasvoivat koulutustason kohoamisen myötä. Ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneilla keskiarvo oli 5,1.

4.6 Ilmastomuutostietoisuuden yhteys ympäristökäyttäytymiseen

Kiinnostava kysymys on asenteiden ja käyttäytymisen suhde. Onko esimerkiksi edellä käsitellyllä ilmastomuutostietoisuudella yhteyttä ympäristökäyttäytymisen eri kohtiin ja niistä muodostettuihin mittareihin? Tätä voidaan tutkia esimerkiksi korrelaatiokertoimilla. Seuraavaan taulukkoon on laskettu ilmastomuutostietoisuuden korrelaatiokertoimet ympäristökäyttäytymisen eri kohtien ja niistä summattujen mittareiden kanssa.

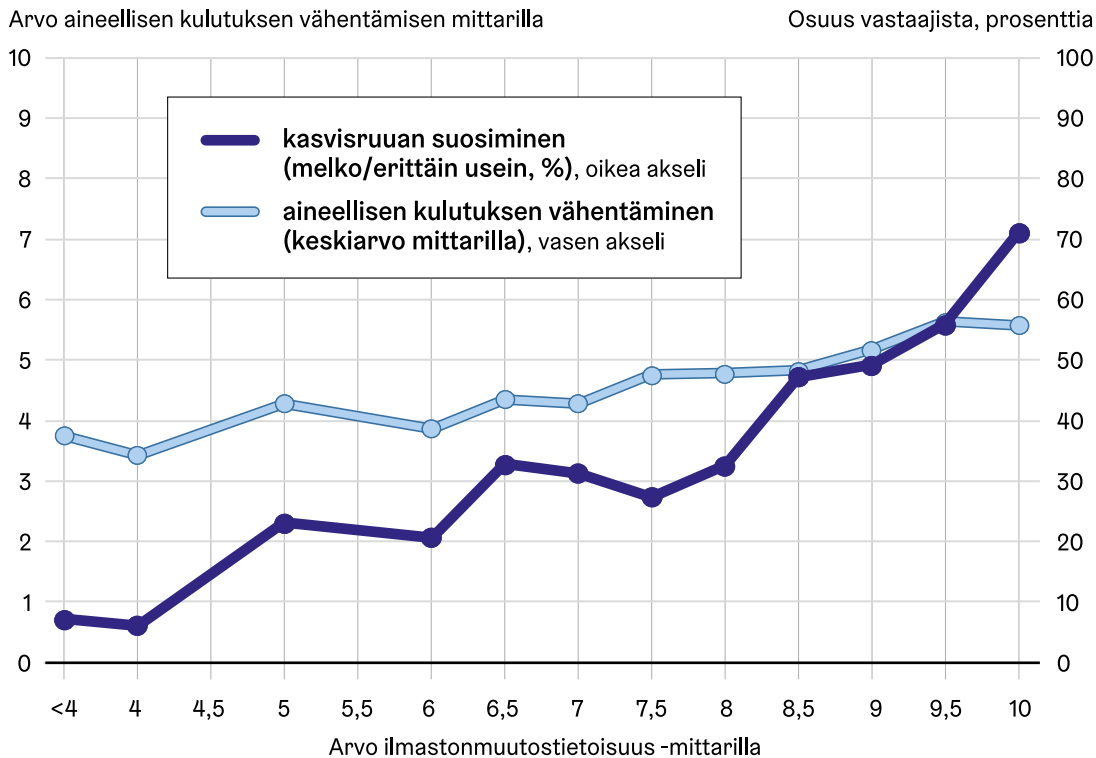
Taulukko 4.1 Ilmastomuutostietoisuuden mittarin arvon ja ympäristökäyttäytymisen eri kohtien väliset korrelaatiokertoimet

	korrelaatiokerroin (r)
Suosin kasvisruokaa lihan sijaan	0,46
Ostoksissani valitsen mahdollisimman paljon ympäristömerkittyjä tuotteita	0,37
Vältän lentomatkailua ilmastosyistä	0,36
Aineellisen kulutuksen vähentämisen mittari	0,29
Pyrin tietoisesti säästämään lämmintä vettä	0,22
Ostan tietoisesti lähiruokaa (lähiseudulla tuotettua)	0,17
Suunnittelen ruokaostokset siten, että ei tule hävikkiä	0,17
Pesen täysiä koneellisia pyykkiä ja vältän vajaita koneellisia	0,16
Kodin energiansäästön mittari	0,14

Selvästi korkein korrelaatio ilmastomuutostietoisuuden kanssa muodostui kasvisruuan suosimisen kohdalla: ($r=0,46$). Keskivahvoja korrelaatioita saatiin myös ympäristömerkittyjen tuotteiden valinnan, lentomatkailun välttämisen ja aineellisen kulutuksen vähentämisen mittarin kohdalla. Lentomatkailun kohdalla oli jo kysymyksen muotoilussakin mainittu ilmastosyyt, toisin kuin muiden kohtien. Muut kohdat korreloivat ilmastomuutostietoisuuden kanssa vain heikosti. Korrelaatiotarkastelu ei suoraan osoita kausaalisuhdetta ilmiöiden välillä. Ilmeistä kuitenkin on, että tietoisuus ilmastomuutoksesta toimii nykyään monille motivaattorina esimerkiksi kasvissyönnin.

Kahden kohdan – aineellisen kulutuksen vähentämisen ja kasvissyönnin suosimisen – osalta tutkittiin tarkemmin yhteyttä ilmastomuutostietoisuuteen (kuvio 4.12).

Kuvio 4.12 Ilmastonmuutostietoisuuden yhteys aineellisen kulutuksen vähentämiseen sekä kasvisruuan suosimiseen



Kasvissyönnin suosimisen yhteys ilmastonmuutostietoisuuteen näyttää kuvion perusteella vahvalta. Alimmissa ilmastonmuutostietoisuuden luokissa vain muutama prosentti suosii kasvisruokaa vähintään ”melko usein”, kun taas ylimmässä luokassa osuus ylittää 70 prosenttia.

Aineellisen kulutuksen vähentämisen ja ilmastonmuutostietoisuuden yhteyskin on varsin johdonmukainen, mutta lievempi. Alimmissa ilmastonmuutostietoisuuden luokissa aineellisen kulutuksen vähentämisen mittari saa keskiarvoja 3,4–3,8, kun taas ylimmissä keskiarvo on suunnilleen tasolla 5,6.

Analyysia aineellisen kulutuksen vähentämisen taustatekijöistä voidaan vielä syventää lineaarisen regressiomallin avulla. Tämän mittarin arvoja selittivät tilastollisesti merkitsevästi edellä useat taustamuuttujat: ikä, sukupuoli, koettu toimeentulo ja koulutustaso. Korkeampia arvoja mittarilla saivat naiset, nuoret, heikosti toimeentulevat ja korkeasti koulutetut. Regressioanalyysillä voidaan selvittää ensinnäkin, palautuuko jonkin taustatiedon selitysvaikutus kokonaan muihin selittäjiin sekä toiseksi, minkä verran ilmastonmuutostietoisuudelle jää itsenäistä selitysvaikutusta.

Mallissa 1 ovat mukana taustamuuttujat. Kun kaikki neljä taustamuuttujaa olivat mukana mallissa, kaikki selittäjät olivat edelleen tilastollisesti merkitseviä (sukupuoli koodattiin: nainen=0, mies=1). Sukupuoli ja ikä olivat vahvimpia selittäjiä sekä niiden jälkeen koulutustaso ja koettu toimeentulo. Mallin 1 selitysvaikutus (korjattu R Square) jäi vaatimattomaksi, se oli vain 9,3 prosenttia.

Taulukko 4.2 Regressioanalyysin tunnuslukuja, selitettävänä aineellisen kulutuksen vähentämisen mittarin arvo

	Standardoidut kertoimet Beta	
	Malli 1	Malli 2
Sukupuoli	-0,214	-0,158
Ikä	-0,176	-0,175
Koulutustaso	0,111	0,087
Koettu toimeentulo	-0,070	-0,081
Ilmastonmuutostietoisuus		0,231
Adjusted R Square	0,093	0,143

Mallissa 2 on mukana myös ilmastonmuutostietoisuus. Siitä muodostuikin vahvin selittäjä. Jos siis ilmastonmuutostietoisuus oli korkea, vastaaja oli taipuvaisempi välttämään aineellista kulutusta. Malliin 1 verrattuna iän selitysvoima säilyi, mutta sukupuolen ja koulutustason selitysvoima heikkenivät jonkin verran. Koetun toimeentulon kerroin taas kasvoi hieman. Minkään taustatekijän selitysvoima ei siis palautunut kokonaan muihin selittäjiin ja ilmastonmuutostietoisuudella oli selvää itsenäistä selitysvoimaa. Mallissa 2 selitysaste parani edellisestä mallista, mutta ei ollut vielääkään kovin korkea (14,3 %).

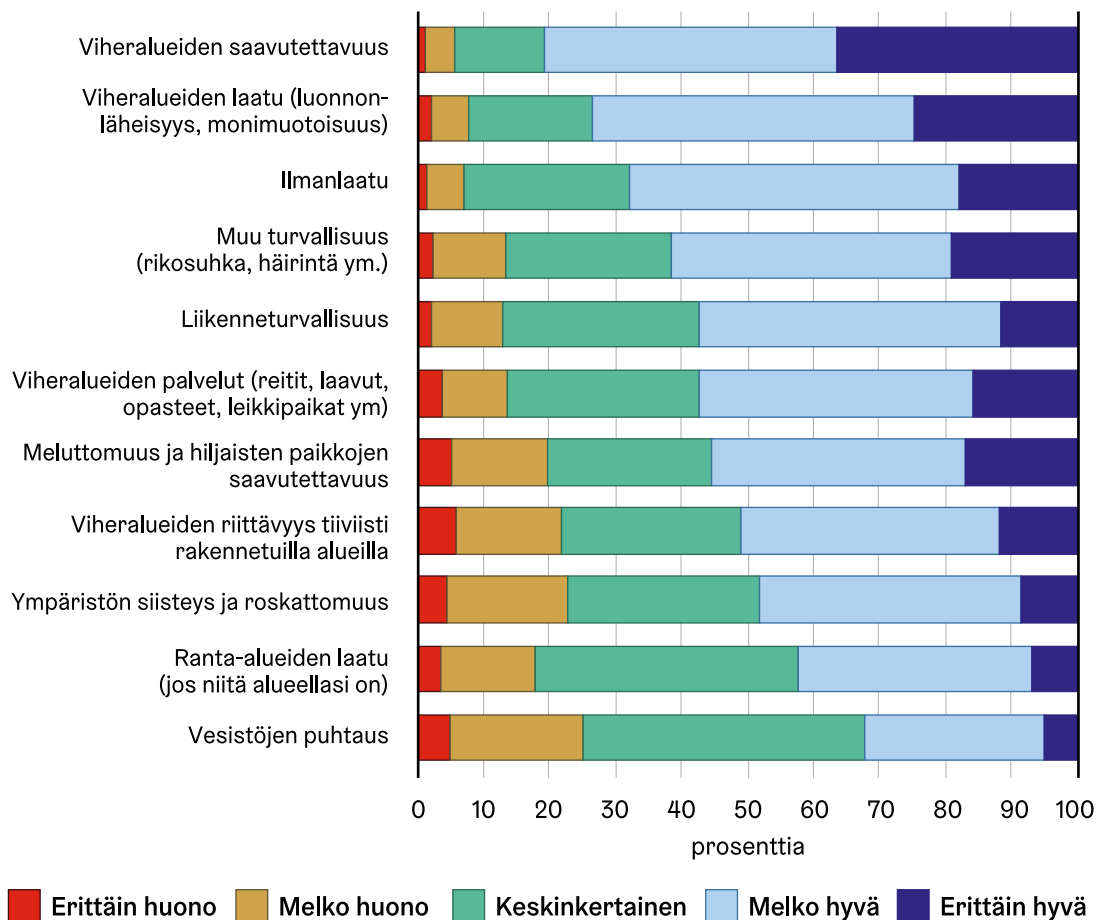
5 Lähiympäristön tila, luonnossa liikkuminen ja omat vaikutusmahdollisuudet

Tämä luku käsittelee vastauksia kaupunkilaisten lähiympäristöä koskeviin kysymyksiin. Siinä käydään läpi mielipiteitä oman asuinalueen ympäristön tilasta ja roskaantumisen estämisestä, vastauksia lähiluonnossa liikkumisen yleisyydestä sekä näkemyksiä omista vaikutusmahdollisuuksista lähiympäristöön.

5.1 Arviot lähiympäristön tilasta

Vastaajia pyydettiin arvioimaan ympäristön tilaa omalla asuinalueella yhdentoista tekijän osalta. Vastausjakaumat koko vastaajakunnalta ilmenevät seuraavasta kuviosta 5.1.

Kuvio 5.1 ”Minkälaiseksi koet ympäristön tilan omalla asuinalueellasi seuraavien tekijöiden osalta?”

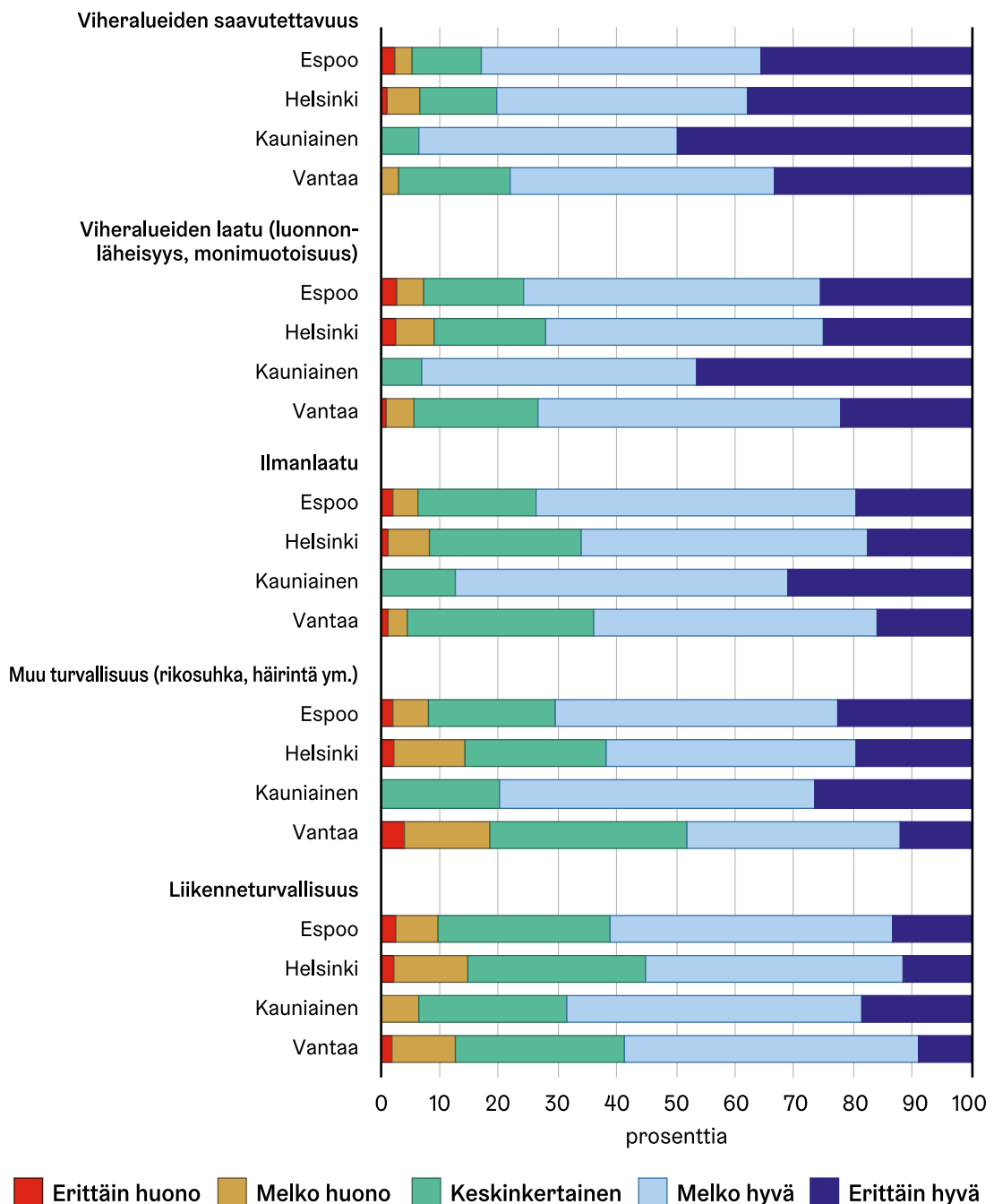


Koko pääkaupunkiseudun tasolla arvioitiin myönteisimmin kysytyistä asioista viheralueiden saavutettavuus ja laatu sekä ilmanlaatu. Vähintään ”melko hyväksi” arvioi viheralueiden saavutettavuuden 80 prosenttia, viheralueiden laadun 74 prosenttia ja ilmanlaadun 68 prosenttia. Seuraavaksi parhaat arviot saivat liikenne- ja muu turvallisuus, viheralueiden palvelut ja meluttomuus, jotka noin 60 prosenttia arvioi vähintään ”melko hyväksi”. Viheralueiden riittävyden ja ympäristön siisteyden arvioi noin puolet vähintään ”melko hyväksi”. Vesistöjen puhtaus ja ranta-alueiden laatu arvioitiin kielteisimmin: enemmistön mielestä ne olivat enintään ”keskinkertaisia”.

Kuviossa 5.2 näitä arvioita lähiympäristöstä on katsottu kaupungeittain.

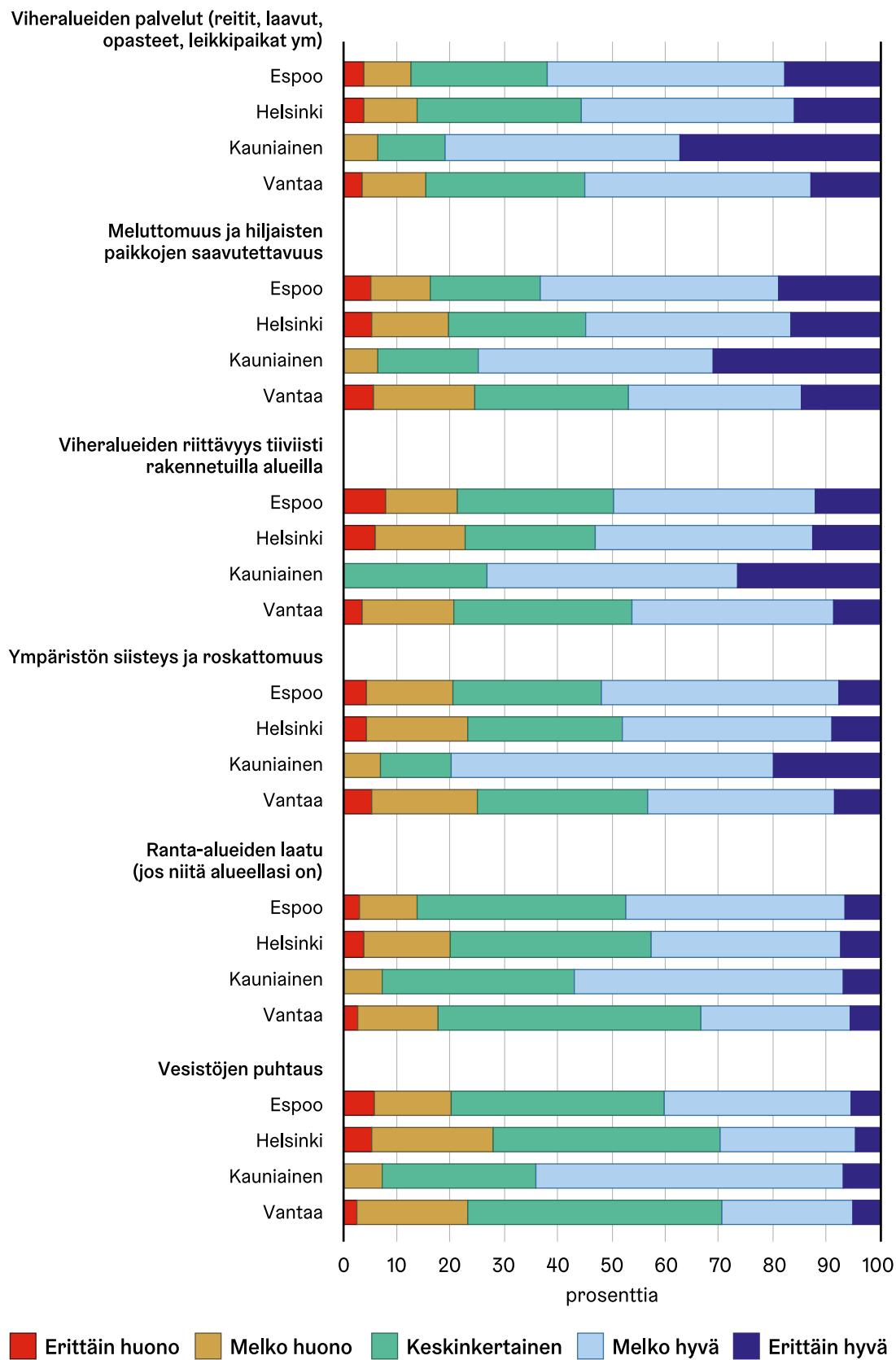
Kuvio 5.2 Lähiympäristön tilan arviot kaupungeittain

”Minkälaiseksi koet ympäristön tilan omalla asuinalueellasi seuraavien tekijöiden osalta?”



Kuvio 5.2 Lähiympäristön tilan arviot kaupungeittain (jatkuu)

”Minkälaiseksi koet ympäristön tilan omalla asuinalueellasi seuraavien tekijöiden osalta?”

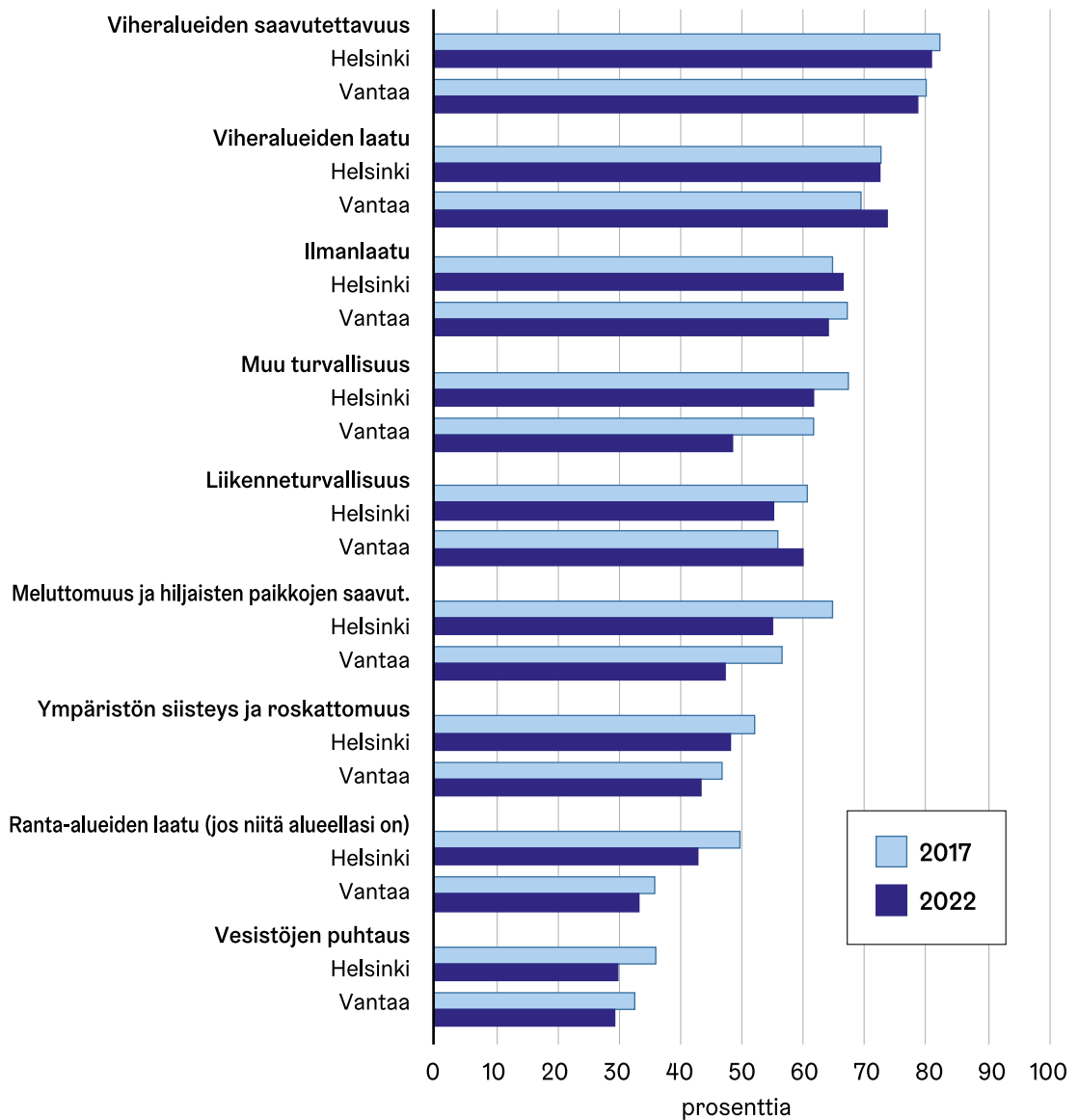


Pitkälti samat kohdat arvioitiin kaikissa kaupungeissa lähiympäristön vahvoiksi puoliksi ja vastaavasti heikoiksi puoliksi. Kauniaisissa arviot olivat joka kohdassa positiivisimpia, kun taas muilla kaupungeilla ei ollut useimmissa kohdissa isoja eroja. Meluttomuuden ja ilmanlaadun kohdalla Kauniaisten ohella myös Espoossa arviot olivat myönteisiä. Viheralueiden saavutettavuus ja laatu näyttävät olevan asukkaiden mielestä kaikissa kaupungeissa hyvällä tasolla. Isoimmat erot havaitaan ”muussa turvallisuudessa” (rikosuhka yms., muu kuin liikenneturvallisuus): Kauniaisissa ja Espoossa annettiin siitä parhaat arviot, Vantaalla puolestaan heikoimmat.

Lähes kaikki tämän kysymyksen kohdat olivat mukana vuoden 2017 kyselyssä. Kuvio 5.3 kertoo, olivatko arviot Helsingissä ja Vantaalla muuttuneet viidessä vuodessa.

Kuvio 5.3 Arviot lähiympäristön tilasta Helsingissä ja Vantaalla 2017 ja 2022

Vastaus ”Melko tai erittäin hyvä”



Vastausten mukaan arvio viheralueiden laadusta oli Vantaalla parantunut jonkin verran ja Helsingissä pysynyt ennallaan.

Arvio liikenneturvallisuudesta oli Helsingissä heikentynyt ja Vantaalla parantunut hieman. Arvio muusta turvallisuudesta oli heikentynyt Helsingissä jonkin verran ja Vantaalla huomattavasti. Helsingin turvallisuustutkimuksessa on havaittu samansuuntaisia tuloksia: omalla asuinalueella liikkumisen viikonloppuiltana koki vähintään ”melko” turvalliseksi vuonna 2018 79,8 prosenttia, kun vuonna 2021 osuus oli laskenut 75,6 prosenttiin (Keskinen & Kainulainen-D’Ambrosio 2022).

Molemmissa kaupungeissa arvio meluttomuudesta ja hiljaisten paikkojen saavutettavuudesta oli heikentynyt selvästi. Arviot vesistöjen puhtaudesta sekä ympäristön siisteystestä ja roskattomuudesta olivat heikentyneet hieman. Ranta-alueiden laatu arvioitiin Helsingissä aiempaa heikommaksi, kun taas Vantaalla ei ollut merkitsevää muutosta.

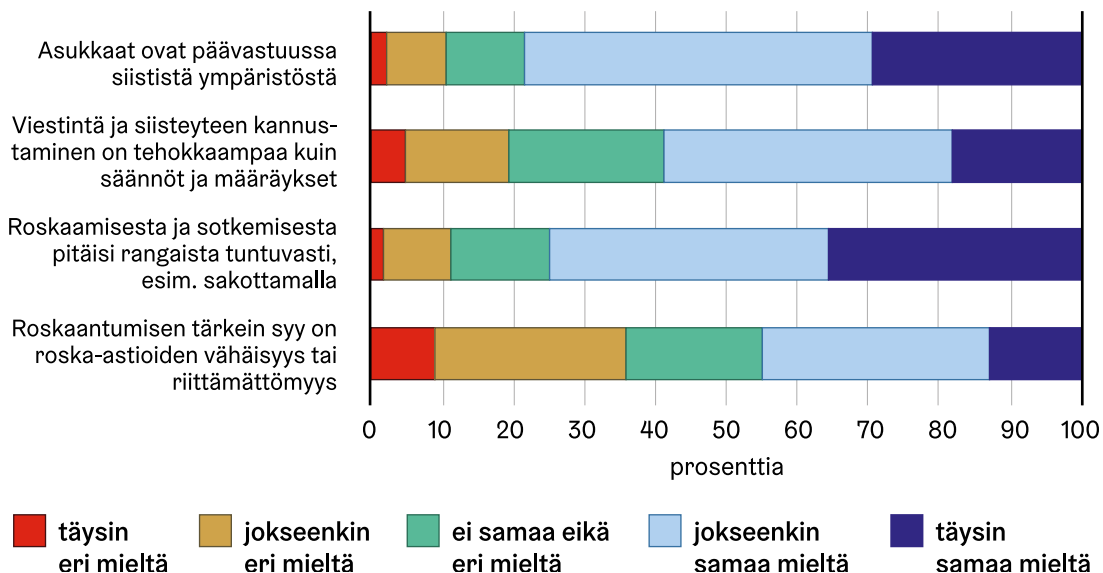
Muissa kohdissa ei ollut tilastollisesti merkitsevää muutosta kummassakaan kaupungissa.

5.2 Ympäristön siisteys ja roskattomuus

Ympäristön siisteys arvioitiin siis edellisessä ympäristötekijälistassa tavallisimmin ”keskinkertaiseksi” tai ”melko hyväksi”. Siisteyden edistämisestä oli lomakkeessa muutama mielipideväittäjä (kuvio 5.4).

Kuvio 5.4 Vastauksia ympäristön siisteyttä koskeviin väittämiin

Näkemyksiä ympäristön siisteystä

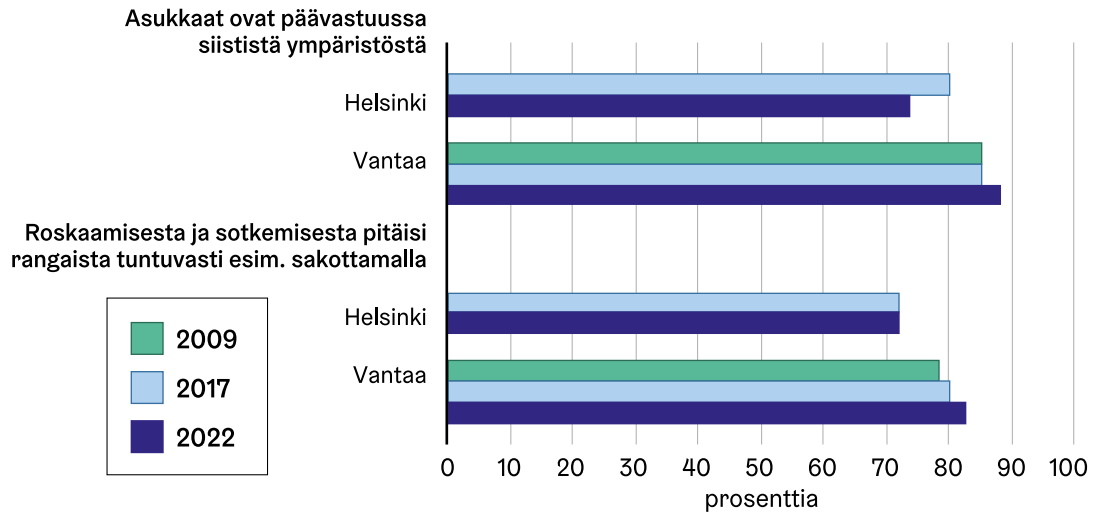


Päävastuun siististä ympäristöstä nähtiin selkeästi olevan asukkailla. Vain 10 prosenttia vastusti väittämää ”asukkaat ovat päävastuussa siististä ympäristöstä”. Lähes 60 prosenttia katsoi, että viestintä ja siisteyteen kannustaminen on tehokkaampaa kuin säännöt ja määräykset viidenneksen vastustaessa ajatusta. Toisaalta kannatettiin yleisesti (75 %) myös tuntuja rangaistuksia roskaamisesta ja sotkemisestä.

Kuviosta 5.5 ilmenee, olivatko asenteet ympäristön siisteyden ylläpidon suhteen muuttuneet Helsingissä ja Vantaalla vuoden 2017 kyselystä. Vantaan osalta vertailussa päästään aina vuoteen 2009 (Kristiansson 2011).

Kuvio 5.5 Vastauksia väittämiin ympäristön siisteydestä 2009, 2017 ja 2022 Helsingissä ja Vantaalla

Vastaus ”Jokseenkin tai täysin samaa mieltä”

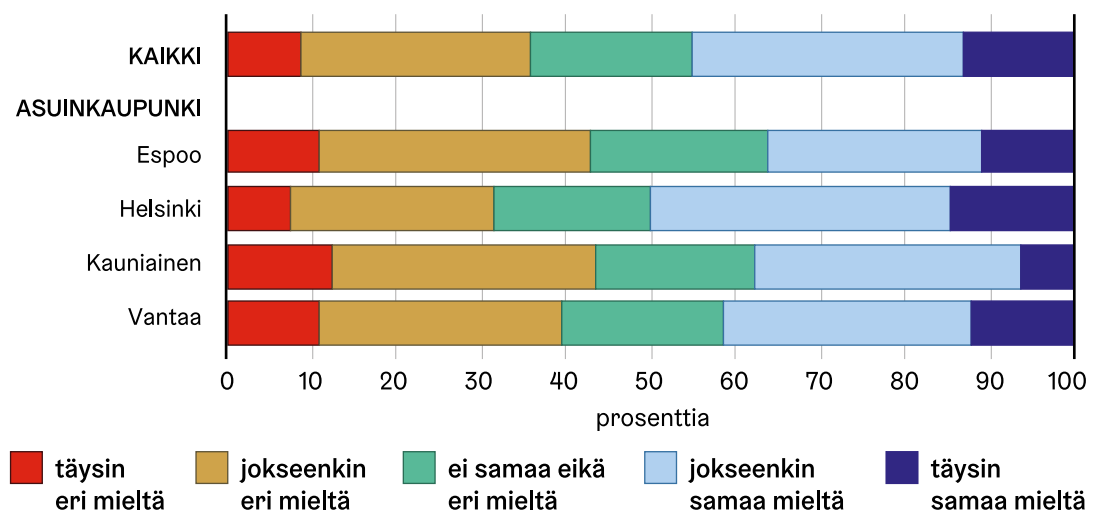


Väittämä ”asukkaat ovat päävastuussa siististä ympäristöstä” oli menettänyt hiukan kannatustaan Helsingissä mutta ei Vantaalla. Kuitenkin myös Helsingissä vankka enemmistö kannatti sitä edelleen. Tätä väittämää kannatettiin vuonna 2022 Vantaalla selvästi enemmän (88 %) kuin Helsingissä (74 %).

Tuntuvia rangaistuksia roskaamisesta kannattavien osuus on Vantaalla pitkällä aikavälillä vähän kasvanut ja oli uudessa kyselyssä korkeampi (83 %) kuin Helsingissä (72 %). Helsingissä ei ollut muutosta viiden vuoden takaisesta.

Entä missä määrin ympäristön siisteyttä voitaisiin kohentaa roska-astioiden lisäämisellä? Roska-astioiden riittämättömyyttä piti roskaantumisen tärkeimpänä syynä 45 prosenttia vastaajista, mutta melko moni (36 %) vastusti väittämää eli väittämä siis jakoi mielipiteitä (kuvio 5.6). Kaupungeittain ilmeni vastauksissa jonkin verran eroja. Helsingissä roska-astioiden puute nähtiin muita kaupunkeja yleisemmin roskaantumisen tärkeimpänä syynä. Helsingissä väittämään yhtyi 50 prosenttia vastaajista, kun muissa kaupungeissa osuus oli 40 prosentin suuruusluokassa.

Kuvio 5.6 ”Roskaantumisen tärkein syy on roska-astioiden vähäisyys tai riittämättömyys”, vastaukset kaupungeittain

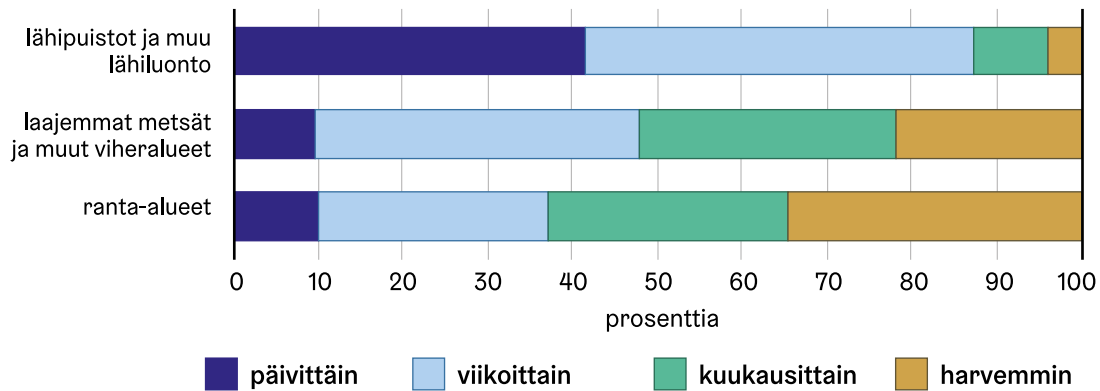


5.3 Lähiluonnossa liikkuminen ja vesistöjen merkitys

Metsien ja muun luonnon virkistyskäytön sekä siellä liikkumisen on tutkimuksissa todettu parantavan hyvinvointia, esimerkiksi palauttavan stressistä ja kohentavan mieli-alaa (Tyrväinen ym. 2018). Elvyttävän luonnonympäristön tunnusmerkkejä ovat muun muassa metsäisyys, vaihtelevuus ja lajiston monimuotoisuus. Lisäksi on havaittu, että vesielementti tehostaa luontoympäristön tuottamaa hyvinvointia. Meri, järvi, joki tai vesiputous lisää paikan elvyttävyyttä. Mitä lähemmäksi vettä pääsee, sitä suurempi on sen vaikutus. (Leppänen & Pajunen 2017.)

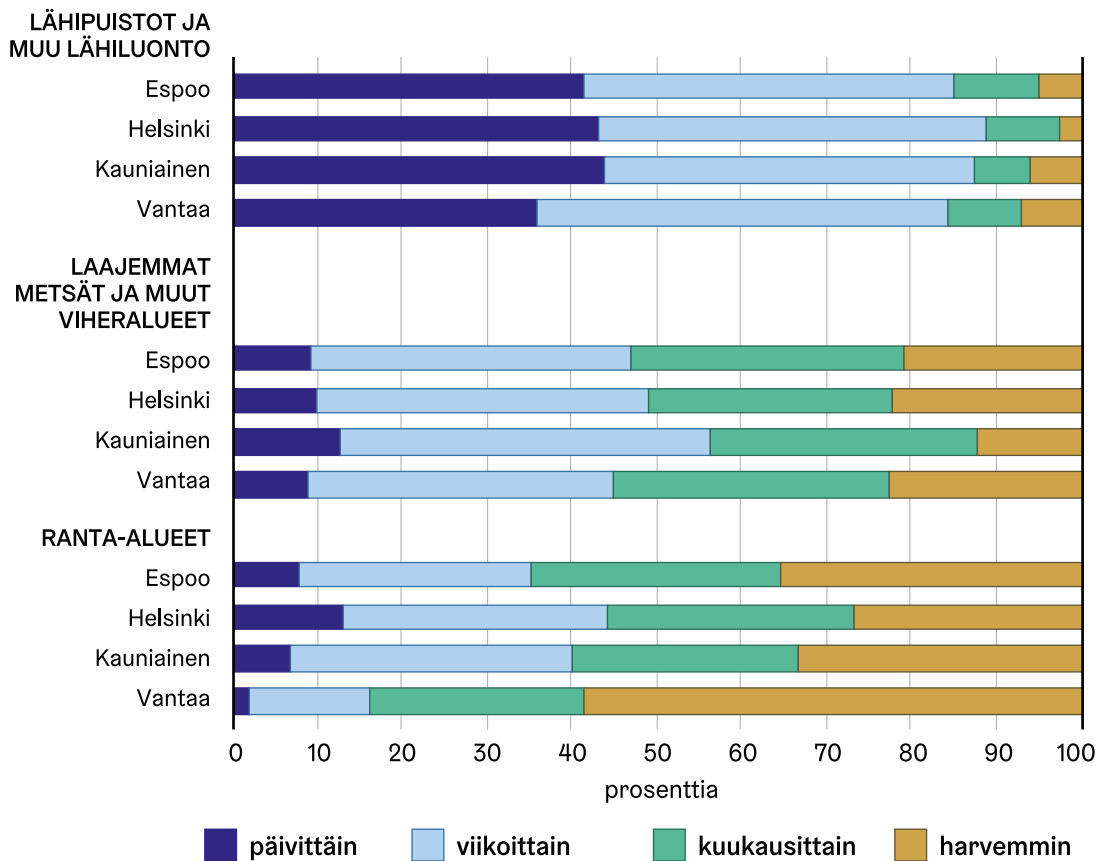
Tämän tiedon valossa on tärkeää, että kaupunkien asukkailla on mahdollisuus päästä luonnon äärelle metsiin ja rannoille. Edellä kävi selville, että viheralueiden saavutettavuus ja laatu saivat melko hyvät arviot vastaajakunnalta. Entä kuinka yleisesti kaupungin luontoalueita käytetään? Vastaajalta tiedusteltiin lomakkeessa, kuinka usein hän liikkuu kotikaupunkinsa lähipuistoissa, muilla viheralueilla ja ranta-alueilla (kuvio 5.7).

Kuvio 5.7 ”Kuinka usein liikut kotikaupunkisi luonnossa?”



Lähiluonto on vastausten mukaan erittäin runsaassa käytössä. Lähes kaikki vastaajat liikkuvat lähipuistoissa ja -luonnossa vähintään viikoittain ja 40 prosenttia jopa päivittäin. Laajemmissa metsissä liikkui vajaat puolet vähintään viikoittain. Ranta-alueilla runsas kolmannes liikkui vähintään viikoittain. Kuvioon 5.8 vastaukset on eritelty kaupungeittain.

Kuvio 5.8 Kotikaupungin luonnossa liikkuminen, vastaukset kaupungeittain

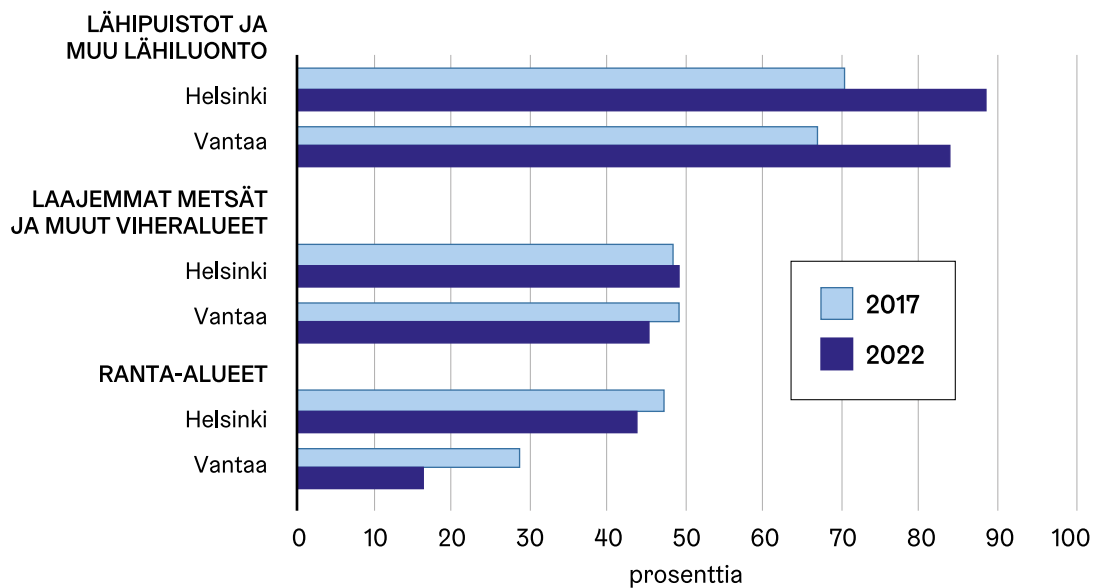


Lähiluonnossa liikkumisessa kaupungeilla ei ollut juuri lainkaan eroa. Kaikissa kaupungeissa lähipuistoissa liikuttiin erittäin yleisesti. Myöskään laajemmilla viheralueilla liikkumisessa kaupungeilla ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa. Sen sijaan ranta-alueilla liikkumisessa kaupungeilla oli eroja: niillä liikkui vähintään viikoittain Helsingissä suurin osuus (44 %), Kauniaisissa lähes yhtä suuri (41 %), Espoossa hieman harvempi (35 %) ja Vantaalla selvästi pienin osuus (16 %). Vantaan alempi osuus on sikäli luonnollinen, että Espoolla ja Helsingillä on pitkä merenranta, joka on monen asuinalueen vieressä tai ainakin lyhyen matkan päässä.

Vuoden 2017 vertailuluvuista (kuvio 5.9) huomataan, että lähiluonnossa liikkuminen oli lisääntynyt selvästi sekä Helsingissä että Vantaalla vuodesta 2017. Keväällä 2020 alkanut koronapandemia-aika aiheutti lähialueilla ulkoiluun ”piikin”, joka mahdollisesti on jättänyt pysyvämpiäkin muutoksia ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. Lähialueilla ulkoilun lisääntyminen koronapandemiaa edeltävästä ajasta on havaittu myös Helsingin uusimmassa turvallisuustutkimuksessa, jonka tarkasteluperiodi oli 2018–2021 (Hirvonen 2023).

Kuvio 5.9 Kotikaupungin luonnossa liikkuminen Helsingissä ja Vantaalla 2017 ja 2022

”Kuinka usein liikut kotikaupunkisi luonnossa?”, vastaus vähintään ”viikoittain”

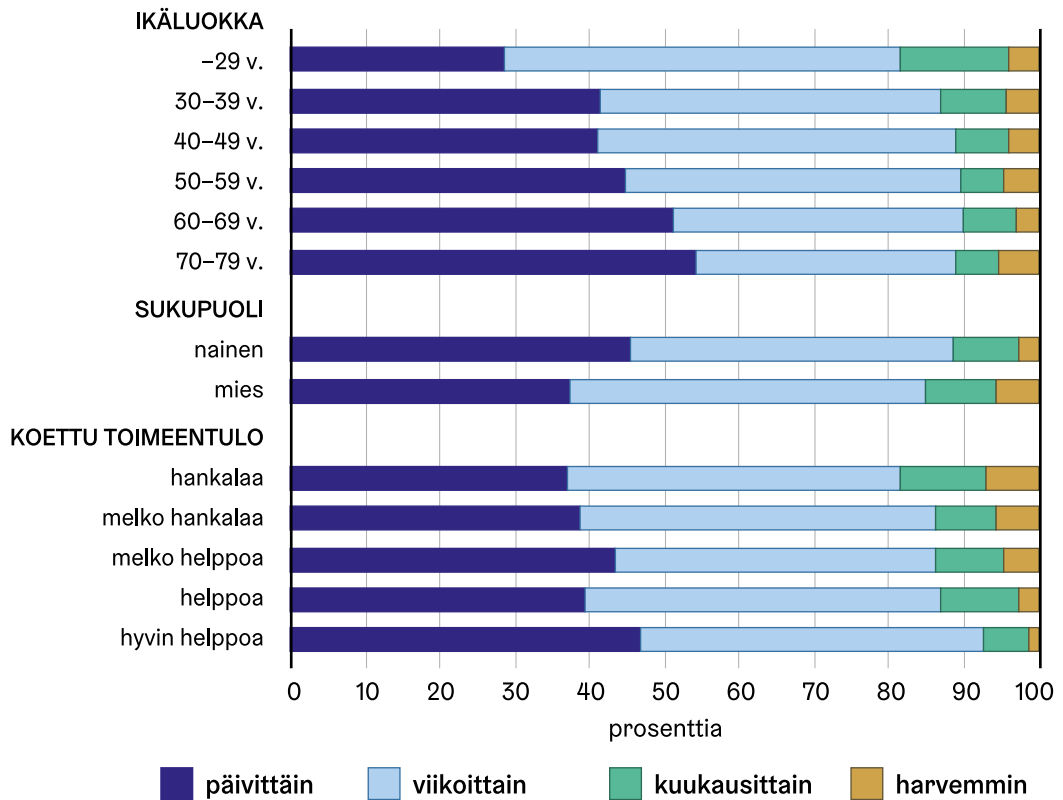


Laajemmissa metsissä ja muilla viheralueilla liikkuminen oli Vantaalla viidessä vuodessa hiukan vähentynyt ja Helsingissä pysynyt ennallaan. Todennäköisesti vantaalaisilla vastaajilla lähimetsä on samalla myös laajempi metsä useammin kuin helsinkiläisillä vastaajilla. Vantaalaisten ranta-alueilla liikkuminen oli vähentynyt selvästi vuodesta 2017. Mahdollisesti kauempana sijaitsevilla ranta-alueilla liikkuminen on Vantaalla osaksi korvautunut lähempänä sijaitsevilla viheralueilla liikkumisella.

Kuvio 5.10 kertoo, oliko vastaajaryhmillä eroja lähiluonnossa liikkumisen suhteen. Lähiluonnossa liikkumisen useudella oli ensinnäkin selvä yhteys ikään: mitä vanhempi vastaaja sitä todennäköisemmin hän liikkui siellä päivittäin. Lähiluonnossa liikkui päivittäin alle 30-vuotiaista 28 prosenttia, mutta 70 vuotta täyttäneistä jopa 54 prosenttia. Naiset liikkuivat lähiluonnossa hieman useammin (päivittäin 45 %) kuin miehet (37 %). Myös koettu toimeentulo selitti lähiluonnossa liikkumista siten, että mitä parempi toimeentulo sitä useammin siellä liikuttiin. Hyvin toimeentulevat harrastavat yleisesti ottaenkin liikuntaa enemmän kuin heikosti toimeentulevat. Toisaalta lähiluonnossa liikkuminen on ilmainen liikkumismuoto, joten riippuvuuden olisi voinut myös ajatella olevan päinvastainen.

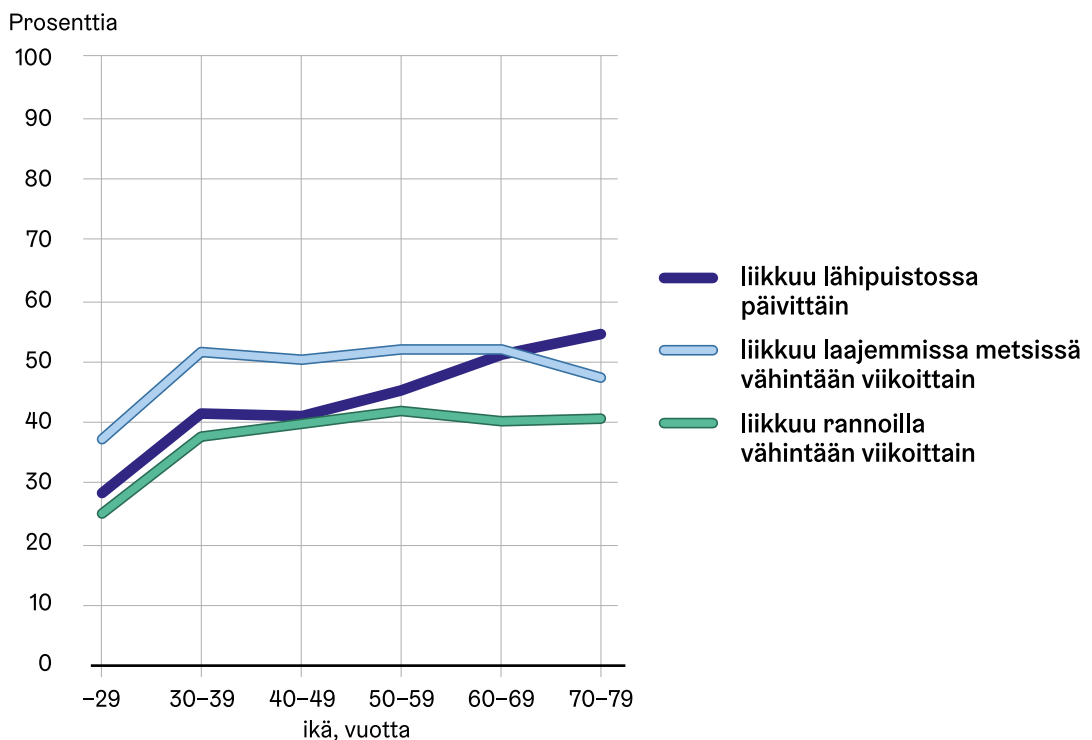
Kuvio 5.10 Lähipuistoissa ja muussa lähiluonnossa liikkuminen taustatietojen mukaan

”Kuinka usein liikut kotikaupunkisi luonnossa?” Lähipuistot ja muu lähiluonto



Ikä selitti tilastollisesti merkitsevästi myös muuta luontoalueilla liikkumista. Seuraavaan kuvioon 5.11 on yhdistetty vastauksia erityyppisillä alueilla liikkumisen yleisyydestä iän mukaan.

Kuvio 5.11 Kotikaupungin luonnossa liikkuminen ikäryhmittäin

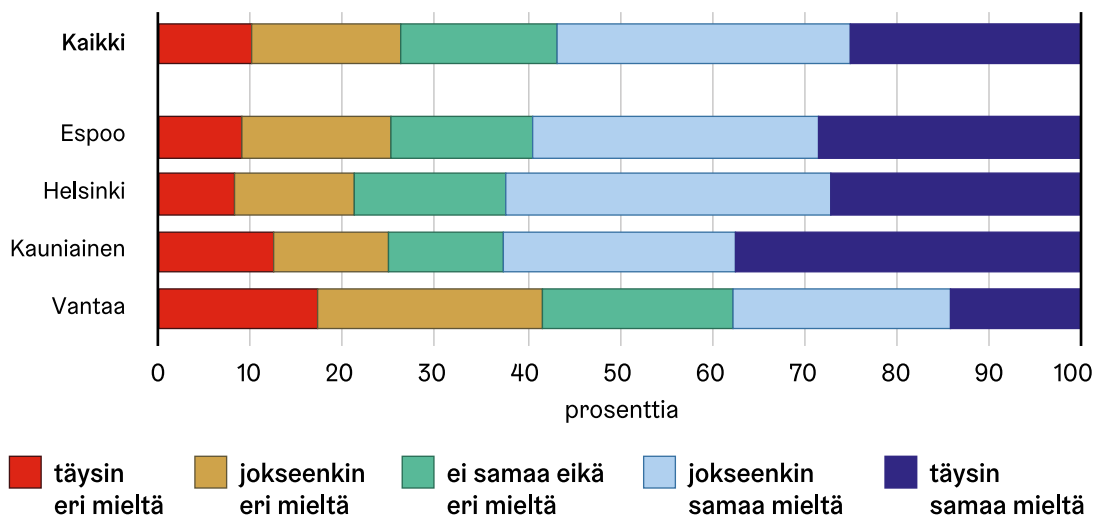


Lähipuistoissa liikkuminen yleistyi lähes johdonmukaisesti iän myötä, mutta muun luonnossa liikkumisen yhteys ikään oli hieman erilaista: vain nuorin ikäryhmä erottui muista. Laajemmissa metsissä liikkui viikoittain alle 30-vuotiaista alle 40 prosenttia, kun taas kaikissa muissa ikäryhmissä osuus oli noin 50 prosenttia. Ranta-alueilla liikkui viikoittain nuorimmista 25 prosenttia ja kaikista muista ikäryhmistä noin 40 prosenttia.

Kahden väittämän avulla haluttiin kartoittaa, millainen merkitys vesistöillä yleensäkin ja erityisesti Itämerellä on seudun asukkaille. Vastausten mukaan vesistöt koettiin yleisesti tärkeiksi vapaa-ajanvieton kannalta. Itämeren piti siinä suhteessa itselleen tärkeänä yli puolet (57 %) vastaajista ja pienvesiä (joet, purot ja järvet) vieläkin useampi, kaksi kolmesta.

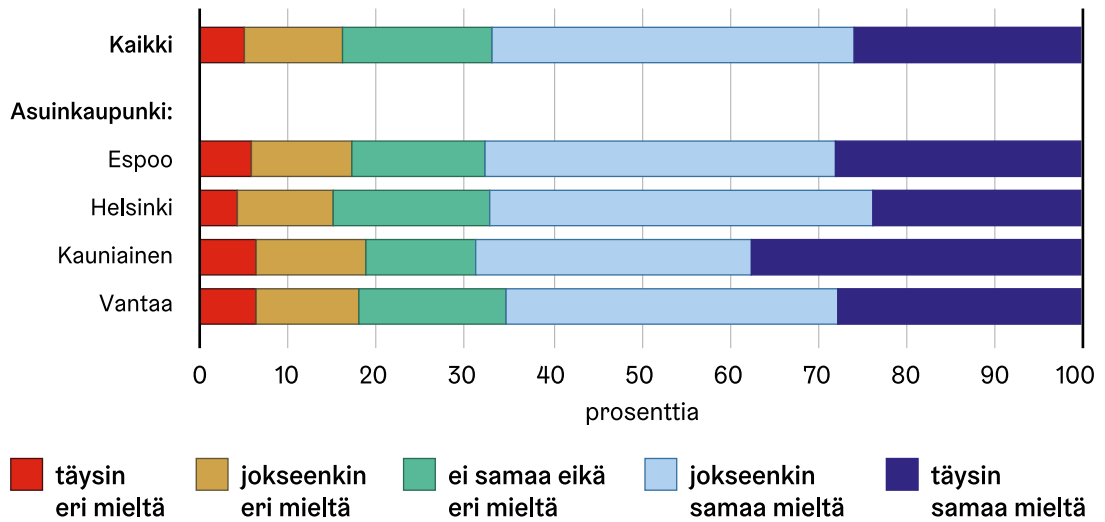
Itämeren koki tärkeäksi oman vapaa-ajanvieton kannalta Espoossa, Helsingissä ja Kauniiaisissa noin 60 prosenttia, kun taas Vantaalla osuus jäi vajaaseen 40 prosenttiin (kuvio 5.12). Vantaan alhaisempaa osuutta selittää se, että kaupungilla ei ole omaa merenrantaa. Yllättävää kuitenkin oli, että vaikka Kauniiaisillakaan ei ole omaa merenrantaa, siellä väittämän kanssa ”täysin samaa mieltä” oli jopa useampi kuin Espoossa ja Helsingissä.

Kuvio 5.12 ”Itämeri on minulle tärkeä vapaa-ajanvieton ja harrastusten kannalta”, vastaukset kaupungeittain



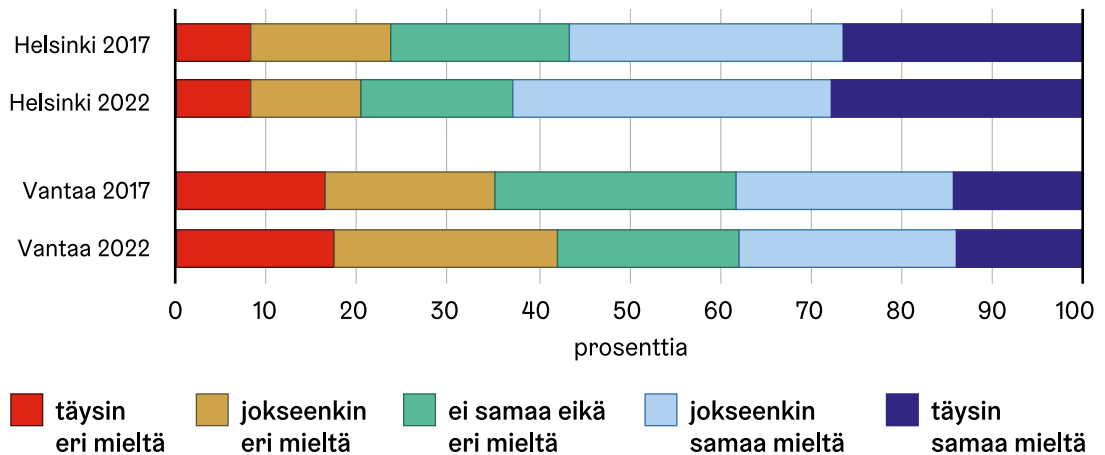
Oman kotikaupungin pienvedet osoittautuivat yleisesti tärkeiksi kaikkien neljän kaupungin asukkaille (kuvio 5.13). Jokaisessa kaupungissa noin kaksi kolmesta vastaajasta ilmoitti, että ne ovat vapaa-ajanvieton kannalta hänelle tärkeitä ja vain noin joka neljäs oli eri mieltä väittämän kanssa. Kaupungeilla ei ollut vastauksissa tilastollisesti merkitsevää eroa.

Kuvio 5.13 ”Kaupunkini pienvedet (purot, joet, järvet) ovat minulle tärkeitä vapaa-ajanvieton ja harrastusten kannalta”, vastaukset kaupungeittain



Itämeren merkitystä koskeva kysymys oli mukana jo vuoden 2017 kyselyssä. Kuvio 5.14 kertoo, kuinka vastusjakaumat Helsingissä ja Vantaalla olivat muuttuneet niistä ajoista. Vuoden 2022 jakaumat eivät ole tässä täsmälleen samoja kuin edellisessä kuviossa, koska niissä on tehty sama ikärajaus kuin vuoden 2017 kyselyssä oli eli mukana ovat alle 75-vuotiaat vastaajat.

Kuvio 5.14 ”Itämeri on minulle tärkeä vapaa-ajanvieton ja harrastusten kannalta” Vastaukset Helsingissä ja Vantaalla v 2017 ja 2022



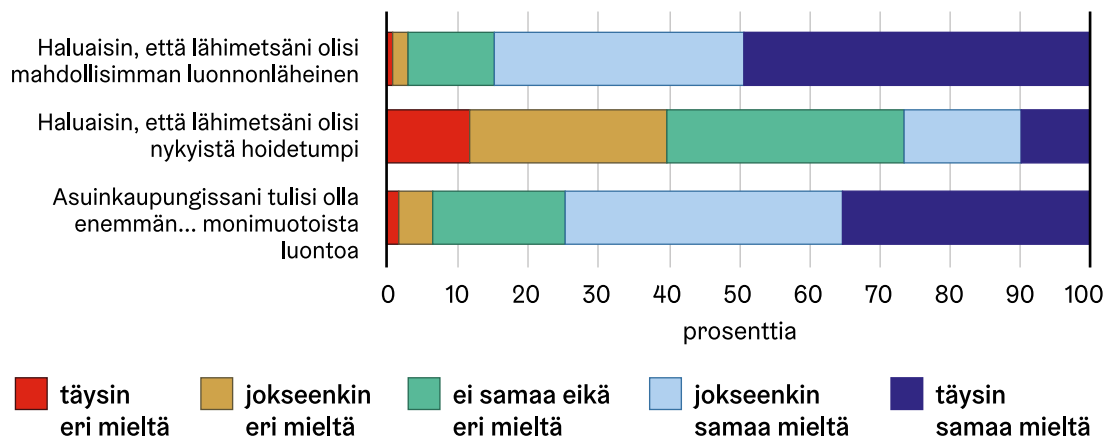
Helsingissä Itämeren merkitys asukkaiden vapaa-ajassa oli hieman kasvanut: Itämerta piti tärkeänä itselle 56 prosenttia vuonna 2017 ja 63 prosenttia vuonna 2022 (täysin/jokseenkin samaa mieltä). Sen sijaan Vantaalla sen merkitys oli vähentynyt, mikä tosin ei näkynyt väittämään yhtyvien osuudessa vaan eri mieltä olevien osuudessa. Vantaalla Itämerta piti tärkeänä itselle kumpanakin vuonna sama osuus, 38 prosenttia, kun taas eri mieltä olevien osuus kasvoi 35 prosentista 42 prosenttiin.

5.4 Lähimetsää koskevia toiveita

Entä minkälaisia lähimetsiä ja muita viheralueita kaupunkilaiset toivoisivat: pidetäänkö enemmän hoidetuista vai luonnontilaisista metsistä? Vastaajilta kysyttiin ensinnäkin asuinpaikkansa lähimetsästä kahdella väittämällä, toivoisiko hän lähimetsänsä olevan mahdollisimman luonnonläheinen tai nykyistä hoidetumpi. Ensimmäinen kysymys ei kunnolla erotellut vastaajia, kun 85 prosenttia oli samaa mieltä ja vain 3 prosenttia eri mieltä (kuvio 5.15). Toinen kysymys jakoi vastaajia enemmän: 27 prosenttia haluaisi nykyistä hoidetumpaa lähimetsää, kun taas 40 prosenttia oli eri mieltä ja joka kolmas ei ottanut kantaa.

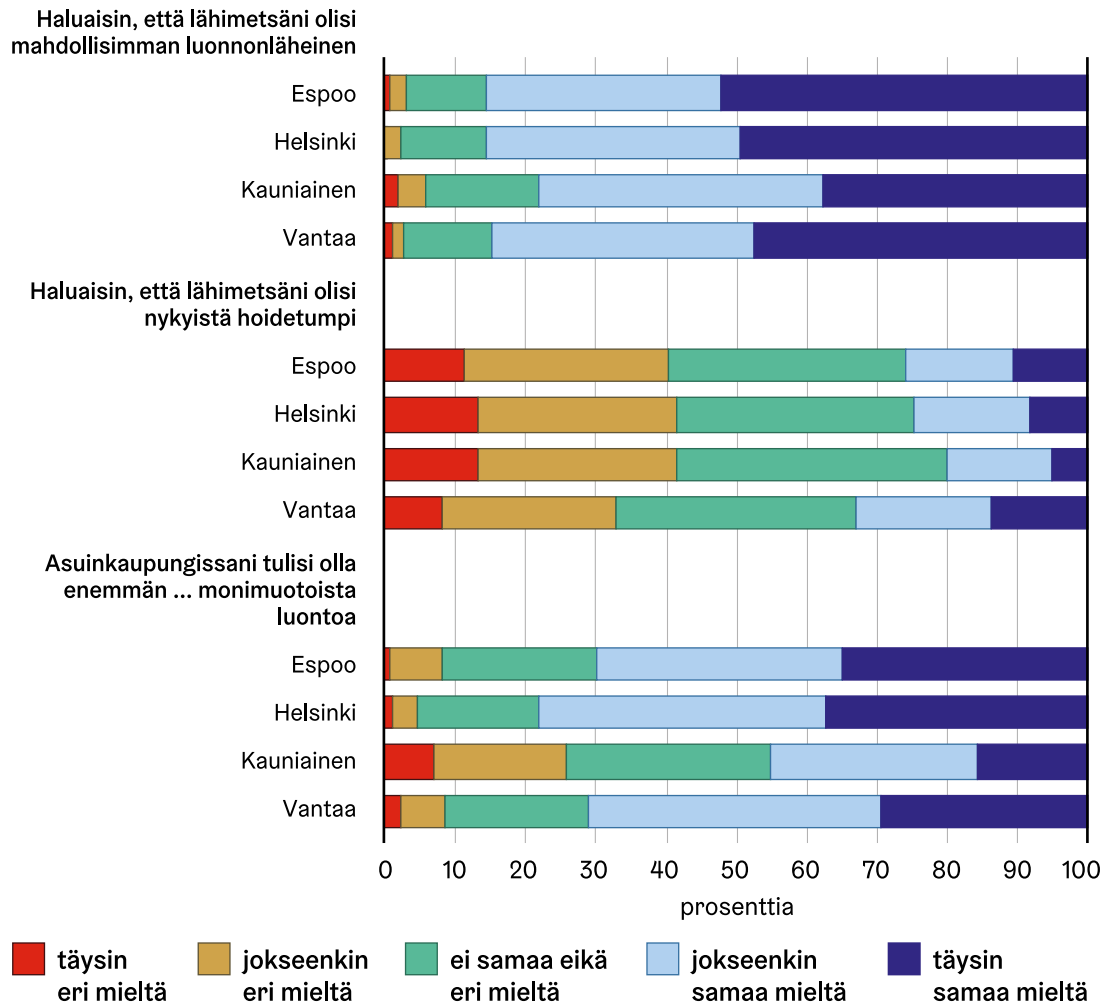
Lomakkeessa oli lisäksi väittämä myös luonnon monimuotoisuudesta. Kolme neljästä vastaajasta katsoi, että ”*asuinkaupungissani tulisi olla enemmän alueita, joissa on monimuotoista luontoa*” ja vain kuusi prosenttia vastusti.

Kuvio 5.15 Vastauksia lähiluontoa koskeviin väittämiin



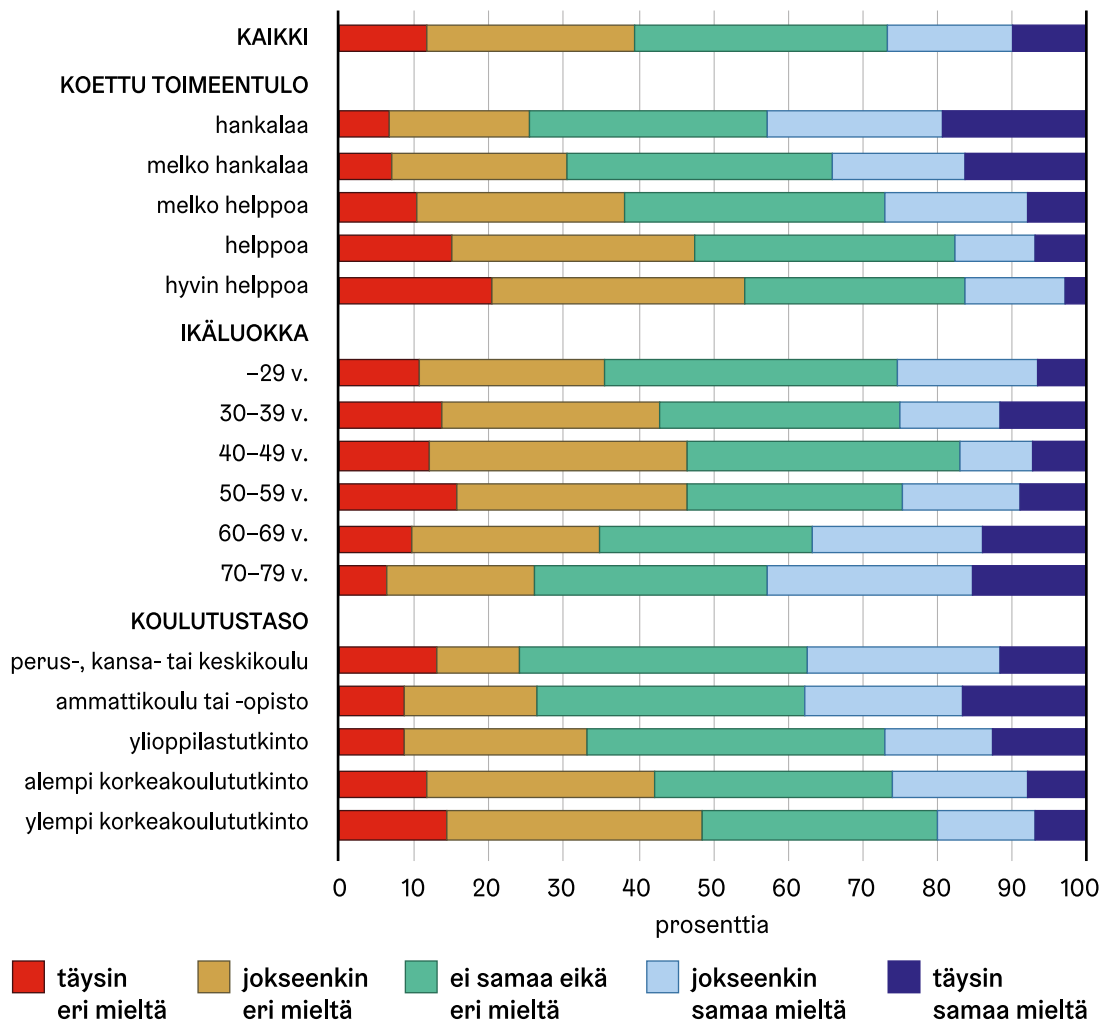
Kun vastauksia näihin kysymyksiin tarkasteltiin kaupungeittain, ilmeni joitakin eroja (kuvio 5.16). Luonnonläheistä lähimetsää toivottiin hyvin yleisesti kaikissa kaupungeissa, mutta pienempi aste-ero oli siinä, että ”täysin samaa mieltä” vastattiin Kauniaisissa muita kaupungeja harvemmin. Nykyistä hoidetumpaa lähimetsää kaivattiin useimmin Vantaalla (33 %) ja harvimmin Kauniaisissa (20 %). Kauniainen poikkesi muista kaupungeista siinä, että nykyistä enemmän monimuotoista luontoa kaipasi siellä harvempi (45 %) kuin muissa kaupungeissa. Helsingissä sitä puolestaan kaivattiin useimmin (78 %).

Kuvio 5.16 Mielipiteitä lähiluonnosta kaupungeittain



Entä missä määrin nykyistä hoidetumpaa lähimetsää toivottiin eri vastaajaryhmissä? Tämä käy ilmi kuvioista 5.17. Vastauksissa ilmeni selkeitä riippuvuuksia taustatekijöihin. Nykyistä hoidetumpaa lähimetsää kaipasivat muita yleisemmin toimeentulovaikeuksia kokevat, iäkkäimmät ja lyhyesti koulutetut. Väittämää puolestaan vastustivat yleisimmin parhaiten toimeentulevat, keski-ikäiset (40–59-vuotiaat) ja korkeimmin koulutetut.

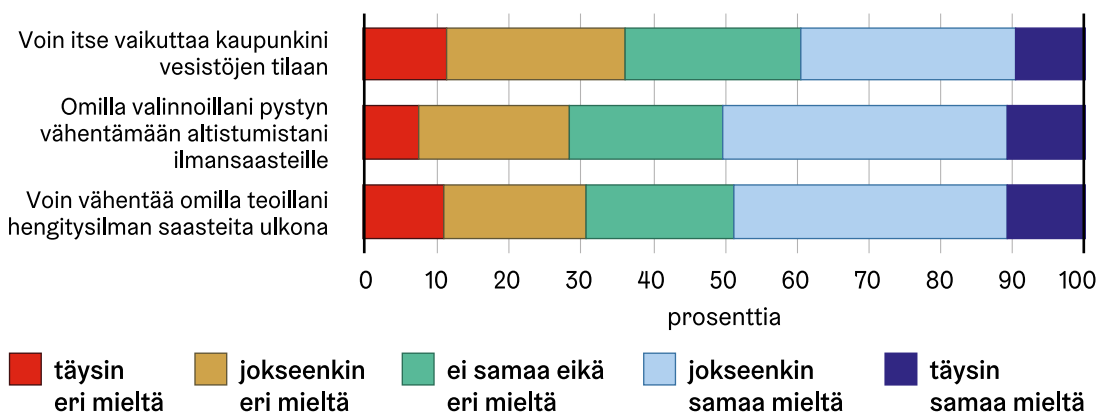
Kuvio 5.17 ”Haluaisin, että lähimetsäni olisi nykyistä hoidetumpi”,
vastaukset taustatietojen mukaan



5.5 Omat vaikutusmahdollisuudet

Vastaajilta tiedusteltiin, minkälaisina ihmiset näkevät omat vaikutusmahdollisuutensa paikallisissa ympäristökysymyksissä, kuten vesistöjen tila ja ilman laatu. Vastauksia näihin kysymyksiin on esitetty kuviossa 5.18.

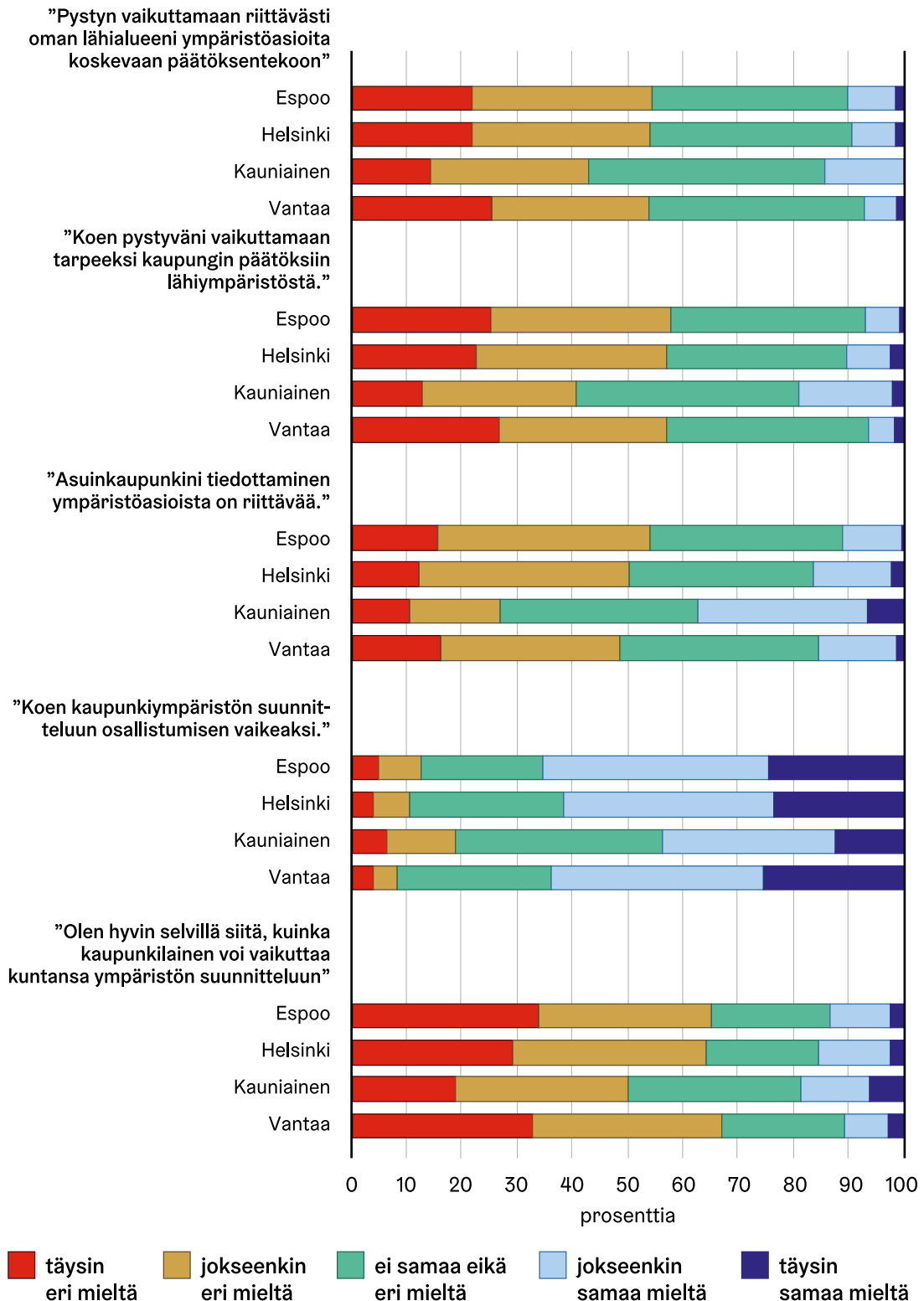
Kuvio 5.18 Vastauksia omia vaikutusmahdollisuuksia koskeviin väittämiin



Koko vastaajakunnasta 40 prosenttia katsoi voivansa vaikuttaa kaupunkinsa vesistöjen tilaan, kun taas lähes yhtä moni (37 %) vastasi kieltävästi. Noin puolet uskoi, että omat valinnat merkitsevät ilmanlaadussa, sekä omassa altistumisessa ilmansaasteille että ilman saastuttamisessa, kun taas noin 30 prosenttia oli vastakkaista mieltä.

Kyselyssä tiedusteltiin myös mielipiteitä vaikutusmahdollisuuksista lähiympäristöä koskeviin päätöksiin ja suunnitelmiin sekä ympäristöasioista tiedottamisen riittävästä. (kuvio 5.19)

Kuvio 5.19 Vastauksia osallistumista ja viestintää koskeviin väittämiin kaupungeittain



Vain pieni vähemmistö (isoissa kaupungeissa 7–11 % ja Kauniaisissa 14–19 %) yhtyi väittämiin ”pystyn vaikuttamaan riittävästi oman lähialueeni ympäristöasioita koskevaan päätöksentekoon” ja ”koen pystyväni vaikuttamaan tarpeeksi kaupungin päätöksiin lähiympäristöstä”. Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla yli puolet ja Kauniaisissakin noin 40 prosenttia oli eri mieltä kummankin väittämän kohdalla eli ei pystynyt mielestään vaikuttamaan tarpeeksi. Varsin suuri osuus – vähintään kolmannes kaikissa kaupungeissa – ei ottanut kantaa näihin kahteen väittämään.

Edellisen tyyppisissä kysymyksissä tuskin koskaan on mahdollisuutta päästä lähelle sataprosenttista tyytyväisyyttä. Alueella on yleensä erilaisia asukasryhmiä, joilla voi olla aivan erilaisia toiveita lähiympäristön suhteen. Tällöin mikään ratkaisu ei saa kaikkia asukkaita tyytyväisiksi vaikutusmahdollisuuksiensa suhteen.

Kaupunkien tiedottamista ympäristöasioista ei pidetty kovinkaan yleisesti riittävänä. Sen arvioi riittäväksi Kauniaisissa runsas kolmannes (37 %), Helsingissä ja Vantaalla 16 prosenttia sekä Espoossa vain 11 prosenttia. Eri mieltä oli kolmessa isossa kaupungissa noin joka toinen ja Kauniaisissa runsas neljännes. Noin kolmannes joka kaupungissa ei ottanut kantaa.

Kaupunkiympäristön suunnitteluun osallistumisen koki vaikeaksi enemmistö (noin kaksi kolmesta) Espoon, Helsingin ja Vantaan vastaajasta sekä Kauniaisissakin 44 prosenttia. Niiden osuus, jotka olivat eri mieltä väittämän kanssa eli eivät koe osallistumista vaikeaksi, jää kaikissa kaupungeissa vähäiseksi. Korkein se on Kauniaisissa, vajaa viidennes. Melko suuri osuus (kaupungeittain 22–38 %) ei ottanut kantaa.

Yleisesti ottaen vastaajat eivät olleet hyvin selvillä vaikutusmahdollisuuksistaan. Väittämään ”olen hyvin selvillä, kuinka kaupunkilainen voi vaikuttaa kuntansa ympäristön suunnitteluun” vastasi Espoossa, Helsingissä ja Vantaalla kaksi kolmesta kieltävästi ja lisäksi joka viides ei ottanut kantaa. Vain 11–16 prosenttia vastasi myöntävästi. Kauniainen poikkesi hieman muista kaupungeista. Siellä vastasi myöntävästi noin viidennes, kieltävästi puolet ja noin 30 prosenttia ei ottanut kantaa.

Omat vaikutusmahdollisuudet lähiympäristöä koskeviin asioihin ja kaupungin päätöksiin sekä tiedottaminen arvioitiin siis myönteisimmin Kauniaisissa, kun taas muilla kaupungeilla ei ollut kovin suuria eroja. Tulokseen saattaa vaikuttaa osaltaan kaupungin koko. Pienessä kunnassa pääsee helpommin vaikuttamaan ja myös tieto kulkee helpommin.

Yhteenvedo

Syksyllä 2022 toteutettiin Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien yhteinen asukaskysely, jossa tutkittiin kaupunkilaisten ympäristöasenteita. Siihen saatiin lähes 2 000 vastausta, vastausosuudeksi muodostui 25 prosenttia. Kyselyssä kartoitettiin yleisiä ympäristöasenteita (mm. ilmastonmuutosta koskevia), näkemyksiä kaupunkikehityksestä ja liikennepolitiikan keinoista, ympäristökäyttäytymistä ja luonnossa liikkumista sekä arvioita lähiympäristön tilasta ja omista vaikutusmahdollisuuksista ympäristöön.

Edellisen kerran vastaava tutkimus oli toteutettu Helsingissä ja Vantaalla vuonna 2017. Tuolloin kerätyssä kyselyaineistossa oli paljolti samoja kysymyksiä kuin tällä kertaa, joten pystyttiin analysoimaan viidessä vuodessa tapahtuneita muutoksia, tosin vain Helsingin ja Vantaan osalta. Joidenkin teemojen kohdalla vastauksia voitiin verrata vielä aiempiin väestökyselyihin.

Yleisesti ottaen väestön asenteet olivat varsin ympäristömyönteisiä. Kolme neljäs-
tä asettaisi ympäristönsuojelun etusijalle, vaikka talouskasvu jonkin verran kärsisi. Ainakin asenteiden tasolla oli myös uhrausvalmiutta: lähes 80 prosenttia vastasi olevansa valmis maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne suunnattaisiin vesien-
suojeluun tai luonnonsuojeluun ja noin 70 prosenttia, jos ne suunnattaisiin ilmaston-
muutoksen torjuntaan.

Näiden asenteiden taustalla on väestön vahva huolestuneisuus etenkin globaaleista ympäristöongelmista. Vähintään 80 prosenttia kyselyvastaajista oli vähintään ”melko” huolestunut ilmastonmuutoksesta, lajien sukupuutoista ja maailman metsien tuhoutumisesta. Huolestuneisuus näistä asioista oli seudun väestössä voimakasta jo vuonna 2001, mutta kasvi- ja eläinlajien sukupuutoista huolestuneisuus on 2000-luvulla asteittain lisääntynyt.

Merkillepantava tulos oli, että huolestuneisuus elintarvikkeiden saatavuuden heikkenemisestä oli lisääntynyt huomattavasti vuodesta 2017. Tämän voi tulkita johtuvan ainakin suureksi osaksi Ukrainan sodan aiheuttamasta maailman ruokakriisistä, joka oli ajankohtainen juuri kyselyajankohtana. Se osoitti havainnollisesti maailman ruoka-
huollon haavoittuvuuden.

Huolestuneisuus ilmastonmuutoksesta seurauksineen voi kärjistyä ilmastoahdistukseksi. Se olikin varsin yleistä etenkin nuorissa ikäryhmissä. Väittämään ”*tunnen usein ahdistusta ilmastonmuutoksen vuoksi*” vastasi myöntävästi 46 prosenttia vastaajista. Yleisintä ilmastoahdistus oli nuorilla naisilla (70 % täysin tai jokseenkin samaa mieltä) ja vähäisintä keski-ikäisillä naisilla ja miehillä (runsas kolmannes).

Viidestä ilmastonmuutosta koskevasta kysymyksestä muodostettiin ilmastonmuutostietoisuutta kuvaava summamuuttuja. Väestön ilmastonmuutostietoisuus oli korkealla tasolla jo vuonna 2017, mutta vuonna 2022 se oli entisestään parantunut. Tietoisuus oli kasvanut etenkin vanhemmissa sukupolvissa. Vielä vuonna 2017 ilmastonmuutostietoisuus väheni vastaajan iän myötä, mutta vuonna 2022 tällaista yhteyttä ei enää ollut. Naisten ilmastonmuutostietoisuus oli tällä tavoin mitattuna vahvempaa kuin miesten ja korkeammin koulutetuilla vahvempaa kuin matalammin koulutetuilla.

Kysyttäessä mielipiteitä oman asuinkaupungin ilmastopolitiikasta päätulos oli, että sitä tunnettiin varsin heikosti ja suurin osa ei osannut arvioida sitä lainkaan. Kuitenkin Helsingissä ja Vantaalla, joissa vertailu vuoteen 2017 oli mahdollinen, oli liikahdus parempaan sekä kaupungin ilmastopolitiikan tuntemisessa sekä sen vastuullisuuden arvioinnissa.

Luottamus tekniikan kehitykseen ympäristöongelmien ratkaisijana oli jonkin verran heikentynyt viidessä vuodessa. Tämä näkyi usean kysymyksen kohdalla. Yleisellä tasolla noin 40 prosenttia uskoi tekniikan ratkaisevan useimmat tämän päivän ympäristöongelmat, kun vuonna 2017 osuus oli 45 prosenttia. Kysyttäessä erikseen autotekniikan kehityksestä muutos oli vielä suurempi: viisi vuotta sitten runsaat 80 prosenttia katsoi sen tärkeäksi keinoksi liikenteen ympäristöongelmien ratkaisussa, kun tuoreessa kyselyssä osuus oli pudonnut alle 70 prosentin – vankka enemmistö siis kuitenkin luotti siihen edelleen. Samoin älytalojen tulevaisuuden mahdollisuuksiin energiansäästöissä uskoi aiempaa harvempi.

Vastaajilta kysyttiin mielipiteitä myös kaupunkikehityksestä, mm. kaupunkirakenteen tiivistämisestä. Alle viidennes katsoi, että omalle asuinalueelle sopisi hyvin lisää asuintaloja. Väittämän ”*asuinalueita voi tiivistää, jos näin saadaan säilytettyä luontoalueita muualla*” hyväksyi melko moni (42 %), kun taas joka kolmas vastusti ajatusta. Yleisimmin tämän väittämän hyväksyivät nuorimmat ja korkeimmin koulutetut vastaajat.

Kyselyssä tiedusteltiin myös näkemyksiä erilaisista liikennepoliittisista keinoista, joilla voitaisiin vaikuttaa ympäristöasioihin. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen suosiminen ympäristöystävällisyyttä saavuttamiseksi sai hyväksynnän suurelta enemmistöltä (lähes 80 %). Yleisesti kannatettiin myös verotuksen käyttöä ohjauksena, jotta vähäpäästöiset autot sekä pyöräily yleistyisivät liikenteen kokonaisuudessa.

Maanalaisten liikenneväylien rakentamisen kannatus oli vuodesta 2017 vähentynyt (49→40 %) mutta ajoneuvonopeuksien alentamisen kannatus puolestaan lisääntynyt (25→32 %).

Osa kysytyistä liikennepoliittisista keinoista liittyi jollain tavalla autoilun rajoittamiseen tai sen kustannusten lisäämiseen. Niistä muodostettiin yhdistetty mittari ”autoilun rajoittamisen kannatus”, joka oli mukana myös vuoden 2017 kyselyn analyysissä. Osoittautui, että autoilun rajoittamisen kannatus kokonaisuutena oli pysynyt ennallaan viiden vuoden takaisesta. Oli ennalta odotettavissa, että tämän mittarin arvoja selittivät vahvasti talouden autoistumiseen liittyvät taustatiedot: autonomistus ja työmatka-autoilu. Kun nämä tiedot regressioanalyysissä vakioitiin, selitysvoimaa oli myös vastaajan koulutustasolla, koetulla toimeentulolla ja sukupuolella. Autoilun rajoittamisen kannatus kasvoi koulutustason ja koetun toimeentulon tason myötä, ja sitä kannattivat enemmän naiset kuin miehet.

Vastaajilta kysyttiin, miten erilaiset pyöräilyolosuhteet vaikuttaisivat hänen omiin liikkumisvalintoihinsa. Tulosten mukaan etenkin pyöräilyväylien parempi talvikunnossapito sekä pyörien helpompi kuljettaminen joukkoliikenteessä saivat monet (yli 40 %) lisäämään pyöräilyään. Erikseen autollisten talouksien vastaajia katsottaessa osuus oli lähes yhtä suuri. Pyöräilyolosuhteiden kohentaminen tältä osin johtaisi siis todennäköisesti myös kulkumuotomuutoksiin, joskaan muutosten tarkempaa suuruutta ei aineiston perustella pysty arviomaan.

Sähköpotkulaudat jakoivat mielipiteitä: väittämää ”*sähköpotkulaudat monipuolistavat kaupunkiliikettä myönteisellä tavalla*” vastusti yli puolet ja kannatti vajaat 30 prosenttia. Ne siis herättivät enemmän kielteisiä kuin myönteisiä ajatuksia kaupunkilaisissa. Ei ollut yllättävää, että ikä selitti vahvasti vastauksia: alle 30-vuotiaissa oli sähköpotkulautoihin enemmän myönteistä asennetta (49 %) kuin kielteistä (33 %). Kaikissa muissa ikäryhmissä kielteinen asenne oli voitolla, selvimmin yli 70-vuotiaissa.

Ympäristöystävällisen käyttäytymismuotojen yleisyys vaihteli. Hävikkiruuan minimointia ja energiaa säästävää pyykinpesua (pyritään pesemään täysiä koneellisia) harjoittivat lähes kaikki vastaajat. Myös lämpimän veden säästäminen, sähköä säästävien laitteiden valitseminen ja pidättyvyys uuden tavaran hankinnassa olivat varsin yleisiä ilmiöitä. Vähemmän yleisiä sen sijaan olivat lentomatkojen välttäminen, käytetyn tavaran hankkiminen uuden sijaan sekä tavaroiden lainaaminen tai vuokraaminen. Vu-

desta 2017 ei ollut tapahtunut kovin suuria muutoksia. Tärkein muutos oli, että kasvisruuan suosiminen ja varsinkin lentomatkailun välttäminen ilmastosyistä olivat saaneet aiempaa enemmän kannatusta.

Kodin energiansäästön intensiivisyyttä selittivät ennen muuta talotyyppi ja vastaajan ikä. Pientaloissa, etenkin omakotitaloissa asuvat kiinnittivät siihen huomiota enemmän kuin kerrostaloasukkaat. Tulos on odotettu, koska omakotitaloissa energiankäytön ratkaisut ovat enemmän asukkaan omissa käsissä. Huomion kiinnittäminen kodin energiansäästöön lisääntyi pääsääntöisesti iän myötä myös silloin, jos talotyyppi vakoitiin.

Yhteydet asenteiden ja käyttäytymisen välillä eivät olleet kovin vahvoja. Useimmat ympäristöä säästävät valinnat ja käyttäytymismuodot säästävät samalla myös ihmisen omaa rahaa (kodin energiansäästö, ruokahävikin minimointi, lentomatkailun välttäminen jne.). Valintojen syyt ovat monimutkaisia ja valinnoilla voi olla yhtä aikaa useitakin motiiveja. Kuitenkin ilmastonmuutostietoisuudella osoittautui olevan selvä tilastollinen riippuvuus kasvisruuan suosimiseen ja aineellisen kulutuksen vähentämiseen. Todennäköisesti ilmastonmuutoksen vastustaminen toimii monella vastaajalla ainakin yhtenä tärkeänä motiivina näihin käyttäytymismuotoihin.

Vastaajilla oli kyselyssä tilaisuus arvioida oman lähiympäristönsä tilaa sen eri osatekijöiden kannalta. Viheralueiden saavutettavuus ja laatu sekä ilmanlaatu osoittautuivat olevan yleensä hyvällä kannalla kaikissa seudun kaupungeissa. Heikoimman arvion taas saivat vesistöjen puhtaus, ranta-alueiden laatu sekä ympäristön siisteys. Kauniaisissa annettiin kautta linjan parempia arvioita kuin muissa kaupungeissa. Muutokset vuodesta 2017 eivät olleet kokonaisuutena kovin suuria, mutta meluttomuus ja hiljaisen paikkojen saavutettavuus sekä ”muu turvallisuus” (muu kuin liikenneturvallisuus) olivat heikentyneet sekä Helsingissä että Vantaalla.

Roskaantumista koskevat kysymykset näyttivät, että erittäin yleisesti katsottiin päävastuun siististä ympäristöstä olevan asukkailla itsellään. Selvä enemmistö kannatti myös tuntuja rangaistuksia roskaamisesta ja sotkemisesta. Roska-astioiden riittävä määrä piti lähes puolet roskaantumisen tärkeimpänä syynä. Helsingiläiset olivat tätä mieltä vielä useammin kuin muiden kaupunkien asukkaat.

Ulkoilu kodin lähellä olevilla luontoalueilla oli kaikissa kaupungeissa varsin yleistä. Viiden vuoden takaisesta se oli vielä selvästi lisääntynyt Helsingissä ja Vantaalla, joissa vertailu aiempaan oli mahdollinen. Korona-ajan aiheuttama lähiluontoulkailun ”buumi” on kenties jättänyt pysyvämpiäkin muutoksia vapaa-ajan viettoon. Erityisesti iäkkäämmät, yli 70-vuotiaat harrastivat ulkoilua lähiluonnossa tiheästi, heistä yli puolet liikkui lähiluonnossa päivittäin.

Läheiset vesistöt koettiin yleisesti tärkeinä vapaa-ajanvieton kannalta. Itämerta piti siinä suhteessa itselleen tärkeänä yli puolet vastaajista ja kotikaupungin pienvesiä vielä useampi, kaksi kolmesta. Vantaalla Itämerta ei koettu niin tärkeänä vapaa-ajan kannalta kuin muissa kaupungeissa. Selvä enemmistö vastaajista, kolme neljästä katsoi, että kotikaupungissa tulisi olla enemmän monimuotoista luontoa. Sen sijaan nykyistä hoide-tumpaa lähimetsää kaipasi koko vastaajakunnasta pienehkö osuus, noin joka neljäs. Tavallisinta tämä toive oli heikosti toimeentulevilla ja iäkkäillä sekä vantaalaisilla vastaajilla.

Vastaajilta kysyttiin myös näkemyksiä omista vaikutusmahdollisuuksista lähiympäristöön. Runsaat puolet vastaajista katsoi, että ei pysty vaikuttamaan tarpeeksi ja suunnilleen yhtä moni katsoi, että kaupungin tiedottaminen ympäristöasioista ei ole riittävää. Kauniaisissa oltiin näihin asioihin jonkin verran tyytyväisempiä kuin kolmessa isossa kaupungissa.

Yhteenvetona tutkimuksesta voi todeta, että seudun asukkaiden asenteet olivat yleisesti ottaen ympäristöystävällisiä. Ympäristöystävällisten kulutusvalintojen yleisyys vaihteli enemmän. Aiempaan verrattuna oli useassa kohdin myönteisiksi katsottavia muutoksia sekä asenteiden että käyttäytymisen osalta.

Sammandrag

Under hösten 2022 genomfördes en gemensam invånarenkät för städerna Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla, där man undersökte stadsbornas miljöattityder. Enkäten besvarades av nästan 2 000 personer. Andelen som besvarade enkäten uppgick till 25 procent. I enkäten kartlade man allmänna miljöattityder (bl.a. gällande klimatförändringen), synpunkter på stadsutvecklingen och transportpolitikens metoder, miljöbeteenden och hur man rör sig i naturen. Dessutom samlade man in bedömningar av tillståndet för närmiljön och möjligheterna att själv påverka miljön.

Förra gången genomfördes en motsvarande undersökning i Helsingfors och Vanda år 2017. Det enkätmaterial som samlades in då innehöll i stort sett samma frågor som den här gången, så man kunde analysera förändringar som skett på fem år, även om det bara gällde Helsingfors och Vanda. För vissa teman kunde man jämföra svaren med ännu tidigare befolkningsenkäter.

Generellt sett var befolkningens attityder rätt miljövänliga. Tre av fyra skulle prioritera miljöskydd även om det skulle drabba den ekonomiska tillväxten något. Man var också redo att göra uppoffringar, åtminstone på attitydnivå: nästan 80 procent svarade att de var beredda att betala högre skatter eller avgifter om dessa skulle användas för att skydda vattendrag eller natur, och omkring 70 procent om de skulle användas för att bekämpa klimatförändringen.

Orsaken till dessa attityder är en stark oro bland befolkningen, särskilt när det gäller de globala miljöproblemen. Minst 80 procent av de som besvarade enkäten var åtminstone "ganska" oroad över klimatförändringen, att arter utrotas och att världens skogar förstörs. Bland befolkningen i området var oron för dessa frågor stor redan 2001, men oron för att växt- och djurarter ska utrotas har ökat gradvis under 2000-talet.

Ett anmärkningsvärt resultat var att oron över försämrade tillgång på livsmedel hade ökat betydligt sedan 2017. Åtminstone till stor del kan detta antas bero på livsmedelskrisen i världen som orsakats av kriget i Ukraina. Krisen var aktuell just vid tidpunkten för enkäten. Den visade tydligt hur sårbar världens matförsörjning är.

Oro över klimatförändringen och dess konsekvenser kan förvärras och bli till klimatångest. Detta var rätt vanligt, särskilt i de unga åldersgrupperna. Av informanterna höll 46 procent med om påståendet *"jag känner ofta ångest på grund av klimatförändringen"*. Klimatångest var vanligast bland unga kvinnor (70 % helt eller delvis av samma åsikt) och minst vanligt bland medelålders kvinnor och män (en dryg tredjedel).

Av fem frågor om klimatförändringen utformades en summavariabel som beskriver medvetenheten beträffande klimatförändringen. Befolkningens medvetenhet om klimatförändringen var på en hög nivå redan 2017, men 2022 hade den blivit ännu bättre. Medvetenheten hade framför allt ökat i de äldre generationerna. Ännu år 2017 sjönk medvetenheten om klimatförändringen i takt med infomantens ålder, men 2022 fanns det inte längre något sådant samband. Mätt på detta sätt var alltså kvinnorna mer medvetna om klimatförändringen än männen och de högre utbildade mer medvetna än de lägre utbildade.

När man bad om åsikter om klimatpolitiken i den stad informanten själv bor i visade resultatet att klimatpolitiken upplevdes vara ganska svag och att de flesta inte alls kunde bedöma den. I Helsingfors och Vanda, där man kunde jämföra med resultaten för år 2017, kunde man dock se en förändring till det bättre, både vad gäller kännedom om stadens klimatpolitik och vid bedömningen av hur ansvarsfull den är.

Förtroendet för att den tekniska utvecklingen ska kunna lösa miljöproblemen hade försämrats något under fem år. Det här kunde man se i flera frågor. På det hela taget

trodde omkring 40 procent att tekniken skulle lösa de flesta miljöproblemen i dag, medan 45 procent trodde det år 2017. När man frågade separat om utvecklingen av biltekniken var förändringen ännu större: för fem år sedan ansåg drygt 80 procent att det här var ett viktigt sätt att lösa miljöproblemen inom transportsektorn, medan andelen i den senaste undersökningen hade sjunkit till mindre än 70 procent – en stor majoritet litade alltså ändå fortfarande på det. På samma sätt trodde färre än tidigare på möjligheterna för intelligenta hus att spara energi i framtiden.

Informanterna fick också frågor om stadsutvecklingen, bl.a. om en tätare stadsstruktur. Mindre än en femtedel ansåg att det skulle passa bra med fler bostäder i det egna bostadsområdet. Ganska många (42 %) höll med om påståendet *”man kan göra bostadsområden tätare om man på det sättet kan bevara naturområden annanstans”*, medan var tredje motsatte sig idén. De som höll med om påståendet var oftast de yngsta och de högst utbildade informanterna.

I enkäten bad man också om åsikter gällande olika trafikpolitiska åtgärder som skulle kunna påverka miljön. En stor majoritet (nästan 80 %) höll med om att man av miljöskäl borde främja kollektivtrafiken och den lätta trafiken. I allmänhet understödde man också att beskattning skulle användas som ett styrmedel för att göra bilar med låga utsläpp och cykling vanligare i trafiken som helhet.

Stödet för att bygga underjordiska trafikleder hade minskat från år 2017 (49→40 %) men stödet för att sänka fordonshastigheterna hade däremot ökat (25→32 %).

En del av de trafikpolitiska metoder som man ställde frågor om var på något sätt förknippade med att begränsa bilismen eller öka kostnaderna för den. Av dessa frågor bildades ett kombinerat mått ”stöd för begränsning av bilismen”, vilket också ingick i analysen av enkäten från 2017. Det visade sig att stödet för att begränsa bilismen som helhet inte förändrats sedan fem år tidigare. Man kunde på förhand förvänta sig att värdena för denna mätare i hög grad skulle kunna förklaras av bakgrundsuppgifter relaterade till bilhushållning: bilägande och bilism för arbetsresor. När dessa uppgifter standardiserades i en regressionsanalys kunde man också se en förklaring i utbildningsnivå, upplevd utkomst och kön. Stödet för att begränsa bilismen ökade i takt med utbildningsnivån och den upplevda utkomstnivån, och kvinnorna understödde det mer än männen.

Informanterna fick frågor om hur olika åtgärder för att förbättra cykelförhållandena skulle påverka deras egna val av rörlighet. Enligt resultaten skulle i synnerhet bättre vinterunderhåll på cykelleder och lättare sätt att transportera cyklar i kollektivtrafiken få många (mer än 40 %) att cykla mer. Ser man separat på informanterna med bilhushåll var andelen nästan lika stor. Förbättrade cykelförhållandena i detta avseende skulle alltså sannolikt också leda till förändrade färdssätt, även om det inte är möjligt att mer detaljerat bedöma omfattningen av förändringarna.

Delade åsikter om elsparkcyklarna: mer än hälften motsatte sig påståendet *”elsparkcyklarna gör rörligheten i städerna mer mångsidig på ett positivt sätt”* och knappt 30 procent höll med om det. Elsparkcyklarna väcker alltså fler negativa än positiva tankar hos stadsborna. Det var inte förvånande att ålder var en viktig orsak till svaren: personer under 30 år hade oftare en positiv inställning till elsparkcyklar (49 %) än en negativ (33 %). I alla andra åldersgrupper var en negativ inställning övervägande, mest uppenbart bland informanter över 70 år.

Hur vanligt förekommande miljövänligt beteende var varierade. Nästan alla informanter försökte minimera matsvinnet och tvätta kläder på ett energisnålt sätt (man försöker tvätta fulla maskiner). Det var också rätt vanligt förekommande att spara varmvatten, välja utrustning som sparar el och avhålla sig från att köpa nya varor. Mindre vanligt var däremot att undvika flygresor, köpa begagnade varor i stället för nya samt låna eller hyra saker. Inga större förändringar hade skett sedan 2017. Den viktigaste

förändringen var att fler än tidigare understödde idén om att främst äta växtbaserad mat och framför allt idén om att undvika flygresor av klimatskäl.

Orsaken till hur intensiva energibesparingar man gjorde i hemmet var framför allt vilken typ av hus man bor i och informantens ålder. De som bodde i småhus, särskilt egnahemshus, fäste större uppmärksamhet vid detta än de som bodde i höghus. Resultatet var väntat, eftersom lösningar för energianvändning i egnahemshus i större utsträckning ligger i invånarnas egna händer. I regel var informanterna mer uppmärksamma på energibesparingar i hemmet ju äldre de var, även om hustypen var den samma.

Kopplingen mellan attityder och beteende var inte särskilt stark. De flesta miljövänliga val och beteenden sparar samtidigt också individens egna pengar (att spara energi i hemmet, att minimera matsvinnet, att undvika flygresor osv.). Orsakerna till valen är komplicerade och kan ha flera motiv samtidigt. Medvetenhet om klimatförändringen visade sig dock ha ett tydligt statistiskt samband med att föredra växtbaserad mat och minska den materiella konsumtionen. Ett av de viktigaste motiven till dessa beteenden är för många informanter förmodligen viljan att motarbeta klimatförändringen.

I enkäten hade informanterna möjlighet att bedöma tillståndet av den egna närmiljön med avseende på olika delfaktorer för den. Det visade sig att alla städer i regionen i allmänhet hade god tillgång till grönområden av hög kvalitet och god luftkvalitet. Det svagaste vitsordet fick däremot vattendragens renhet, strandområdenas kvalitet och miljöns renlighet. I alla kategorier gavs Grankulla bättre betyg än de andra städerna. Som helhet var förändringarna från år 2017 inte särskilt stora, men bullerfriheten och tillgången till tysta platser samt ”annan säkerhet” (annat än trafiksäkerheten) hade försämrats både i Helsingfors och Vanda.

Frågorna om nedskräpning visade att man i hög grad ansåg att huvudansvaret för en prydlig omgivning ligger hos invånarna själva. En tydlig majoritet stödde också kännbara straff för att skräpa ner och ställa till med oreda. Närmare hälften ansåg att otillräckliga sopkärl var den främsta orsaken till nedskräpningen. Den här åsikten var ännu vanligare bland Helsingforsborna än invånarna i de andra städerna.

Friluftsliv i naturområden nära hemmet var någorlunda vanligt i alla städer. De senaste fem åren hade det här dessutom klart ökat i Helsingfors och Vanda, där det var möjligt att jämföra med den tidigare enkäten. Den ”boom” av friluftsliv i närnaturen som coronatiden gett upphov till har kanske också orsakat mer bestående förändringar i fritidslivet. Särskilt äldre, över 70 år gamla, ägnade sig ofta åt friluftsliv i närnaturen. Av dem rörde sig mer än hälften dagligen i sin närnatur.

Generellt ansågs de närbelägna vattendragen vara betydelsefulla för fritidslivet. Mer än hälften av informanterna fäste stor vikt vid Östersjön i detta avseende och ännu fler, två av tre, fäste stor vikt vid hemstadens små vattendrag. I Vanda upplevde man inte Östersjön som lika viktig för fritiden som i andra städer. En tydlig majoritet av informanterna, tre av fyra, ansåg att det borde finnas mer mångfaldig natur i hemstaden. Däremot saknade en mindre andel av alla informanter mer vårdad närskog, ungefär var fjärde informant. Den här önskan var vanligast hos de mindre bemedlade och de äldre informanterna samt Vandaborna.

Informanterna fick också frågor om sina egna möjligheter att påverka näromgivningen. Drygt hälften av informanterna ansåg att de inte kunde påverka tillräckligt och ungefär lika många ansåg att stadens inte informerade tillräckligt om miljöfrågor. I Grankulla var man något nöjdare med dessa saker än i de tre stora städerna.

Resultaten av undersökningen kan sammanfattas som så att invånarnas attityder generellt sett var miljövänliga, men att dessa reflekteras något ofullständigt i beteendet. Jämfört med tidigare fanns det ändå många positiva förändringar både vad gäller attityder och beteende.

Summary

In autumn 2022, the cities of Helsinki, Espoo, Vantaa and Kauniainen realised a joint resident survey to examine the residents' environmental attitudes. Nearly 2,000 responses were received, amounting to a response rate of 25%. The survey covered general environmental attitudes (e.g. climate change), opinions on urban development and the transport policy, environmental behaviour and spending time in nature, as well as personal assessments of the state of the local environment and their own ability to influence it.

A similar survey had previously been realised in Helsinki and Vantaa in 2017. The survey data collected at that time contained many of the same questions as this time, which meant that it was possible to analyse changes over five years, although only for Helsinki and Vantaa. Comparing the responses with previous population surveys was also possible in the case of some themes.

In general, the attitudes of the residents towards the environment were quite positive. Three out of four would prioritise environmental protection over economic growth, even if this meant that economic growth would suffer to some extent. There was also a willingness to make sacrifices, at least at the level of attitudes: almost 80% of the respondents stated that they would be prepared to pay higher taxes or charges if the funds were directed towards water protection or nature conservation, and some 70% if the funds were directed towards the fight against climate change.

Underlying these attitudes is strong public concern regarding global environmental issues in particular. A total of 80% of the respondents were at least "somewhat" concerned about climate change, species going extinct and the global destruction of forests. Concerns regarding these issues were already high in 2001, but concerns regarding the extinction of plant and animal species have gradually increased in the 2000s.

A result worth noting is that concerns about the availability of food had significantly increased from 2017. This could be interpreted to be, in large part, a result of the global food crisis caused by the war in Ukraine, which was a topical issue at the time of the survey. It highlighted the vulnerability of the global food supply.

Concerns regarding climate change and its consequences can escalate into climate anxiety, which was fairly common especially among the younger age groups. A total of 46% of the respondents agreed with the statement "*I often feel anxious about climate change*". Climate anxiety was most common among young women (70% strongly or somewhat agreed) and least common among middle-aged women and men (just over a third agreed).

A sum of variables on climate change awareness was created from five questions dealing with climate change. Awareness of climate change among the residents was already high in 2017, but had improved further by 2022. Awareness had increased especially among the older generations. In 2017, climate change awareness decreased with the age of the respondent, but there was no such link in 2022. When measured in this way, the climate awareness level of women was higher than that of men, and the awareness level of those with a higher level of education was higher than those with a lower level of education.

When the respondents were asked about their opinions on the climate policy of the city they live in, it became evident that they had very little knowledge of it: the majority was not able to assess it. However, in Helsinki and Vantaa, where a comparison with 2017 was possible, there was an improvement in both the knowledge of the city's climate policy and the assessment of its sustainability.

Confidence in technological progress as a solution to environmental issues had somewhat declined in the five years. This was reflected in a number of questions. Overall, some 40% of the respondents believed that technology would solve most of the current environmental issues, compared to 45% in 2017. When the respondents were asked specifically about the development of automotive engineering, the change was even greater: five years ago, a little over 80% considered it to be an important means of solving environmental issues in traffic, compared with less than 70% in the new survey – a great majority still trusted it, however. Similarly, fewer people believed in the future potential of smart houses to save energy.

The respondents were also asked about their opinions regarding urban development, including urban densification. Less than a fifth were of the opinion that more residential buildings could well be built in their own neighbourhood. Quite a few respondents (42%) agreed with the statement “*Residential areas can be densified if this leads to the preservation of natural areas elsewhere*”, while a third disagreed. The youngest and most highly educated respondents were those most likely to agree with this statement.

The survey also asked for views on different transport policy measures that could be used to influence environmental issues. Favouring public transport and bicycle and pedestrian traffic for environmental reasons was accepted by the majority (almost 80%). There was also general support for the use of taxation as a tool to promote the use of low-emission cars and cycling.

Support for building underground traffic routes had decreased (from 49% to 40%) since 2017, while support for reducing the speed of vehicles had increased (from 25% to 32%).

Some of the transport policy measures included in the questions were related in some way to limiting the use of cars or increasing the costs of driving. These were combined to create the indicator “support for restricting the use of cars”, which was also included in the analysis of the 2017 survey. It turned out that overall support for restricting the use of cars had remained unchanged. As expected, the values of this indicator were strongly linked to background data related to motorisation: car ownership and commuting by car. When these pieces of data were standardised in the regression analysis, the respondents’ level of education, perceived income level and gender also had explanatory power. Support for restricting the use of cars increased with the level of education and perceived income level, and was higher among women than men.

The respondents were asked how different measures to improve the cycling conditions would affect their choice of mode of transport. According to the results, better winter maintenance of cycling routes and easier transport of bikes on public transport would encourage many (more than 40%) of the respondents to cycle more. The share was almost the same among respondents from households with cars. It is therefore likely that an improvement of the cycling conditions in this manner would also lead to changes in the mode of transport, although it is not possible to assess the exact magnitude of the changes on the basis of this data.

Opinions on electric scooters were divided, with more than half of the respondents disagreeing and less than 30% agreeing with the statement “*E-scooters diversify urban mobility in a positive manner*”. This means that e-scooters evoke more negative than positive thoughts among the residents. Unsurprisingly, there was a strong link between the age of the respondent and the response, with more people under the age of 30 having a positive (49%) than negative (33%) attitude towards e-scooters. The negative attitude prevailed in all the other age groups, most clearly among those over the age of 70.

The prevalence of environmentally friendly behaviours varied. Nearly all respondents minimised food waste and did their laundry in an energy-saving manner (aiming for full

machines). Saving hot water, choosing appliances that save electricity and refraining from buying new things were also quite common. Less common methods included avoiding air travel, buying second-hand goods instead of new ones and borrowing or renting things. There had been no major changes since 2017. The main change was that there was more support for favouring vegetarian food and especially for avoiding air travel for climate reasons.

The intensity of energy-saving measures at home was mainly linked to the type of house and the age of the respondent. Those living in detached houses paid more attention to it than those living in blocks of flats. This was to be expected, as the resident has more control over their energy use in a detached house. Paying attention to saving energy at home generally increased with age, even if the house type was standardised.

The links between attitude and behaviour were not very strong. Most environmentally friendly choices and behaviours also save people money (saving energy at home, minimising food waste, avoiding air travel, etc.). The reasons for the choices made are complex, and there may also be several motives for making a specific choice. However, climate change awareness was found to have a clear statistical contingency with the preference for vegetarian food and the reduction in material consumption. It is likely that for many respondents, the fight against climate change is at least one important motive for these behaviours.

The survey gave the respondents the opportunity to assess various aspects of the state of their local environment. Accessibility and quality of green spaces and air quality were found to be generally good in all the cities, while the poorest assessments were given to the cleanliness of water bodies, the quality of coastal areas and the cleanliness of the environment. The assessments in Kauniainen were consistently more positive than in the other cities. Overall, the changes from 2017 were not very significant, but noiselessness and accessibility of quiet places and “other safety” (other than the safety of traffic) had deteriorated in both Helsinki and Vantaa.

Questions about littering revealed that a large majority of the respondents felt that the main responsibility for a tidy environment lay with the residents themselves. Furthermore, a clear majority was in favour of substantial penalties for littering. Almost half of the respondents were of the opinion that the lack of litter bins was the main cause of littering. Helsinki residents were even more likely to hold this view than residents of the other cities.

Spending time in nature close to home was quite common in all the cities. It had become clearly more common in Helsinki and Vantaa, where a comparison with the survey five years ago was possible. The boom in spending time in nature close to home during COVID-19 may have caused more permanent changes in the way people spend their free time. Older people (over 70 years of age) in particular spent time in nature close to home: more than half of them stated that they move in nature close to their homes every day.

Nearby bodies of water were generally perceived as important for recreational purposes. More than half of the respondents stated that the Baltic Sea is important to them, and even more (two out of three) were of the same opinion regarding smaller bodies of water in their city. The Baltic Sea was not perceived as important for leisure in Vantaa as in the other cities. A clear majority of the respondents, three out of four, were of the opinion that there should be more biodiversity in their city. On the other hand, only a small proportion of the respondents, around one in four, would like more maintained local forests. This wish was most common among those with a low income, the elderly and respondents from Vantaa.

The respondents were also asked about their views on how they can influence nature close to them. Just over half of the respondents felt that they could not make enough

of a difference and about the same number felt that their city was not informing people about environmental matters to a sufficient extent. Kauniainen residents were somewhat more satisfied with these aspects than residents of the three big cities.

To summarise the results of the survey, the attitudes of the local residents were generally environmentally friendly but were not very well reflected in their behaviour. However, there were a number of positive changes in both attitudes and behaviour compared to the past.

Lähteet

Allport, Gordon (1954). The historical background of modern social psychology. Reading. Teoksessa Lindzey (toim.) *Handbook of social psychology, vol. 1: Theory and method*. Reading, MA: Addison-Wesley.

Baumeister, Roy F. & Finkel, Eli J. (edit.) (2010). *Advanced social psychology: the state of the science*. Oxford University Press, Inc. New York.

Dietz, Thomas & Fitzgerald, Amy & Shwom, Rachael (2005). *Environmental Values. Annual Review of Environment and Resources*, Vol. 30:335-372 (Volume publication date 21 November 2005)

Erwin, Phil (2001). *Attitudes and persuasion*. Taylor & Francis. [suom. Asenteet ja niihin vaikuttaminen. 2005. WSOY.]

Espoon kaupunki (2021). *Espoo-tarina*. Kaupunkistrategia 2021–2025.

Festinger, Leon (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Stanford, CA: Stanford University Press.

Haila, Katri & Salminen, Vesa Kiiskinen, Jenna & Roiha, Ulla & Leppänen, Riikka & Kiemunki, Janette (2023). Kiertotalousohjelmalle asetettuja tavoitteita ei saavuteta pelkällä porkkanalla. *Politiikkasuositus 4/2023*. Valtioneuvosto.

Hakkarainen, Tyne & Koskinen, Jenni (2011). *Helsinkiäisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen vuonna 2011*. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 2011:3.

Harju-Autti, Pekka & Neuvonen, Alekski & Hakkarainen, Louna (toim.) (2011). *Ympäristötietoisuus. Suomalaiset 2010 lukua tekemässä*. Ympäristöministeriö ja Rakennustieto Oy. Helsinki.

Harju-Autti, Pekka (2011). *Ympäristötietoisuuden ytimessä on hyvä elämä*. Teoksessa Harju-Autti ym. (toim.) 2011, ss. 8–20.

Heikkinen, Timo & Hirvonen, Jukka & Sairinen, Rauno (2004). *IT-arki ja ympäristö. Matkapuhelin ja internet ympäristömyönteisen arjen mahdollistajana. Suomen ympäristö 672, ympäristönsuojelu*. Ympäristöministeriö.

Helsingin kaupunki (2021). *Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025 – Kasvun paikka*.

Helsingin kaupunki (2023). <https://www.hel.fi/fi/uutiset/sahkopotkulaudat-puhuttavat-kaupunki-on-koonnut-vastauksia-yleisimpiin-kysymyksiin>

Hirvonen, Jukka (2018). Ympäristötietoisuus on hyvällä tasolla, mutta asenteet eivät aina heijastu käyttäytymiseen. *Kvartti 2/2018*.

Hirvonen, Jukka & Vanhatalo, Maaria (2018). *Ympäristöasenteet ja kaupunkikehitys Helsingissä ja Vantaalla*. Tutkimuksia 2018:1. Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia, kaupunkitutkimus ja -tilastot.

Hirvonen, Jukka (2022). Naapurien kanssa juttelu ja naapuriapu – Helsingin turvallisuustutkimuksen tuloksia. *Kvartti 2/2022*. <https://www.kvartti.fi/fi/artikkelit/naapurien-kanssa-juttelu-ja-naapuriapu-helsingin-turvallisuustutkimuksen-tuloksia-0>

HSY, Helsingin seudun ympäristöpalvelut (2023a). <https://www.hsy.fi/ilmanlaatu-ja-ilmasto/kiertotalouden-kasitteita/>

HSY, Helsingin seudun ympäristöpalvelut (2023b).

<https://julkaisu.hsy.fi/ilmanlaadun-vuodenaikaiskatsaukset-2023.html>

Hyry, Jaakko (2023). *Ilmastobarometri 2023*, Ympäristöministeriö / Kantar Public.

Kaaronen, Roope O. (2017). *Affording Sustainability: Adopting a Theory of Affordances as a Guiding Heuristic for Environmental Policy.* *Frontiers in Psychology*, 10 November 2017, Sec. Environmental Psychology. Volume 8–2017.

Kauniaisten kaupunki (2022). *Strategia 2023–2030.*

Kauppinen, Sirpa (1999). *Ympäristöasenteet Vantaalla vuonna 1997.*
Vantaan kaupunki, ympäristökeskus.

Keskinen, Vesa & Kainulainen-D'Ambrosio, Katariina (2022). Oma asuinalue ja Helsingin keskusta koetaan turvallisina paikkoina. *Kvartti* 1/2022.

Kiilakoski, Tomi (toim.) (2022). *Kestävää tekoa. Nuorisobarometri 2021,*
Valtion nuorisoneuvoston julkaisuja, nro 69. Hansaprint 2022.

Kokkonen, Matti (2021). *Omalla autolla on paljon vapaapäiviä – Miksi yhteiskäyttö ei yleisty?*
Tieto & Trendit, Tilastokeskus, 22.9.2021.

Kristiansson, Tina (2011). *Vantaalaisten ympäristöasenteet ja -käyttäytyminen.*
Vantaan kaupunki, tietopalvelu ja ympäristökeskus.

Kuhlemeier, Hans & Van Den Bergh, Huub & Lagerweij, Nijs (1999). *Environmental Knowledge, Attitudes, and Behavior in Dutch Secondary Education. The Journal of Environmental Education*, Vol. 30, Iss. 2, pp 4–14. 1999. Published online: 31 Mar 2010.

Lankinen, Markku & Sairinen, Rauno (2000). *Helsingiläisten ympäristöasenteet vuonna 2000.*
Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 2000:6.

Lankinen, Markku (2005). *Helsingiläisten ympäristöasenteet ja ympäristökäyttäytyminen vuonna 2005.*
Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 2005:5.

Leppänen, Marko & Pajunen, Adela (2017). *Terveysmetsä: tunnista ja koe elvyttävä luonto.*
Gummerus.

Lybäck, Katinka (2002). *Ympäristökysymykset mikrotason toimijoiden arjessa: asenteiden ja käyttäytymisen välinen ristiriita.* Teoksessa Loukola ym. 2002.

Metelinen, Sami (2023). *Tee se itse -ilmastopolitiikkaa. Energiakriisi vauhdittaa ihmisten ilmastotoimia, vaikka huoli ilmastosta hiipuu.* EVA analyysi no 117.

Milfont, Taciano L. & Duckitt, John (2009). *The environmental attitudes inventory: A valid and reliable measure to assess the structure of environmental attitudes.* *Journal of Environmental Psychology* 30 (2010) 80–94. Available online 11 September 2009.

Nylén, Erkki-Jussi & Riki, Aleksandra & Jokinen, Ari & Jokinen, Pekka (2021).
The sustainability promises of a circular city: a comparison of the cities of Espoo, Lahti, Tampere and Turku (Kiertotalouden kestävyyslupaukset. Espoon, Lahden, Tampereen ja Turun kaupunkistrategioiden vertailu). *Yhteiskuntapolitiikka* 86 (2021):4

Pihkala, Panu & Sangervo, Julia & Jylhä, Kirsti M. (2022). *Nuorten ilmastoahdistus ja ympäristötunteet.* Julkaisussa Kiilakoski 2022: Sivut 95–116.

Puohiniemi, Martti (2011). *Arvot, asenteet ja ympäristönsuojelu.*
Teoksessa Harju-Autti ym. (toim.) 2011, ss. 31–48.

Rytkönen, Julia (2020). *Kohti ympäristövastuullisuutta – Eväitä ekokäyttäytymistä edistävään arkkitehtuurisuunnitteluun.* Diplomityö, Oulun yliopisto, Teknillinen tiedekunta, Arkkitehtuurin yksikkö.

Traficom (2023). Traficom.fi /Ajankohtaista/Uutiset ja tiedotteet/Henkilöautoja liikenteessä 2,74 miljoonaa – sähköautojen määrä miltei kaksinkertaistui.

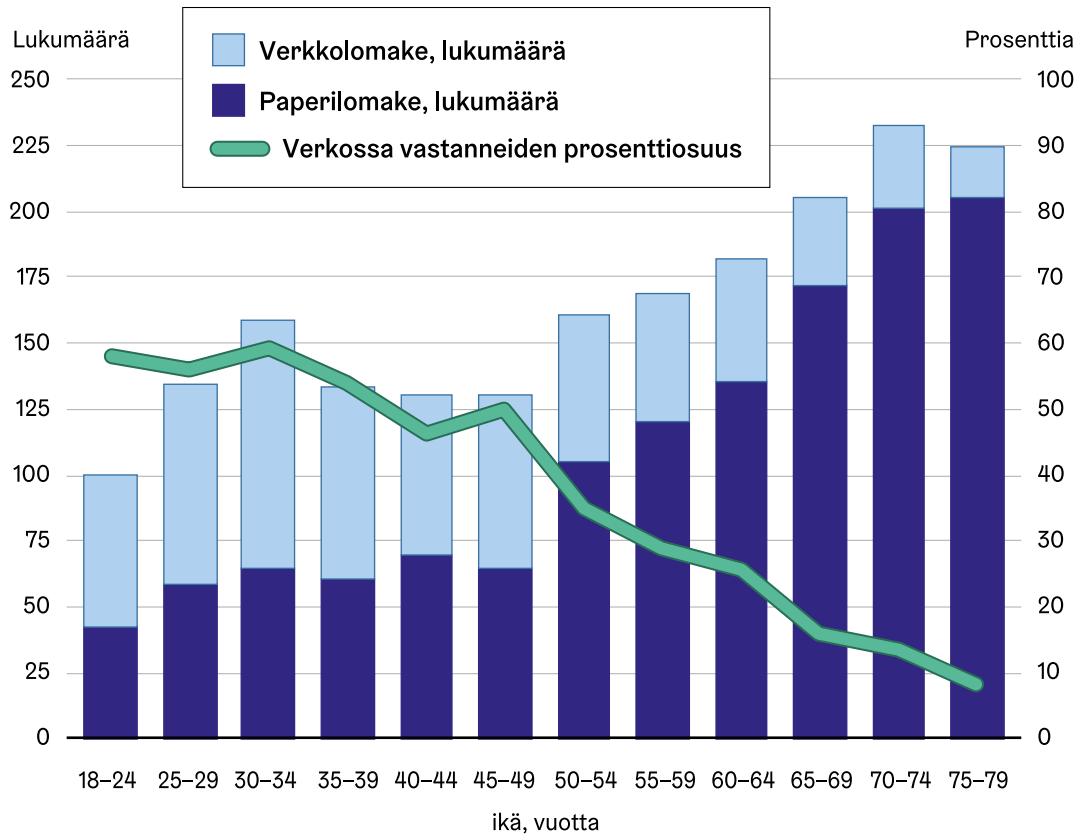
Tulokas, Raija (2002). *Suomalaiset ja ympäristö. Ympäristö ja luonnonvarat 2002:1.* Suomen virallinen tilasto. Tilastokeskus.

Tyrväinen, Liisa & Lanki, Timo & Sipilä, Raija & Komulainen, Jorma (2018). *Mitä tiedetään metsän terveyshyödyistä? Duodecim 2018; 134: 1, 397–403*

Vantaan kaupunki (2021). *Innovaatioiden Vantaa. Kaupunkistrategia 2022–2025.*

Liite 1. Liitekuvio ja liitetaulukko

Liitekuvio. Paperilomake- ja verkkovastaajien lukumäärä (vasen asteikko) sekä verkkovastaajien prosenttiosuus (oikea asteikko) ikäryhmittäin



Liitetaulukko. Ilmastonmuutostietoisuuden mittarin arvon ja ympäristökäyttäytymisen eri kohtien väliset korrelaatiokertoimet (r)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 Seuraan asuntoni sähkönkulutusta	1,00	0,46	0,37	0,06	0,27	0,16	-0,01	-0,02	-0,02	0,06	0,17	-0,03	0,09
2 Tarkkailen ja säädän asunnon lämpötilaa energian säästämiseksi	0,46	1,00	0,40	0,14	0,42	0,29	0,13	0,09	0,11	0,19	0,21	0,12	0,17
3 Ostaessani laitteita kiinnitän huomiota niiden sähkönkulutukseen	0,37	0,40	1,00	0,21	0,41	0,39	0,17	0,10	0,08	0,24	0,24	0,14	0,15
4 Pesen täysiä koneellisia pyykkiä ja vältän vajaita koneellisia	0,06	0,14	0,21	1,00	0,26	0,20	0,21	0,16	0,20	0,19	0,12	0,13	0,21
5 Pysin tietoisesti säästämään lämmintä vettä	0,27	0,42	0,41	0,26	1,00	0,39	0,19	0,15	0,13	0,30	0,23	0,22	0,19
6 Ostoksissani valitsen mahdollisimman paljon ympäristömerkittyjä tuotteita	0,16	0,29	0,39	0,20	0,39	1,00	0,29	0,32	0,24	0,42	0,48	0,46	0,21
7 Vältän uuden tavaran ostamista	-0,01	0,13	0,17	0,21	0,19	0,29	1,00	0,45	0,49	0,37	0,15	0,37	0,20
8 Suosin tavaroiden lainaamista tai vuokraamista omistamisen sijaan	-0,02	0,09	0,10	0,16	0,15	0,32	0,45	1,00	0,49	0,24	0,13	0,30	0,14
9 Hankkiessani hyödykkeen valitsen uuden tavaran sijasta käytetyn	-0,02	0,11	0,08	0,20	0,13	0,24	0,49	0,49	1,00	0,26	0,10	0,27	0,12
10 Vältän lentomatkaa ilmastoystävällisyyden vuoksi	0,06	0,19	0,24	0,19	0,30	0,42	0,37	0,24	0,26	1,00	0,26	0,43	0,17
11 Ostan tietoisesti lähiruokaa (lähiseudulla tuotettua)	0,17	0,21	0,24	0,12	0,23	0,48	0,15	0,13	0,10	0,26	1,00	0,30	0,14
12 Suosin kasvisruokaa lihan sijaan	-0,03	0,12	0,14	0,13	0,22	0,46	0,37	0,30	0,27	0,43	0,30	1,00	0,20
13 Suunnittelen ruokaostokset siten, että ei tule hävikkiä	0,09	0,17	0,15	0,21	0,19	0,21	0,20	0,14	0,12	0,17	0,14	0,20	1,00

Liite 2. Saatekirje ja kyselylomake

Ympäristöasennekyselyn saatekirje

elokuu 2022

Hyvä pääkaupunkiseudun asukas!

Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen toteuttavat kyselytutkimuksen, jolla selvitetään asukkaiden ympäristöasenteita ja ympäristökäyttäytymistä. Tutkimukseen on poimittu satunnaisesti yhteensä 8 100 pääkaupunkiseudun asukasta. Osoitetietosi on saatu väestötietojärjestelmästä.

Sinun vastauksesi on meille tärkeä. Jokainen vastaaja edustaa tutkimuksessa oman alueensa asukkaita. Vastaamalla voit varmistaa, että sinä ja muut vastaavassa elämäntilanteessa olevat ihmiset ja heidän näkemyksensä tulevat huomioituksi pääkaupunkiseudun kaupunkien ympäristöön liittyvässä päätöksenteossa. Voit lukea tutkimuksen tietosuojasta ja tietojen käsittelystä kirjeen kääntöpuolelta.

Voit vastata kyselyyn joko paperilomakkeella tai internetissä. Pyydämme vastaamaan kyselyyn 10 päivän sisällä siitä, kun olet saanut tämän kirjeen. Täytetyn paperilomakkeen voit palauttaa mukana tullessa valmiiksi maksetussa palautuskuoressa. Internetissä kyselyyn voi osallistua alla olevien tietojen avulla. Huomaathan, että kirjautumissivun osoite tulee kirjoittaa selaimen osoiteriville, ei esimerkiksi Googlen hakukenttään.

VOIT VASTATA MYÖS VERKOSSA:

Kirjautumissivu: <https://tutkimustie.fi/ymparisto>
Salasana: **yat2022**
Tunnistenumero:

Etukäteen vaivannööstäsi kiittäen

Juhana Vartiainen
pormestari
Helsingin kaupunki

Jukka Mäkelä
kaupunginjohtaja
Espoon kaupunki

Ritva Viljanen
kaupunginjohtaja
Vantaan kaupunki

Christoffer Masar
kaupunginjohtaja
Kauniaisten kaupunki

In English: You have been chosen to participate in environmental attitude survey. If you wish to answer the survey in English, please go to web page <https://tutkimustie.fi/ymparisto> and choose the English version.

Osoitelähde: Väestötietojärjestelmä, Digi- ja väestötietovirasto, PL 123, 00531 HELSINKI

Pääkaupunkiseudun ympäristöasennetutkimus 2022

Merkitse vastauksesi rastittamalla sopiva vaihtoehto tai kirjoittamalla vastauksesi selkeällä käsialalla sille varattuun tilaan. Valitse vain yksi vaihtoehto, ellei kysymyksessä ole erikseen ohjeistettu toisin. Mikäli vahingossa teet merkinnän väärään ruutuun, niin mustaa väärä ruutu kokonaan ja merkitse rasti oikeaan ruutuun.

A Energiansäästö ja kulutusvalinnat

1. Kuinka toteutat seuraavia asioita arjessasi?

	en koskaan	harvoin	silloin tällöin	melko usein	hyvin usein
a. Seuraan asuntoni sähkönkulutusta	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Tarkkailen ja säädän asunnon lämpötilaa energian säästämiseksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Ostaessani laitteita kiinnitän huomiota niiden sähkönkulutukseen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Pesen täysii koneellisia pyykkiä ja vältän vajaista koneellisia	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Pysin tietoisesti säästämään lämmintä vettä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
f. Ostoksissani valitsen mahdollisimman paljon ympäristömerkittyjä tuotteita	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
g. Vältän uuden tavaran ostamista	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
h. Suosin tavaroiden lainaamista tai vuokraamista omistamisen sijaan	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
i. Hankkiessani hyödykkeen valitsen uuden tavaran sijasta käytetyn	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
j. Vältän lentomatkailua ilmastoystävällisyyden vuoksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
k. Ostan tietoisesti lähiruokaa (lähiseudulla tuotettua)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
l. Suosin kasvisruokaa lihan sijaan	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
m. Suunnittelen ruokaostokset siten, että ei tule hävikkiä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

B Näkemyksiä ympäristöongelmista

2. Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
a. Ympäristönsuojelu ja taloudellinen kasvu ovat mahdollisia samanaikaisesti	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Ympäristö tulisi asettaa etusijalle, vaikka talouskasvu jonkin verran kärsisi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Ympäristönsuojelu edellyttää Suomelta talouskasvua	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Ympäristönsuojelutoimiin ei kannata ryhtyä ennen kuin ympäristöongelman syistä ja seurauksista on olemassa tieteellisesti luotettavaa tietoa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Tekniikan kehittyminen ratkaisee tulevaisuudessa useimmat tämän päivän ympäristöongelmat	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
f. Ns. älytalot eli tieto- ja viestintätekniikalla varustetut kodit säästävät merkittävästi energiaa tulevaisuudessa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
g. Arkielämässäni toimin nyt niin ympäristöystävällisesti kuin pystyn	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
h. Tunnen syyllisyyttä siitä, etten elä tarpeeksi ympäristöystävällisesti	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
i. Ilmastonmuutos johtuu pääosin ihmisen toiminnasta	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
j. Koen ilmastonmuutoksen vaikutukset pääosin myönteisiksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
k. Tunnen usein ahdistusta ilmastonmuutoksen voimistumisen vuoksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
l. Omilla teoillani ei ole mitään merkitystä ilmastonmuutoksen kannalta	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
m. Kaikkien tulisi tinkiä omasta asumisväljyydestään ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
n. Ympäristösyistä tehtävät verojen ja maksujen korotukset tulisi korvata niille, joihin ne eniten vaikuttavat	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
o. Olisin valmis maksamaan korkeampia veroja tai maksuja, jos ne suunnattaisiin:					
1. meluntorjuntaan	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
2. ilmanlaadun parantamiseen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
3. ilmastonmuutoksen torjuntaan	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
4. vesiensuojeluun	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
5. luonnonsuojeluun	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

3. Mitä mieltä olet seuraavista kotikaupunkia ja paikallisia ympäristökysymyksiä koskevista väittämistä?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
a. Tunnen hyvin asuinkaupunkini ilmastopoliitiikan	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Asuinkaupunkini ilmastopoliittikka on mielestäni vastuullista	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Itämeri on minulle tärkeä vapaa-ajanviihteen ja harrastusten kannalta	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Kaupunkini pienvedet (purot, joet, järvet) ovat minulle tärkeitä vapaa-ajanviihteen ja harrastusten kannalta	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Voin itse vaikuttaa kaupunkini vesistöjen tilaan	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
f. Pystyn vaikuttamaan riittävästi oman lähialueeni ympäristöasioita koskevaan päätöksentekoon	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
g. Omilla valinnoillani pystyn vähentämään altistumistani ilmansaasteille	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
h. Voin vähentää omilla teoillani hengitysilman saasteita ulkona	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

C Huolestuneisuus ympäristöongelmista

4. Kuinka huolestunut olet seuraavista ympäristöön liittyvistä ongelmista?

	en lainkaan huolestunut	hiukan huolestunut	melko huolestunut	erittäin huolestunut
Maa- ja vesistöongelmat				
a. Maailman metsien tuhoutuminen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
b. Kasvi- ja eläinlajien sukupuuttoon kuoleminen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
c. Ilmastonmuutos ja sääolojen muuttuminen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Ilmastonmuutoksen tuomat riskit				
d. Helteiden ja myrskyjen yleistymisen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
e. Rankkasateiden aiheuttamat tulvat	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
f. Meriveden nousu	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
g. Elintarvikkeiden saatavuuden heikkeneminen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
h. Ilmastonmuutosten aiheuttama muuttoliike	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
i. Luonnon sopeutuminen ilmastonmuutokseen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Paikalliset ongelmat				
j. Puun pienpoltton haitat, kuten pienhiukkaset ja viihtyisyys	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
k. Liikenteen haitat, kuten saasteet ja melu	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
l. Lähiluonnon häviäminen tai yksipuolistuminen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
m. Kotikaupunkini vesistöjen laatu	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
n. Lumettomien ja pimeiden talvien yleistymisen ilmastonmuutoksen myötä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

D Mielipiteitä kaupunkikehityksestä ja ympäristönsuojelun keinoista

5. Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
a. Omalle asuinalueelleni sopisi hyvin lisää asuintaloja	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Asuinalueelleni tulisi osoittaa enemmän alueita kaupunkiviljelyn tarpeisiin	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Viheralueita voidaan hieman vähentää, jotta kaupunki voi kasvaa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Asuinalueita voi tiivistää, jos näin saadaan säilytettyä luontoalueita muualla	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Asuinalueiden tulisi olla enemmän alueita, joissa on monimuotoista luontoa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
f. Pientaloalueita pitäisi varata nykyistä enemmän kaupunkini kaavoituksessa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
g. Puurakentamista tulisi lisätä kotikaupungissani	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
h. Voisin asua talossa, jonka rakentamisessa on käytetty kierrätettyjä materiaaleja	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
i. Asuinalueiden tiivistämisestä on enemmän haittoja kuin hyötyjä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
j. Asukkaat ovat päävastuussa siististä ympäristöstä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
k. Viestintä ja siisteyden kannustaminen on tehokkaampaa kuin säännöt ja määräykset	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
l. Roskaamisesta ja sotkemisesta pitäisi rangaista tuntuvasti, esim. sakottamalla	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
m. Roskaantumisen tärkein syy on roska-astioiden vähäisyys tai riittämättömyys	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
n. Haluaisin, että lähimetsäni olisi mahdollisimman luonnonläheinen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
o. Haluaisin, että lähimetsäni olisi nykyistä hoidetumpi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

6. Seuraavassa on esitetty väittämiä liikennepoliittisista keinoista, joilla julkinen valta voi vaikuttaa ympäristöasioihin. Mikä on sinun kantasi niihin?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
a. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen suosiminen on tärkeä keino ratkaista liikenteen ympäristöongelmat	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Sähköautot ja muu autojen tekninen kehitys ovat tärkeitä keinoja ratkaista liikenteen ympäristöongelmat	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Polttoaineveroja tulisi korottaa, jotta ihmiset saataisiin vähentämään autolla ajoa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Uusiutuvia polttoaineita tulisi sekoittaa fossiilisten polttoaineiden sekaan selvästi enemmän kuin nykyisin tehdään	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Vähäpäästöisten autojen osuuden kasvua tulisi edistää verotuksen avulla	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
f. Autojen yhteiskäyttöä tulisi edistää ja suosia	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
g. Yksityisautoilulle tulisi asettaa ruuhkamaksut	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
h. Ajoneuvonopeuksia tulisi alentaa ympäristöhaittojen vähentämiseksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
i. Asuinkaupunkini pitäisi edistää sähköautojen ja -pyörien latauspisteiden rakentamista	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
j. Pysäköintimaksuja tulisi korottaa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
k. Pysäköintipaikkojen määrää tulisi vähentää	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
l. Kävelykatuja pitäisi lisätä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
m. Maanalaisia liikenneväyliä pitäisi rakentaa nykyisten katujen rauhoittamiseksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
n. Pyöräilyä tulisi tukea verotuksellisesti	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

7. Seuraavassa on esitetty omiin liikkumisvalintoihin liittyviä väittämiä. Mitä mieltä sinä olet niistä?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
a. Olen kiinnostunut itse osallistumaan autojen yhteiskäyttöön	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Olen kiinnostunut hankkimaan uusiutuvaa polttoainetta (biodiesel, etanoli) käyttävän auton	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Olen kiinnostunut hankkimaan sähköauton	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Sähköpyörän käyttö todennäköisesti vähentäisi autoiluani	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Pyöräilisin enemmän, jos tarjolla olisi enemmän turvallisia pyöräparkkeja	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
f. Pyöräilisin enemmän, jos pyöräily olisi nykyistä sujuvampaa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
g. Pyöräilisin enemmän, jos väylien kunnosapito talvisin olisi parempaa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
h. Pyöräilisin enemmän, jos pyöriä olisi helpompi kuljettaa mukana joukkoliikenteessä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
i. Sähköpotkulaudat monipuolistavat kaupunkiliikettä myönteisellä tavalla	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
j. Käyttäisin enemmän joukkoliikennettä, jos se olisi halvempaa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
k. Käyttäisin enemmän joukkoliikennettä, jos kulkeminen, siirtyminen ja maksaminen olisi nykyistä sujuvampaa	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
l. Luulen, että koronapandemian kokemukset saavat minut välttämään joukkoliikennettä pysyvämminkin	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

E Asuinympäristö ja viestintä

8. Minkälaiseksi koet ympäristön tilan omalla asuinalueellasi seuraavien tekijöiden osalta?

	erittäin huono	melko huono	keskin-kertainen	melko hyvä	erittäin hyvä
a. Meluttomuus ja hiljaisten paikkojen saavutettavuus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Ilmanlaatu	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Viheralueiden laatu (luonnonläheisyys, monimuotoisuus)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Viheralueiden saavutettavuus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Viheralueiden palvelut (reitit, laavut, opasteet, leikkipaikat ym.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
f. Viheralueiden riittävyys tiiviisti rakennetuilla alueilla	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
g. Ympäristön siisteys ja roskattomuus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
h. Vesistöjen puhtaus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
i. Ranta-alueiden laatu (jos niitä alueellasi on)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
j. Liikenneturvallisuus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
k. Muu turvallisuus (rikosuhka, häirintä ym.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

9. Kuinka usein liikut kotikaupunkisi luonnossa?

	päivittäin	viikoittain	kuukausittain	harvemmin
a. Lähipuistot ja muu lähiluonto	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
b. Laajemmat metsät ja muut viheralueet	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
c. Ranta-alueet	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

10. Seuraavassa on esitetty osallistumiseen ja viestintään liittyviä väittämiä. Mitä mieltä sinä olet niistä?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
a. Koen pystyväni vaikuttamaan tarpeeksi kaupungin päätöksiin lähiympäristöstä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
b. Koen kaupunkiympäristön suunnitteluun osallistumisen vaikeaksi	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
c. Olen hyvin selvillä siitä, kuinka kaupunkilainen voi vaikuttaa kuntansa ympäristön suunnitteluun	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
d. Asuinalueeni tiedottaminen ympäristöasioista on riittävä	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
e. Viestintä ilmastoasioista on muuttanut käyttäytymistäni	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

F Taustakysymykset

Missä kaupungissa asut?

- 1 Helsinki
- 2 Espoo
- 3 Vantaa
- 4 Kauniainen

Minkä ikäinen olet?

--	--

vuotta

Oletko?

- 1 nainen
- 2 mies
- 3 muu / en halua kertoa

Mikä on korkein koulutuksesi?

- 1 peruskoulu, kansakoulu tai keskikoulu
- 2 ammattikoulu tai -opisto
- 3 ylioppilastutkinto
- 4 alempi korkeakoulututkinto (esim. AMK tai kandidaatin tutkinto)
- 5 ylempi korkeakoulututkinto (esim. YAMK tai maisterin tutkinto)
- 6 lisensiaatin tai tohtorin tutkinto

Kun kotitaloutesi kaikki tulot otetaan huomioon, onko menojen kattaminen näillä tuloilla?

- 1 erittäin hankalaa
- 2 hankalaa
- 3 melko hankalaa
- 4 melko helppoa
- 5 helppoa
- 6 hyvin helppoa

Kotitalouden tyyppi

- 1 asun vanhempieni kanssa
- 2 yksinasuva
- 3 pariskunta
- 4 yhden vanhemman lapsiperhe
- 5 kahden vanhemman lapsiperhe
- 6 muu

Onko taloudessasi alle kouluikäisiä (0–6-vuotiaita) lapsia?

- 1 ei ole
- 2 on

Minkälaisessa talossa asut?

- 1 kerrostalo
- 2 rivi- tai paritalo
- 3 omakotitalo
- 4 muu

Asunnon hallintamuoto

- 1 omistusasunto
- 2 vuokra-asunto
- 3 asumisoikeusasunto
- 4 muu

Onko taloudessasi autoa käytettävissä?

- 1 ei ole
- 2 on, yksi auto
- 3 on, kaksi autoa tai enemmän

Jos vastasit ”on”, niin mikä/mitkä seuraavista?

- 1 bensiiniauto
- 2 dieselauto
- 3 sähköauto
- 4 hybridauto
- 5 kaasuauto
- 6 etanoliauto

Miten kuljet työ- tai opiskelumatkasi useimmin *talvikaudella*?

(Valitse vain yksi kohta, se miten kuljet useimmin)

- 1 henkilöautolla (mukaan lukien taksi)
- 2 joukkoliikenteellä
- 3 polkupyörällä
- 4 kävellen
- 5 minulla ei ole työ-/opiskelumatkoja

Kiitos vaivannäöstä!

Tekijä(t)

Hirvonen, Jukka

Nimike

Ympäristöasenteet pääkaupunkiseudulla 2022

Julkaisija (toimiala tai laitos)

Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia,
kaupunkitietopalvelut

Julkaisu-aika

2023

Sivumäärä, liitteet

100

Sarjan nimike

Tutkimuksia - Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia,
kaupunkitietopalvelut

Osanumero

2023:3

ISSN (verkossa) 2954-1786

ISBN (verkossa) 978-952-386-332-3

Kieli

fin, swe, eng

Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa on selvitetty pääkaupunkiseudun asukkaiden ympäristöä koskevia asenteita sekä ympäristökäyttäytymistä. Siinä on tutkittu mm. huolestuneisuutta erilaisista ympäristöongelmista, omakohtaista uhraushalua ympäristön hyväksi sekä tietoisuutta ilmastonmuutoksesta. Lisäksi selvitettiin näkemyksiä kaupunkikehityksestä ja liikennepolitiikasta.

Tutkimus toteutettiin Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan kaupunkien yhteishankkeena. Se pohjautui laajaan asukaskyselyyn, johon vastasi lähes 2 000 henkeä vastausosuuden ollessa 25 %.

Tulosten mukaan ympäristöystävälliset asenteet olivat vastaajakunnassa vallitsevia. Esimerkiksi tietoisuus ilmastonmuutoksesta oli hyvällä tasolla ja parantunut entisestään vuodesta 2017. Myös uhrausvalmius ympäristö hyväksi oli asenteiden tasolla vahvaa. Asenteiden ja käyttäytymisen välinen yhteys ei kuitenkaan ollut kovin vahvaa. Ympäristöystävällisistä valinnoista oli viiden vuoden takaisesta yleistynyt varsinkin kasvissyönnin ja lentomatkausten välttäminen.

Joukko- ja kevyen liikenteen edistäminen ja suosiminen ympäristöystävällisistä sai laajan kannatuksen. Suhtautumista autoilun rajoittamistoimiin ja siihen kohdistuviin maksuihin määrittä paljolti vastaajan nykyinen pääasiallinen kulkumuoto: autottomat kannattivat näitä yleisimmin, autoistuneimmat vastaajat harvimmin.

Vihheralueiden saavutettavuus ja laatu sekä ilmanlaatu arvioitiin yleensä hyväksi. Lähivihheralueet koettiin tärkeiksi ja niillä ulkoiltiin paljon. Niiden käyttö ulkoiluun oli lisääntynyt vuodesta 2017.

Asiasanat

ympäristöasenne, ympäristökäyttäytyminen, ilmastonmuutos

Hinta

hinnaston mukaan

Jakelu

puh. 09 310 43297

Ympäristöasenteet pääkaupunkiseudulla 2022

Ympäristökysymykset ovat keskeisellä sijalla Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien strategioissa. Asukkaiden ympäristöasenteilla ja valinnoilla on tärkeä rooli, kun pyritään kestävään kaupunkikehitykseen. Seudun kaupungeissa asukkaiden ympäristöasenteita on tutkittu aiemminkin, mutta vuonna 2022 toteutettiin ensimmäistä kertaa kaikkien neljän kaupungin yhteinen tutkimus aiheesta.

Tutkimuksessa selvitettiin laajan asukaskyselyn avulla pääkaupunkiseudun asukkaiden mielipiteitä ympäristöongelmista ja ympäristönsuojelusta sekä näihin liittyen kaupunkikehityksestä ja liikennepoliittisista toimista. Lisäksi kartoitettiin joitakin ympäristökäyttämisen osa-alueita, kuten kodin energiansäästöä, kulutusvalintoja ja luonnossa liikkumista sekä arvioita lähiympäristön tilasta.

Tutkimuksessa on etsitty vastauksia esimerkiksi seuraaviin kysymyksiin. Kuinka tietoisia ollaan erilaisista ympäristöongelmista? Missä määrin on omakohtaista uhraushalua niiden voittamiseksi? Kuinka vahva yhteys on ympäristömyönteisten asenteiden ja ympäristökäyttämisen välillä? Miten suhtaudutaan tiivistävään kaupunkikehitykseen tai autoilua rajoittaviin toimiin?

**Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia
kaupunkitietopalvelut**

Julkaisutilaukset
p. 09 310 43297

Internet
www.hel.fi/kaupunkitieto