

KOHTI REILUJA PÄÄSTÖVÄHENNYSKEINOJA

**Tutkimus liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen
päästövähennystoimien sosiaalisista vaikutuksista**

Saima Tossavainen

Maisterintutkielma

Yhteiskuntapolitiikka

Yhteiskuntatieteiden ja
filosofian laitos

Jyväskylän yliopisto

Syksy 2020

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta Humanistis-yhteiskuntatieteellinen	Laitos Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos
Tekijä Saima Tossavainen	
Työn nimi KOHTI REILUJA PÄÄSTÖVÄHENNYSKEINOJA: Tutkimus liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen päästövähennystoimien sosiaalisista vaikutuksista	
Oppiaine Yhteiskuntapolitiikka	Työn tyyppi Maisterintutkielma
Aika Syksy 2020	Sivumäärä 76 + liitteet
Ohjaajat Sakari Taipale ja Suvi Huttunen	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tämä tutkimus tehtiin osana Jyväskylän yliopiston yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitoksella toteutettua tutkimushanketta Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyys. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitykseen sisältyvien päästövähennystoimien sosiaalisia vaikutuksia ja sosiaalista hyväksyttävyyttä.</p> <p>Tutkimuksen taustakirjallisuus koskee liikenteen ilmastovaikutuksia ja maakunnallisen liikennesuunnittelun reunaehtoja. Tutkimuksen teoreettinen ja käsitteellinen pohja muodostuu kestävyystransitioita ja oikeudenmukaisuutta, sosiaalista hyväksyttävyyttä, osallistamista ja sosiaalisten vaikutusten arviointia koskevasta aiemmasta tutkimuksesta. Tutkimuksen empiirinen osa koostuu viidestä ryhmähaastattelusta, jotka kerättiin vuonna 2019 eri puolilla Keski-Suomea. Haastatellut ryhmät edustivat eri elämäntilanteessa olevia ihmisiä: lapsiperheiden äitejä, nuoria sekä eläkeikäisiä. Haastatteluaineisto analysoitiin laadullisen sisällönanalyysin keinoin.</p> <p>Tulosten perusteella kestävän liikenteen toimien hyväksyttävyyteen vaikuttavat kustannukset, saavutettavuus, arjen sujuvuus, turvallisuus, aiemmat kokemukset, miellelyhtymät ja tieto. Oikeudenmukaisuuden näkökulmasta tarkasteltuna pyöräilyä, joukkoliikennettä ja biokaasuautoilua edistäviä toimenpiteitä pidettiin tasa-arvoisimpina. Tarkastelu paljastaa kestävän liikenteen toimiin liittyvän joitakin riskejä. Riskit koskevat taloudellista, alueellista ja haavoittuvaisiin ryhmiin kohdistuvaa epätasa-arvoa. Tulokset tukevat aiempaa tutkimusta, jonka mukaan haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja kompensointi ovat ratkaisevassa asemassa reilun murroksen toteuttamisessa kaikilla päätöksenteon tasoilla.</p>	
Asiasanat ilmastotoimet; sosiaaliset vaikutukset; hyväksyttävyys; reilu murros; liikennejärjestelmä	
Säilytyspaikka Jyväskylän yliopisto	

KIITOKSET

Haluan kiittää kaikkia syksyllä 2019 ryhmähaastatteluihin osallistuneita sekä haastateltavien löytämisessä auttaneita julkisen sektorin työntekijöitä. Tutkimukseni valmistuminen viivästyí suunnitellusta, mutta alustavia tuloksia hyödynnettiin kuitenkin maakunnan liiton liikennejärjestelmäsuunnittelun varsinaisen vaikutustenarvioinnin tukena jo keväällä 2020 ennen tutkielman valmistumista. Haastatteluiden ydinviestit siis saatiin liiton valmistelijoiden tietoon liikennejärjestelmäsuunnittelun ollessa luonnosvaiheessa. Kiitän Keski-Suomen liiton liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen valmistelijoita yhteistyöstä ja tutkielmaa koskevista kommentteista.

Kiitokseni ansaitsevat myös tutkimushankkeessa työskennelleet tutkijat ja tutkimusavustaja, pro gradu -seminaarin ohjaajat sekä vertaisopiskelijat heidän tarjoamastaan asiantuntemuksesta ja tuesta. Kiitokset myös läheisilleni. Ilman heitä kaikkia tämä tutkimus ei olisi valmistunut.

TAULUKOT

Taulukko 1. Fokusryhmien taustatiedot.	36
Taulukko 2. Eläkeläiset.	36
Taulukko 3. Lapsiperheiden äidit.	37
Taulukko 4. Nuoret.	37
Taulukko 5. Kestävän liikenteen toimien esteet ryhmähaastattelujen perusteella.	57
Taulukko 6. Kestävän liikenteen toimia edistävät tekijät ryhmähaastattelujen perusteella.	58

SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	1
2 PÄÄSTÖJÄ VÄHENTÄVÄ LIIKENNESUUNNITTELU.....	4
2.1 Liikenne ja ilmastonmuutos.....	4
2.2 Kestävän liikenteen sitoumukset, sopimukset ja lainsäädäntö	6
2.3 Liikennejärjestelmäsuunnittelu osana alueellista ilmastotyötä.....	8
2.4 Nuoret, lapsiperheet ja ikäihmiset liikennejärjestelmän käyttäjinä.....	10
3 ILMASTOTOIMIEN SOSIAALINEN KESTÄVYYS	14
3.1 Kestävyyismurroksen oikeudenmukaisuus.....	14
3.2 Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyys	18
3.3 Osallistaminen ilmastopolitiikassa	22
3.4 Sosiaalisten vaikutusten arviointi	24
4 EMPIIRISEN TAPAUSTUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	28
4.1 Fokusryhmähaastattelu aineistonkeräysmetodina	28
4.2 Haastatteluaineisto.....	30
4.2.1 Eläkeläisten ryhmähaastattelu	32
4.2.2 Nuorten ryhmähaastattelut	33
4.2.3 Lapsiperheiden äitien ryhmähaastattelut	34
4.3 Sisällönanalyysin kulku.....	39
4.4 Tietosuoja ja eettisyys	40
5 TULOKSET	42
5.1 Vähäpäästöisen liikenteen toimien esteet ja niitä edistävät tekijät.....	42
5.1.1 Biokaasu- ja sähköautot.....	42
5.1.2 Julkinen liikenne.....	45
5.1.3 Pyöräily	53
5.1.4 Yhteenveto esteistä ja edistävästä tekijöistä	55
5.2 Sosiaaliset vaikutukset ja oikeudenmukaisuus	59

5.2.1 Biokaasu- ja sähköautot.....	59
5.2.2 Julkinen liikenne.....	60
5.2.3 Pyöräily	63
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	65
LÄHTEET	68
LIITTEET.....	77

1 JOHDANTO

Ilmastonmuutoksen hillitseminen on yksi aikamme suurimmista ja monimutkaisimmista haasteista. Jotta ihmisen toiminta pysyisi planeettamme mahdollistamissa rajoissa ja suistuminen ennustamattomien seurauksien kierteseen voitaisiin estää (Fischer 2017; IPCC 2018), maailman on muututtava siitä, millaisena sen olemme oppineet tuntemaan. Ilmastonmuutoksen torjunta on tullut kansainvälisten ja kansallisten sopimusten ja säädösten kautta ajankohtaiseksi kaikessa päätöksenteossa. Yhteiskuntamme on systeemisen murroksen, transition, edessä. On keksittävä uusia, kestäviä tapoja elää, käyttää resursseja, olla olemassa – ja liikkua.

Viime aikoina systeemisen murroksen tutkimuksessa on alettu kiinnittää huomiota ilmastonmuutoksen hillitsemisen keinojen oikeudenmukaisuuteen (Köhler ym. 2019). Jos keinoja ei koeta oikeudenmukaisiksi, ne voivat kohdata vastustusta ja epäonnistua (Williams & Doyon 2019). Maailmalta on saatu varoittavia esimerkkejä siitä, miten voi pahimmillaan käydä, kun hyväksyttävyyttä ei oteta huomioon ilmastopolitiikassa. Ranskan ”keltaliivien” mielenosoitukset vuosina 2018–2019 liittyivät osin epäreiluksi koetun ilmastopolitiikan vastustamiseen (Yle 2019). Päätöksenteossa sivuutetuksi joutuminen ja hiljainen epäoikeudenmukaisuuden sietäminen luovat pohjaa poliittiselle radikalismille, populististen liikkeiden kasvuille sekä epäluottamukselle päättäjiä ja instituutioita kohtaan (Williams & Doyon 2019).

Tulevaisuudesta ilmastonmuutoksen seurausten kanssa on esitetty myös skenaarioita, joissa länsimaisen yhteiskunnan perusta, demokratia, tulee uhatuksi. Jos ilmastonmuutoksen tuottamat ääri-ilmiöt, ilmastopakolaisuus ja ylikulutuksesta seuraava resurssipula aiheuttavat levottomuuksia, voi käydä niin, että hupeneva etuoikeutettu väestö turvautuu yhä autoritäärisempiin keinoihin. (Fischer 2017, 32.) Demokratiaa vahvistaville toimille on siis entistäkin suurempi tarve ilmastonmuutoksen kanssa kamppailevassa, ennustamattomassa maailmassa.

Todellisen kestävyuden saavuttamiseksi on otettava huomioon paitsi kestävyuden ekologinen ja taloudellinen ulottuvuus myös sosiaalinen kestävyys. Muutos on tehtävä yhdessä ilman, että ketään jätetään ulkopuolelle keskusteluista. Sosiaalisesti hyväksyttäviin ilmastotoimiin voidaan pyrkiä kuuntelemalla erilaisia ihmisiä ja ymmärtämällä eri näkökulmia aiheeseen. Kestävässä päätöksenteossa osallistetaan kansalaiset heitä koskevan

päätöksenteon eri vaiheisiin. Tutkimukseni periaatteelliset lähtökohdat ovat tässä: tutkimustiedon ja osallistamisen yhdistämisessä päätöksenteon avuksi.

Tein tämän pro gradu -tutkimuksen osana Jyväskylän yliopiston yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitoksella toteutettua tutkimushanketta ”Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys” (Järvelä ym. 2020). Hankkeen kanssa samoihin aikoihin maakunnissa oli käynnistymässä liikennejärjestelmäsuunnitelmien uudistaminen. Suunnitelmien yhtenä tavoitteena on liikenteen kestävyuden edistäminen (Keski-Suomen liitto 4.5.2020; Liikenne- ja viestintäministeriö 2019). Niinpä hankkeessa sovittiin Keski-Suomen maakunnan liiton kanssa yhteistyöstä, joka toteutui tämän pro gradu -tutkielman muodossa. Maakunnan liiton tarpeiden mukaisesti tutkimuksen lähtökohdaksi muodostui yhtäältä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin menetelmien kehittäminen sekä toisaalta tiedon hankinta keskeisten toimenpiteiden sosiaalisista vaikutuksista.

Tutkimuksen aineistoksi keräsin viisi ryhmähaastattelua etukäteen valittujen fokusryhmien keskuudessa eri puolilla maakuntaa. Ryhmähaastatteluissa selvitettiin Keski-Suomen liiton liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta poimittujen kestävästä liikennettä edistävien toimenpiteiden mahdollisia sosiaalisia vaikutuksia sekä toimenpiteiden hyväksyttävyyttä. Koska kestävä liikenteen toimet koskettavat monia erilaisia liikkujaryhmiä, valikoituivat tämän tutkimuksen fokusryhmiksi nuoret, lapsiperheet sekä eläkeläiset. Nuorten haastattelut toteutuivat maaseudulla, lapsiperheiden taajamassa ja Jyväskylässä. Eläkeläisten haastattelussa oli mukana edustajia eri maakunnan alueilta.

Tässä tutkimuksessa selvitin maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen sisältyvien alustavien kestävä liikenteen toimien esteitä ja edistäviä tekijöitä, sosiaalisia vaikutuksia ja hyväksyttävyyttä. Lisäksi syvensin sosiaalisten vaikutusten arviointia tarkastelemalla niitä oikeudenmukaisuuden käsitteen kautta. Haastatteluissa tarkasteltuja alustavia kestävä liikenteen toimia olivat vaihtoehtoisella käyttövoimalla, kuten sähköllä tai biokaasulla toimivien ajoneuvojen käytön edistäminen, julkisen liikenteen käytön edistäminen sekä pyöräilyn edistäminen.

Tutkimuskysymyksiksi muodostuivat:

- 1. Millaisia esteitä ja edistäviä tekijöitä ryhmähaastatteluissa nostetaan esille kestävä liikenteen toimien toteutumiseksi ja miten ne vaikuttavat toimien hyväksyttävyyteen?**

2. Miten havaitut vaikutukset kytkeytyvät kestävän liikennejärjestelmän murroksen oikeudenmukaisuuteen?

Tutkimukseni etenee seuraavasti. Lähestyn aihetta kuvauksella liikenteen ilmastovaikutuksista ja niitä säätelevistä valtiollisista ja kansainvälisistä sopimuksista ja sitoumuksista. Luvussa esittelen myös maakunnallista liikennesuunnittelua sekä tutkimiani fokusryhmiä koskevaa aiempaa tietoa. Kolmas luku käsittelee aiempaa tutkimusta kestävästä murroksesta oikeudenmukaisuuden näkökulmasta, ilmastotoimien sosiaalista hyväksyttävyyttä, sosiaalisten vaikutusten arviointia ja osallistamisen hyötyjä ilmastotoimien yhteydessä. Neljäs luku sisältää käyttämäni menetelmien ja aineiston kuvaukset. Viidennessä luvussa esittelen näillä menetelmillä muodostamani tulokset ja kuudennessa luvussa pohdin niiden perusteella tekemiäni johtopäätöksiä.

2 PÄÄSTÖJÄ VÄHENTÄVÄ LIIKENNESUUNNITTELU

2.1 Liikenne ja ilmastonmuutos

Ihmisten toiminnan vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat selvät (IPCC 2014, 2). Vaikka ihmisen toiminnan vaikutuksia luontoon ja ilmastoon on tutkittu jo 1900-luvun alkupuolelta saakka, suuren yleisön tietoisuuteen ja kansainvälisiin poliittisiin ohjelmiin ilmastonmuutoksen torjunta on varsinaisesti noussut vasta viime vuosikymmenien aikana. 1990-luvulla Hallitustenvälinen ilmastopaneeli (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) arvioi ensimmäisessä ilmastonmuutosta koskevassa raportissaan, että maailman keskiarvoinen lämpötila kasvaa vuoden 1990 tasoon verrattuna yhden celsiusasteen vuoteen 2025 mennessä ja kolme astetta nykyisen vuosituhannen loppuun mennessä, jos lämpeneminen jatkuu nykyistä tahtia (IPCC 1990). Sittemmin on suositeltu lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen, jolloin ilmastovaikutukset olisivat vielä hallittavissa (IPCC 2018). Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelman päästökuiluraportin mukaan päästöjen pitää pudota välittömästi, jotta ilmaston lämpeneminen voidaan rajoittaa alle 1,5 asteeseen Pariisin ilmastosopimuksen mukaisesti (UNEP 2019).

Ilmastonmuutoksen eteneminen lisää riskejä vaarallisille ja peruuttamattomille vaikutuksille ihmisiin ja ekosysteemeihin. Ilmastonmuutos on jo aiheuttanut ilmaston ja valtamerten lämpenemistä, lumen ja jään määrien vähenemistä ja merenpinnan nousua (IPCC 2014, 2, 8, 53–54). Euroopan ympäristökeskuksen havaitsemat ja ennustamat ilmastovaikutukset Euroopan alueille ilmenevät talousvaikeuksina, biodiversiteettikatona, maatalouden vaikeuksina, ihmisten terveyshaittoina helleaaltojen myötä ja rajuilmojen aiheuttamina tuhoina (Euroopan ympäristökeskus 2017).

Ilmakehää lämmittävistä kaasuista merkittävin on hiilidioksidi (IPCC 1990, 7). Hiilidioksidin osuus kaikista päästöistä on Suomessa vaihdellut 80–95 prosentin välillä aikavälillä 1990–2019 (Tilastokeskus 2020, 11). Ilmakehää lämmittävät kaasut muodostavat ilmakehään heijastavan kerroksen, jonka läpi auringon säteilyä pääsee heijastumaan takaisin avaruuteen vähemmän kuin ilman kasvihuonekaasuja. Tällöin säteily jää lämmittämään maapallon pintaa. (IPCC 1990, 7.) Ilmiö on siis sama kuin kasvihuoneessa, jossa kasvihuoneen lasi estää lämpöä haihtumasta. Kasvihuoneilmiöön verrataan myös yleisesti termillä maailmanlaajuinen ilmaston lämpeneminen (*global warming*) (IPCC 1990).

Kasvihuonekaasuja on ilmakehässä myös luonnostaan, mutta ihmisen osuus etenkin hiilidioksidin määrän kasvattamisessa on käynyt yhä kiistattomammaksi vuosi vuodelta. Kasvihuonekaasujen määrän kasvua ovat lisänneet teollistuminen, taloudellinen kasvu ja väestönkasvu. (IPCC 2014.) Noin puolet ihmisen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä on päässyt ilmakehään viimeisen viidenkymmenen vuoden aikana. Päästöjä aiheuttavat eniten fossiiliöljyn ja kaasun poltto, teollisuus, metsien raivaaminen ja muu maankäyttö. Pelkästään fossiiliöljyihin ja teollisuuteen liittyvät päästöt ovat yhdessä muodostaneet lähes 80 prosenttia maailman hiilipäästöjen kasvusta vuoden 1970 jälkeen. (IPCC 2014, 45.)

Liikennesektori muodosti vuonna 2019 vajaan viidenneksen kaikista Suomessa tuotetuista kasvihuonepäästöistä Tilastokeskuksen pikaennakkotiedon mukaan (Tilastokeskus 2020, 15). Yli 90 prosenttia liikenteen kasvihuonekaasuista muodostuu tieliikenteestä ja puolet kaikista liikenteen päästöistä muodostuu henkilöautojen päästöistä (Tilastokeskus 2020, 22; VTT 2019c). Henkilöautoilun muuttaminen vähäpäästöiseksi tarjoaa siis hyviä mahdollisuuksia päästövähennyksiin.

Ilmastopolitiikka ja teknologinen kehitys auttavat päästöjen hillitsemisessä. Vuonna 2019 kotimaan kasvihuonepäästöt olivat ennätysalhaiset: päästöt laskivat 38 prosenttia vuodesta 2003, jolloin päästöt olivat korkeimmillaan vuoden 1990 jälkeen (Tilastokeskus 28.5.2020). Päästöjä ovat vähentäneet muun muassa uusiutuvien energianlähteiden käyttö sekä fossiilisten polttoaineiden ja turpeen kulutuksen väheneminen energia-alalla (Tilastokeskus 2020, 17). Tieliikenteen päästöjä ovat vähentäneet taloudellinen taantuma, autojen energiatehokkuuden paraneminen ja biopolttoaineiden käyttö. Toisaalta Suomessa liikenteen päästöt henkilöä kohden ovat monia muita EU-maita suuremmat muun muassa pitkien etäisyyksien, harvan asutuksen ja kesämökkimatkailun takia. (Tilastokeskus 2020, 22; VTT 2019b.)

Liikenteen muuttaminen ympäristöystävälliseksi vaatii älykästä ja pitkäjänteistä suunnittelua, poliittista tahtoa sekä yhteistyötä paikallisen ja kansallisen hallinnon välillä (McCormick ym. 2015, 50). Ympäristöystävällisempi ja yksityisautoja vähentävä politiikka parhaimmillaan parantavat myös ihmisten hyvinvointia. Kaupungeista tulee houkuttelevampia ihmisille, kun ruuhkat, auto-onnettomuudet, saasteet ja hiilipäästöt vähenevät. Tehokkaita tapoja liikennepäästöjen vähentämiseksi kaupungeissa ovat esimerkiksi sähköautojen käytön edistäminen, sujuvien julkisten kulkuyhteyksien edistäminen, pyöräilyverkoston kehittäminen, katujen muuttaminen autottomiksi sekä

ruuhkamaksut yksityisautoilulle (McCormick ym. 2015, 49). Maaseudulla harvan asutuksen ja pitkien välimatkojen vuoksi julkisen liikenteen kehittäminen kannattavasti on haasteellista, jolloin keskeiseksi keinoksi harvaan asutun alueen hiilipäästöjen vähentämisessä nousee vähäpäästöisten kulkuneuvojen käyttöönotto.

2.2 Kestävän liikenteen sitoumukset, sopimukset ja lainsäädäntö

Suomen ilmastotavoitteita ja myös liikennesuunnittelua sitovat kansainväliset sopimukset, kuten vuonna 1992 Rio de Janeirossa solmittu YK:n ilmastosopimus, Pariisin ilmastosopimus vuodelta 2015 ja vuonna 2005 voimaan astunut, YK:n sopimusta täydentävä Kioton pöytäkirja (Tilastokeskus 2020). Euroopan unionin jäsenenä Suomen ilmastotavoitteita ohjaavat Euroopan komission asettamat tavoitteet ja lainsäädäntö vähähiiliseen talouteen siirtymisestä. Komissio julkaisi vuonna 2011 tiekartan vähähiiliseen talouteen, jossa asetettiin konkreettisia tavoitteita kasvihuonepäästöjen leikkaamiseksi 80–95 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. (Euroopan komissio 2011b, 3.) Euroopan komissio määritteli jäsenmailleen tavoitteeksi puolittaa tavanomaisia polttoaineita käyttävien autojen määrä vuoteen 2030 mennessä ja poistaa ne kokonaan kaupungeista asteittain vuoteen 2050 mennessä. (Euroopan komissio 2011b, 9–10.) Komissio mainitsee myös, että EU:n öljyriippuvuutta pitäisi vähentää ja toteaa öljyriippuvuuden uhkaavan maanosan taloudellista turvaa (Euroopan komissio 2011b, 3). Vaikka EU:n liikenteestä on tullut energiatehokkaampaa, EU:n liikenne on silti 96-prosenttisesti riippuvainen öljystä ja öljytuotteista (Euroopan komissio 2011b, 4).

Euroopan unioni päivitti vuonna 2018 tavoitteekseen saavuttaa Pariisin sopimuksen mukaisesti ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä, koska edelliset ilmastotavoitteet todettiin riittämättömäksi. Uuteen tavoite- ja lainsäädäntökokonaisuuteen kuuluvat esimerkiksi päästökauppa, kansalliset tavoitteet päästöjen vähentämiseksi ja energian säästämiseksi sekä lainsäädäntöehdotus ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi. (Euroopan komissio 2018.) Vuoden 2019 lopulla Euroopan parlamentti myös julisti ilmastohätätilan (European Parliament 26.11.2019).

Vuonna 2017 komissio hyväksyi kaksi liikennestrategiaa, joiden tavoitteena on vastata tarpeisiin liikennejärjestelmän puhtaudesta ja kilpailukykyisyydestä sekä mahdollistaa muutos nollapäästöiseen liikenteeseen (Euroopan komissio 2018, 3). Suomessa

on EU-tasoon verrattuna korkea osuus uusiutuvan energian käytöstä liikenteessä. Suomessa uusiutuvien energianlähteiden osuus liikenteessä oli vuonna 2017 18,8 prosenttia EU:n keskiarvon ollessa 7,6 prosenttia (Eurostat 22.2.2019). Euroopan komission mukaan Suomen uusiutuvan energian korkea osuus liikenteessä johtuu jakeluelvoitejärjestelmästä (Euroopan komissio 2018, 127). Biopolttoöljyn käyttöä edistävän lain mukaan polttoaineen jakelijoilla on vuosittainen jakeluelvoite, joka määrää biopolttoaineiden vuosittaisen prosenttiosuuden myydystä polttoaineesta. Prosenttiosuus suurenee vuosittain saavuttaen 10 prosenttia vuonna 2028. Jakeluelvoitteen täyttämättä jättämisestä seuraa seuraamusmaksu. (Laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä 418/2019, § 5, § 13.)

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuonna 2018 työryhmän selvittämään keinoja liikennepäästöjen poistamiseksi vuoteen 2045 mennessä. Työryhmä kuvasi kolme vaihtoehtoista skenaariota liikenteen päästöjen poistamiseksi. Ensimmäinen skenaario nojaa palvelujen kehittämiseen ja liikenteen energiatehokkuuteen, toinen liikennevälineiden teknologiseen kehitykseen ja kolmas uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämiseen. Työryhmä myös asetti raportissaan tavoitteet Suomelle hiilettömään liikenteeseen. Tavoitteiden mukaan henkilöautojen ajokilometrien kasvun tulisi taittua vuonna 2025. Tavoitteissa mainitaan myös liikennevälineiden uusiutumisen nopeutuminen. Lisäksi kotimaisen liikenteen nestemäisten biopolttoaineiden osuutta pyritään kasvattamaan 30 prosenttiin kaikista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä ja sataan prosenttiin vuodeksi 2045. (VNK 2018.)

Marinin hallitusohjelman mukaisesti liikenteen päästövähennystavoitteiden pitää vastata EU:n hiilineutraaliustavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon nähden (Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019, 115). Hallitusohjelmassa tähdätään Suomen hiilineutraaliuteen jo vuonna 2035 ja pian sen jälkeen hiilenegatiivisuuteen. Hiilineutraaliuteen pyritään nopeuttamalla päästövähennystoimia ja vahvistamalla hiilinieluja. Suomi aikoo jatkaa kansainvälistä, pohjoismaista ja EU-yhteistyötä ilmastotavoitteiden eteen. (Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, 34.)

Hallitusohjelman mukaan siirtymä hiilineutraaliuteen on tehtävä sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisesti eli siten, että koko Suomessa on mahdollisuus voida hyvin, kouluttautua ja työskennellä. Yhteiskunnan kokonaisedun mukaisesti ilmastotoimiin pyritään osallistamalla eri toimijoita päätöksentekoon. (Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019 9, 23.) Oikeudenmukaisen siirtymän puolesta on puhunut myös

Euroopan komission pääjohtaja Ursula von der Leyen (von der Leyen), joka on ottanut ilmastopolitiikan komissionsa kärkihankkeeksi.

Marinin hallitusohjelman toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat esimerkiksi kestävän liikenteen vero- ja maksu-uudistus, verouudistukset ajoneuvojen käyttövoimien muuttamiseksi vähäpäästöisemmiksi, biopolttoaineiden lisäys tieliikenteessä, sähköautojen latausinfrastruktuurin edistäminen taloyhtiöissä ja huoltoasemilla, pyöräilyväylien laadun kohentaminen sekä lisätuki kävely- ja pyöräilyohjelmalle. Liikenteen päästövähennystoimilla pyritään vapautumaan fossiilisista polttoaineista (Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelma 2019, 115–117).

2.3 Liikennejärjestelmäsuunnittelu osana alueellista ilmastotyötä

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa pyritään paitsi nykyisen liikennejärjestelmän ylläpidon ohjaamiseen myös kehittämään liikennejärjestelmää vastaamaan muuttuvan maailman haasteisiin (Keski-Suomen liitto 2012). Liikennejärjestelmäsuunnittelu vaikuttaa ympäristöön, yhteiskuntaan, ihmisten liikkumiseen ja elinkeinoelämään (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019). Ilmastonmuutoksen lisäksi haasteita liikennejärjestelmän kehittämiseksi aiheuttavat toimintaympäristön muutokset, kuten kaupungistuminen, digitalisaatio ja liikenteen palveluistuminen (Keski-Suomen liitto 7.5.2020; Keski-Suomen liitto 2012, 6, 10–11).

Liikennejärjestelmä koostuu väylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä (Väylävirasto 2020). Perinteisesti liikennejärjestelmä on määritelty teknologisten näkökulmien kautta. Liikennejärjestelmän voi myös nähdä muodostuvan teknologisen infrastruktuurin lisäksi sosiaalisesta infrastruktuurista, joka on järjestelmän sosiaalis-taloudellinen perusta (esim. Nenonen 2016, 18). Liikennejärjestelmäsuunnittelu kietoutuukin yhä tiiviimmin alueiden käytön, ihmisten hyvinvoinnin ja elinkeinoelämän kehittämiseen (Keski-Suomen liitto 2012, 6).

Liikennejärjestelmäsuunnittelu perustuu liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevaan lakiin 503/2005. Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteista 503/2005, § 15a). Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet sekä

toimenpide-ehdotukset liikennejärjestelmän kehittämiseksi (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005, § 15b). Toimenpiteet suunnitellaan kerrallaan kahdentoista vuoden ajalle. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on otettava huomioon Euroopan unionin ilmastopolitiikka sekä hallituksen ilmastopoliittiset linjaukset (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019).

Suomessa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä lähivuosina. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005, § 15b). Valtakunnalliseen suunnitelmaan kuuluu esimerkiksi valtion rahoituksen suuntaaminen liikennejärjestelmän kehitykseen sekä valtion liikenneverkon kunnossapito. Suunnitelmaan voi kuulua myös lainsäädännön muutostarpeita. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019, 17.) Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu antaa lähtökohtia maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmille (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019, 14). Yhteistyössä eri alueiden kanssa käsiteltäviä toimenpiteitä ovat esimerkiksi liikenteen päästöjen vähentäminen, joukkoliikenne sekä palveluiden ja automaation edistäminen (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019, 18).

Maakunnan liitto vastaa aluekehittämisen strategisesta kokonaisuudesta ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tekemisestä (Laki alueiden kehittämisestä ja rakenerahastotoiminnan hallinnoinnista 7/2014, § 17). Reunaehdoja maakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnittelulle antavat valtakunnallisen suunnitelman lisäksi valtakunnalliset alueidenkäyttö- ja liikennepoliittiset linjaukset ja suunnitelmat. Lisäksi maakunnalliseen suunnitteluun vaikuttavat maakunnalliset erityispiirteet ja tavoitteet, joita maakuntahallitus asettaa alueelleen (Keski-Suomen liitto 2012, 6). Myös kunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu vaikuttaa maakunnalliseen suunnitteluun. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa korostuukin eri tasojen välinen yhteistyö ja vuoropuhelu (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019, 14).

Keski-Suomessa käynnistettiin vuonna 2019 liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittäistyö, joka on tämän tutkielman taustalla. Keväällä 2020 ilmestyneessä suunnitelman luonnoksessa mainitaan keskeisimmiksi pitkän aikavälin kehittämiskokonaisuuksiksi Keski-Suomen saavutettavuuden ja elinvoiman parantaminen, liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden parantaminen, päästöttömään ja kestäväan liikkumiseen ja liikenteeseen pyrkiminen sekä yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen.

Kehittämiskokonaisuuksien alle on ryhmitelty toimenpiteitä, joilla pyritään saamaan aikaan samaan suuntaan vaikuttavia kokonaisuuksia. (Keski-Suomen liitto 7.5.2020.)

Kestävää ja päästötöntä liikkumista aiotaan Keski-Suomessa edistää pyöräilyä koskevilla selvityksillä ja toimenpiteillä, jotka liittyvät esimerkiksi pyöräväylien kehittämiseen keskusta-alueilla ja maanteiden varsilla sekä pyöräpysäköinnin kehittämiseen. Lisäksi joukkoliikennettä kehitetään erilaisilla toimenpiteillä. Alueen viranomaiset Keski-Suomen ELY-keskus ja Jyväskylän kaupunki vastaavat joukkoliikennepalveluista. Valtakunnalliselle suunnittelutasolle taas kuuluu vähäpäästöisten käyttövoimien edistäminen lainsäädännöllisillä linjauksilla. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan Keski-Suomessa olevan edellytyksiä biokaasun käyttöönoton edistämiseen liikenteessä. (Keski-Suomen liitto 7.5.2020, 22–24.) Vaikuttavuuden ja yhteistyön lisäämiseksi tavoitteista on neuvoteltu kuntien ja sidosryhmien kanssa suunnittelun eri vaiheissa. Vaikutusten arviointia toteutettiin suunnitelmaluonnoksen perusteella ennen varsinaisen suunnitelmaraportin ennakoitua valmistumista syksyllä 2020. (Keski-Suomen liitto 7.5.2020, 3.)

2.4 Nuoret, lapsiperheet ja ikäihmiset liikennejärjestelmän käyttäjinä

Tässä tutkimuksessa pyrin selvittämään kestävän liikenteen toimien vaikutuksia keskisuomalaisten nuorten, äitien ja eläkeläisten ryhmähaastattelujen perusteella. Kyseiset ryhmät on valittu tutkimuksen kohteeksi, koska ne edustavat näytteenomaisesti kolmea erilaisessa elämäntilanteessa olevaa ryhmää ja edustavat erilaisia liikkumistottumuksia. Näin tutkimuksessa saadaan kerättyä monipuolisempaa tietoa.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin alkuvaiheessa on syytä etsiä kohderyhmiä ja alueesta tietoa (Kauppinen & Tähtinen 2003, 6). Tässä luvussa esittelen aiempaa kirjallisuutta nuorten, lapsiperheiden sekä eläkeläisten käyttäytymisestä ja tarpeista liikennejärjestelmässä. Ryhmillä voi olla erilaisia tarpeita ja myös haasteita liikennejärjestelmän käyttäjinä. Lisäksi selvitin alueen ikäjakaumaa taustatiedoksi.

Nuorten ja ikäihmisten liikennekäyttäytymisestä löytyy esimerkkejä kirjallisuudesta etenkin julkisen liikenteen suhteen. Lukemissani nuorten liikkumista koskevassa kirjallisuudessa korostetaan etenkin syrjäseuduilla asuvien nuorten puutteellisia mahdollisuuksia ja iäkkäitä koskevassa kirjallisuudessa korostuu esteettömän kaupunkisuunnittelun näkökulma. (Mm. Kiiskilä ym. 2005; Liikennevirasto 2018;

Ruonakoski 2004; Tuuva-Hongisto 2016.) Lapsiperheistä löytyy tietoa jonkin verran suomalaisista tutkimuksista ja liikkumistilastoista (esim. Liikennevirasto 2018). Seuraavaksi esittelen aikaisemman kirjallisuuden perusteella ryhmien erityispiirteitä liikkujina.

Nuorten liikkumiskäyttäytyminen ja tarpeet liikkujina eroavat aikuisista monin tavoin. Nuorille on usein aikuisia tärkeämpää liikkumisen hinta sekä viihtyvyys. Nuorilla joukkoliikenteen tarvetta on etenkin iltaisin ja viikonloppuisin. Alle 18-vuotiaiden nuorten liikkumisessa korostuu etenkin riippuvuus julkisesta liikenteestä, kävelystä ja pyöräilystä. Asuinpaikalla on suuri merkitys nuorten liikkumismahdollisuuksiin. Maaseudulla joukkoliikenteen palvelutaso on usein heikko ja välimatkat pidempiä, mikä voi asettaa maaseudulla asuvat, ajokortittomat nuoret varsin eriarvoiseen asemaan muiden nuorien kanssa (Kiiskilä ym. 2005).

Vapaa-aika voi syrjäseuduilla asuvilla olla niukkaa sekä määrältään että laadultaan pitkien matkustusaikojen takia. Pitkät välimatkat usein rajoittavat syrjäseuduilla asuvien nuorten sosiaalisia suhteita ja harrastamista sekä muiden palvelujen saatavuutta. Liikkumismahdollisuuksien puutteesta johtuva mielekkään tekemisen ja osallisuuden tunteen vähäisyys voivat jopa altistaa jotkut syrjäseutujen nuoret yhteiskunnallisen syrjäytymisen riskille. (Tuuva-Hongisto 2016, 18.) Usein syrjäkyliltä joudutaan kulkuyhteyksien puutteellisuuden takia myös lähtemään muualle opiskelemaan ja töihin, vaikka halua olisikin muuten jäädä kotipaikkakunnalle. (Tuuva-Hongisto 2016.)

Ikäihmisten liikkuminen eroaa usein muista aikuisista, vaikka liikkumismahdollisuudet riippuvatkin ikää enemmän jokaisen yksilöllisestä toimintakyvystä. Monilla iäkkäillä fyysinen toimintakyky on rajoittunutta esimerkiksi sairauksien vuoksi. Heidän elämänlaatunsa kannalta palvelujen olisi hyvä olla lähellä eikä pitkää matkustamista tarvittaisi. Hajanainen yhteiskuntarakente ja palvelujen keskittyminen tietyille alueille sekä väheneminen muualta ovat riskejä iäkkäiden hyvinvoinnille. (Ruonakoski 2004, 11.) Usein iäkkäitä asuu alueilla, joissa palvelut ovat katoamassa. Toisaalta tulevaisuudessa ikääntyneet todennäköisesti liikkuvat yhä enemmän ja samaan tapaan kuin keski-ikäiset, koska parempi terveys ja elintason paraneminen pidentävät aktiivista elämänavaihetta (Ruonakoski 2004, 11).

Yksi ratkaiseva tekijä liikennejärjestelmän saavutettavuudessa on esteettömyys. Esteettömyyteen liittyviä ongelmia ovat fyysiset, taloudelliset, informatiiviset ja psyykkiset esteet (Liikenne- ja viestintäministeriö 2003). Ikäihmisten kannalta liikennejärjestelmän

esteettömyyttä vaarantavia ongelmia voivat olla etenkin monimutkaisuusongelmat ja tasa-arvo-ongelmat. Monimutkaisuusongelmat liittyvät erilaisten laitteiden ja automaattien käyttöön ja niiden sisältöön. Tasa-arvo-ongelmat taas asettavat ympäristössä tai palvelussa käyttäjänsä eriarvoiseen asemaan. (Ruonakoski 2004, 13.) Monimutkaisuus esimerkiksi lippuautomaatin käytössä, epävarmuus omista taidoista laitteen käytössä tai tuen puute voivat asettaa vanhuksen epätasa-arvoiseen asemaan liikennejärjestelmässä muihin yhteiskunnan jäseniin nähden.

Ruonakoski (2004) korostaa julkista liikennettä sopivana kulkumuotona ikäihmisille, kunhan esteettömyydestä on huolehdittu. Julkinen liikenne on edullista ja sen käyttäminen ei riipu ihmisen ajokyvystä tai auton omistamisesta. Ikäihmisten lisäksi etenkin nuoret usein hyötyvät taloudellisten esteiden poistamisesta julkisessa liikenteessä. Julkiseen liikenteeseen panostamalla voidaan tehdä myös taloudellisia säästöjä: kun se on toimivaa, liikenteen erityisratkaisujen tarve vähenee. (Ruonakoski 2004, 53.) Lisäksi julkisten yhteyksien ollessa hyvät palveluasumisen paikkojen käytössä voidaan säästää, kun vanhuksen ei tarvitse muuttaa kotoaan siksi, ettei hän pääse enää liikkumaan itsenäisesti (Ruonakoski 2004, 14).

Lapsiperheiden vanhemmat autoilevat muihin väestöryhmiin nähden useamman matkan vuorokaudessa ja he myös autoilevat paljon joko matkustajana tai kuljettajana. Tosin kilometrimäärissä lapsiperheiden vanhemmat jäävät muiden yksityisautoilijoiden taakse. Lapsiperheet siis autoilevat paljon, mutta lyhyitä matkoja. Lapsiperheiden vanhempien pyöräily oli vuonna 2016 hienoisessa kasvussa. (Liikennevirasto 2018.) Mervi Kylmälän tutkimusraportissaan esittämän huomion mukaan tapa liikkua paikasta toiseen opitaan usein lapsena ja nuorena, joten perheiden kulkutapajakaumat mahdollisesti heijastavat tulevaisuuden liikkumista (Kylmä 2016, 46). Vanhempien kulkutavoilla on siis suuri merkitys myös kestävästä liikkumisesta kannalta tulevaisuudessa.

Tutkimuksessa havaittavien vaikutusten merkityksellisyys riippuu myös siitä, miten tilastollisesti suuriin ryhmiin vaikutukset kohdistuvat (Kauppinen & Tähtinen 2003, 6). Keski-Suomen ikärakenne noudattaa koko maan rakennetta. Kuntien erot ikärakenteessa ovat kuitenkin selviä. Vuonna 2019 alle 15-vuotiaiden osuus vaihteli kunnasta riippuen kahdeksasta prosentista 26 prosenttiin ja 65 vuotta täyttäneiden osuus 18 prosentista 44 prosenttiin. Keskuskaupunkien kunnissa ja kaupungissa oli nuorin ikärakenne. (Tilastokeskus 2020a). Eläkeläisten osuus väestöstä oli vuonna 2018 pienimmillään alle 15 prosenttia

maakunnan keskusalueen kunnissa ja suurimmillaan lähes 50 prosenttia joissakin maakunnan rajoilla sijaitsevissa kunnissa (Tilastokeskus 2020b).

Taajama-aste kuvaa kunnan taajamissa asuvien osuutta koko kunnan väestöstä. Taajamaksi määritellään vähintään 200 asukkaan rakennusryhmät, joissa rakennusten välinen etäisyys ei ole yleensä 200 metriä suurempi. (Tilastokeskuksen käsitteet: hakusana *taajama*; Tilastokeskuksen käsitteet: hakusana *taajama-aste*.) Taajama-aste vaihteli Keski-Suomen kunnissa yli 95:stä nollaan prosenttiin vuonna 2018 (Tilastokeskus 2020b). Tässä tutkimuksessa haastateltuihin ryhmiin kuuluu niin keskeisimmällä kaupunkialueen kuin harvaan asutulla alueella asuvia sekä sille välille sijoittuvissa kunnissa asuvia.

3 ILMASTOTOIMIEN SOSIAALINEN KESTÄVYYS

3.1 Kestävyysmurroksen oikeudenmukaisuus

Kestävyysmurroksella tarkoitetaan yleisesti siirtymää ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävään yhteiskuntaan. Tieteenalojen rajat ylittävän laajan konsensuksen mukaan yhteiskunnallinen murros on välttämätön siirtymän toteutumiseksi, jotta elämä maapallolla pysyy sen kantokyvyn rajoissa (kts. esim. Grin ym. 2010; Köhler ym. 2019; Järvelä ym. 2020). Murroksen tutkimuksen keskiössä eivät alun perin olleet kestävyys ja oikeudenmukaisuus, vaan se pohjaa sosioteknisten murrosten tutkimukseen. Sosiotekninen järjestelmä kuvaa yhteiskunnallisten toimintojen tasoa, johon kuuluvat esimerkiksi liikenne, energia, asuminen, maatalous, viestintä ja terveydenhoito (Grin ym. 2010, 11). Järjestelmämurros on tulosta erilaisista samansuuntaisista pitkän aikavälin kehityskuluista. Se vaatii toteutuakseen teknologista kehitystä, erilaisten toimijoiden ja yhteiskunnan alojen toimintaa sekä uusien teknologioiden hyväksyntää. (Grin ym. 2010, 11–17.)

Ilmastonmuutoksen edetessä kestävyysmurrosta (*sustainability transition*) on viimeisen vuosikymmenen aikana tutkittu kiihtyvällä tahdilla, ja siitä on tullut tieteidenväliset ja maantieteelliset rajat ylittävä kiinnostuksenkohde (Köhler ym. 2019, 2). Transitioita on tutkittu politiikan, hallinnon ja kansalaisyhteiskunnan toimijoiden näkökulmasta, elinkeinoelämän ja teollisuuden eri alojen kontekstissa, arjen käytäntöjen ja yksilöiden käyttäytymisen näkökulmasta sekä transitioiden maantieteen näkökulmasta (Köhler ym. 2019). Hiljattain kestävyysmurroksiin on sisällytetty myös eettisiä ja moraalaisia näkökulmia (kts. esim. McCauley & Heffron 2018; van Steenbergen & Schipper 2017; Williams & Doyon 2019).

Tässä luvussa keskityn kestävyysmurroksen aiemman tutkimuksen tarkasteluun etenkin eettisyyden ja oikeudenmukaisuuden näkökulmista. Oikeudenmukaisuuden käsite tarjoaa välineitä yhdenvertaisuuden pohtimiseen myös liikkuvuuden käsitteen yhteydessä (Mullen & Marsden 2016; Sheller 2018), mihin palaan myöhemmin tässä luvussa.

McCauley ja Heffron määrittelevät oikeudenmukaisen kestävyysmurroksen (*just transition*) ”reiluna ja tasa-arvoisena siirtymäprosessina hiilen jälkeiseen yhteiskuntaan” (McCauley & Heffron 2018, 2). Murrosten oikeudenmukaisuuden tutkimus pohjautuu ilmasto-, energia- ja ympäristöoikeudenmukaisuuden tutkimusperinteisiin. Niissä käytetään

usein filosofian alalta ja oikeudenmukaisuuden teorioista peräisin olevaa jaottelua distributiiviseen, proseduraaliseen ja rekognitiiviseen oikeudenmukaisuuteen. (McCauley & Heffron 2018; Schlosberg 2013, 38; Walker 2012; Williams & Doyon 2019.) Joukkoon on myöhemmin lisätty myös restoratiivinen eli hyvittävä oikeudenmukaisuuden ulottuvuus (esim. McCauley & Heffron 2018).

Distributiivinen oikeudenmukaisuus tarkastelee haittojen ja hyötyjen jakautumista ja pyrkii vastamaan kysymykseen, ketkä ovat murroksen voittajia ja häviäjiä. On myös oleellista tiedostaa, ketkä ovat mukana päätöksenteon prosesseissa ja keiden äänet jäävät kuulematta. Prosessin oikeudenmukaisuutta tarkastelee *proseduraalinen* ulottuvuus. Tasa-arvoriskejä voidaan myös arvioida *rekognitiivisen* ulottuvuuden kautta tunnistamalla erityisen haavoittuvaisia ryhmiä ja vähemmistöjä, joihin haitalliset vaikutukset kohdistuvat erityisen vahvasti. Haavoittuvaisten ryhmien tunnistamisessa on tärkeää ottaa huomioon myös erilaiset arvot, identiteetit ja motivaatiot ja pyrkiä niiden yhteensovittamiseen. Lisäksi reiluuden kokemisen kannalta tärkeä on *restoratiivisen* eli hyvittävä oikeudenmukaisuuden muoto, jossa pyritään hyvittämään ja kompensoimaan jo tapahtunutta epäoikeudenmukaisuutta. Hyvittävä oikeudenmukaisuus menee siis proseduraalista muotoa pidemmälle vaatimalla saastuttajia vastuuseen teoistaan. (McCauley & Heffron 2018, 4–5; Sovacool & Dworkin 2015, 439–440; Walker 2012; Williams & Doyon 2019, 144, 150.)

Oikeudenmukaisuuden tarkastelun mielekkyyttä transitioiden yhteydessä voidaan perustella kahdesta näkökulmasta: joko normatiivisesta tai välineellisestä (Williams & Doyon 2019, 144). Transitioiden eettisyyden tutkimiseen liittyvät usein normatiiviset oletukset ja vahva arvopohja (Köhler ym. 2019, 16). Normatiivisesta näkökulmasta oikeudenmukaisuus on erottamaton osa kestävyysmurrosta ja todellisen kestävyuden saavuttamista (Köhler ym. 2019, 16; van Steenbergem & Schipper 2017; Williams & Doyon 2019, 144). Näkökulma, jossa normatiivisuus tunnustetaan osaksi tiedettä, voidaan nähdä kriittisenä ja tulkitsevana vastareaktionä positivistiselle tiedekäsitykselle, jossa tieteilijää pidetään täysin objektiivisena ja henkilökohtaisista arvoista irtonaisena.

Välineellisestä näkökulmasta oikeudenmukaisuus toimii välineenä hyväksynnän saamiseksi transitiotoimille. Oikeudenmukaisuuden huomiotta jättämisestä taas voi seurata poliittisen hyväksyttävyyden mureneminen ja murrospolitiikan torjuminen. Jos jokin ihmisryhmä kokee tullessa ohitetuksi päätöksenteossa ja elämäntapansa uhatuksi, poliittiset seuraukset voivat olla radikaaleja. (Williams & Doyon 2019, 144.) Varoittava esimerkki saatiin Ranskasta vuosina 2018–2019, jossa tyytymättömyys talouspolitiikkaan ja

epäreiluksi koettuun ehdotukseen polttoaineveron korotuksesta yllytti keltaliiviset mielenosoittajat ryhtymään protesteihin, joihin liittyi väkivaltaisia yhteydenottoja poliisin kanssa (Yle 2019). Tyytymättömyydestä hyötyvät myös populistiset puolueet, jotka lupaavat paluuta menneisiin hyviin aikoihin ja poliittisen vallan lunastamista takaisin ulkopuolisten päättäjiltä (Williams & Doyon 2019, 144). Oikeudenmukaisuuden huomiointi ilmastotoimien yhteydessä on siis tärkeää sekä itseisarvon vuoksi että välineenä ilmastotoimien saavuttamiseksi ja yhteiskuntarauhan ylläpitämiseksi.

Viime aikoina transitiotutkimuksessa on alettu kiinnittää yhä enemmän huomiota myös liikkuvuuden sosiaaliseen kestävyYTEEN ja oikeudenmukaisuuteen (Mullen & Marsden 2016). Sosiaalisen kestävyYTEEN ja liikkuvuuden käsitteiden yhdistämisen taustalla on uuden liikkuvuuden paradigman muodostaminen ja siitä seurannut sosiologinen ja yhteiskuntapoliittinen keskustelu. Uudella liikkuvuuden paradigmalla viitataan 1900-luvun puolivälistä lähtien kiihtyneeseen ihmisten, esineiden ja informaation liikkuvuuden kasvuun, jonka on esitetty muuttaneen maailmaa ja siten myös yhteiskuntatieteellistä ja sosiologista tutkimusta perusteellisesti (Sheller & Urry 2006; Urry 2000). Liikkuvuus (*mobility*) on käsitteenä liikennettä laajempi, sillä siihen sisältyy liikenteen ja liikennejärjestelmän lisäksi muun muassa esimerkiksi informaation ja kommunikaation kulkeminen. Käsite antaa todennukaisemman kuvan liikkumisen yhteiskunnallisuudesta sosioteknisenä eikä pelkästään teknisenä kokonaisuutena. (Mullen & Marsden 2016; Sheller 2018.)

Teknologia ja infrastruktuuri vaikuttavat ihmisten toimintaan yhä enemmän, minkä voi nähdä johtaneen yhteiskunnan muuttumiseksi eräänlaiseksi ”hybridiyhteiskunnaksi”, jossa ihmiset ja koneet ovat keskinäisriippuvaisessa suhteessa keskenään (Urry 2000). Kuluttamisen, harrastusten ja työpaikkojen lisäksi sosiaaliset verkostot ja näin ollen myös sosiaalinen pääoma keskittyvät yhä enemmän liikkumisen ympärille (Sheller 2018; Urry 2000; Urry 2011). Liikkuvuuteen siis kietoutuvat yhteiskunnallisen osallistumisen ja syrjäytymisen kysymykset (Hine 2011; Lucas 2011; Sheller 2018; Sheller & Urry 2006). Laadukas liikkuminen voidaankin nähdä ihmisoikeutena, sillä se mahdollistaa yhteiskunnan palvelujen käytön ja osallistumisen yhteiskuntaan. Koska tutkimukseni rajautuu liikennejärjestelmäsuunnitelman ilmastotoimien sosiaalisiin vaikutuksiin, empiirinen osio käsittelee liikkuvuutta vain tästä näkökulmasta.

Liikkuvuuden oikeudenmukaisuuden konseptin avulla voidaan tarkastella, kuinka valta ja epätasa-arvo vaikuttavat päätöksentekoon ja liikkuvuuden kontrollointiin. Sen avulla pyritään tekemään näkyväksi, millaisia epätasa-arvoisen liikkumisen ja liikkumattomuuden

kehiä ihmisten, resurssien ja informaation kuviot muodostavat. (Sheller 2018.) Käsite kiinnittää huomion liikkuvuuden epätasa-arvoon tärkeänä osana kestävyysmurrosta. Jos joillakin ihmisillä tai ryhmillä on esteitä saatavilla olevien ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttämiseen, ei heidän voi olettaa käyttäytyvän ympäristöystävällisesti.

Liikkuvuuden huomiointi on tärkeää ekologisen kestävyuden kannalta, mutta sen oikeudenmukaisuuden tarkastelu on aiemmassa teknokraattisessa liikkumisen tutkimuksessa usein unohtunut. Liikkuvuuden epäoikeudenmukaisuus voi ilmetä esimerkiksi liikkumisen esteinä, liikenteen haittoina tai vaikutusten epätasaisena jakautumisena eri ryhmien välillä (Mullen & Marsden 2016). Tähän liittyvät muiden edellä mainittujen oikeudenmukaisuuden osa-alueiden lisäksi myös energiaoikeudenmukaisuuden teoriassa erotellut osa-alueet, kuten saavutettavuus ja edullisuus. Oikeudenmukaisen yhteiskunnan jäsenillä on pääsy energiasysteemin resursseihin ja resurssien on oltava tarpeeksi halpoja, jotta köyhimpien kotitalouksien tuloista ei mene kohtuuttoman suuri osa välttämättömien palvelujen käyttöön (Sovacool & Dworkin 2015). Liikennejärjestelmän tapauksessa liikennepalvelujen tulisi tästä näkökulmasta olla saavutettavissa yhteiskunnan eri osissa ja niiden pitäisi olla kohtuullisen hintaisia.

Liikkuvuuden epätasa-arvoa voivat luoda myös alueen huonot liikenneyhteydet muuhun yhteiskuntaan nähden (Sheller 2018, 24). Epätasa-arvoisen liikennejärjestelmän on havaittu näkyvän esimerkiksi sosiaalisten tukiverkkojen puutteena sekä yksilöiden kaventuneina mahdollisuuksina työllisyyden, koulutuksen ja terveyden saralla. Huonojen liikenneyhteyksien varrella asuvien ja muuta yhteiskuntaa huonommassa sosioekonomisessa asemassa olevilla ryhmillä on muita suuremmat riskit syrjäytyä yhteiskunnasta. (Lucas 2011.) Mimi Shellerin (2018, 23) mukaan liikkuvuuden epätasa-arvo usein kasaantuu samoille ihmisille, joihin kohdistuu jo valmiiksi yhteiskunnallista syrjintää, kuten vammaisille ja etnisille vähemmistöryhmille. Tätä kautta liikennejärjestelmän laadulla on suuria vaikutuksia yksilöiden elämän kulkuun ja mielekkyyteen.

Oleellista on myös se, kuka määrittelee laadukkaan liikkumisen kriteerit (Mullen & Marsden 2016). Koska liikennesektori on osa muuta yhteiskuntaa, erilaiset normatiiviset oletukset ovat läsnä myös liikenteeseen vaikuttavassa politiikassa ja päätöksenteossa. Selitykset siitä, miten liikennejärjestelmä toimii tai voisi toimia, ilmentävät käsityksiä siitä, mikä on arvokasta ja miten haluttuun tavoitteeseen tulisi päästä. Onkin kysyttävä, pidetäänkö arvokkaana esimerkiksi aikaa, kustannustehokkuutta vai turvallisuutta. (Mullen & Marsden 2016.) Liikkuvuuden paradigman käsitettä on myös kritisoitu hallinnollisesta näkökulmasta

siitä, että sen tulisi ottaa paremmin huomioon myös kestävä kehityksen tuomat haasteet ja painottaa sidosryhmien osallisuutta päätöksenteossa (Banister 2008, 73, 79).

Kestävyysmurroksen käsitteestä on hyötyä kestävä liikenteen toimenpiteiden sosiaalisten vaikutusten pohdinnassa, koska se auttaa ymmärtämään liikennejärjestelmän osana laajempaa sosiaalista ja teknologista kokonaisuutta sen sijaan, että korostettaisiin liikennettä vain teknologisen kokonaisuutena. Oikeudenmukaisuuden ja liikkuvuuden käsitteet puolestaan kiinnittävät huomion liikkumisen merkitykseen nyky maailmassa ja kysymyksiin sen ympärille kietoutuvasta epätasa-arvosta.

3.2 Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys

Kuten aiemmassa luvussa totesin, ilmastotoimien toteutukseen vaikuttaa osaltaan se, koetaanko toimi ja sen takana oleva päätöksentekoprosessi oikeudenmukaiseksi. Ilmastotoimien yhteydessä on alettu viime vuosikymmeninä puhua myös sosiaalisesta hyväksyttävyydestä, joka on tullut yhä keskeisemmäksi tutkimuskohteeksi alalla (Dermont ym. 2017). Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys on käsite, joka ulottuu oikeudenmukaisuutta sekä yksilöiden, yhteiskuntien ja teknologioiden ominaisuuksia laajemmalle ja jonka moniulotteisuuteen tässä luvussa paneudun.

Sosiaalinen hyväksyttävyyys on ilmastotoimien toteuttamisen kannalta tärkeää, koska ilman sitä ilmastotoimi ei välttämättä etene. Se voi myös kohdata vastustusta tai suoranaista boikotin. (Banister 2008; Dreyer ym. 2015, 66; Linzenich ym. 2019; Wüstenhagen ym. 2007.) Myös päätöksentekijöille voi olla riskialtista tehdä päätöksiä, jotka eivät saavuta hyväksyttävyyttä, koska se vähentää päättäjien suosiota demokraattisessa järjestelmässä (Jansson & Rezvani 2019). Ilmastoa koskevien uudistusten läpivieminen ilman kansan hyväksyntää voi vaikuttaa myös ilmastopolitiikan hyväksyttävyyteen yleisesti.

Ilmastotoimien sosiaalista hyväksyttävyyttä koskeva kansainvälinen tutkimus on keskittynyt uusiutuvan energian teknologioiden hyväksyttävyyteen (esim. Dermont ym. 2017), ja tutkimusta löytyy myös vaihtoehtoisen käyttövoiman ajoneuvoja edistävän politiikan tai uusiutuvien polttoaineiden kontekstissa (Jansson & Rezvani 2019; Linzenich ym. 2019). Kansainvälisessä kirjallisuudessa hyväksyttävyyteen on viitattu esimerkiksi nimityksillä *social/public acceptance*, *acceptability* ja *support* (Dreyer ym. 2015, 66). Lisäksi hyväksyttävyyttä on lähestytty kirjallisuudessa termeillä ”julkinen mielipide”

(*public opinion*) tai ”suhtautuminen” (*public responses*) tai tutkimalla ”preferenssejä” (Jansson & Rezvani 2019; Linzenich ym. 2019; Tvinnreim ym. 2017; Upham ym. 2015).

Sosiaalista hyväksyttävyyttä on aiemmin tutkittu Suomessa etenkin kaivosalalla. Sosiaalisen hyväksyttävyyden – tai kaivostutkimuksessa yleisesti käytetyn termin mukaisesti sosiaalisen toimiluvan – saaminen hankkeille on tullut yhä ajankohtaisemmaksi kaivosalan kohtaamien ympäristökatastrofien ja niiden herättämän kaivosten vastustamisen vuoksi. (Esim. Mononen & Suopajarvi 2016.) Sosiaalisesta hyväksyttävyydestä on puhuttu suomenkielisessä kirjallisuudessa jonkin verran myös ydinvoimatutkimuksessa sekä uusiutuvien energiamuotojen, kuten tuulivoiman yhteydessä (esim. Korjonen-Kuusipuro & Janhunen 2015; Vilhunen ym. 2019). Sosiaalisesta hyväksyttävyydestä on sosiaalisen toimiluvan lisäksi käytetty muun muassa termiä yhteiskunnallinen hyväksyttävyys.

Sosiaalinen hyväksyttävyys on etenkin varhaisemmassa kirjallisuudessa määritelty kaksijakoisesti, jolloin toimella joko on hyväksyntä tai sitten ei ole. Hyväksynnäksi on tulkittu lähinnä vastustuksen puute. (Batel ym. 2013, 2/2018, 357; Wüstenhagen ym. 2007.) Tästä esimerkkinä toimii edellä mainittu kaivostutkimuksessa käytetty käsite sosiaalinen toimilupa, joka joko on tai sitä ei ole (Mononen & Suopajarvi 2016).

Kaksijakoista käsitystä sosiaalisesta hyväksyttävyydestä on myös kritisoitu myöhemmin. Kritisoijien mukaan käsitys on pelkistävä ja leimaa toimen torjuvat ihmiset epärationaalisiksi tai itsekkäiksi (Batel ym. 2018, 359; Wüstenhagen ym. 2007). Pelkistävän lähestymistavan on nähty myös liittyvän uusliberalistiseen, yksilökeskeiseen ajattelutapaan, jonka mukaan yksilöillä olisi velvollisuus hyväksyä ilmastotoimet. Olisi kuitenkin epärealistista odottaa ihmisten hyväksyvän sellaiset toimet, jotka he kokevat haitallisiksi tai epäreiluiksi. (Batel ym. 2018, 359.)

Viimeaikaisessa tutkimuksessa onkin yhä useammin pyritty ymmärtämään vastustuksen syitä, jotta vastustusta voitaisiin ehkäistä ajoissa (Batel ym. 2013). Ilmastotoimen hyväksyttävyyden arvioinnissa tulisi huomioida niin alueen historia kuin myös kyseessä olevaan uusiutuvan energian teknologiaan liitetyt käytännöt, uskomukset ja toiveet (Batel ym. 2018, 365). Hyväksyttävyyteen liittyvät toisin sanoen myös kysymykset vallasta, oikeudenmukaisuudesta ja resursseista sekä teknologiaan liitetyt miellelyhtymät. Ymmärtävä ja tulkitseva lähestymistapa korostaa hyväksyttävyyden olevan itsessään tärkeää. Hyväksyttävyyttä ei silloin nähdä pelkkänä välineenä politiikan toimen toteuttamiseen.

Viime aikoina sosiaalinen hyväksyttävyyden käsite on alettu nähdä entistä liukuvampana käsitteenä (esim. Batel ym. 2013/2018; Dermont ym. 2017; Dreyer ym. 2015; Jansson ym. 2019). Hyväksyntä on yksi reaktioista, joita ilmastotoimiin kohdistetaan, kun taas esimerkiksi vastustaminen, preferoiminen ja tukeminen ovat muita mahdollisia reaktioita (Dermont ym. 2017, 359). On tärkeää tunnistaa hyväksynnän aste-erot, sillä suhtautuminen voi vaihdella vastahakoisesta sietämisestä aktiiviseen tukemiseen. Jos hyväksynnän asteita ei selvitetä tarkemmin, hyväksynnäksi tulkittu vastustuksen puute voi muuttua tyytymättömyydeksi ja äärimmillään johtaa koko toimen epäonnistumiseen. (Batel ym. 2013; Wüstenhagen 2007.)

Sosiaalisen hyväksynnän käsitettä ei kuitenkaan ole aina määritelty kunnolla ilmastotoimien hyväksyntää käsittelevässä kirjallisuudessa, eikä tutkimuksissa ole ollut yhteistä linjaa käsitteiden käytössä. Esimerkiksi käsitteitä ”hyväksyntä” (*acceptance*), ”hyväksyttävyyden” (*acceptability*) ja ”tuki” (*support*) saatetaan käyttää synonyymeina toisilleen. Tärkeintä on määritellä käsitteet, sillä niiden epäohdonmukainen käyttö asettaa haasteita tutkimuksen läpinäkyvyydelle, luotettavuudelle ja vertailtavuudelle. (Batel ym. 2013/2018; Dreyer ym. 2015.)

Joissakin tutkimuksissa taas erotellaan hyväksyttävyyden muodoista aktiivinen tukeminen ja passiivinen kannatus, koska passiivinen positiivinen suhtautuminen on havaittu yleisemmäksi kuin aktiivinen tuki. Näiden määrittelyjen mukaisesti hyväksyttävyyden (*acceptance*) ilmenee asenteen tasolla eikä vaadi tekoja. Sen sijaan tukemiseen (*support*) kuuluu sitoutumista toimeen sekä positiivisen asenteen että toiminnan ja tekojen muodossa. (Batel ym. 2013; Dreyer ym. 2015; Jansson & Rezvani 2019, 14.) Esimerkiksi biokaasu- tai sähköautojen käytön lisäämiseen ei riitä pelkkä yleinen hyväksyttävyyden, vaan toimen onnistuminen vaatii kansalaisilta lisäksi aktiivisia tekoja esimerkiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevan auton ostamisen muodossa tai tarvittavien muutosten tekemistä autoon.

Paljon käytetty jaottelu on hyväksyttävyyden jakaminen kolmeen ulottuvuuteen, jotka ovat yleinen hyväksyttävyyden, paikallinen hyväksyttävyyden ja hyväksyttävyyden markkinoilla (Wüstenhagen ym. 2007). Yleisellä hyväksyttävyydellä viitataan kansallisen tai globaalin tason hyväksyntään. Paikallisella hyväksyttävyydellä viitataan paikallisyhteisön kokemaan hyväksyttävyyteen silloin, kun uusiutuvan energian teknologia vaikuttaa erityisesti tiettyyn alueeseen. Hyväksyttävyyden markkinoilla viittaa siihen, että kuluttajat tai investoijat ovat valmiita sijoittamaan rahaa ympäristöystävällisen

teknologiaan. Tutkimuksessa on tärkeää erotella hyväksyttävyyden eri lajit, sillä esimerkiksi yleisen hyväksyttävyyden on havaittu eroavan paikallisesta hyväksyttävyydestä. Ilmastotoimet hyväksytään yleisellä tasolla useammin kuin oman asuinalueen lähellä. Usein tutkimus keskittyy johonkin mainituista ulottuvuuksista. Toisaalta on huomioitava, että ulottuvuudet ovat myös keskinäisriippuvaisia ja hyväksyntä yhdellä tasolla vaikuttaa muihin. Kaikkia ulottuvuuksia tarvitaan hyväksyttävyyden saamiseksi ilmastotoimelle. (Wüstenhagen ym. 2007, 2684–2685.)

Sosiaalisen hyväksyttävyyden paikallisen ja yleisen ulottuvuuden ristiriitaan on liitetty myös NIMBY-ilmiö (”Not In My Backyard” eli ”ei minun takapihalleni”), jossa kannatetaan yleisen periaatteen tasolla ympäristöystävällistä teknologiaa, mutta torjutaan se omalla lähialueella (esim. Mononen & Suopajarvi 2016). Dikotomisen hyväksyttävyyksäsitäytksen tavoin käsitettä on kritisoitu yksinkertaistavaksi. Ymmärtävän ja tulkitsevan kritiikin mukaan NIMBY-ajattelu jättää huomiotta sen, että toimen hyväksyttävyyteen vaikuttavat sijainnin lisäksi monet muutkin asiat.

Hyväksyttävyyteen kietoutuvat läheisesti edellä käsitellyt distributionaalisen ja proseduraalisen oikeudenmukaisuuden kokemukset (Wüstenhagen ym. 2007, 2685). Niihin liittyvät kysymykset siitä, jakautuvatko toimen vaikutukset tasaisesti eri ryhmien välillä ja onko päätöksentekoprosessi reilu ja olennaisia sidosryhmiä osallistava. Myös luottamus prosessin toteuttajaan, eli päätöksentekijöihin tai yritykseen, vaikuttaa hyväksyntään. (Batel ym. 2018; Mononen & Suopajarvi 2016.) Myös tunnistava ulottuvuus voidaan nähdä olennaiseksi sosiaalisen hyväksyttävyyden kannalta, koska se antaa arvoa ihmisten erilaisille tarpeille, elämäntilanteille ja mahdollisuuksille.

Ilmastopolitiikan hyväksyttävyyteen vaikuttavat myös yksilöiden arvot, asenteet, tieto ja tuntemukset. Ympäristöä koskevien uskomusten, kuten sen, pitääkö henkilö ilmastonmuutosta merkittävänä uhkana vai ei, on aiemmassa tutkimuksessa huomattu vaikuttavan vaihtoehtoisen käyttövoiman ajoneuvoja edistävän politiikan hyväksyntään ja tukeen (Dragojlovic ym. 2015; Jansson & Rezvani 2019, 18). Hyväksyttävyyttä voivat lisätä myös aiempi kokemus vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevista ajoneuvoista sekä tietoisuus ilmastotoimien tärkeydestä (Jansson & Rezvani 2019, 18).

Toisaalta polttoaineen hinta sekä lataus- tai tankkausverkoston kattavuus ovat osoittautuneet ympäristöystävällisyyttä tärkeämmiksi tekijöiksi vaihtoehtoisen polttoaineen hyväksynnän kannalta (Linzenich ym. 2019). Havainnon voi nähdä viittaavan siihen, että

arjen sujuvuus menee usein yksilöiden elämässä pitkän tähtäimen arvojen edelle. Lisäksi on havaittu, että hyväksyttävyyttä voi vähentää se, jos toimen koetaan rajaavan oikeuksia tai vapauksia (Kim ym. 2013).

Hyväksyttävyyden saaminen on tärkeää kestävän ilmastopolitiikan tekemisessä, jotta ilmastotoimet eivät kaadu niiden kohtaamaan vastustukseen. Hyväksynnän puutetta ei kuitenkaan pitäisi nähdä ainoastaan ongelmana, vaan sen voi nähdä tarjoavan päättäjille arvokasta tietoa ja apua parempien politiikan toimien muotoiluun (Dreyer ym. 2015, 66). Päätöksiä ei pitäisi perustaa vain yleisen hyväksyttävyyden varaan, vaan hyväksyttävyyttä on tutkittava paikka- ja ryhmäkohtaisesti. Olennaista on huomioida myös hyväksyttävyyden voimakkuus eli se, onko kyse passiivisesta hyväksynnästä vai käyttäytymisen tasolle ulottuvasta hyväksynnästä. Tulkitseva ja kriittinen lähestymistapa tarjoavat hyviä lähtökohtia hyväksyttävyyden todellisten syiden ymmärtämiseen ja aiheen tutkimiseen moniulotteisena yhteiskunnallisena ilmiönä.

3.3 Osallistaminen ilmastopolitiikassa

Osallistaminen on hallinnossa hyödynnettävä käytännön menetelmä, jossa kansalaisille, sidosryhmille tai asiantuntijoille annetaan mahdollisuus osallistua päätöksentekoon ja politiikan toimien muotoiluun. Osallistaminen voi tapahtua esimerkiksi kasvokkain ryhmäkeskustelujen välityksellä tai kyselyiden kautta.

Osallistaminen tarjoaa mahdollisuuksia transitioiden toteuttamiseen kestävämmiin, oikeudenmukaisemmin sekä kansalaisten arvoihin ja tarpeisiin vastaten (Chilvers, Pallett & Hargreaves 2018, 200; Lucas 2011). Transition ja ekologisen näkökulman sisällyttäminen osallistamiseen voi lisätä ymmärrystä transitioiden toiminnasta ja systeemiin liittyvästä epätasa-arvosta. Osallistaminen sitouttaa kansalaisia yhteiskunnalliseen päätöksentekoon, mikä vahvistaa kansalaisten osallisuuden kokemusta. (Chilvers ym. 2018.)

Osallistavien käytäntöjen puolesta on puhuttu myös liikenteen kestävyysyden yhteydessä (Banister 2008, 79). Esimerkiksi osallistamalla haavoittuvaisia ryhmiä liikennettä koskevaan päätöksentekoon on onnistuttu vähentämään yhteiskunnallista syrjäytymistä (Lucas 2011, 209). Osallistaminen voi siis lisätä hyvinvointia.

Kansalaisten osallistamisen päätöksentekoon voidaan nähdä olevan itsessään tärkeää ja sen voi ajatella kuuluvan demokraattisessa yhteiskunnassa kansalaisten oikeuksiin

(esim. Fischer 2017). Ilmastonmuutoksen etenemisen on ennustettu aiheuttavan yhteiskunnallista sekasortoa, eriarvoisuuden pahenemista ja demokratian vaarantumista. Osallistavan demokratian käytäntöihin panostaminen voisi toimia kuitenkin vastavoimana eriarvoistumiselle ja arvaamattoman, riskialttiin yhteiskunnan haasteille. Osallistaminen tarjoaa mahdollisuuden palata demokratian alkulähteille eli kasvokkaiseen keskusteluun päätöksenteon pohjana. (Fischer 2017, 44–66.)

Osallistaminen voidaan nähdä myös välillisenä keinona saavuttaa sosiaalinen hyväksyntä. Kuten totesin aiemmissa luvuissa, päätöksentekoprosessin laatu on yksi reilun kokemuksen ja sosiaaliseen hyväksyntään merkittävästi vaikuttavista asioista. Se, miten reiluksi ja toimivaksi päätöksentekoprosessi koetaan, vaikuttaa hyväksyttävyyteen ja sitä kautta myös toimen onnistuneeseen toteuttamiseen (esim. Wüstenhagen ym. 2007). Osallistamalla kansaa päätöksentekoon varmistetaan eri osapuolten kuulluksi tuleminen, mikä lisää prosessin oikeudenmukaisuuden kokemista.

Fischer (2017) puhuu kirjassaan ”relokalisaatiosta” eli paikkakeskeisyyden uudesta tulemisesta hyvänä lähtökohtana demokraattisen ilmastopolitiikan toteuttamiseksi. Relokalisaation puolestapuhujien mukaan paikallisia yhteisöjä osallistamalla voidaan lisätä kansalaisten ympäristötietoisuutta ja toisaalta sitouttaa paikalliset ilmastoaktiivit päätöksentekoon. (Fischer 2017, 13–16.)

Aiemmin osallistaminen on nähty usein lineaarisena prosessina, jolla on selkeä alku ja loppu. Viime aikoina käsitystä, jossa osallistaminen johtaa automaattisesti tiettyyn lopputulokseen, kuten hyväksyntään, on alettu myös kyseenalaistaa. Perinteistä osallistamiskäsitystä on pyritty haastamaan yhdistämällä osallistamiseen relativistista näkökulmaa, joissa osallistaminen rakentuu sosiaalisissa prosesseissa ja yhteistoiminnassa. Vaihtoehtoisessa käsityksessä osallistamista on alettu tarkastella ei-lineaarisen prosessin. (Chilvers ym. 2018.)

Li ja Wagenaar (2019) argumentoivat neuvottelevan (*deliberative*) ja tulkitsevan (*interpretative*) näkökulman sopivan hallinnon käytäntöjen analysoimiseen nyky maailmassa. Neuvottelevuutta painottava ote ottaa huomioon nyky maailman dynaamisuuden ja monimutkaisuuden tuomat haasteet, jotka ovat tehneet perinteisen ylhäältä alas suuntautuvan päätöksenteon ja tiedonvälityksen vähemmän tärkeäksi. (Li & Wagenaar 2019, 427.) Tulkitseva politiikka-analyysi puolestaan on lähestymistapa, jossa pyritään ymmärtämään yhteiskunnallisia käytäntöjä ihmisten antamien merkitysten kautta

(Häikiö & Leino 2014, 7). Lähestymistapaan liittyy siis oletus siitä, että yhteiskunnan ja ihmisten merkitystenannot muokkaavat yhteiskuntaa ja sen kokemista.

Myös Mullenin ja Marsdenin (2016, 115) mukaan tulkitseva ja osallistava tarkastelu tarjoaa monipuolisemman ja syvällisemmän kuvan toimien vaikutuksista, koska se ottaa huomioon maailman monimutkaisuuden ja ennustamattomuuden. He kannattavat tulkinnallisia ja osallistavia menetelmiä liikkuvuuden oikeudenmukaisuuden tutkimisessa (mt., 115).

West, van Kerhoff ja Wagenaar (2019) ovat pitäneet kestäväen kehityksen pyrkimysten yhteydessä hyödyllisenä lähestymistapana käytännönläheistä osallistamisen muotoa, jossa tunnustetaan tiedon ja asiantuntijuuden moninaisuus ja painotetaan käytännöllisen tiedon ja tutkimustiedon yhtäläistä arvokkuutta. Näistä lähtökohdista näkisin tiedon moninaisuuden arvostamisen hedelmällisenä lähtökohtana, kun halutaan sitouttaa kestäväen kehityksen toimiin erilaisia sidosryhmiä sekä toimijoita yhteiskunnan eri tasoilta. Tieteen ja ”käytännön” edustajien keskusteluttamisen voi nähdä edistävän myös tutkimustietoon perustuvaa päätöksentekoa.

3.4 Sosiaalisten vaikutusten arviointi

Sosiaalisten vaikutusten arviointi on alettu nähdä yhä keskeisempänä osana oikeudenmukaista, demokraattista ja kestäväää päätöksentekoa. Todellisen kestäväen kehityksen saavuttamiseksi kestävyiden sosiaalinen ulottuvuus on otettava nykyistä paremmin huomioon arvioimalla hankkeiden ekologisen kestävyiden lisäksi sosiaalisia vaikutuksia (Terrapon-Pfaff ym. 2019, 2). Estevesin, Franksin ja Vanclayn (2012) mukaan hyvän sosiaalisten vaikutusten arvioinnin tehtävänä on varmistaa, että arvioitava hanke tukee ihmisoikeuksia, paikallista yhteisöä ja sen taloutta. Päätöksenteon sosiaalisen ja ekologisen kestävyiden parantamisen lisäksi vaikutusten arviointi voidaan nähdä myös välillisenä keinona legitimitetin saavuttamiseksi prosessille tai suunnitelmalle (Sairinen 2004). Vaikutustenarviointi linkittyy näin hankkeiden sosiaaliseen hyväksyntään.

Vaikutusten arviointi on myös tärkeä osa liikennejärjestelmäsuunnittelua, koska se tukee suunnittelua ja tekee suunnitteluprosessista läpinäkyvämmän. Kun arviointia tehdään vuorovaikutuksessa eri tahojen ja sidosryhmien kanssa, toimenpiteistä voidaan tehdä vaikuttavampia (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019, 25).

Sosiaaliset vaikutukset¹ voivat viitata yksinkertaisesti kausaalisiin tapahtumiin eli seurauksiin jostakin toimenpiteestä tai yhteiskunnallisesta muutoksesta. Toisaalta vaikutukset voidaan ymmärtää sosiaalisesti rakentuneina, sillä niiden kokeminen heijastaa yhteiskunnan tai ryhmän arvoja ja näkemyksiä. Koetut vaikutukset vaihtelevat yksilöstä ja yhteisöstä toiseen riippuen siitä, mikä koetaan hyväksyttäväksi ja normaaliksi. Ei siis ole olemassa yhtä jaettua ymmärrystä siitä, mitä sosiaaliset vaikutukset ovat, vaan ”totuus” riippuu kontekstista ja totuuden määrittelijästä. Siksi sosiaalisia vaikutuksia on tärkeää arvioida paikallisesti ja ryhmäkohtaisesti. (Sairinen 2004, 510–511.)

Sosiaalisten vaikutusten arviointi pohjautuu ympäristövaikutusten arvioinnin perinteeseen (esim. Sairinen 2004). Ympäristövaikutusten arviointia koskevan lain mukaan ympäristövaikutusten arviointia on sovellettava hankkeisiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia (Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017, § 3). Laki määrittelee ympäristövaikutukset muun muassa vaikutuksina, joilla on ”välittömiä ja välillisiä vaikutuksia -- a) väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen; -- c) yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön” (Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017, § 2). Ympäristövaikutusten arviointi siis lain mukaan limittyy ihmisiin kohdistuviin eli sosiaalisiin vaikutuksiin.

Ihmisiin kohdistuvaa vaikutustenarviointia voidaan toteuttaa kaikkien suunnitelmien yhteydessä, ja erityisesti silloin, kun epäillään suunnitelman tai hankkeen vaikuttavan merkittävästi ihmisten terveyteen, hyvinvointiin, liikkumiseen tai muuhun arkeen (Kauppinen & Tähtinen 2003, 3, 6). Käytännössä sosiaalisten vaikutusten arviointia saatetaan toteuttaa osana ympäristövaikutusten arvioinnin prosessia.

Vaikutusten arvioinnin avulla pyritään selvittämään, millaisia myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia poliittisella toimella on eri ihmisryhmiin ja ryhmien väliseen tas-arvoon sekä miten merkittäviä vaikutukset ovat (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007; Sosiaali- ja terveysministeriö 2016, 14). Arvioinnissa siis selvitetään toimenpiteiden

¹ Tässä tutkimuksessa käytän pääasiassa käsitettä sosiaaliset vaikutukset. Sosiaalisiin vaikutuksiin on viitattu Suomessa myös termillä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset (esim. Sosiaali- ja terveysministeriö 2016).

”voittajia ja häviäjiä” (Sairinen 2004) sekä tarkastellaan, kasautuvatko vaikutukset jollekin ryhmälle (Kauppinen & Tähtinen 2003, 6). Vaikutukset voivat kohdistua eri tavoin esimerkiksi eri ikäryhmiin, sukupuoliin, sosioekonomisiin ryhmiin, kieli- ja kulttuuriryhmiin sekä eri alueilla asuviin (Sosiaali- ja terveysministeriö 2016, 15). Sosiaalisia vaikutuksia voi myös tarkastella suhteessa yksilöön, ryhmään tai koko yhteisöön (Sairinen 2004).

Sosiaalisten vaikutusten arviointi voi olla haastavaa, koska usein on vaikeaa erottaa, mitkä vaikutukset johtuvat itse arvioitavasta toimesta ja mitkä muista asioista, jotka sattuvat muuttumaan yhtä aikaa (Sairinen 2004, 510–511). Esimerkiksi voi olla vaikeaa sanoa tarkasti, johtuvatko maaseudulla asuvien nuorten syrjäytymisen kokemukset puutteellisista liikenneyhteyksistä vai jostain muusta. Ratkaisujen monipuolinen vaikutustenarviointi on kuitenkin tärkeää pyrittäessä oikeudenmukaiseen päätöksentekoon. Jos kaikista vaikutuksista ei olla selvillä, niin yhden epäoikeudenmukaisuuden korjaaminen voi johtaa toisen ongelman pahentumiseen. Kun sosiaaliset riskit tunnistetaan varhaisessa vaiheessa, epätasa-arvoa voidaan sitä vastoin lieventää. (Mullen & Marsden 2016, 109–115.)

Sosiaalisten vaikutusten arviointia voidaan toteuttaa erilaisilla tavoilla, joista sopiva lähestymistapa valitaan tilanteen mukaan. Osallistavia menetelmiä voivat olla esimerkiksi haastattelut, kyselyt tai työpajat. Ei-osallistaviin menetelmiin kuuluu esimerkiksi olemassa olevan tarkasteltavaa ryhmää tai aluetta koskevan kvantitatiivisen tiedon hyödyntäminen vaikutusten arvioinnissa. Hyviä tuloksia on saatu aikaan yhdistelemällä edellä mainittuja menetelmiä. (Sairinen 2004.) Parhaimmillaan vaikutusten arviointi on vuorovaikutteinen ja osallistava prosessi (Esteves ym. 2012; Kauppinen & Tähtinen 2003, 3; Sairinen 2004). Tässä tutkimuksessa sosiaalisten vaikutusten arviointia on lähestytty osallistavasta ja laadullisesta näkökulmasta toteuttamalla näytteenomaisesti ryhmähaastatteluja muutamassa eri fokusryhmässä, joita vaikutusten oletetaan koskevan.

Vaikutusten arvioinnin alussa arvioinnin kohteena olevista ihmisistä, yhteisöstä ja alueesta tarvitaan erilaisia tietoja. Tapani Kauppisen ja Vilja Tähtisen mukaan tarvittavia tietoja ovat esimerkiksi kuvaus väestörakenteesta, elinkeinorakenteesta ja sen kytköksistä hankkeeseen, maankäyttöä koskevista suunnitelmista ja hankkeista, yhteisön elinolosuhteista sekä sosiaalisista ja kulttuurisista arvoista (Kauppinen & Tähtinen 2003). Koska tässä tutkimuksessa ei ole tarkoitus toteuttaa koko varsinaista sosiaalisten vaikutusten arviointia, en tehnyt laajaa taustaselvitystä alueesta, vaan rajasin taustatietojen selvittämisen haastateltujen ryhmien liikennekäyttäytymisestä tiedettyihin asioihin sekä alueen

väestörakenteeseen, joita käsittelin aluvussa 2.5. Tässä tutkimuksessa on tarkoitus tehdä opinnäytetyön kokoinen kokeilu siitä, miten laadullisia menetelmiä voi hyödyntää osana sosiaalisten vaikutusten arviointia. Tutkimuksen tulokset on tarkoitettu Keski-Suomen liiton liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä toteutettavan sosiaalisten vaikutusten varsinaisen arvioinnin tueksi.

4 EMPIIRISEN TAPAUSTUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tässä tutkimuksessa selvitin Keski-Suomen alueella liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen yhteydessä suunniteltujen ilmastotoimien käyttöönoton esteitä, käyttöönottoa edistäviä tekijöitä sekä sosiaalisia vaikutuksia ilmastotoimien hyväksyttävyyden näkökulmasta. Tutkimuksessa käytin aineistona fokusryhmähaastatteluja, jotka kerättiin tätä pro gradu -tutkielmaa varten ympäri Keski-Suomea syksyllä ja alkutalvella 2019. Pienimuotoisesti toteutettuihin fokusryhmähaastatteluihin osallistui erilaisissa elämäntilanteissa olevia keskisuomalaisia ihmisiä: maaseudulla asuvia nuoria naisia, kaupungissa ja taajamassa asuvia lapsiperheiden äitejä ja eri kokoisissa kunnissa asuvia eläkeläisiä.

4.1 Fokusryhmähaastattelu aineistonkeräysmetodina

Tässä tutkimuksessa on käytetty aineistonkeräysmenetelmänä fokusryhmähaastattelua. Fokusryhmähaastattelu valikoitui menetelmäksi tähän tutkimukseen, koska pyrkimyksenä oli saada syvällistä tietoa erilaisten ihmisten näkemyksistä. Ryhmähaastattelu on tehokas haastattelumuoto, koska sillä tavoitetaan useita haastateltavia kerralla.

Fokusryhmähaastatteluissa tietty ryhmä kootaan paikalle keskustelemaan ennalta määrätystä aiheesta. Se erottaa fokusryhmähaastattelun muista ryhmähaastattelutyypeistä, joissa painopiste on hieman enemmän ryhmän jäsenten välisessä vuorovaikutuksessa kuin haastattelun aiheesta. Ryhmähaastattelujen välisistä eroista ei ole kuitenkaan muodostunut selkeää konsensusta ja määritelmät vaihtelevat. (Hyvärinen ym. 2017, 111–130.) Toteuttamieni ryhmähaastattelujen aihe on ollut selvästi etukäteen rajattu, sillä haastateltavien kanssa sovittiin ennen haastattelun alkamista, että haastattelussa on tarkoitus keskustella liikennejärjestelmästä poimituista ilmastotoimista ja niiden sosiaalisista vaikutuksista.

Fokusryhmät valitaan jonkin tutkitun aiheen kannalta olennaisen ominaisuutensa vuoksi (Hyvärinen ym. 2017, 111–130). Tässä tutkimuksessa fokusryhmiä muodostavat erilaiset potentiaaliset liikennejärjestelmän käyttäjät, eli keskisuomalaiset eläkeläiset, maaseudulla asuvat nuoret ja kaupunki- tai taajama-alueella asuvat lapsiperheet. Muiden ryhmähaastattelutyyppien tavoin fokusryhmähaastatteluille on ominaista se, että tutkijan tehtävänä on toimia eräänlaisena moderaattorina, joka tarvittaessa jakaa puheenvuoroja ja

ohjaa keskustelua asiaan. Ryhmähaastatteluissa tutkija siis antaa enemmän tilaa ryhmän sisäiselle vuorovaikutukselle kuin esimerkiksi yksilöhaastatteluissa, joissa tutkijan rooli on usein hallitsevampi. Vähemmän hallitseva tutkijan rooli jättää tilaa analysoida vuorovaikutuksessa syntyvien näkemysten taustalla olevia normeja ja merkityksiä. (Hyvärinen ym. 2017, 111–130.)

Fokusryhmähaastattelu sopii hyvin sosiaalisten vaikutusten arvioinnin menetelmäksi, koska se sallii keskustelijoiden määrittellä vapaasti omin sanoin, mitä sosiaaliset vaikutukset tarkoittavat heidän kohdallaan sekä tarkentaa ja perustella vastauksia. Tätä olisi vaikeampi selvittää esimerkiksi kyselyaineiston avulla, jossa vastausvaihtoehdot ovat usein ainakin jossain määrin tutkijan määrittelemät. Ryhmähaastattelu on myös osallistava menetelmä, jonka aiemmissa luvuissa totesin olevan hyvä lähestymistapa sosiaalisten vaikutusten tarkasteluun (esim. Mullen & Marsden 2016). Tarkoituksena tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan ollut korostetun syvällinen perehtyminen sosiaalisiin vaikutuksiin, vaan tarkoituksena oli vaikutusten arviointi tätä yleisemmällä tasolla.

Ryhmähaastattelussa haastateltavat voivat reflektoida omia mielipiteitään keskustelussa yhdessä muiden osallistujien kanssa. Tämä voi tuoda sekä etuja että haasteita tutkimukselle. Yksittäisten ryhmän jäsenten mielipiteet saattavat alkaa dominoida keskustelua, jolloin eriävät mielipiteet saattavat jäädä ilmaisematta ryhmän pyrkiessä sosiaaliseen koherenssiin (Hyvärinen ym, 2017, 111–130). Toisaalta ryhmässä saattaa tulla esiin monipuolisemmin näkökulmia kuin yksilöhaastattelussa. Tekemissäni ryhmähaastatteluissa osa keskustelijoista toi ilmi mielipiteitään enemmän kuin toiset. Pyrin haastatteluja tehdessä osallistamaan myös vähemmän äänessä olleita haastateltavia tilanteen ja kykyjeni mukaan.

Haastattelurungossa käytin puolistrukturoitua teemahaastattelua (liite 1). Puolistrukturoitu teemahaastattelu valikoitui haastattelujen lähestymistavaksi, jotta haastateltaville jäisi tilaa kertoa omin sanoin näkemyksiään ja kokemuksiaan siitä, millaisia sosiaalisia vaikutuksia liikennejärjestelmäsuunnitelman ilmastotavoitteilla olisi toteutuessaan heidän arkeensa. Puolistrukturoitu lähestymistapa onkin perusteltu silloin, kun halutaan kartoittaa jotain ennestään tuntematonta ilmiötä. Se siis sopii tutkimani aiheen yhteyteen, koska sosiaalisia vaikutuksia ja hyväksyttävyyttä ei ole vielä juuri tutkittu liikenteen ilmastotoimien yhteydessä Suomessa.

Haastatteluissa käsiteltyjä teemoja olivat liikennejärjestelmäsuunnitelman ilmastotoimista heräävät ajatukset, ilmastotoimien hyväksyttävyyden sekä yksilön ja yhteiskunnan vastuut ilmastokysymyksissä. Käsitellyt ilmastotoimet, jotka oli poimittu Keski-Suomen maakuntaliiton liikennejärjestelmäsuunnitelman sen hetkisestä luonnoksesta, liittyivät julkisen liikenteen parantamiseen, pyöräilyn edistämiseen ja vaihtoehtoisen käyttövoiman ajoneuvojen eli sähkö- ja biokaasuautojen käyttöedellytysten edistämiseen. Toimet olivat suuntaa antavalla tasolla, koska tarkkoja toimenpiteitä ei ollut vielä määritelty liitossa.

4.2 Haastatteluaineisto

Ryhmähaastatteluaineisto koostuu viidestä ryhmähaastattelusta, joihin osallistui yhteensä 23 haastateltavaa. Lähtökohtana oli alun perin kerätä haastattelut kolmea eri ikäluokkaa edustavasta väestöryhmästä, jotta aineistosta tulisi monipuolinen näyte erilaisten keskisuomalaisten ihmisten näkemyksistä. Fokusryhmiksi valikoituivat eläkeläiset, lapsiperheiden vanhemmat sekä nuoret. Lisäksi tavoitteena oli, että fokusryhmät edustaisivat monipuolisesti maakunnan alueita.

Haastattelujen keräämisvaiheessa lapsiperheiden vanhempien ja nuorten saaminen haastatteluun osoittautui kuitenkin oletettua haastavammaksi. Haastavuus johtui osittain siitä, että lapsiperheillä ja nuorilla ei ollut samanlaista maakunnallisesti edustavaa etujärjestöä kuin eläkeläisillä, jonka kautta yhteydenotto olisi onnistunut. Nuorten tapauksessa maakunnallista nuorisovaltuustoa ei ollut vielä haastattelujenkeruuvaiheessa muodostettu seuraavalle kaudelle. Näiden syiden takia lapsiperheiden vanhempien ja nuorten ryhmähaastatteluiden osallistujat eivät edusta eri Keski-Suomen alueita yhtä monipuolisesti kuin eläkeläishaastateltavat. Etsinnän tuloksena haastatteluihin lupautuivat eläkeläisten lisäksi vanhempainyhdistys, kaksi eri nuorisovaltuustoa maaseudun kunnista sekä perhekahvila.

Aineiston yhtenäisyyttä ja edustavuutta olisi voinut parantaa eri keinoin. Olisin voinut saada keräämästäni aineistosta yhtenäisemmän ja jatkaa ryhmähaastattelujen keräämistä niin, että aineistosta olisi tullut monipuolisempi. Hankkeen ja maakunnan liiton puolesta tulosten luovuttamiseen oli kuitenkin tietyt aikaraamit, joten aikataulu ei mahdollistanut laajempaa aineiston keruuta. Olisin voinut myös keskittyä vain yhteen näistä

ryhmistä ja kerätä useita ryhmähaastatteluja. Halusin kuitenkin panostaa haastattemieni ryhmien monipuolisuuteen.

Aineistolla on siis joitakin rajoitteita, jotka pitää ottaa huomioon tuloksia arvioidessa. Ensinnäkin edellä kuvailemieni aineiston keruun haasteiden vuoksi aineisto on pieni. Aineisto ei siis tarjoa perusteluja minkään yksittäisen ryhmän käsityksistä tehtävälle yleistykselle. Keräämäni aineisto alkoi kuitenkin osoittaa joillakin osa-alueilla satureoituneisuutta. Etenkin maaseudun asukkaiden kokemukset liikennejärjestelmästä alkoivat toistua nuorten ja eläkeläisten haastatteluissa. Toiseksi aineistoa on kerätty maaseudulla, taajamassa ja kaupunkiseudulla. Koska haastatellut fokusryhmät ovat asuinpaikkojen suhteen erilaisia, ei aineiston sisällä voi tehdä myöskään fokusryhmien välisiä vertailuja varauksettomasti.

Kolmanneksi sukupuoli-jakauma on hyvin naispainotteinen. Haastatteluihin osallistui vain naisia lukuun ottamatta eläkeläisten haastattelua, jossa miehiä on hieman enemmän. Naisten suuremman osuuden voi päätellä johtuvan yleisestä naisten taipumuksesta osallistua tutkimuksiin miehiä useammin (ks. myös esim. Notko 2011, 21). Naispainotteinen osallistuminen esimerkiksi vanhempainyhdistykseen ja perhekahvilaan voivat ilmentää myös yhä vaikuttavia perinteisiä sukupuolirooleja, joiden mukaisesti lasten asiat ovat enemmän äitien kuin isien vastuulla.

Aineiston vahvuuksia ovat sen moniäänisyys sekä monipuolisuus haastateltavien asuinpaikan suhteen. Haastateltavista seitsemän asuu kaupunkiseudulla, seitsemän taajaan asutulla alueella ja yhdeksän maaseudulla. Aineistossa on myös kuultu sellaisia ääniä, jotka tavallisesti saattavat jäädä kuulematta kaupunkiseudulle keskittyneeltä hallinnolta, kuten maaseudun nuoret ja vanhukset. Erilaisten vähemmistöryhmien kuuleminen on sosiaalisten vaikutusten arvioinnin eettisen toteutuksen kannalta tärkeää, kuten todettiin luvussa 3.1. Aineisto tarjoaa verrattain hyvät mahdollisuudet esimerkiksi haastateltujen oletetun sosioekonomisen taustan, iän ja asuinpaikan pohtimiseen suhteessa käsiteltyjen liikenteen ilmastotoimien käyttöönottoon, vaikka pienen aineiston perusteella voikin esittää vain suuntaa-antavia päätelmiä siitä, mitä voisi tulla esille suuremmalla mittakaavalla toteutetuissa fokusryhmähaastatteluissa.

Fokusryhmähaastatteluissa osa haastateltavista puhui enemmän kuin toiset, mikä on tälle aineistonkeruumenetelmälle tavanomaista. En osannut välttämättä kaikissa haastatteluissa aina osallistaa hiljaisempia haastateltavia esimerkiksi kysymällä sellaisen

haastateltavan mielipidettä, joka ei ehkä saanut suunvuoroa, vaan saatoinkin antaa toisinaan puheliaampien haastateltavien dominoida keskustelua liikaa. Näin kävi etenkin molemmissa äitien haastatteluissa, joissa puheenvuoroja ei otettu tasaisesti. Toisessa äitien haastattelussa epätasaisuus johtui haastatteluun käytettävissä olevan ajan lyhydestä, jolloin jouduin priorisoimaan haastattelun etenemistä tasapuolisen osallistamisen kustannuksella.

Eläkeläisten ryhmähaastattelu toteutui Jyväskylässä ja haastattelun alkaessa oli paikalla yhdeksän henkilöä eri puolilta Keski-Suomea, joista nuorin oli yli 65-vuotias ja vanhin alle 80-vuotias. Nuorten ryhmähaastattelut toteutuivat kahdessa eri maaseutumaisessa kunnassa ja niihin osallistui yhteensä kuusi 15–18-vuotiasta nuorta, joiden lisäksi toiseen haastatteluun osallistui nuorisohjaaja. Lapsiperheiden vanhempia haastateltiin taajaan asutussa kunnassa ja Jyväskylässä. Heitä oli yhteensä kahdeksan ja he olivat iältään 27–49-vuotiaita. Naisia oli koko aineistossa 18 ja miehiä viisi, pois lukien nuorten haastatteluun osallistunut miespuolinen nuorisohjaaja. Seuraavaksi kuvataan haastattelujen keräysprosessia ja haastatteluihin osallistuneita ryhmiä tarkemmin. Osion lopussa on havainnollistettu haastattelujen osallistuneiden henkilöiden taustatietoja taulukoiden avulla.

4.2.1 Eläkeläisten ryhmähaastattelu

Eläkeläisten haastattelu toteutui kaikista ryhmähaastatteluista ensimmäisenä syyskuun 2019 alussa. Haastatellut eläkeläiset olivat erään keskisuomalaisen eläkeläisten etuja ajavan sidosryhmän jäseniä. Löysin haastateltavan ryhmän maakuntaliiton kautta. Ryhmähaastattelu pidettiin sidosryhmän oman kokouksen jälkeen Jyväskylässä ja se kesti noin 53 minuuttia. Haastattelun alkaessa paikalla oli yhdeksän henkilöä eri puolilta Keski-Suomea, joista nuorin oli yli 65-vuotias ja vanhin alle 80-vuotias. Eläkeläishaastateltavista viisi oli miehiä ja neljä naisia. Haastateltavista kolme asui kaupunkiseudulla, kolme taajaan asutulla alueella ja kolme maaseudulla. Osa haastateltavista joutui lähtemään kesken haastattelun, joten haastattelun päättyessä paikalla oli enää kolme ryhmän jäsentä. Kuitenkin suurimman osan haastattelusta osallistujista oli paikalla suurin osa.

Mukana haastattelussa oli myös tutkimusavustaja Anni Turunen, joka toimi toisena haastattelijana. Taustatietojen kysymisen ja liiton ilmastotavoitteiden esittelyn jälkeen ei tarvinnut kysyä juurikaan apukysymyksiä, koska haastateltavat alkoivat keskustella omaaloitteisesti teemoista. Haastattelun aiheet ja liikenne vaikuttivat olevan tärkeitä

osallistujille, sillä he kertoivat paljon omakohtaisia kokemuksia ja näkemyksiä liikenteeseen liittyen. Haastattelun ollessa ensimmäinen tutkimushaastatteluni lievä jännitykseni todennäköisesti näkyi ja kuului haastateltaville, mutta haastattelu sujui mielestäni hyvin siitä huolimatta. Haastattelijoiden nuorella iällä on toisaalta saattanut olla myös positiivinen vaikutus haastatteluun, sillä haastattelijan edustaessa eri sukupolvea eläkeläiset saattavat korostaa omalle ryhmälleen ominaisia ja tärkeitä asioita enemmän kuin jos haastattelijaksi olisi heidän vertaisensa (Hyvärinen ym. 2017).

4.2.2 Nuorten ryhmähaastattelut

Nuorisovaltuustot valikoituivat haastatteluun luontevana tapana tavoittaa ryhmä nuoria. Olin nuorten haastattelemiseen liittyen syyskuun alusta asti yhteyksissä Keski-Suomen nuorisovaltuustojen koordinaattoriin. Hänen ehdotuksestaan menin syyskuun 2019 lopulla Jyväskylässä järjestettyyn keskisuomalaisten nuorisovaltuustojen aloitustapahtumaan, johon osallistui nuorisovaltuustojen toiminnasta kiinnostuneita nuoria eri puolelta maakuntaa. Tilaisuudessa oli valtuustoja muun muassa maaseutumaisista kunnista ja joistakin taajaan asutuista kunnista eri puolilta Keski-Suomea. Yritin alun perin järjestää nuorten fokusryhmähaastattelun kyseiseen tapahtumaan, mutta vasta paikan päällä selvisi, että haastattelun järjestäminen ei onnistuisi ilmeisesti kommunikaatiokatkoksien takia. Haastattelun sopimista nuorten kanssa vaikeutti hiukan se, että viestintä valtuustojen kanssa tapahtui aina heidän täysi-ikäisen ohjaajansa kautta, jolloin en voinut suoraan esittää pyyntöä nuorille itselleen. Sain tapahtumassa myös tietää, että varsinainen maakunnallinen nuorisovaltuusto muodostettaisiin mahdollisesti vasta marraskuun lopulla, mikä olisi graduni kannalta ollut liian myöhään. En siis voinut eläkeläishaastateltavien tavoin tehdä nuorten parissa yhtä maakunnallisesti edustavaa ryhmähaastattelua.

Päätin lopulta kerätä nuorten parissa vähintään kaksi ryhmähaastattelua eri puolilla Keski-Suomea, jotta nuorten aineistosta tulisi alueellisesti monipuolisempi kuin vain yhdeltä paikkakunnalta kerättyinä. Sovin nuorisovaltuustojen aloitustapahtumassa erään maaseutumaisen kunnan nuoriso-ohjaajan ja valtuuston puheenjohtajan kanssa ryhmähaastattelun nuorisovaltuuston kokouksen yhteyteen lokakuun lopulle. Myös toinen nuorisovaltuusto löytyi myöhemmin haastateltavaksi maaseudulta.

Ensimmäinen nuorten haastattelu toteutui maaseutumaisessa kunnassa nuorisovaltuuston uusien jäsenten rekrytointi-illanvieton yhteydessä Keski-Suomessa

lokakuun alussa. Haastattelu kesti tunnin ja neljä minuuttia. Haastatteluun osallistui kolme 16–18-vuotiasta naispuolista nuorisovaltuuston jäsentä, jotka kaikki opiskelivat lukiossa. Nuorista kahdella oli käytettävissään auto tietyin varauksin, yksi liikkui pääosin julkisen liikenteen välityksellä ja hänellä ei ollut käytettävissään autoa.

Myös miespuolinen aikuinen nuoriso-ohjaaja osallistui omasta aloitteestaan keskusteluun haastattelun oltua käynnissä noin kaksikymmentä minuuttia. Hänen osallistumisensa voisi nähdä toisaalta haasteena haastattelun kannalta, koska hänen esittämänsä mielipiteet ovat voineet vaikuttaa nuorten ilmaisemiin näkemyksiin. Toisaalta näin itse hänen osallistumisestaan olleen hyötyä, sillä hänen kommenttinsa herättivät lisää keskustelua. Tilan olosuhteet saattoivat vaikeuttaa haastateltavien sekä haastattelijan keskittymistä haastatteluun, sillä tilan yläkerrassa oli tapahtuman alussa alkanut valtuuston jäsenille yllättävästi karaokeilta, josta kuului tilaan melko kovaäänistä taustamelua haastattelun aikana. Haastattelussa pidettiin viiden minuutin pitsansyöntitauko. Keskustelu sujui näistä huolimatta hyvin.

Toinen nuorten haastattelu toteutui lokakuun lopulla toisessa keskisuomalaisessa maaseutumaisessa kunnassa. Haastattelu pidettiin ennen nuorisovaltuuston kokousta nuorison toiminnalle tarkoitettussa tilassa. Haastattelu kesti noin 47 minuuttia. Haastatteluun osallistui kolme 15–18-vuotiasta naista. Haastateltavista kaksi opiskeli lukiossa ja yksi kävi peruskoulun kahdeksatta luokkaa. Yhdellä haastateltavista oli käytössään auto, toinen kulki pääosin julkisen liikenteen välityksellä ja vanhempien kyydillä ja kolmas pääosin käveli tai pyöräili arjessaan. Tämäkin haastattelu sujui hyvässä tunnelmassa ja ilman erityisiä häiriötekijöitä.

4.2.3 Lapsiperheiden äitien ryhmähaastattelut

Lapsiperheille ei ole Keski-Suomessa olemassa erityistä maakunnallisesti edustavaa järjestöä, jonka jäsenet olisivat itse lapsiperheen vanhempia. Päätin siis noudattaa lapsiperhehaastateltavien hankkimisessa samaa strategiaa kuin nuorten kanssa eli tein kaksi ryhmähaastattelua eri puolilla Keski-Suomea. Yritin aluksi löytää haastateltavat ottamalla yhteyden eri kunnissa toimiviin vanhempainyhdistyksiin. Ensimmäinen haastatteluryhmä löytyikin taajaan asutussa kunnassa sijaitsevan koulun vanhempainyhdistyksestä. Kun syksyn edetessä toista vanhempien ryhmää ei löytynyt vanhempainyhdistysten kautta osittain siksi, että vanhempainyhdistysten kokouksista ei ollut tietoa tai ne pidettiin gradun

aikataulun kannalta liian myöhään syksyllä, päätin etsiä lapsiperheitä järjestöjen kautta. Vanhempainyhdistysten etsiminen haastatteluun oli odotettua hitaampaa myös siksi, että yhteydenotto vanhempainyhdistyksiin onnistui usein vain yhdistyksen sähköpostin kautta. Toinen ryhmähaastattelu järjestyi lopulta lapsia ja perheitä tukevan järjestön jyvaskyläläisen paikallisryhmän tapaamisen yhteyteen.

Ensimmäinen lapsiperheiden vanhempien ryhmähaastattelu toteutui lokakuun alussa taajaan asutussa kunnassa. Haastateltavat olivat taajaan asutussa kunnassa sijaitsevan koulun vanhempainyhdistyksen jäseniä ja haastattelu pidettiin vanhempainyhdistyksen kokouksen yhteydessä. Haastattelu kesti tunnin ja 19 minuuttia. Haastateltavia oli aluksi paikalla kaksi, kunnes kolmas haastateltava saapui paikalle haastattelun oltua käynnissä noin parikymmentä minuuttia. He olivat 29–39-vuotiaita naisia ja heillä jokaisella oli vähintään yksi koulu- tai päiväkotikäinen lapsi. Haastateltavat kävivät töissä Jyväskylässä tai taajaman lähialueilla. Kaikilla haastateltavilla oli käytettävissään vähintään yksi auto, kahden haastateltavan perheessä autoja oli kaksi. Haastateltavat edustivat niin sanottuja ruuhkavuosia eläviä aikuisia.

Toinen ryhmähaastattelu järjestyi marraskuun alussa perhekahvilan yhteyteen Jyväskylässä. Perhekahvilan osallistujille oli etukäteen tiedotettu mahdollisuudesta osallistua haastatteluun sovittuna ajankohtana. Halukkaita osallistujia ilmoittautui paikan päällä kysyttäessä viisi. Haastateltavat olivat 27–49-vuotiaita naisia, joilla oli mukanaan yksi tai useampi lapsi, joiden iät vaihtelivat vauvaikäisestä alle kouluikäiseen. Suurin osa haastateltavista oli haastattelun aikaan äitiyslomalla. Haastateltavat asuivat Jyväskylässä. He käyttivät arjessaan erilaisia liikkumistapoja: suurimmalla osalla oli käytettävissään auto iltapäiväaikaan, kun auto ei ollut työssä käyvän puolison käytössä ja he liikkuvat päivisin linja-autolla. Haastateltavat kertoivat myös pyöräilevänsä arjessaan, eräs äiti liikkui arjessaan sähköpyörällä viidentoista kilometrin matkaa suuntaansa.

Haastattelu oli muita ryhmähaastatteluja selvästi lyhyempi, sillä etukäteen oli tiedossa, että muun perhekahvilan ohjelman puitteissa ja paikalla olevien nuorten lasten tarpeiden vuoksi tunnin haastattelu ei onnistuisi. Haastattelulle jäi lopulta aikaa vain kaksikymmentä minuuttia. Vaikka keskusteluun käytettiin muita ryhmähaastatteluja hiukan lyhyempi aika, keskeisimmät teemat ehdittiin käydä läpi. Tässä haastattelussa ei jäänyt aikaa keskittyä kaikkiin teemoihin tasapuolisesti tai yhtä syvällisesti kuin muissa haastatteluissa. Esimerkiksi autoilevien äitien näkemyksistä autoilun syistä tai sähköpyöräilevän äidin kokemuksista ei ehditty tässä haastattelussa keskustella, vaikka se olisikin ollut kiinnostavaa. Osa haastateltavista ehti puhua enemmän kuin muut.

Taulukkoon 1 on koottu yleisesti ryhmähaastatteluihin osallistuneiden fokusryhmien taustatietoa yleisellä tasolla ja taulukoissa 2–4 on havainnollistettu ryhmähaastatteluihin osallistuneiden taustatietoja tarkemmin fokusryhmäkohtaisesti. Taulukoissa 2–4 mainitut pääsääntöiset kulkuvälineet on listattu haastateltavan itsensä kertomassa järjestyksessä, joka on saattanut joissain tapauksissa ilmentää kulkutavan tärkeyttä itselle, mutta ei välttämättä aina.

Taulukko 1. Fokusryhmien taustatiedot.

Fokusryhmä	Haastateltavia	Sukupuoli		Asuinpaikka*		
		Naisia	Miehiä	Kaupunki	Taajama	Maaseutu
Eläkeläiset (yli 65–alle 80 v.) **	9	4	5	3	3	3
Nuoret (15–18 v.)	6	6	-	-	-	6
Lapsiperheet (27–49 v.)	8	8	-	5	3	-
Yhteensä	23	18	5	8	6	9

* Asuinpaikkojen luokittelussa on käytetty tilastokeskuksen luokittelua.

** Eläkeläishaastateltavien iät on anonymisoitu viiden vuoden tarkkuudella tunnistetietojen kumuloitumisen estämiseksi.

Taulukko 2. Eläkeläiset.

Haastattelu nro	Nimi*	Ikä**	Työmarkkina -asema	Asuinkunnan tyyppi	Pääsääntöinen kulkutapa
1	Anna	75–80	eläkkeellä	taajama	henkilöauto
	Eino	70–75	eläkkeellä	taajama	henkilöauto
	Ida	75–80	eläkkeellä	kaupunki	linja-auto, henkilöauto
	Jaakko	-	eläkkeellä	kaupunki	henkilöauto, VPL-kuljetus***, linja-auto
	Jaana	65–70	eläkkeellä	maaseutu	henkilöauto
	Kusti	70–75	eläkkeellä	kaupunki	henkilöauto, linja-auto
	Pekka	70–75	eläkeläinen / yrittäjä	taajama	henkilöauto
	Sirpa	65–70	eläkkeellä	maaseutu	henkilöauto
	Väinö	70–75	eläkkeellä	maaseutu	henkilöauto

*Nimet on pseudonymisoitu haastateltavien tietosuojan varmistamiseksi.

** Eläkeläishaastateltavien iät on anonymisoitu viiden vuoden tarkkuudella tunnistetietojen kumuloitumisen estämiseksi.

***Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukainen vaikeavammaisten kuljetuspalvelu.

Taulukko 3. Lapsiperheiden äidit.

Haastattelu nro	Nimi*	Ikä	Työmarkkina-asema	Asuinkunnan tyyppi	Pääsääntöinen kulkutapa
3	Eeva	41	alempi toimihenkilö, IT-ala	taajama	henkilöauto
	Lotta	29	työntekijä, sosiaali- ja terveysala	taajama	henkilöauto
	Minna	39	yrittäjä	taajama	henkilöauto
5	Kati	36	äitiyslomalla	kaupunki	sähköpyörä
	Liisa	32	yrittäjä	kaupunki	henkilöauto, linja-auto
	Maria	27	äitiyslomalla / opiskelija	kaupunki	henkilöauto, linja-auto
	Riina	32	äitiyslomalla	kaupunki	henkilöauto
	Tanja	41	äitiyslomalla	kaupunki	henkilöauto, linja-auto

*Nimet on pseudonymisoitu haastateltavien tietosuojaan varmistamiseksi.

Taulukko 4. Nuoret.

Haastattelu nro	Nimi*	Ikä	Työmarkkina-asema	Asuinkunnan tyyppi	Pääsääntöinen kulkutapa
2	Aino	18	opiskelija, lukiolainen	maaseutu	henkilöauto, linja-auto
	Jonna	18	opiskelija, lukiolainen	maaseutu	henkilöauto, kävely
	Saana	16	opiskelija, lukiolainen	maaseutu	linja-auto, henkilöauto (vanhemman kyydissä)
4	Emmi	15	opiskelija, peruskoulu	maaseutu	kävely, henkilöauto (vanhemman kyydissä)
	Sofia	18	opiskelija, lukiolainen	maaseutu	henkilöauto
	Veera	17	opiskelija, lukiolainen	maaseutu	taksi, linja-auto, henkilöauto (vanhemman kyydissä)

*Nimet on pseudonymisoitu haastateltavien tietosuojan varmistamiseksi.

4.3 Sisällönanalyysin kulku

Mullen ja Marsden (2016) ovat ehdottaneet liikkuvuuden oikeudenmukaisuuden arviointiin refleksiivisiä, ihmistieteellisiä metodeja liikennettä koskevassa vaikutustenarvioinnissa perinteisesti käytettyjen, ”kovien”, teknokraattisten menetelmien rinnalle. Heidän mukaansa laadullinen tarkastelu tarjoaa monipuolisemman ja syvällisemmän kuvan toimien vaikutuksista, sillä se ottaa huomioon maailman monimutkaisuuden ja ennustamattomuuden (Mullen & Marsden 2016, 115). Valitsin aineiston analyysimenetelmäksi sisällönanalyysin, sillä se on laadullisen analyysin perusmenetelmä, joka sopii moneen tilanteeseen (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103).

Laadulliset menetelmät eivät pyri ehdottomien totuuksien kertomiseen, vaan ymmärtävät totuuden luonteen tulkinnallisena. Laadulliset menetelmät tarjoavat mahdollisuuden ryhmien osallistamiselle päätöksentekoon yhteiskunnan eri tasoilta mukaan lukien vähemmistöt, joiden ääntä on usein vaikea saada kuuluviin, ja tuottavat siten monipuolista tietoa eri näkökulmista. (Mullen & Marsden 2016, 115.)

Mullen ja Marsden (2016) myöntävät laadullisten menetelmien asettavan myös haasteita: niillä saatu tieto ei ole kovin edustavaa tai yleistettävää, sillä suurien ihmismäärien osallistaminen keskusteluun samanaikaisesti on vaikeaa ja vie paljon resursseja. Parasta olisikin hyödyntää vaikutustenarvioinneissa useita eri menetelmiä, jotka täydentävät toisiaan. (Mullen & Marsden 2016, 115.)

Aineiston keräys ja analyysi linkittyvät usein toisiinsa silloin, kun aineisto kerätään itse (Tuomi & Sarajärvi 2018). Analyysi tietyllä tapaa käynnistyikin jo kerätessäni haastatteluja, sillä litteroidessani niitä mieleeni alkoi muodostua käsitystä mahdollisista luokista. Litteroinnin jälkeen aloitin tutkimustulosten alustavan analyysin. Selailin aineistoa läpi ja kirjoitin ylös alustavia luokkia ja tutkimuskysymysten kannalta tärkeitä pääasioita, joita oli jäänyt mieleeni litteroinnin aikana. Raportoin jo alustavia tuloksia Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys -hankkeen loppuraporttia varten sekä maakuntaliiton tarpeisiin, sillä niitä tarvittiin aikataulusyistä jo tässä vaiheessa. Alustavat luokat muotoutuivat kuitenkin uudelleen lopullisen analyysin aikana ja vielä uudelleen tuloslukua kirjoittaessa.

Alustavien tulosten analyysin jälkeen tein varsinaisen sisällönanalyysin, jossa kävin järjestelmällisesti läpi koko tulostamani haastatteluaineiston. Aluksi karsin aineistosta sellaiset kohdat, jotka eivät liittyneet tutkimuskysymyksiin, kuten keskustelun harhautumiset. Käytännössä vaihe eteni niin, että alustavien tulosten perusteella olin

muodostanut jokaisen tutkimuskysymyksen alle muutaman mahdollisen, alustavan pääluokan, jotka kirjoitin ylös tietokoneelle omaan tiedostoonsa. Sitten tulostin digitaalisessa muodossa olleen aineiston, jonka jälkeen koodasin aineiston tekemällä värikynillä merkintöjä ja maalaamalla luokkaan liittyvät sitaatit tietyllä värillä paperimuodossa olevaan aineistoon. Tässä vaiheessa erottelin aineistosta myös lisää luokkia.

Aineiston varsinaista analyysia ja luokkien muodostamista taustoitti lukemani kirjallisuus oikeudenmukaisuudesta ja sosiaalisesta hyväksyttävyydestä. Lukemani teoria auttoi jäsentelemään havaintoja ja vertailemaan niitä aiempaan tutkimukseen. Sosiaalista hyväksyttävyyttä koskevaa kirjallisuutta hyödynsin tunnistaessani aineistosta esimerkiksi aktiivista ja passiivista hyväksyntää kuvaavia kohtia. Lisäksi omaksumani aiempi kirjallisuus liikenteen ilmastotoimista, fokusryhmistä ja vaikutustenarvioinnista liikenteen kontekstissa on ohjannut havaitsemistani esimerkiksi ilmastotoimien esteitä ja edistäviä tekijöitä koskevissa luvuissa, vaikka näissä luvuissa havaintoni muodostuivatkin pääosin aineistolähtöisesti. Esimerkiksi eläkeläisten liikkuvuuteen vaikuttavia tekijöitä koskeva kirjallisuus (esim. Ruonankoski 2004) ohjasi minua analyysivaiheessa muodostamaan eläkeläisten haastattelusta luokan julkiseen liikenteeseen liittyvistä psyykkisistä esteistä.

Varsinaista analyysiani voi kuvailla teoriaohjaavaksi (Tuomi & Sarajärvi 2018, 107–113), koska tutkimuskysymykseni muodostuivat oikeudenmukaisuudesta ja sosiaalisesta hyväksyttävyydestä lukemani kirjallisuuden pohjalta. Niihin nojaten lähdin etsimään aineistosta kohtia, jotka vaikuttavat liittyvän näihin aiheisiin. Kestävän liikenteen toimien sosiaaliin vaikutuksiin ja hyväksyttävyyteen liittyen lajittelin toimien esteet ja edistävät tekijät seuraaviin luokkiin: ”arjen sujuvuus”, ”taloudelliset tekijät”, ”fyysinen kunto”, ”turvallisuus”, ”aiemmat kokemukset” sekä ”mielleyhtymät”. Oikeudenmukaisuutta koskevat sitaatit lajittelin seuraavat luokkiin: ”taloudellinen epäoikeudenmukaisuus”, ”alueellinen epäoikeudenmukaisuus” ja ”haavoittuvaiset ryhmät”.

4.4 Tietosuoja ja eettisyys

Haastatteluaineiston keräämisessä on huolehdittu asianmukaisesti haastateltavien tietosuojasta ja oikeuksista noudattamalla tietosuojalakea ja Jyväskylän yliopiston tietosuojaohjeistusta. Tutkimuksesta laadittiin ennen haastattelujen tekemistä tietosuojailmoitus. Haastateltaville on ennen haastattelun aloittamista annettu nähtäväksi

tietosuojailmoitus sekä tiedote tutkimuksesta tai muuten kerrottu etukäteen ja haastattelun alkaessa, mitä tutkimus koskee. Haastateltaville on tehty selväksi heidän oikeutensa, kuten se, että haastatteluun osallistuminen on vapaaehtoista ja sen voi keskeyttää milloin tahansa. Haastateltavat ovat allekirjoittaneet suostumuslomakkeet, joita säilytetään turvallisessa paikassa. Tiedote tutkimuksesta, tietosuojailmoitus ja suostumuslomakepohja ovat liitteenä gradun lopussa. Haastattelujen äänitallenteita ja litteroitua aineistoa on säilytetty vain yliopiston käyttäjätunnuksella ja salasanalla suojatulla yliopiston verkkolevyasemalla. Tunnistetietoja sisältävät äänitteet ja litteroinnit poistetaan tutkimuksen valmistumisen jälkeen.

Koska kysyin haastattelurungossa tunnistetietoja, anonymisoin tutkimusmateriaalin sen litterointivaiheessa haastateltavien henkilöllisyyden suojaamiseksi. Tunnistetiedot etunimi, ikä, asuinpaikka ja ammatti oli tutkimuksen aiheen kannalta hyödyllistä kysyä, vaikka niiden anonymisointi vaatikin lisätyötä. Anonymisoin asuinkunnat luokittelemalla ne Tilastokeskuksen (2019) alueluokittelun avulla joko kaupunkimaiseksi, taajaan asutuksi tai maaseutumaiseksi kunnaksi (Tilastokeskus 2019). Iän päätin eläkeläisten haastattelussa anonymisoida viiden vuoden tarkkuudella, koska tunnistetiedot olisivat muutoin voineet kumuloitua epäsuoriksi tunnistetiedoiksi heidän edustamaansa järjestöön liittyen. Muissa haastatteluissa en kokenut tarpeelliseksi anonymisoida haastateltavien ikää, koska nuorisovaltuustot ja vanhempainyhdistykset ovat niin yleisiä järjestöjä, että tunnistamisen riski oli niihin kuuluvilla haastateltavilla pienempi. Myös perhekahvilan kävijöiden tunnistamisriski on pienempi, koska siellä kävijät oletettavasti vaihtuvat usein.

Muutetut nimet valitsin haastateltaville sattumanvaraisesti. Haastateltavien sukupuolen olen olettanut tässä tutkimuksessa binäärisesti joko naiseksi tai mieheksi haastateltujen itsensä kertoman etunimen perusteella. Kaikkien haastateltavien kertomat etunimet olivat tyypillisesti miehen tai naisen sukupuoleen liitettyjä nimiä. En kysynyt haastateltavien sukupuolta taustatietona, koska tietosuojan vuoksi on suositeltavaa kysyä vain tietoja, jotka ovat ehdottoman oleellisia haastattelun kannalta. Sukupuoli-identiteetti ei ole tässä tutkimuksessa pääroolissa, vaikka sukupuolen voikin odottaa näkyvän jollain lailla aineistossa nais- tai miestapaisena käyttäytymisenä liikennejärjestelmässä.

5 TULOKSET

5.1 Vähäpäästöisen liikenteen toimien esteet ja niitä edistävät tekijät

Tässä luvussa käsittelen saamiani tuloksia. Luvussa 5.1 kuvailen sosiaalisia vaikutuksia ja niiden hyväksyttävyyteen vaikuttavia tekijöitä kestävien liikennemuotojen käytön esteiden ja niitä edistävien tekijöiden kautta. Luvun 5.1 lopussa vedän myös yhteen havainnot ja luokittelen niitä yläluokkiin. Luvussa 5.2 syvennän pohdintaa sosiaalisista vaikutuksista oikeudenmukaisuuden ulottuvuuksien näkökulmasta.

5.1.1 Biokaasu- ja sähköautot

Sähkö- ja biokaasuautoja ei pidetty haastatteluissa toistaiseksi mahdollisena kulkutapana. Lataus- ja tankkauspisteiden harvinaisuus mainittiin sekä kaupunkiseudulla, taajamassa että maaseudulla useimmiten syyksi siihen, ettei vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevan auton hankkimista nähty realistisena vaihtoehtona. Käyttöödellytyksiin liittyviin esteisiin kuului haastateltavien mukaan myös sähköautojen ja kaasautojen tiheä tankkausväli. Tulokset tukevat kansainvälisen tutkimuksen havaintoja siitä, että lataus- ja tankkauspisteiden riittävyys on yksi merkittävimmistä esteistä vaihtoehtoisen käyttövoiman ajoneuvojen hyväksyttävyydelle (Linzenich ym. 2019).

Pekka: eihän Jyväskylän ulkopuolella ole tätä kaasujakelua ku siellä Kalmarilla ja sitte nythä on tuossa Vaajakoskellaha --, mutta -- nää Äänekosket ja Jämsät ja muuta, jos mietitää näin niiku valtakunnantasolla et kaasautolla lähetää -- Helsingistä Lappii, sehä ei käytännössä käy. ei voi.

Kusti: -- ei oo tankkauspaikkoja.

Pekka: ei oo tankkauspaikkoja. nii. sama se o sähköllä. -- (H1, s.5)²

Sähkö- ja biokaasuautot nähtiin sinänsä hyvinä ratkaisuinä tulevaisuudessa arjen sujuvuuden ja ekologisuuden yhdistämiseksi, jos käyttöödellytyksiä edistettäisiin huomattavasti. Ryhmähaastatteluissa osa taajamissa ja kaupungissa asuvista äideistä kertoi ainakin harkinneensa vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevan auton hankkimista. Ajoneuvon

² Fokusryhmähaastatteluihin viittaa seuraavasti: H1 = Eläkeläiset eri puolilta maakuntaa, H2 = Nuoret, maaseutu, H3 = Äidit, taajama, H4 = Nuoret, maaseutu, H5 = Äidit, kaupunki. Haastattelijaan eli itseeni viittaa lyhenteellä ”H”. Haastateltavien nimet ja muut tunnistetiedot ovat pseudonyymeja eli ne on muutettu tai poistettu haastateltavien henkilötietojen suojaamiseksi.

päivittämistä harkinneista suurin osa oli harkinnut sähköautoa, mutta he kertoivat odottavansa käyttöedellytysten parantumista.

Minna: -- munhan arjessa se ois tosi hyvä, -- ajan -- ehkä sen maksimissaan sata kilometriä päivässä -- se ois -- tosi ideaali. mutta sitte varsinki -- pitkiä matkoja -- meilläki on -- nelihenkinen perhe -- että sitä arkea tavallaan koska mä elän ihan minuuttiaikataulua -- koko ajan nii se että, oonko mä valmis sitte alkaa ettiä jotain vuokra-autoa tai vaihtaa [sukulaisten] kanssa autoa -- (H3, s. 7).

Lisäksi sähköauton hankkimista harkinnut äiti kertoi harkinnan taustalla olleen aikaisempi hyvä kokemus sähköauton testaamisesta. Esimerkiksi Jansson ja Rezvani (2019, 18) ovat todenneet aiempien kokemusten vaikuttavan uuden teknologian hyväksyttävyyteen.

Tärkeää haastateltaville vaikutti olevan kustannusten lisäksi etenkin arjen sujuvuus. Ympäristöystävällisyys houkutti etenkin joitakin nuoria ja äitejä, mutta se meni vain harvoin haastateltavien puheissa arjen sujuvuuden ja taloudellisen tilanteen edelle. Ajoneuvon ekologisuudesta ei oltu valmiita yleensä maksamaan ainakaan paljoa enempää. Ympäristöystävällisyys ei ollut haastattelujen perusteella siis useimmille haastateltaville prioriteetti elämässä. Osa haastateltavista kertoi olevansa valmiita maksamaan korkeintaan vähän enemmän ekologisesta vaihtoehdosta. Heitä oli etenkin äitien joukossa. Seuraava sitaatti tiivistää taajamassa haastateltujen äitien pohdintaa kustannusten roolista ajoneuvon muodon valinnassa.

Eeva: -- ainakin mä oon valmis maksamaan vähän enemmän. -- mut sit tulee jossain vaiheessa vastaan se et ei vaan oo rahaa maksaa yhtään enempää -- se on tavallaan kallis investointi jo se auto. -- jos sun kuukausimaksut autossa alkaa nousemaan -- paljon isommaksi sit siihen tulee se, -- et se on hirveen hankalaa, -- ylläpitää ja käyttää sitä, nii kyllä siihen ihan automaattisesti menee raksi vaikka se ois kuinka paljon, -- kustannus- taikka luontoystävällisempää (H3, s. 10)

Etenkin nuorten ja eläkeläisten keskusteluissa korostui hinnan edullisuuden tärkeys. Näiden ryhmien elämäntilanteessa tulotaso ei ole välttämättä yhtä korkealla kuin esimerkiksi kahden työssäkäyvän aikuisen talous, mikä vaikuttanee asiaan. Prioriteettina vaikutti siis näissä ryhmähaastatteluisissa olevan oma taloudellinen tilanne ja pärjääminen ja toisaalta myös arjen sujuvuus, kuten muillakin ryhmillä. Vaihtoehdoisen käyttövoiman ajoneuvojen hinta vaikutti etenkin nuorten ja eläkeläisten kokemuksiin siitä, kuinka mahdollisena tällaisen ajoneuvon hankkiminen nähtiin itselle. Varsinkin sähköautoilua pidettiin kalliina vaihtoehtona, kuten maaseudun nuorten haastattelussa Aino tiivistää.

Aino: -- iha hyvä, -- mutta ei ehkä iha opiskelijabudjettii kovin ajankohtane semmonen Tesla tohon pihaan (H2, s. 9)

Biokaasuautoilun kannattajat ilmaisivat pitävänsä sitä sähköautoilua kustannusystävällisempänä ja siten mahdollisena vaihtoehtona laajemmalle osalle väestöä. Kuitenkin myös biokaasuauton hankkimisen tai perinteisen auton muuttaminen biokaasua hyödyntäväksi tulisi joidenkin haastateltavien mukaan liian kalliiksi. Nuorten haastatteluun osallistunut nuoriso-ohjaaja Henkka kiteyttää vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen taloudellisten kannusteiden merkityksen.

Henkka: -- se että sä saat vanhasta romuautostas nyt sen tonnin taikka, -- ostaat sähköauton saat joku viissataa euroo, se on niinku meikäläiselle ihan sama, -- emmä pysty ostaat sähköautoo jos mä saan mun vanhasta romusta jonku tonnin, ku se maksaa kuitenkin sen kolkyt tonnia se sähköauto. -- ei mitää niinku mahdollisuutta turha ees mieltää. et sen pitää olla oikeesti konkreettinen tollanen iso kädenojennus valtiolta se porkkana. (H2, s. 15)

Maaseudulla asuvista nuorista osa suhtautui hintaa ja käyttöedellytysten puutetta lukuun ottamatta positiivisesti sähkö- tai biokaasuautoihin ja oli kiinnostunut kuulemaan niistä lisää. Nuoria houkutti sähkö- ja biokaasuautoissa niiden ekologisuus tavallisella polttoaineella kulkeviin ajoneuvoihin verrattuna. Myös trendikkyys ja merkki nostettiin toisessa nuorten ryhmähaastattelussa esille yhtenä kiinnostukseen vaikuttavana asiana.

Veera: -- [perheenjäsen] puhu jotain siitä nii oli vähä semmone että no olis kiva tietää siit vähä enemmän ja mähä ite, tykkään -- tämmösestä ekologisesta -- nii sehä ois kuulostanu mun korvii aivan mahtavalta vaihtoeholta mut sit se vähän tyssäsi siihen vaihtoehtoon et sitä autoo ei voi ladata täällä. (H4, s.5)

Veera: mut sen mä tiedän et -- isoissa kaupungeissa on noita Tesloja tosi paljon ja se on tosi coolia omistaa Tesla. -- (H4, s. 9)

Sähköautojen todellista ekologisuutta myös epäiltiin kaikkien ryhmien haastatteluissa, mikä voi olla niiden käyttöönoton este. Esimerkiksi nuorten haastatteluissa nousi esiin näkemyksiä, joiden mukaan sähköautojen todellista ekologisuutta epäiltiin esimerkiksi akkujen valmistuksessa syntyvien välillisten hiilipäästöjen takia. Puolestaan biokaasuautoilua kannattavat haastateltavat, joista toinen oli lapsiperheen äiti ja toinen nuoriso-ohjaaja, ilmaisivat pitävänsä biokaasulla kulkevia ajoneuvoja ekologisimpina, edullisimpina ja Suomen olosuhteisiin sopivina vaihtoehtoina.

Kati: -- se vähän harmittaa et nyt toi sähköautoilu ajetaan niinku et, se sähkö edellä, koska se biokaasu ois lopulta se kaikista ekologisista vaihtoehdoista, mutta sit kun täällä järjestetään et missä voit sitä sähköä tankata tai missä voit ladata sinne, ja sitte että noi, autovalmistajathan sen määrittää et mitä me ruvetaan käyttää. nyt se sähkö näyttää olevan et mikä on siellä ykkösenä. (H5, s. 5)

Kati, kaupunkiseudulla asuva lapsiperheen äiti, oli myös ottanut auton hankinnassa konkreettisen askeleen kohti auton muuttamista biokaasulla kulkeväksi.

Kati: -- bensa-auton voi muuttaa kaasuautoks helpommin ku dieselauton nii me ollaan nyt ostettu bensa-auto, jota sit muutettas kaasuautoks -- ollaan selvitetty se asia ja, halutaan se muuttaa sitten. tosiaan saa nähä sitten miten se toimii arjessa (H5, s. 6)

Vähäpäästöisestä liikkumisesta saatu tieto on yksi osa ympäristöystävällisen asenteen ja käyttäytymisen muutosta. Huomion arvoinen havainto aineistosta oli, että biokaasuautoilu nähtiin useimmiten sähköautoiluun verrattuna vähemmän tunnettuna vähäpäästöisenä liikkumismuotona. Joidenkin näkemysten mukaan biokaasuautoilu oli jäänyt syrjään sähköautoilua koskevan informaation taakse.

H: -- mitäs mieltä ootte kaasuautoista, ootteko kuullu niistä

Emmi: e.

Sofia: oon kuullu niistä mut jotenki ei yhdistä, -- (H4, s. 8-9.)

Esimerkiksi ensimmäisen auton hankkimista harkitsevista maaseudulla asuvista nuorista moni myönsi, etteivät he tienneet biokaasuautoilusta juuri mitään eivätkä voineet siksi muodostaa asiasta mielipidettä. Nuoret toivoivat enemmän informaatiota erilaisista vaihtoehtoisen käyttövoiman autoista ja niiden käyttöedellytyksistä esimerkiksi mainonnan muodossa sekä tapahtumia, joissa voisi tutustua erilaisiin vähäpäästöisten autojen vaihtoehtoihin. Myös äitien haastatteluissa toistui näkemys siitä, että biokaasuautoista tarvittaisiin lisää tietoa, jotta niistä voi muodostaa mielipiteen.

Veera: -- esimerkiks lukioissa ja -- autokouluissaki vois siihen sivuun ottaa -- erilaisia valintoja -- erilaisista autoista että -- miten ne vaikuttaa mihinki asiaan.

Sofia: -- sitte jos ois joku tämmönen tapahtuma --. minne ihmiset voi tulla kuuntelemaan sähköautoista, -- toiminnasta ja huonoista ja hyvistä puolista ja kaikkee, -- et se ei vaan jää sinne koululle ja nuorten keskuuteen et -- myös aikuisillekin (H4, s. 9.)

5.1.2 Julkinen liikenne

Julkisen liikenteen edistämisen esteet ja edistävät tekijät liittyivät arjen sujuvuuteen, turvallisuuteen ja taloudellisiin tekijöihin. Haastatteluissa käsiteltiin myös palveluliikenteen tasoa. Palveluliikenteellä tarkoitetaan haastatteluissa ja tässä luvussa joukkoliikenteen palveluita täydentävää asiointiliikennepalvelua, joka sopii esimerkiksi henkilökohtaisempaa palvelua tarvitseville henkilöille (Jyväskylän palveluliikenne 1.9.2019). Julkisen liikenteen

edistämiseen liittyvät esteet ja edistävät tekijät erosivat suuresti kaupunkiseudun ja maaseudun välillä, sillä liikennejärjestelmä on maaseudulla hyvin erilainen kuin kaupungissa pitkien etäisyyksien takia.

Yksityisautoilun vähentämistä pidettiin epärealistisena taajamassa asuvien äitien, maaseudulla asuvien nuorten sekä maaseudulla ja taajamissa asuvien eläkeläisten ryhmässä. Näissä ryhmähaastatteluissa omaa autoa pidettiin arjen sujuvuuden kannalta välttämättömänä. Julkisen liikenteen käyttämistä arjessa kuvailtiin usein mahdottomaksi, koska linja-autojen pysäkit tai aikataulut eivät sopineet yhteen arkeen ja perhe-elämään liittyvien tarpeiden, kuten lasten harrastusten tai päiväkodin sijainnin kanssa eivätkä työaikojen kanssa.

Eeva: -- molemmat käy töissä, molemmilla lapsilla on niitä harrastuksia, -- et viideltä pitää olla jo takas niinku Jyväskylässä, meil ei oo niinku mitään mahdollisuutta muuta ku pitää se kaks autoo että, niitä niinku pystyy hoitamaa

H: joo

Eeva: et ei niinku oo, vaihtoehtoo lähtee jollain bussilla vaikka olis pelkästään se työasiakii, nii siinäki alkaa oleen niinkun, haasteita pelkästään sen takii et se lapsi pitää saaha, matkalla saada päiväkotiin mihin ei tästä kävele? eikä myöskään pääse bussilla niin että pääsisit sopivasti siihen, jättäisit ja lähtisit bussilla jatkamaan matkaa. (H3, s. 2.)

Taajamassa haastateltujen äitien ryhmäkeskustelun perusteella oman auton tarvetta lisäksi lähipalvelujen vähentyminen. Lähikoulujen ja lähikauppojen lakkauttamiset ovat lisänneet haastateltavien mukaan arjessa tehtävien lyhyiden automatkojen määrää.

Eeva: -- oli se sitte, kaupasta tai, lasten hoidosta tai koulusta tai mistä tahansa kyse nii sen helpompaa se on, kun mitä lähempänä se on. silloin siinä ei autoja tarvita -- ja täähä on sellanen missä ollaan menossa niinku, väärään suuntaan. et ollaan menossa jopa siihen suuntaan et sitä vaan koko ajan niinku kasvatetaan sitä matkaa ja sit kuvitellaan olevamme, -- tehokkaita ja, ympäristöystävällisiä ja, kaikkee muuta. (H3, s. 11-12)

Ryhmähaastatteluissa kuvailtiin sen sijaan kaupungissa asumisen mahdollistavan julkisen liikenteen käytön eri tavoin kuin kaupungin ulkopuolella taajamassa ja maaseudulla.

Enni: tossa aiemmin ku asuttiin Jyväskylässä ennen tänne muuttoo nii kulin kyllä, töihin linja-autolla mutta, sit ku tänne kauemmas ni, on sitte helpompi omalla autolla mennä -- (H3, s. 1)

Kaupunkiseudulla asuvien eläkeläisten mukaan julkinen liikenne toimi yleisesti ottaen hyvin tai ”kohtuullisen hyvin” (H1, s. 3) ja sitä kertoivat käyttävänsä haastatellut eläkeläiset, joiden kunto riittää itsenäiseen liikkumiseen. Palveluliikenteen asiointikuljetusta kehitettiin yleisesti hyväksi taajamissa ja kaupungissa. Toisaalta linja-autolla kulkeminen saatettiin eläkeläisten

ryhmähaastattelussa kokea hankalaksi esimerkiksi silloin, kun on paljon kannettavaa kauppareissulla.

Iida: kyllä Jyväskylästä pääsee hyvin ja meillä on se edullinen eläkelippu, että mä ainakin käytän sitä hyvin paljon tänäki päivänä, niinku näihin tämmösiin kokouksiin. mut sitte kun on kauempana jossaki, että, on hankala vähä linja-autol- tai on paljo kannettavaa vanhalla [nii

H: mm]

Jaana: sitte täytyy lähtee omalla autolla (H1, s. 4)

Kaupungin keskustan läheisyydessä tai taajamassa asuvien eläkeläisten mukaan oma tai puolison fyysinen kunto esti usein julkisilla kulkuvälineillä matkustamisen tai teki siitä hankalaa. Fyysisen kunnan asettamia esteitä julkisen liikenteen käytölle olivat esimerkiksi pitkät odotusajat, pitkä istuminen tai pidemmillä matkoilla ja joidenkin sairauksien yhteydessä esimerkiksi WC:n puute.

Kusti: -- tällä hetkellä sataprosenttinen invalidi nii tuota, tukeudun siihe omaan autoon -- käytän mahdollisesti tuota, julkisia, muttaku ikä tekee, tekee tuota tehtävässä (H1, s. 3)

Kaupunkiseudulla tai sen lähellä asuvat äidit olivat haastattelujen perusteella hieman erilaisessa tilanteessa kuin muut ryhmät. Näkemystä auton välttämättömyydestä arjessa ei esitetty ollenkaan kaupunkilaisäitien haastattelussa. Tosin haastattelu oli aikataulusyistä myös huomattavasti lyhyempi kuin muut haastattelut, mikä on voinut vaikuttaa asiaan. Tässä ryhmässä monella oli pieniä lapsia ja suurin osa äideistä oli äitiyslomalla, kun taas taajamassa haastateltujen äitien lapset olivat kouluikäisiä tai kouluikä lähestyviä. Myös elämäntilanne on siis voinut vaikuttaa liikkumistottumuksiin.

Kaupunkilaisäitien keskustelu koski varsinkin julkisen liikenteen ja pyöräilyn teemoja. Useimmat kaupungissa haastatelluista äideistä kertoivat, että perheessä oli ainakin yksi auto, mutta moni heistä kulki päivisin lasten kanssa linja-autolla.

H: -- onks teillä käytettävissä oma auto?

--

Maria: -- mun mies on päivät töissä ja mä oon päivät lasten kanssa niin sitten niinku ilta-aikaan on ja -- päivisin ollaan sitte ilman

H: [joo

Liisa: niin no mulla] on sama et bussilla mennään yleensä jos ollaan sitte päivemällä (H5, s. 1)

Vaikka linja-autolla kuljettiin paljon, haastattelussa tuli esille, että julkisen liikenteen palveluissa olisi parannettavaa myös kaupungissa. Haastattelussa esitetyistä näkemyksistä

päätellen linja-autolla kuljettaisiin mieluummin enemmän, jos aikataulut vastaisivat paremmin arjen tarpeisiin.

Maria: -- mies käy töissä siis [Jyväskylän ulkopuolella] -- joutus odottamaan jonkun yli tunnin -- sitä että se pääsis linja-autolla. et sitte, mieluummin ajaa omalla autolla. et me ollaan just puhuttu sitä että jos niitä linja-autoja menis sillee järkevästi niin olis paljon järkevämpää mennä linja-autolla. kun ne päivät pitenee tosi paljon, sen linja-auton takii. tai pitenis (H5, s. 3)

Myös taajaman äitien haastatteluissa ilmaistiin, että julkisen liikenteen aikataulut eivät sopineet yhteen työaikojen kanssa. Kukaan taajamassa pidettyyn ryhmähaastatteluun osallistuneista äideistä ei työskennellyt kotikunnassa, vaan kaikki kolme kävivät töissä kaupunkiseudulla tai toisessa taajamassa. Erään haastateltavan ammattiin kuului työmatkojen lisäksi päivittäin autolla liikkumista ympäri kaupunkiseutua.

Eeva: -- isäntä on töissä [alueella Jyväskylässä] -- vaik meilläki on siis niinku, liukuvat työajat molemmilla, eli siis on varaa siinä että monelta me ollaan töissä ja monelta me lähdetään töistä. niin tota, hän ei ees pääsis niillä julkisilla sinne asti sillä tavalla että ehtis töihin yhdeksäksi silloin kun niitten on tavallaan se liukuma-aika päättyy -- ja sitte jos sä oot yhdeksäksi menny sinne nii pitäs sitte olla tietysti niinku sinne viiteen asti. nii sen jälkeen sul ei enää kulje niinku, bussit, --. (H3, s. 3.)

Kaupunkiseudulla asuvat eläkeläiset nostivat esteeksi julkisen liikenteen tai palveluliikenteen käytölle aikataulut, jotka eivät vastanneet tarpeisiin. Omaa autoa tarvittiin esimerkiksi läheisten kyyditsemiseen välttämättömiin menoihin.

Iida: -- [läheinen] on sairas, hän ei oikein yleisiin kulkuneuvoihin jaksa lähteä, -- sitte taas ne, -- palveluliikennebussit nii aikataulut harvoin sattuu, ku lääkäri sanoo ajan tai labra sanoo ajan tai, tai on meno johonkin muuhun, nii vuoden sisällä minä laskin että minä oon neljäkytä kertaa häntä kulettanu -- ei ne aikataulut aina sovi. -- eikä hän jaksa istua sitte siinä. -- (H1, s. 5)

Oma lukunsa julkisen liikenteen suhteen oli maaseutu. Haastattelujen perusteella kaupungin ja maaseudun liikennejärjestelmä erosivat huomattavasti. Anna kuvaa eläkeläisten haastattelussa maaseudun ja kaupungin eroa seuraavasti.

Anna: -- ku ite asuu tuolla, haja-asutusalueella nii me ollaan -- kun kahdesta eri maailmasta. ketkä asuu Jyväskylässä ja ketkä asutaan tuolla muualla. te puhutte kahdesta kolmesta kilometristä, meillä on, viistoista kilometriä lähimpään terveyskeskukseen, mihin mennään. ja, ei kule julkinen liikenne että pääsisit lähelle -- paljo on taksin varassa. (H1, s. 8-9)

Sekä maaseudulla haastateltujen eläkeläisten että nuorten mukaan maaseudun liikennejärjestelmää leimasi julkisen liikenteen palvelujen puutteellisuus. Julkisen liikenteen puutteen kuvailtiin tekevän yksityisautoilusta välttämätöntä. Ryhmistä nostettiin esiin kuitenkin erilaisia perusteita autoilun välttämättömyydelle.

Jaana: -- julkisesta liikenteestä voi sanoa että, sitä aina välillä on, kesäiseen aikaan erittäin huonosti, -- ja varsinkin -- kyläkunnilta keskustaan niin, varsinaisilla julkisilla kulkuneuvoilla ei käytännössä pääse. -- (Haastattelu 1, s. 2)

Autoilusta puhuttiin myös pakkona, mikä vihjasi siihen, että osa haastateltavista mieluummin käyttäisi jotain muuta kulkuvälinettä autoilun sijaan, jos se olisi mahdollista. Julkisen liikenteen parantaminen nähtiin esimerkiksi seuraavan sitaatin perusteella hyväksyttäväksi keinoksi vähentää maaseudun autoriippuvuutta.

Anna: et musta tää – kohta on hirveen tärkeä että parannetaan joukkoliikenteen sujuvuutta. et kyllähä moni jättäisi sen oman auton kotii jota on pakko pitää ku ei muuten pääse mihinkää. -- (H1, s. 6)

Julkinen liikenteen puutteella maaseudulla oli haastateltavien näkemysten mukaan monenlaisia hyvinvointia heikentäviä vaikutuksia. Sen nähtiin sekä maaseudun eläkeläisten että nuorten ryhmissä vaikuttavan muun muassa harrastamiseen ja sosiaalisten suhteiden ylläpitoon. Vaikutuksia syrjäseudulla asuviin eläkeläisiin kuvaillaan seuraavasti.

Anna (H1, s. 8-9): -- että, se vaikuttaa kaikkeen harrastamiseen, tekemiseen --, ystävien kohtaamiseen, saati sitte välttämättömät terveydenhuoltopalvelut ja, -- järjestötoiminta ja kaikki, ku meilläki keskustellaa paljo nuija et miten ihmiset tulee kerhoihi ja täämsii jotka, sitten hoitas tätä henkistä puolta. pitäisivät pääkoppaa kunnossa -- ja moni lääkärikäynti jäis vähemmälle. jos tapais ystäviä ja ois asioita. nii, ei sieltä kotoo vaan pääse.

Julkinen liikenteen puutteeseen liitettiin eläkeläisten haastattelussa myös syrjäytymisen ja kodin vangiksi jäämisen uhkaa.

Anna: -- tää on <niin jotenkin päässy tää meidän julkinen liikenne niin huonoon jamaan> että mä oon niinku menettäny toivoni siihen että, nouseeko se siitä? että, ihmisten pitäis olla aktiivisia ja pitäis liikkua, mut jos et sä pääse sieltä, kotoos mihinkää nii, sä oot kerta kaikkiaan ku vankilassa. (H1, s. 8-9)

Julkinen liikenteen puutteellisuuden seurauksena ajokyvottomien eläkeläisten ja nuorten kuvailtiin usein jäävän läheisten kyytien varaan. Jotkut haastateltavat kuljettivat säännöllisesti läheisiään harrastuksiin, lääkäriin tai muihin pakollisiin menoihin.

Kusti: -- minulla on vähä iäkkäämpi lapsuudenystävä, monisairas. elikkä eilenki kuletin häntä [sairaalaan] ja moneen muuhun paikkaan ja, ja hän kaatu, kaatu [viime vuonna] ja [vammautui] ja häneltä otettiin kortti pois ja hän on yksinäinen ihminen, hänellä ei oo sukua eikä, eikä muuta että mä oon melkein jatkuvasti, -- (H1, s. 4)

Maaseudun nuorten ryhmähaastatteluissa riippuvaisuuden aikuisten kyydeistä kerrottiin ilmenevän etenkin harrastamisen ja koulunkäynnin yhteydessä. Riippuvaisuuden toisten aikatauluista kuvailtiin hankaloittavan esimerkiksi harrastamista.

Saana: -- mä [harrastan] Jyväskylässä nii sit mun pitää valita kaikki tavallaan mun tunnit silleen että mä pääsen niinkun linja-autolla pois. -- ei ne --, muut ihmiset suunnittelee niitten harrastuksia niitten bussien mukaa tietenkään --, nii sit se, on kyl vähä hankaloittanu mun elämää -- et sit mä en saa kaikkia -- [tunteja] mitä mä haluaisin koska, mun pitää päästä sieltä pois (H2, s.3)

Ajokortin jo saanut nuori saattoi myös kyyditä sisarusta. Lapsuudenkodissaan maaseudulla asuva Sofia kuljetti alaikäistä sisarustaan harrastukseen. Hän kertoi vastuuseen joskus liittyvistä syyllisydentunteista tai harmituksesta sisaruksen puolesta.

Sofia: -- se mun [sisarus] vaik lähtee harkoista aikasemmin vaik ei haluis, koska on -- aikataulut ja ite jos on semmonen ettei pystyis mennä hakeen Jyväskylästä asti. -- harmittaa itekki et [sisarus] halua olla siellä se koko aika mut sit pitää -- lähtee pois, --. (H4, s. 4)

Nuorten haastattelussa esitettyjen näkemysten mukaan julkisen liikenteen puutteella oli sitä enemmän vaikutusta elämään, mitä syrjemmässä asui. Liikenneyhteyksistä syrjässä asumisen kuvailtiin vaikuttavan esimerkiksi toisen asteen koulunkäyntiin, koska lukiossa koulukyytiä tai taksia ei enää järjestetä kaikille.

Aino: lukiossa on näitä hyppytunteja nii monet kaverit sitte vaikka esim [kaveri] joka tulee sieltä jostain kaverin kuusesta (nauraa) nii silläki voi alkaa kaheltatoista koulu mut se joutuu sit tulee tyylä kaheksalta jo tänne sinne koululle ku ei siitä mee enää linkejä tai sitte -- neuvottelee opettajan kanssa et tarviiko tulla ees ollenkaan kouluun ku on nii pitkät välit -- (H2, s. 11)

Toisaalta kuntakeskuksen lähellä asuvilla nuorilla kuvailtiin olevan hyvin erilainen tilanne kuin syrjässä asuvilla nuorilla ja vanhuksilla. Toisen haastattelun nuorten päivittäiset matkat koulun, harrastusten ja kodin välillä vaihtelivat kuudestakymmenestä kilometristä muutamaan sataan metriin. Lähellä koulua ja harrastuksia asuvalla nuorella kokemukset olivat hyvin erilaisia kuin kaukana asuvilla nuorilla ja he olivat vähemmän riippuvaisia vanhemmistaan tai muista kyytien tarjoajista. Kokemusten erot kuvastavatkin sitä, että alueille mahtuu hyvin erilaisia kokemuksia riippuen sijainnista kuntakeskukseen nähden ja kuntakohtaisista liikennepalveluista.

Maaseudulla toteutuneissa haastatteluissa nostettiin esille myös kokemuksia yksityisautoilijoihin kohdistuvasta syyllistävästä puheesta. Tällainen vastakkainasettelu maaseudun ja kaupungin välillä koettiin epäreiluksi, koska yksityisautoilu nähtiin välttämättömänä maaseudulla.

Sirpa: -- siellä kun on pakko, olla niitä omia autoja tai siitä elämästä ei tuu muuten mitään. nii sit semmonen niinku syyllistävä -- tunne tulee että, sä oot semmonen saastuttaja ja, -- etkö sä nyt ymmärrä että nää asiat pitäis olla toisella tavalla. -- (H1, s. 11)

Eläkeläisten haastattelussa nousi esiin myös kokemus vähättelevästä suhtautumisesta eläkeläisiin kuulemisen arvoisina henkilöinä päätöksenteossa.

Anna: -- kyllähän se vastuu on tämmösistä ison linjan kysymyksistä yhteiskunnalla ja, kunnilla ettei tule kun vanhusneuvosto vaatii kuntaa selvittämään, joukkoliikennettä niin tullaan sanomaan et mitäs tää teille kuuluu. kyllä, joukkoliikenne kuuluu ikäihmisille, kukas siitä puhuu jos ei ne jotka sitä välttämättä tarvii paljon. (H1, s. 13)

Kaiken kaikkiaan julkisen liikenteen ja palveluliikenteen käyttöä estävät ja edistävät tekijät liittyivät tulosten perusteella arjen sujuvuuteen ja elämäntilanteeseen, kuten vaihtoehdoisen käyttövoiman ajoneuvojenkin tapauksessa. Julkisen liikenteen parantamiseksi toivottiin siis sekä maaseudulle että kaupunkiin tasaisemmin päivän mittaan ja viikonlopuille jakautuvia aikatauluja sekä matkojen maksutapojen laajentumista. Haastatteluissa toivottuja maksutapoja olivat esimerkiksi pankkikortin vastaanottaminen tai puhelimella toimiva arvokortti.

Identiteetin ja tapojen on havaittu vaikuttavan ympäristöstävällisen käyttäytymisen muodostumiseen (esim. Anable 2006) ja toisaalta ne vaikuttavat myös hyväksyttävyyden muodostumiseen. Vaikka monet kaupunkiseudulla ja taajamissa asuvat eläkeläishaastateltavat kertoivat pitävänsä julkisen liikenteen yhteyksiä kaupunkiin päin kohtuullisen hyvinä, he useimmiten kulkivat silti yksityisautolla. Tulkitsin seuraavien sitaattien ilmentävän myös identiteettiin tai tapoihin liittyviä esteitä yksityisautoilun korvaamiseen esimerkiksi julkisella liikenteellä.

Kusti: -- se auto on niinku toinen luonto ollu, -- sieltä hamasta nuoruudesta asti, -- (H1, s. 3)

Pekka: -- mäki ku oon [taajaan asutussa kunnassa] asunu, -- kaks kytä vuotta sitte muutettii tänne, öö, kaks kertaa olen kulkenu linja-autolla [Jyväskylältä kotiin] sinä aikana, ja nytte, viikko sitte, ensimmäisen kerran, [kotoa Jyväskylään] linja-autolla -- (H1, s. 4)

Myös julkisen liikenteen nopea teknologisoituminen voi olla haastattelujen perusteella hyväksyttävyyteen vaikuttava tekijä. Sitä pidettiin haastatteluissa sekä esteenä että mahdollisuutena. Eläkeläisten haastattelussa nostettiin esiin tarve käteismaksun ja kasvokkaisen palvelun säilyttämiseen teknologisten maksutapojen rinnalla.

Sirpa: tietysti kehityshän menee siihe että yhä enemmän tulee näitä tämmösiä, tämmösiä digijuttuja. mutta tuota nii, se vauhti on jotenki nyt liian kova, meille ikäihmisille[kin

Anna: mm.] vaihtoehtoja pitäis olla

Sirpa: nii.

Anna: et kyllä kolikot pitäis kelevata. ku ne on laillista rahaa. (H1, s. 14)

Toisaalta esimerkiksi taajamassa asuvien lapsiperheiden äitien sekä maaseudun nuorten haastatteluissa nähtiin mahdollisuuksia teknologian hyödyntämisessä julkisen liikenteen ja palveluliikenteen kehittämisessä harvaan asutuilla alueilla. Haastateltavien mukaan julkisen liikenteen kustannustehokkuutta voitaisiin parantaa haja-asutusalueella selvittämällä älypuhelinsovelluksen avulla jopa päivittäistä kysyntää esimerkiksi kouluksille ja siten sopeuttaa liikenteen aikataulut sekä ajoneuvon koon vastaamaan kysyntää paremmin. Myös sähköautojen käytön edistämiseksi ehdotettiin teknologisia sovelluksia, joilla voisi helpottaa arjen sujuvuutta.

Minna: -- semmonen sähköautosovellus on netissä, mistä näkee tavallaan ne pistokkeet mitä on olemassa, ja siellä näkyy niinku punasena ja vihreenä et onkse vapaana. mut eihän se riitä riitä, et mä näen nyt tästä et onkse siellä neljänsadan kilometrin päässä vapaana vai ei, koska siinä voi tapahtua sen neljän tunnin aikana se et

Eeva: mm, pitäis pystyä tekemään niitä varauksia. -- (H3, s. 13)

Lopuksi psykologiset esteet voivat olla hyvin merkittäviä julkisen liikenteen turvallisuuden tunnussa ja saavutettavuudessa erityisesti iäkkäiden ihmisten kannalta, jotka saattavat olla valmiiksi epävarmoja esimerkiksi omasta liikkumiskyvystään (Ruonankoski 2004; Liikenne- ja viestintäministeriö 2003). Haastatteluissa esitettyjen mielipiteiden perusteella julkista liikennettä käyttäville eläkeläisille voi olla tärkeää se, millä tavalla heidät kohdataan asiakkaina ja ihmisinä. Eläkeläisten haastattelussa nostettiin esille ikävä tunnekokemus tilanteesta, jossa haastateltava kertoi kokeneensa julkisessa liikenteessä matkustaessaan asiakaspalvelijan tönkeyn suhtautumisen.

Anna: -- aika paljon oon kulkenu Helsingissä ja oon osannu puhelimella ostaa lipun -- mutta, on aina voinu maksaa myöskin rahalla. menin ratikkaan, niin oli todella tymeä nuorimies siellä, -- tökäs mulle että ei käy raha, -- ostat automaattista tai rautakirjasta. -- minun piti mennä takasin asemahalliin -- koska, tässä ei pelannukaan puhelinmyynti tässä koneessa joka oli, se ei toiminu yksinkertaisesti. niin mulla oli kamalan kipee selkä ja mää könkytin siellä ja ajattelin että on perkele tää yhteiskunta menny malliinsa. -- ei raha kelpaa enää ja sitten vielä kohdellaan tuolla tavalla. ihan kun sä olisit joku saasta. -- julkisessa liikenteessä se että miten siellä käyttäytyy nii on tärkeitä. (H1, s. 13)

5.1.3 Pyöräily

Eniten haastatelluista fokusryhmistä kertoivat pyöräilevänsä arjessaan Jyväskylässä ja sen lähialueilla asuvat pienten lasten äidit. He liikkuivat pyöräilyn lisäksi paljon julkisen liikenteen välityksellä ja autoilivat. Eräs kaupunkialueen reunalla asuva äiti kertoi liikkuvansa lapsineen sähköpyörällä jopa 15–20 kilometrin matkoja. Sähköpyöräilyn lisäämiseksi pohdittiin mahdollisuutta sähköpyörien lataamiseen tarkoitettujen sähköpistokkeiden lisäämisestä sopiviin paikkoihin. Taajaan asutussa kunnassa asuvat perheenäidit eivät kertoneet juuri pyöräilevänsä arjessaan, vaan he kertoivat liikkuvansa lyhyitäkin matkoja usein autoilla esimerkiksi ruokakauppaan.

Taajaan asutussa kunnassa haastateltujen äitien mukaan esteenä lasten pyöräilylle esimerkiksi kouluun oli liian pitkä koulumatka. Koulukyytiin olivat haastateltavien äitien mukaan oikeutettuja vain ne lapset, jotka asuvat yli viiden kilometrin päässä koulusta. Haastateltavien näkemysten mukaan yhteensä lähes kymmenen kilometrin matka päivässä tuntui kohtuuttoman pitkälle matkalle pienten koululaisten kävellä tai pyöräillä yksin. Aiemmin kouluun kävelleet lapset eivät jatkaneet kävelemistä tai pyöräilyä kauemmas kouluun lähikoulun lakkauttamisen jälkeen, sillä vanhemmat kokivat paremmaksi vaihtoehdoksi kyyditä lapset itse. Syyksi mainittiin muun muassa huoli nuoren lapsen turvallisuudesta etenkin talvisin, kun pyöräilykaista on kaventunut lumen takia.

Eeva: -- jos ihan faktaa puhutaan nii ala-asteikäisistä jos ihan mennään nii viis kilometriki tuolla .hh pimeellä tiellä ilman, ilman esimerkiks kävelyteitä ja muuta, talvella, pitkä matka, vaarallinen matka nii sitä mieluummin oikeesti laittasit sen lapsen vaikka puhutaanki et liikunta ja, kaikki muu on hyvästä nii se on ihan faktaa että, et ei siihen halua, niinku=

Minna: =ottaa riskiä (H3, s. 5.)

Myös kaupunkiseudulta taajamiin vieville reiteille toivottiin nykyistä selkeämmin merkittyjä ja turvallisia pyöräteitä, joilla joutuisi pyöräilemään autojen seassa mahdollisimman vähän.

Kati: -- yks mitä mä toivon -- tulis -- Säynätsalo-Muurame välille se kevyen liikenteen väylä että sieltä tiedän että on paljon kulkua mutta siellä kuljetaan pienellä pientareella ja talvella se on, lasten kanssa käytännössä mahdotonta kun tietysti sit, aurauksen johdosta kun se tie aina vähän kapenee - - se on niinku vaarallinen et sitä ei voi kulkee lasten kanssa sillon (H5, s. 2)

Kaupungissa ja taajaan asutulla alueella asuvilla eläkeläishaastateltavilla oli pyöräilystä erilaisia kokemuksia. Monet heistä olivat luopuneet pyöräilystä fyysisen kunnon tuomien rajoitteiden vuoksi. Sähköpyöräilyä kohtaan kuitenkin ilmaistiin myös uteliaisuutta ja

kiinnostusta. Toisaalta sähköpyöräilyssä eläkeläisiä huolestutti etenkin oman kunnan mahdollinen huononeminen suhteessa sähköpyörän kalliiseen hintaan.

Iida: meillä ikäihmisillä ei enää monella oo mahdollisuutta pyöräillä, ku on monella huimausta tai [tuki- ja liikuntaelinsairauksia] -- tai muuta et kyl mää esimerkiks kaupassa käyn ku on tasane, -- tekis mieli kaupunkiin lähtee mut ei taho jaksaa takasi tulla. £että se Bernerin ehdotus siitä sähköpyörästä oli kyllä kauhee hyvä minä heti aattelin e(h)ttä£ ((naurahtaa)) £minä hankkisin en oo raaskinu ostaa sen takia kun mä aattelin että, mulla pahenee [sairaus] nii mä en sitä kauvan voi käyttää nii en raaski ostaa£ (H1, s. 8)

Toisaalta osa eläkeläisistä oli kokeillut ennakkoluulottomasti uuden teknologian tuomia mahdollisuuksia. Suhtautumisessa näkyikin eläkeläisten ryhmän moninaisuus siinä mielessä, että vaikka osa eläkeikäisistä onkin kuntonsa puolesta jättänyt pyöräilyn, osa on vielä hyvissä fyysisissä voimissa ja valmiita kokeilemaan uusia liikkumismuotoja. Esimerkiksi Pekka jakoi myönteisen kokemuksensa sähköpotkulautoista Helsingissä:

Pekka: £et oo miettiny sähköstä potkulautaa vielä.£

((muiden naurua))

Anna: en vielä. e(h)- en. mä en pysy pystyssä sen kans[sa

Pekka: kyllä] niillä pysyy. minä oon kokeillu

Anna: ihan to[ta

Pekka: £kyllähän mie kaasua vaan. £ ((naurahtaa)) (H1, s. 6)

Maaseudulla asuvat nuoret kertoivat kompensoineensa pyöräilyllä julkisen liikenteen puutetta. Pyöräily nähtiin mahdollisena niille nuorille, jotka asuivat kohtalaisen matkan päässä keskuksista ja koulusta. Toisaalta pyörällä kuljetut koulumatkat saattoivat olla jopa kymmenien kilometrien pituisia. Toisessa nuorten ryhmähaastattelussa myös keuhuttiin heidän kotikunnassaan lähivuosina kunnostettuja pyöräteitä. Ajokortin saamisen jälkeen autolla ajaminen oli kuitenkin usein korvannut pyöräilyn.

Veera: -- joku viis viiva seittemän kilometriä menisi iha helposti -- silloin ku mää olin täällä nii siit oli se viistoista kaks kyt kilometriä pyöräilin tänne, sillo

H: -- kuulostaako teistäki semmoselta että jaksasitte pyöräillä? --

Sofia: -- no, hmm. ku on nyt tottunu tohon autoon nii pääsee nii nopeesti tälle. mut ainaski meille päin -- pyörätiet ja teiden valastus -- on kyl iha hyvät -- on vaa se hemputin jyrkkä ylämäki mikä pitäs kulkee. -- (H4, s. 10–11)

Kaiken kaikkiaan edellytykseksi pyöräilylle nähtiin ryhmähaastatteluissa sujuvat ja turvalliset pyöräteitit, elämäntilanne ja fyysinen kunto.

5.1.4 Yhteenveto esteistä ja edistävästä tekijöistä

Seuraavaksi kokoaan yhteen tässä aluvussa esiteltyjä havaintoja. Tulosten mukaan moni pitää vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevien ajoneuvojen ja julkisen liikenteen käytön edistämistä sekä pyöräilyn lisäämistä sinänsä hyvinä keinoina. Ylipäätään haastatteluissa toistui näkemys siitä, että ilmastopolitiikkaa pitäisi tehdä käyttämällä keppiä ja porkkanaa. Kaikissa ryhmissä pohdittiin, että tarvitaan nykyistä suurempia taloudellisia kannusteita vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen ja käyttöedellytyksien, kuten sähköauton pistokkeen hankintaan. Tarvitaan myös pakotteita, kuten saastuttavien liikennemuotojen verottamista. Haastateltavien mukaan myös yrittäjien tulisi saada aiempaa suurempia kannusteita esimerkiksi latauspistokkeiden hankkimiseksi kauppojen pihoihin.

Asenteiden ja käyttäytymisen välillä oli kuitenkin ristiriitaa liittyen etenkin vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkeviin autoihin ja niiden hyväksyntään. Tulokset tukivat kansainvälisissä sosiaalista hyväksyntää käsittelevissä tutkimuksissa tehtyjä havaintoja siitä, että passiivinen hyväksyntä eli yleisellä tasolla positiivinen suhtautuminen esimerkiksi uusiutuvaan energiaan on yleisempää kuin toiminnan ja tekojen tasolle ulottuva aktiivinen hyväksyntä. Yleisellä tasolla positiivinen suhtautuminen uusiutuvan energian ratkaisuun ei kerro vielä siitä, onko ihminen todellisuudessa valmis esimerkiksi vaihtamaan ajoneuvonsa vähäpäästöisempään. (Batel, Devine-Wright & Tangeland 2013; Dreyer, Teisl & McCoy 2015; Jansson & Rezvani 2019.)

Poikkeuksena oli äitien ryhmähaastatteluun osallistuneen haastateltavan puheessa näkynyt aktiivinen sitoutuminen ilmastotoimeen, sillä hän oli jo tehnyt konkreettisia ratkaisuja auton hankinnassa luottaen siihen, että käyttöedellytyksiä edistetään. Hänkään ei ollut vielä muuttanut autoaan kaasulla toimivaksi, sillä oli samaa mieltä muiden haastateltujen kanssa siitä, ettei vielä ole tarpeeksi kaasuautoilua tukevaa infrastruktuuria. Aktiivinen sitoutuminen toimeen tässä tilanteessa voi ilmentää mielestäni sitä, että haastateltavan yhtenä prioriteettina saattavat olla ympäristöarvot. Aktiivinen toiminta ja etukäteen sitoutuminen vaihtoehtoisen käyttövoiman auton hankkimiseen oli kuitenkin haastattelujen perusteella harvinaista.

”Ympäristöaktiiveiksi” ilmoittautuvia ei maaseudun eläkeläisten haastatteluissa ja taajaman äideissä juuri ollut, kun taas kaupunkiseudun äitien keskustelussa ympäristöarvot nostettiin voimakkaammin esille. Voisiko tulos siis kertoa osaltaan myös siitä, että ympäristö ja sen mahdollisuudet muokkaavat asenteita? Aiemman tutkimuksen perusteella

jo tiedetään, että ihminen saattaa muuttaa mieluummin asennettaan kuin käyttäytymistään, jos elinpiirin olosuhteet tekevät ympäristöystävällisen käyttäytymisen vaikeaksi (esim. Anable ym. 2006). Toimien vaikutukset myös liittyvät hyväksyntään.

Ristiriita ei siis vaikuttanut johtuvan ainoastaan yksilöistä, vaan ympäristön ja teknologian luomista mahdollisuuksista suhteessa yksilöiden elämäntilanteeseen ja arkeen. Haastatteluista päätellen kestäväää liikennettä tukevaa infrastruktuuria sekä mahdollisuuksia, kuten lataus- ja tankkauspisteitä ja joukkoliikennettä, tulee siis lisätä huomattavasti, jotta ihmisten liikkuminen saadaan muuttumaan ympäristöystävällisemmäksi.

Vaihtoehdoisen käyttövoiman ajoneuvojen esteenä pidettiin myös taloudellisia esteitä. Etenkin sähköautot nähtiin monesti kalliina luksuksena, joihin harvoilla on varaa. Vähäpäästöisten ajoneuvojen edistämisestä jäisivät siis ulkopuolelle pienituloiset, joilla ei ole varaa auton vaihtamiseen tai muuntamiseen. Tällä voi olla vaikutusta vaihtoehdoisen käyttövoiman ajoneuvoja edistävän politiikan hyväksyttävyyteen varsinkin silloin, jos sähköllä ja biokaasulla toimiviin ajoneuvoihin ei tule selkeitä taloudellisia helpotuksia. Miksi kansalainen kannattaisi toimea ja hyväksyisi esimerkiksi sähköautojen edistämiseen käytetyt verovarot, jos tuki on kuitenkin niin pieni, että sillä ei ole itselle mitään merkitystä?

Syrjässä maaseudulla asuvat ryhmät vaikuttavat jäävän paitsi kestävään liikenteen toimien hyödyistä, kun kestävään liikenteen toimia kuten julkisen liikenteen parannuksia toteutetaan enimmäkseen kaupunkiseudulla. Onkin hyvä pohtia, miten joidenkin ryhmien hyödyistä vaille jääminen voi vaikuttaa ilmastotoimien sosiaaliseen hyväksyttävyyteen yleisesti.

Aiemmin tässä luvussa kerroin myös eläkeläisten ryhmähaastattelusta nousseista kokemuksista yksityisautoilijoita syyllistävästä puheesta, mikä koettiin epäreiluksi, sillä maaseudulla autoilu nähtiin usein ainoana vaihtoehtona. Olisi hyvä pohtia, miten yhteiskunnallisessa ilmastotoimia ja vastuuta koskevassa keskustelussa otetaan nämä ryhmät huomioon ja annetaan heidän tilanteelleen myös ymmärrystä. Ymmärtävää lähestymistapaa on pidetty hyödyllisenä ilmastotoimien yhteydessä (esim. Batel ym. 2018). Hyväksyntää tai sen puutetta ymmärtävästä näkökulmasta ei voida olettaa ihmisten asettavan ympäristöarvoja prioriteetiksi esimerkiksi perheen tai taloudellisen pärjäämisen kustannuksella. Syyllistämisen sijaan on tärkeää, että yhteiskunta tekee ilmastoystävällisiin valintoihin siirtymisen yksilöille mahdollisimman helpoksi.

Alaluvun lopuksi olen tiivistänyt haastattelujen perusteella kestävän liikenteen toimien käyttöönottoa estäviä ja edistäviä tekijöitä taulukoihin 5 ja 6. Tekijät on luokiteltu sen mukaan, mihin ryhmään se kohdistuu haastattelujen perusteella. Oikeassa reunassa olen luokitellut toimet sen mukaan, millaisten asioiden tulkitsin haastatteluissa esitettyjen näkemysten perusteella vaikuttavan toimien hyväksyttävyyteen.

Taulukko 5. Kestävän liikenteen toimien esteet ryhmähaastattelujen perusteella.

KESTÄVÄN LIIKENTEEN TOIMI	ESTEET	RYHMÄ	LUOKITTELU
vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon käytön edistäminen	-puutteellinen infrastruktuuri: ei lataus- ja tankkauspisteitä	kaikki	arjen sujuvuus
	-ajoneuvoissa lyhyt kantomatka	-äidit (H2) -eläkeläiset	arjen sujuvuus
	-liian kallista ostaa uusi ajoneuvo -liian kallista asentaa sähköauton latauspistoke kotiin	-kaikki, etenkin eläkeläiset ja nuoret -äidit (H2)	taloudellinen tilanne
	-epäily, ettei oikeasti ekologista	-nuoret (H3)	tiedolliset resurssit
	-ei tarpeeksi tietoa	-nuoret (H3, H4)	tiedolliset resurssit
julkisen liikenteen käytön edistäminen	-aikataulut eivät sovi omiin aikatauluihin, harrastuksiin, työaikoihin	kaikki	arjen sujuvuus
	-liian vähän linja-autovuoroja	-eläkeläiset -nuoret (H3, H4) -äidit (H5)	arjen sujuvuus
	-liikaa vaihtoja, hankalaa matkustaa	eläkeläiset	arjen sujuvuus / fyysinen kunto
	-epämiellyttävä asiakaspalvelu	-eläkeläiset	(psykologinen) turvallisuus
	-pysäkit ovat liian kaukana	-nuoret (H3, H4) -eläkeläiset	arjen sujuvuus, fyysinen kunto
pyöräilyn edistäminen	-fyysinen kunto tai sairaudet esteenä pyöräilylle	-eläkeläiset	fyysinen kunto

	-liian pitkä välimatka	-maaseudun nuoret (H3, H4)	arjen sujuvuus
	-liian vaaralliset reitit lasten yksin pyöräillä / lasten kanssa pyöräilyyn	-äidit (H2, H5)	turvallisuus

Taulukko 6. Kestävän liikenteen toimia edistävät tekijät ryhmähaastattelujen perusteella.

KESTÄVÄN LIIKENTEEN TOIMI	EDISTÄVÄT TEKIJÄT	RYHMÄ	LUOKITTELU
vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon käytön edistäminen	-biokaasuautoilun nähdään sopivan suomen oloihin -biokaasuautoilu nähdään ekologisempänä vaihtoehtona -sähköauton ekologisuus / trendikkyys houkuttaa	kaikki	mielleyhtymät
	-sähköautoilu sopisi elämäntilanteeseen	-äidit (H2)	arjen sujuvuus
	-hyviä kokemuksia sähköautolla ajosta	-äidit	aiemmat kokemukset
julkisen liikenteen edistäminen	-ilmaiset ajat kulkea rattaiden kanssa	-pienien lasten äidit / vanhemmat (H5)	taloudelliset tekijät
	-halvempaa	-kaikki (hyötyjiä erityisesti pienituloiset ryhmät)	taloudelliset tekijät
	-ei tarvitse ajokorttia	-nuoret ja eläkeläiset	elämäntilanne arjen sujuvuus
	-ei tarvitsisi kahta autoa	-äidit (H2)	taloudelliset tekijät arjen sujuvuus
pyöräilyn edistäminen	-sähköpyörällä pääsee kauas	-äidit (H5)	arjen sujuvuus turvallisuus
	-hyvät kokemukset sähköpyöräilystä	-eläkeläiset	aiemmat kokemukset fyysinen kunto
	-hyvät pyöräreitit joissain maaseudun kunnissa	-nuoret (H4)	arjen sujuvuus

5.2 Sosiaaliset vaikutukset ja oikeudenmukaisuus

Tässä alaluvussa syvennän edellisen luvun pohdintaa sosiaalisista vaikutuksista lähestymällä edellisessä luvussa kuvattuja kestävän liikenteen esteitä ja edistäviä tekijöitä oikeudenmukaisuuden näkökulmasta. Vaikutusten tarkastelu oikeudenmukaisuuden käsitteen kautta parantaa transitioiden todellista kestävyyttä (Köhler ym. 2019, 16; van Steenberg & Schipper 2017; Williams & Doyon 2019, 144). Oikeudenmukaisuuden tarkastelussa otetaan myös askel kohti ymmärtävämpää suhtautumista hyväksyttävyyden ja sen puutteen ymmärtämiseen.

Liikkuvuuden paradigman teorian mukaan ihmisten, asioiden ja tiedon liikkuvuudesta on tullut niin keskeinen osa yhteiskuntien toimintaa, että se on mullistanut maailman (Urry 2000). Paikasta toiseen liikkumisesta on tullut entistä olennaisempi osa ihmisten elämää, mikä on lisännyt myös tarvetta liikkuvuuden epätasa-arvon tarkastelulle. Kuluttamisen, harrastusten ja työpaikkojen lisäksi myös sosiaaliset verkostot keskittyvät yhä enemmän liikkumisen ympärille (Sheller 2018; Urry 2000; Urry 2011). 2000-luvun alusta kehitys on kiihtynyt entisestään.

5.2.1 Biokaasu- ja sähköautot

Liikennejärjestelmän kestävyysmurros lisää paineita yksityisautoilun vähentämiseen. Haastattelujen mukaan yksityisautoilun lopettaminen ei kuitenkaan ole kaikille arjen kannalta mahdollinen vaihtoehto ja etenkin keskeisen kaupunkiseudun ulkopuolella autoilu nähtiin välttämättömäksi arjen sujumuuden kannalta. Haastatteluissa esitettyjen näkemysten mukaan ei olisi oikeudenmukaista vaatia julkisen liikenteen käyttöä tai lihasvoimalla liikkumista alueilla, joissa julkisen liikenteen palvelut eivät ole saavutettavia. Keinot yksityisautoilun muuttamiseen päästöttömämmäksi ovat siis ratkaisevassa asemassa kestävyysmurroksessa.

Yksi vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin ja niiden hyväksyttävyyteen olennaisesti liittyvä tekijä oli haastatteluissa ajoneuvojen hinta. Kuten aiemman luvun kestävän liikennekäyttämisen esteistä ja edistävästä tekijöistä kävi ilmi, taloudellisen tilanteen koettiin vaikuttavan kestävän liikenteen toimien käyttöönoton mahdollisuuksiin. Sähkö- ja

biokaasuajoneuvojen käyttöedellytysten parantamisen nähtiin hyödyttävän vain ryhmiä, joilla on varaa uuden ajoneuvon hankintaan. Sähköauton kustannukset mietityttivät haastateltavia paitsi ajoneuvon hankintavaiheessa myös sen jälkeen, kun auto on ostettu. Tuleeko auton latauksen myötä kasvanut sähkönkulutus kotona kalliiksi? Toinen vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan auton hankinnan este oli lataus- ja tankkauspisteiden huono saavutettavuus.

Energiaoikeudenmukaisuutta koskevan kirjallisuuden mukaan energiasysteemin resurssien tulee olla yhteiskunnan jäsenten saavutettavissa ja niiden käytön tulee olla tarpeeksi halpaa, jotta köyhimpien kotitalouksien tuloista ei mene kohtuuttoman suuri osa välttämättömien palvelujen käyttöön (Sovacool & Dworkin 2015).

Biokaasuauton tapauksessa taas käytön kustannuksia ei pidetty kohtuuttomina. Pari haastateltavaa piti jopa biokaasuautoa ekologisuuden, edullisuuden ja pohjoisessa ilmastossa toimivuuden vuoksi parhaana vaihtoehtona autoilun ympäristöystävälliseksi muuttamisen kannalta. Oikeudenmukaisuuden voi siis nähdä ainakin taloudellisen tasa-arvon ulottuvuuden kautta vaikuttavan näiden haastateltavien näkemysten yhtenä taustatekijänä biokaasuautoilun hyväksyttävyyteen.

Vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimiviin ajoneuvoihin näytti liittyvän myös tiedollisen pääoman puutetta, minkä voi mielestäni nähdä epäoikeudenmukaisuuden muotona. Esimerkiksi osa maaseudulla haastatelluista nuorista piti vaikeana muodostaa mielipidettä sopivan ajoneuvon valinnasta, koska he eivät kokeneet, että heillä olisi siihen tarpeeksi tietoa vähäpäästöisistä ajoneuvoista. On tärkeää, että nuorilla on helposti saatavilla riittävästi tietoa erilaisten arkisten valintojensa vaikutuksesta ympäristöön ja he osaavat tehdä arvojensa mukaisia valintoja, koska he muodostavat tulevaisuuden liikkujien sukupolven. Arvoista asia ei myöskään vaikuttanut olevan kiinni. Moni nuori kertoi, että tekisi mielellään ekologisia valintoja, jos se vain olisi taloudellisesti ja arjessa järkevää.

5.2.2 Julkinen liikenne

Mimi Shellerin mukaan muuhun yhteiskuntaan nähden huonot liikenneyhteydet voivat luoda liikkuvuuden epätasa-arvoa (Sheller 2018, 24). Yksi ryhmähaastatteluissa käsitellyistä kestävästä liikenteen toimista oli julkisen liikenteen palvelujen parantaminen, jota liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden luonnosteluvaiheessa aiottiin edistää

keskeisellä kaupunkiseudulla (Keski-Suomen liitto 7.5.2020). Haastatteluista oli tunnistettavissa liikkuvuuden epätasa-arvoa ja sen vaikutuksia etenkin maaseudun ja kaupungin liikennejärjestelmien välillä.

Liikkuvuuden epätasa-arvo voi näkyä esimerkiksi liikkumisen esteinä, liikenteen haittoina tai vaikutusten epätasaisena jakautumisena eri ryhmien välillä (Mullen & Marsden 2016). Epätasa-arvoisuudesta voi seurata sosiaalisten tukiverkkojen puutetta sekä yksilöiden kaventuneet mahdollisuudet työllisyyden, koulutuksen ja terveyden saralla (Lucas 2011). Liikkuvuuteen kietoutuvat myös yhteiskunnallisen osallistumisen ja syrjäytymisen kysymykset (Hine 2011; Lucas 2011; Sheller 2018; Sheller & Urry 2006).

Maaseudulla asuvat nuoret ja eläkeläiset kuvasivat haastatteluissa, miten julkisen liikenteen puute vaikeutti harrastamista, sosiaalisten suhteiden ylläpitoa, järjestötoimintaan osallistumista ja koulussa käymistä. Eläkeläisten haastattelussa nousi esille syrjäseudun vanhusten huoli kodin vangiksi jäämisestä sitten, kun oma toimintakyky ei enää riitä autolla ajamiseen. Pelko liitettiin maaseudun tilanteeseen, mutta myös yhteiskunnalliseen tilanteeseen yleensä, jossa heikentynyt kotihoitopalvelun laatu ja maaseudun palvelurakenteen hiljentyminen sekä autoriippuvainen liikennejärjestelmä yhdistyvät.

Maaseudulla asuvien ihmisten epäoikeudenmukaisuuden kokemuksia syvensivät näkemykset autoilijoita syyllistävästä puheesta päästöjen vähentämiseen liittyvässä keskustelussa. Syyllistäminen nähtiin epäreiluna tilanteessa, jossa korvaavaa liikennemuotoa yksityisautoilulle ei usein ollut. Haastattelujen perusteella onkin riskinä, että maaseudulla asuviin ihmisiin kohdistuu monenlaista epäoikeudenmukaisuutta ilmastotoimien tullessa ajankohtaisiksi. On hyvä pohtia, miten epäoikeudenmukaisuutta voitaisiin ennaltaehkäistä. Jos esimerkiksi polttoaineverojen nostaminen nähdään välttämättömäksi, tulee pohtia, miten niiden haittoja voidaan kompensoida niille ihmisille, joilla ei ole vaihtoehtoja autoilulle.

Oikeudenmukaisuuden rekognitiivinen eli tunnistava ulottuvuus keskittyy sellaisen ryhmien tunnistamiseen, joihin toimen haittavaikutukset erityisesti kohdistuvat. Näitä ryhmiä on kutsuttu erityisen haavoittuvaisiksi ryhmiksi. (McCauley & Heffron 2018, 4–5; Sovacool & Dworkin 2015, 439–440; Walker 2012; Williams & Doyon 2019, 144, 150.) Haavoittuvaisten ryhmien tunnistaminen on oikeudenmukaisuuden kannalta hyvin tärkeää, jotta voidaan pyrkiä hyvittämään epäoikeudenmukaisuutta näille ryhmille.

Haavoittuvaisiksi ryhmiksi olen määritellyt tässä tutkimuksessa aiemmin mainitut ryhmät, joihin kohdistuu päällekkäisiä epätasa-arvoisuuksia tai haittoja. Ilmastotoimien haittojen kohdistumisen suhteen haastateltavien näkemyksistä oli tunnistettavissa erityisen haavoittuvaisia ryhmiä, kuten syrjäseudulla asuvat, autottomat vanhukset ja nuoret sekä pienituloiset ryhmät. Usein syrjäseudulla asuvat, autottomat vanhukset ja nuoret edustavat myös pienituloisia ryhmiä, joten sosiaaliset vaikutukset ovat sitä voimakkaampia, mitä useampi haavoittava tekijä osuu kohdalle. Mitä syrjemmässä henkilö asuu kuntakeskuksesta, sen haavoittuvammassa asemassa hän haastattelujen perusteella on. Haavoittuvuutta lisää riippuvuus läheisten tarjoamista kyydeistä.

Herää myös kysymys, miten sellaiset henkilöt pääsevät liikkumaan, jotka asuvat syrjässä julkisen liikenteen ja palveluliikenteen reiteiltä, joilla ei ole läheisiä kyydittämässä, yksityisautoilu ei ole mahdollista esimerkiksi kortittomuuden takia ja joilla ei ole varaa esimerkiksi taksiin. En ole kuitenkaan selvittänyt tällaisten henkilöiden määrää, joten ei ole tietoa siitä, paljonko tällaisessa tilanteessa olevia on ja onko tällaisia tilanteita.

Lisäksi haavoittuvaan asemaan saattoivat eläkeläisten ryhmässä esitettyjen näkemysten mukaan joutua syrjässä asuvat iäkkäät naiset, joiden itsenäisen liikkumisen mahdollisuuksiin vaikuttaa yhä Suomessa vallinnut vahvoja sukupuolirooleja ylläpitävä kulttuuri.

Anna: --ja se että, naisilla ei ole edes ajokorttia monella, koska kulttuuri on tässä maassa ollu se, että jos perheessä on auto nii se on mies joka sitä ajaa. -- sitten kun mies kuolee niinku valitettavasti kuolee miehet aikasemmi, niin sitte, komea auto on kyllä autotallissa mutta sitä ei voi ajaa. (H1, s. 9)

Haastatteluista nousi esille lisäksi oikeudenmukaisuuden proseduraalinen eli päätöksenteon koettuun reiluuteen liittyvä ulottuvuus (ks. luku 3.1) etenkin maaseudun asukkaiden näkemyksissä. Maaseudun nuorten haastatteluissa tuli esille näkemyksiä, joista tuli vaikutelma, että he kokevat maaseudun äänen jäävän syrjään päätöksenteosta.

H1: -- £mitäs ajatuksia teillä herää, näistä£

Veera: -- toihan niinku on hyvä asia että tommosia parannuksia tehään ja -- tommosia asioita tukee mut kyllä se -- tuntuu aina vähän pahalta ku se ei niinku itteen vaikuta kun asuu niin paljon pienemmällä paikkakunnalla. että olis kiva et tämmösiä tehtäis myös näillekin mutta kyllä se iha hyvä on et se niinku jostain alotetaan. (H4, s. 2–3)

Niin maaseudulla asuvien eläkeläisten kuin nuorten haastatteluissa nousi esiin hieman kyynistä asennetta liittyen siihen, että päätöksenteossa huomioitaisiin maaseudun tarpeet.

Päätöksentekijöiltä toivottiin esimerkiksi aktiivisuutta nuoria kohti sekä aitoa kuuntelua ja toimia. Seuraavan sitaatin mukaan nuorten haastattelussa oltiin huolissaan siitä, että asioiden parantamisesta vain puhutaan, mutta mitään ei tapahdu.

H: osaatteko jotenkin tiivistää -- tai sanoo -- terveisiä maakuntapäätäjille. --

Veera: £kunha nyt tekisitte ees jotain nii olis niinku hyvä!£

Sofia: -- ottaa -- yhteyttä -- nuoriin ja aikuisiin sillee et mitä ne haluaa ja sitte tekee et se ei jää vaan puheeks. et se näkyy et se etenee. -- se voi ärsyttää ihmisiä et kyselee tälle mut sit se ei etene ollenkaan tai sit kaatuu jossain vaihees nii sit on sillee et siihe meni homma sitte. et hiljalleen hyvä tulee (H4, s. 11–12)

Kokemukset syrjään jäämisestä päätöksenteosta on tärkeä havaita. Kuten esimerkiksi Chilvers, Pallett ja Hargreaves (2018) ovat todenneet, yhteiskunnallisen osattomuuden kokemisella voi olla vaikutusta esimerkiksi demokratian hyväksyntään laajemmin.

Osallistamisella on havaittu olevan monenlaisia hyötyjä ilmastopolitiikan yhteydessä: osallistaminen mahdollistaa tiedon tarjoamisen osallistujille ja samalla voi sitouttaa heitä toimimaan yhteisten päämäärien eteen (Chilvers ym. 2018). Osallistamalla haavoittuvaisia ryhmiä liikennesuunnitteluun on myös vähennetty yhteiskunnallista syrjäytymistä (Lucas 2011, 209). Edeltävistä havainnoista voi päätellä, että entistä aktiivisemmalle, päättäjien aloitteesta tapahtuvalle ja paremmalle osallistamiselle on kysyntää haastateltujen maaseudun nuorten ja eläkeläisten keskuudessa. Myös oman panoksen aidon vaikuttavuuden kokemus on hyvin tärkeää päätöksentekoon tyytyväisyyden ja luottamuksen kannalta. Työskentely osallistavien menetelmien kehittämiseksi on siis olennaisessa asemassa kestävyysmurroksen onnistuneessa toteutuksessa.

5.2.3 Pyöräily

Pyöräily kuvattiin julkisen liikenteen tavoin sosioekonomisesta asemasta melko riippumattomana liikkumismuotona, mutta se ei sopinut kaikille haastatelluille fokusryhmille. Pyöräily nähtiin maaseudun nuorten haastatteluissa mahdollisena niille nuorille, jotka asuivat kohtalaisen matkan päässä keskuksista ja koulusta sekä kaupunkiseudulla asuville lapsiperheiden äideille. Pyöräily asettaa kuitenkin fyysisiä rajoitteita, joten sen ei nähty sopivan ikäihmisille, jotka olivat menettäneet varmuutensa pyöräilyyn esimerkiksi onnettomuuden tai yleisen kunnon heikkenemisen takia.

Toisaalta pyöräilyynkin mainittiin liittyvän kuluja, jotka voivat olla pienituloisille ryhmille liian suuria. Vaikka pyörän voi ostaa käytettynä, esitettiin esimerkiksi eläkeläisten haastattelussa epäilyksiä siitä, saako käytettynä ostettua pyörän, jolla on hyvä ja turvallista ajaa. Myös sähköpyörän mainittiin olevan joillekin ryhmille mahdollisesti liian kallis vaihtoehto, vaikka sen hankinta ja ylläpito tuleekin autoa huomattavasti halvemmaksi.

Oikeudenmukaisuuden näkökulmasta pyöräilyn edistämistä voi kuitenkin pitää haastattelujen perusteella vähiten epätasa-arvoriskejä muodostavana kestävästä liikenteen toimena, koska se on mahdollista monille erilaisille ihmisille tulotasosta riippumatta. Myös sähköpyörien voi nähdä tuovan pyöräilyn mahdolliseksi entistä useampien ihmisten arkeen, kun sellaisen käyttö vaatii vähemmän fyysistä kuntoa esimerkiksi mäkisessä maastossa ja pitemmillä välimatkoilla kuin tavallinen pyörä. Haastattelujen perusteella etenkin kaupunkialueen reunamilla tai taajamissa asuvilla lapsiperheillä voisi olla mahdollisuuksia sähköpyörän hyödyntämiseen toisen auton hankkimisen sijaan, vaikka haastatteluissa ehdittiinkin perehtyä harmittavan vähän sähköpyöriin. Pyöräilyn mahdollistaa Suomessa melkein missä vain verrattain hyvä pyöräilyinfrastruktuuri niin kaupungissa kuin monissa taajamissa ja maallakin. Siksi pyöräilyinfrastruktuuria on syytä pitää yllä ja vahvistaa. Se on siis hyvä keino vähentää liikkumisen päästöjä lyhyillä välimatkoilla.

Kokoavana huomiona kaikkien toimien oikeudenmukaisuuden tarkastelusta havaitsin, että ilmastotoimiin liittyi epäoikeudenmukaisuuden eri muotoja. Epäoikeudenmukaisuutta lisäsivät toimeen liittyvät esimerkiksi taloudelliset kustannukset, toimien edistäminen epätasaisesti kaupungin ja maaseudun välillä sekä jo valmiiksi haavoittuvaisten ryhmien kokemus siitä, että heitä syyllistetään autoilusta. Aineiston perusteella hyväksyttävyyys ja oikeudenmukaisuuden kokemus usein liittyivät toisiinsa. Kun ilmastotoimea pidettiin epäoikeudenmukaisena tai kohtuuttomana, myöskään hyväksyntää ei vaikuttanut olevan. On selvää, että sellaista vaatimusta ei hyväksytä, joka nähdään itselle epäoikeudenmukaisena. Esimerkkinä tästä oli yksityisautoilun vähentämiseen kohdistettujen paineiden kokeminen maaseudulla, jossa olosuhteet eivät useinkaan yksityisautoilun lopettamista mahdollista.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Ilmastomuutoksen hillintään tähtäävien kansainvälisten sekä kansallisten sopimusten ja säädösten myötä on suuri tarve erilaisille päästövähennyskeinoille, samoin kuin niiden reilulle toteutukselle. Kaikille elinaloille ulottuva kestävyysmurros on muuttamassa myös liikennejärjestelmän. Kestävyttä lisäävien päästövähennystoimien tullessa ajankohtaisiksi on relevanttia selvittää näiden toimien sosiaalisia vaikutuksia eli vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin ja tasa-arvoon. Myös ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys ja siihen vaikuttavat asiat ovat olennaisia kestävyysmurroksen toteutuksen onnistumisessa. Tässä tutkimuksessa olen selvittänyt ryhmähaastatteluisia kestävä liikenteen toimien esteitä ja niiden käyttöä edistäviä tekijöitä, niiden sosiaalisia vaikutuksia sekä hyväksyttävyyttä.

Ensimmäinen tutkimuskysymys koski sitä, millaiset asiat vaikuttavat maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman alustavien kestävä liikenteen toimien hyväksyttävyyteen toteutettujen ryhmähaastattelujen mukaan. Tarkastelin hyväksyttävyyttä toimien toteutumista estävien ja sitä edistävien tekijöiden kautta. Kestävä liikunnan esteet ja edistävät tekijät liittyivät haastatteluiden perusteella arjen sujuvuuteen, olemassa olevaan infrastruktuuriin, kustannuksiin, turvallisuuteen, saavutettavuuteen, mielikuviin ja tietoon. Aineiston perusteella nämä tekijät vaikuttivat myös toimien hyväksyttävyyteen. Tulokset hyväksyttävyyteen vaikuttavista tekijöistä tukivat aiempaa tutkimusta kestävä liikenteen toimiin liittyvästä hyväksyttävyydestä (esim. Jansson & Rezvani 2019; Linzenich ym. 2019).

Toinen tutkimuskysymys koski sitä, miten havaitut vaikutukset kytkeytyvät oikeudenmukaisuuteen. Oikeudenmukaisuuden näkökulma on tullut yhä tärkeämmäksi kestävyysmurroksen tutkimuksessa (esim. Williams & Doyon 2019), kun halutaan toteuttaa murrosta sosiaalisesti kestävällä tavalla. Oikeudenmukaisen transition eli murroksen toteuttamisessa on nähty olennaiseksi etenkin vaikutusten jakautumisen tarkastelu, erityisen haavoittuvaisten ryhmien tunnistaminen sekä vaikutusten hyvittäminen (McCauley & Heffron 2018, 4–5; Sovacool & Dworkin 2015, 439–440; Walker 2012; Williams & Doyon 2019, 144, 150).

Käsitellyistä kestävä liikenteen toimista tasa-arvoisiksi ryhmähaastatteluisia nähtiin toimenpiteet pyöräilyn, joukkoliikenteen käytön ja biokaasuautoilun edistämiseksi.

Näiden toimien ei nähty vaativan käyttäjiltään korkeaa tulotasoa, kun esimerkiksi sähköautoilu nähtiin mahdollisena vain hyvätuloisille.

Kestävän liikenteen toimiin liittyvän epäoikeudenmukaisuuden riskit vaikuttivat tulosten mukaan kytkeytyvän taloudelliseen asemaan, tiedollisiin resursseihin sekä kaupungin ja maaseudun väliseen erotteluun. Syrjäisellä maaseudulla asuvat ihmiset vaikuttivat haastattelujen perusteella olevan eniten haavoittuvaisessa asemassa, jos kestävästä liikennejärjestelmästä kehitetään ainoastaan kaupunkiseudulla. Riskinä on haastatteluissa esitettyjen näkemysten mukaan se, että parannusten kohdentaminen pääasiassa kaupunkiseudulle voi syventää olemassa olevaa epätasa-arvoista asetelmaa ja kahtiajakoa maaseudun ja kaupungin välillä. Jatkossa onkin tärkeää pohtia, miten maaseudun ja kaupungin välistä epätasa-arvoa voitaisiin hyvittää ja tasoittaa.

Tulosten perusteella oikeudenmukaisuuden pohtiminen kestävyysmurrosten sosiaalisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä on relevanttia, koska oikeudenmukaisuuden ulottuvuuksien kautta tarkastelemalla toimiin mahdollisesti liittyvät epäoikeudenmukaisuuden riskit tulivat näkyviksi. Tunnistamalla epäoikeudenmukaisuuden kehiä voidaan ennaltaehkäistä ilmastotoimiin liittyvää epätasa-arvoa ja välillisesti kenties siten vaikuttaa myös ilmastotoimien yleiseen hyväksyttävyyteen. Oikeudenmukaisina pidetyt toimet vaikuttivat olevan myös hyväksytympiä kuin toimet, joita ei pidetty oikeudenmukaisina.

Tärkeässä osassa reilua murrosta on haastattelujen perusteella myös osallisuus päätöksentekoon. On tarvetta sille, että päästövähennykset suunnitellaan yhdessä ja kuunnellen kaikkia osapuolia – myös niitä, joiden ei ole helppoa esimerkiksi etäisyyksien vuoksi osallistua. Koronavirusepidemian myötä on jouduttu kehittämään uusia osallistumisen tapoja, mikä parhaimmillaan mahdollistaa etäosallistumisen entistä paremmin. Osallistumismenetelmien kehittäminen ei kuitenkaan tapahdu itsestään, vaan se vaatii vahvaa tahtotilaa kuulemisen mahdollistamiseen uusissa tilanteissa. Toisaalta päättäjät ja päästövähennysten toteuttamisesta vastaavat tahot joutuvat pohtimaan, mikä on sopiva osallistamisen taso suhteessa tehtyyn toimeen ja sen vaikutuspiirissä oleviin ryhmiin sekä käytössä oleviin resursseihin.

Tärkeää on tämän tutkimuksen tuloksia arvioidessa myös huomioida päätöksenteon eri tasot, joihin tulokset tulee suhteuttaa. Tässä tutkimuksessa ja haastatteluissa on sivuttu eri tasoisia toimia. Maakunnalliset kestävästä liikenteen toimet ja tavoitteet ovat usein suuntaa

antavia ja koskevat ensisijaisesti koko maakuntaan vaikuttavia asioita. Kunnat taas tekevät viime käden päätökset oman alueensa infrastruktuurista ja toimivat oman budjettinsa varassa. Toisaalta tutkimuksessani olen pohtinut myös valtiollisen tason mahdollisten toimien, kuten polttoaineveron vaikutusta. Tutkimuksen tuloksia voidaankin katsoa maakunnallisen tason lisäksi kuntien ja valtion tasoisten toimien näkökulmasta.

Yhtenä tämän tutkimuksen taustatehtävänä oli myös testata jotain menetelmää Keski-Suomen liiton sosiaalisten vaikutusten arviointiprosessin kehittämiseksi. Totesin ryhmähaastattelun hyväksi menetelmäksi sosiaalisten vaikutusten selvittämiseksi, koska haastateltaville itselleen tarjoutui tässä menetelmässä mahdollisuus määritellä vaikutukset omin sanoin. Samoin tutkimukseni kaltainen laadullinen tarkastelu tuo kaivattua syvyyttä ja subjektiivista näkökulmaa vaikutusten arviointiin. Sillä on johtopäätökseni mukaan paikkansa vaikutusten arvioinnissa, siinä missä tilastollinen tieto on yleistettävämpää, mutta tarkastelee kohteitaan ulkopuolelta ja objektiivisesti menettäen väistämättä joitakin näkökulmia. Toisaalta sain todeta, että etenkin kun tavoitteena on erilaisten ryhmien haastattelu ja vieläpä eri puolilta maakuntaa, vie haastattelujen järjestäminen, toteuttaminen ja analysointi paljon aikaa ja resursseja. Laajojen ryhmähaastattelujen tekemistä ei siis voi menetelmän hyvistä puolista huolimatta suositella erityisen kustannustehokkaana menetelmänä, jos vaikutusten arvioinnin kohteena on laaja ja moninainen ihmisjoukko.

Vaikka tässä tutkimuksessa pyrinkin haastattelemaan monipuolisia ryhmiä, jäi otoksesta pois monenlaisia relevantteja ryhmiä, kuten vammaiset tai maahanmuuttajat. Myös miehet olivat aliedustettuina aineistossa. Ryhmähaastattelujen käyttäminen sopii nähdäkseni vaikutusten arvioinnin menetelmäksi parhaiten, jos arvioinnin kohteena on jokin rajattu ryhmä. Jatkossa tarvittaisiin myös lisää tutkimusta aiheesta laajemmalla aineistolla, jotta pystyttäisiin muodostamaan luotettavampia johtopäätöksiä.

LÄHTEET

Anable, J., Lane, B. ja Kelay, T. (2006). An evidence based review of public attitudes to climate change and transport behavior. Saatavilla https://www.fcni.org.uk/sites/default/files/Evidence_of_public_attitudes_and_behaviour.pdf.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15, 73–80. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>.

Batel, S. (2018). A critical discussion of research on the social acceptance of renewable energy generation and associated infrastructures and an agenda for the future. *Journal of environmental policy & planning* 20(3), 356–369. Saatavilla <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1523908X.2017.1417120>.

Batel, S., Devine-Wright, P. ja Tangeland, T. (2013). Social acceptance of low-carbon energy and associated infrastructures: A critical discussion. *Energy Policy* 58, 1–5. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2013.03.018>.

Chilvers, J., Pallett, H. ja Hargreaves, T. (2018). Ecologies of participation in socio-technical change: The case of energy system transitions 42, 199–210. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.03.020>.

Dermont, C., Ingold, K., Kammermann, L. ja Stadelmann-Steffen, I. (2017). Bringing the policy making perspective in: A political science approach to social acceptance. *Energy Policy* 108, 359–368. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2017.05.062>.

Dragojlovic, N. ja Einsiedel, E. (2015). What drives public acceptance of second-generation biofuels? Evidence from Canada. *Biomass and Bioenergy* 75, 201–212. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.biombioe.2015.02.020>.

Dreyer, S., J., Teisl, M., F. ja McCoy, S. K. (2015). Are acceptance, support, and the factors that affect them, different? Examining perceptions of U.S. fuel economy standards. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 39, 65–75. Saatavilla <http://doi.org/10.1016/j.trd.2015.06.002>.

Esteves, A. M., Franks, D. ja Vanclay, F. (2012). Social impact assessment: the state of the art. *Impact Assessment and Project Appraisal* 30(1), 34–42. Saatavilla <https://doi.org/10.1080/14615517.2012.660356>.

Euroopan komissio. (2018). Communication from the commission. A Clean Planet for all. A European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy. Saatavilla <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0773>.

Euroopan parlamentti. (26.11.2019). European Parliament resolution on the climate and environment emergency. Saatavilla https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/RC-9-2019-0209_EN.html.

Euroopan ympäristökeskus. (2017). Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2016. An indicator-based report. Saatavilla <https://www.eea.europa.eu/publications/climate-change-impacts-and-vulnerability-2016>.

Eurooppa-neuvosto. (2014). EUCO 169/14. Saatavilla https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/fi/ec/145409.pdf.

Fischer, F. (2017). Climate Crisis and the Democratic Prospect. Participatory Governance in Sustainable Communities. Oxford: Oxford University Press.

Grin, J., Rotmans, J. ja Schot, J. (2010). Transitions to sustainable development: New directions in the study of longterm transformative change. New York: Routledge.

Häikiö, L. ja Leino, H. (2014). Tulkitsevan politiikka-analyysin lähtökohdat. Teoksessa Häikiö, L. ja Leino, H. (toim.) Tulkinnan mahti. Johdatus tulkitsevaan politiikka-analyysiin. 9–32. Tampere: Tampere University Press.

Hine, J. (2011). Mobility and Transport Disadvantage. Teoksessa Grieco, M. ja Urry, J. (toim.) Mobilities: New perspectives on transport and society, 21–40. Farnham: Ashgate.

Hyvärinen, M., Nikander, P. ja Ruusuvuori, J. (toim.) (2017). Tutkimushaastattelijan käsikirja. Tampere: Vastapaino.

IPCC. (1990). Climate Change. The IPCC Scientific Assessment. Saatavilla https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/ipcc_far_wg_I_full_report.pdf.

IPCC. (2014). Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Saatavilla https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/SYR_AR5_FINAL_full.pdf.

IPCC. (2018). Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. Saatavilla <https://www.ipcc.ch/sr15/>.

Jansson, J. ja Rezvani, Z. (2019). Public responses to an environmental transport policy in Sweden: Differentiating between acceptance and support for conventional and alternative fuel vehicles. *Energy Research & Social Science* 48, 13–21. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.09.009>.

Jyväskylän palveluliikenne. (1.9.2019). Linkki-VIP Palveluliikenteen opas. Saatavilla https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/linkki_vip_palveluliikenneopas.pdf.

Järvelä, M., Huttunen, S., Kortetmäki, T., Turunen, A. ja Tossavainen, S. (2020). Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 1/2020. Saatavilla https://www.ilmastopaneeli.fi/wp-content/uploads/2020/01/Ilmastopaneeli_sosiaalinen_hyv%C3%A4ksytt%C3%A4vyys_FI_NAL.pdf.

Kauppinen, T. ja Tähtinen, V. (2003). Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arviointi - käsikirja. Aiheita 8/2003. Helsinki: Stakesin monistamo. Saatavilla <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201204193738>.

Keski-Suomen liitto. (7.5.2020). Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Luonnos 7.5.2020. Saatavilla https://www.keskisuomi.fi/filebank/26184-Keski-Suomen_liikennejarjestelmasuunnitelma_luonnos_7_5_2020.pdf.

Kiiskilä, K., Mäenpää, M. ja Vaaranen, H. (2005). Nuorten tarpeet liikkujaryhmänä. Saatavilla <https://julkaisut.vayla.fi/pdf/3200971-vnuoret.pdf>.

Kim, J., Schmöcker, J-D., Fujii, S. ja Noland, R. B. (2013). Attitudes towards road pricing and environmental taxation among US and UK students. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 48, 50–62. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.10.005>.

Köhler, J., Geels, F. W., Kern, F., Markard, J., Onsongo, E., Wieczorek, A., ... Wells, P. (2019). An agenda for sustainability transitions research: State of the art and future

directions. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 31. 1–32. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.eist.2019.01.004>.

Kollmuss, A. ja Agyeman, J. (2002). Mind the Gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research* 8 (3), 239–260. Saatavilla <https://doi.org/10.1080/13504620220145401>.

Korjonen-Kuusipuro, K., ja Janhunen, S. (2015). Tyyntä ja myrskyä: Tunteet osana tuulivoiman sosiaalista hyväksyttävyyttä. *Alue Ja Ympäristö*, 44(2), 15–29. Saatavilla <https://aluejaymparisto.journal.fi/article/view/64864>.

Kylmälä, M. (2016). Liikkuminen – liikennettä ja liikuntaa. Liikkumisaktiivisuus henkilöliikennetutkimusaineistojen näkökulmasta. Tutkimusraportti 91. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto. Saatavilla http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/liikkuminen_liikennetta_ja_liikuntaa.pdf.

Laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä 418/2019. Saatavilla <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20190418>.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 23.6.2005/503. Saatavilla <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>.

Li, Y. ja Wagenaar, H. (2019). Revisiting deliberative policy analysis. *Policy Studies* 40(5), 427–436. Saatavilla <https://doi.org/10.1080/01442872.2019.1618813>.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2003). Sosiaalinen kestävyys liikenteen ohjelmataason vaikutusarvioinnissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 31/2003. Saatavilla https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78459/1_31_2003.pdf?sequence=1.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2007). Joukkoliikenteen vaikutusten arviointi. Yleisohje. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 50/2007. Saatavilla https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78829/LVM50_2007.pdf?sequence=1.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2019). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Vaikutusten arviointiohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2019:10. Saatavilla

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161890/LVM_2019_10.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Haettu 23.7.2020.

Linzenich, A., Arning, K., Bongartz, D., Mitsos, A. ja Ziefle, M. (2019). What fuels the adoption of alternative fuels? Examining preferences of German car drivers for fuel innovations. *Applied Energy* 249, 222–236. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2019.04.041>.

Lucas, K. (2011). *Transport and Social Exclusion: Where Are we Now?* Teoksessa Grieco, M. ja Urry, J. (toim.) *Mobilities: New perspectives on transport and society*, 207–222. Farnham: Ashgate.

McCauley, D. ja Heffron, R. J. (2018). Just transition: Integrating climate, energy and environmental justice. *Energy Policy* 119, 1–7. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.04.014>.

McCormick, K., Luth Richter, J. ja Pantzar, M. (2015). *Greening the Economy Compendium*. The International Institute for Industrial Environmental Economics. Lund: Lund University. Saatavilla [https://portal.research.lu.se/portal/en/publications/greening-the-economy-compendium\(6f5bb782-531c-4e18-85b1-44555c8c73e5\).html](https://portal.research.lu.se/portal/en/publications/greening-the-economy-compendium(6f5bb782-531c-4e18-85b1-44555c8c73e5).html).

Mononen, T. ja Suopajarvi, L. (toim.) (2016). *Kaivos suomalaisessa yhteiskunnassa*. Rovaniemi: Lapland University Press.

Motiva. (13.3.2020). Nestemäiset biopolttoaineet. Saatavilla https://www.motiva.fi/ratkaisut/uusiutuva_energia/bioenergia/nestemaiset_biopolttoaineet.

Mullen, C. ja Marsden, G. (2016). Mobility justice in low carbon energy transitions. *Energy Research and Social Science* 18, 109–117. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.erss.2016.03.026>.

Nenonen, Marko. (2016). *Liikennepolitiikan paradoksit*. 6–229. Helsinki: Liikennevirasto.

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma. (10.12.2019). *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*. Valtioneuvoston julkaisuja 2019:31. Saatavilla <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-808-3>.

Ruonakoski, A. (2004). *Sujuvampi arki ikääntyville*. Yhdyskuntien suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito väestön ikääntyessä. Saatavilla <https://docplayer.fi/17679940-Sujuvampi-arki-ikaantyyville.html>.

Sairinen, R. (2004). Assessing social impacts of urban land-use plans: from theory to practise. Saatavilla <http://www.borenv.net/BER/pdfs/ber9/ber9-509.pdf>.

Sarajärvi, A. ja Tuomi, J. (2018): Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi.

Helsinki: Tammi.

Schlosberg, D. (2013.) Theorizing environmental justice: the expanding sphere of a discourse. *Environmental Politics* 22 (1), 37–55. Saatavilla <https://doi.org/10.1080/09644016.2013.755387>.

Sheller, M. (2018). Theorizing Mobility Justice. *Tempo Social* 30(2), 17–34. Saatavilla <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763>.

Sheller, M. ja Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning* 38, 207–226. Saatavilla <https://doi.org/10.1068/a37268>.

Sosiaali- ja terveysministeriö. (2016). Säädosvaikutusten arviointi ihmisiin kohdistuvien vaikutusten näkökulmasta. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2/2016. Helsinki: Sosiaali- ja terveysministeriö. Saatavilla <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-00-3771-0>.

Sovacool, B. ja Dworkin, M. (2015). Energy justice: Conceptual insights and practical applications. *Applied Energy* 142, 435–444. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2015.01.002>.

Terrapon-Pfaff, J., Fink, T., Viebahn, P. ja Jamea, E. M. (2019). Social impacts of large-scale solar thermal power plants: Assessment results for the NOORO I power plant in Morocco. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 113. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.rser.2019.109259>.

Tilastokeskus. (2019). Tilastollinen kuntaryhmitys 2019. Saatavilla https://www.stat.fi/fi/luokitukset/kuntaryhmitys/kuntaryhmitys_1_20190101/0/.

Tilastokeskus. (2020). Suomen kasvihuonepäästöt 1990–2019. Saatavilla https://www.stat.fi/static/media/uploads/tup/khkinv/yymp_kahup_1990-2019_2020.pdf.

Tilastokeskus. (2020a). Kuntien avainluvut. Saatavilla https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Kuntien_avainluvut/Kuntien_avainluvut_2020/kuntien_avainluvut_2020_viimeisin.px/?rxid=444223df-f91c-4479-891f-5dcd50b983d2.

Viitattu 18.8.2020.

Tilastokeskus. (2020b). Kuntien avainluvut. Saatavilla http://pxnet2.stat.fi/explorer/Kuntien_avainluvut_2020/kuntakartta.html. Viitattu 18.8.2020.

Tilastokeskus. (2020c). Tilastokeskuksen käsitteet: hakusana *taajama*. Saatavilla <https://www.stat.fi/meta/kas/taajama.html>. Viitattu 18.8.2020.

Tilastokeskus. (2020d). Tilastokeskuksen käsitteet: hakusana *taajama-aste*. Saatavilla https://www.stat.fi/meta/kas/taajama_aste.html. Viitattu 18.8.2020.

Tilastokeskus. (28.5.2020). Kasvihuonekaasupäästöt ennätysellisen alhaiset. Saatavilla https://www.stat.fi/til/khki/2019/khki_2019_2020-05-28_tie_001_fi.html.

Tuuva-Hongisto, S., Pöysä, V. ja Armila, P. (2016). Syrjäkylien nuoret – unohdetut kuntalaiset? Keuruu: Otavan kirjapaino. Saatavilla <https://kaks.fi/wp-content/uploads/2016/10/Syrj%C3%A4kylien-nuoret-unohdetut-kuntalaiset.pdf>.

Tvinnereim, E., Fløttum, K., Gjerstad, Ø., Johannesson, M. P., & Nordø, Å. D. (2017). Citizens' preferences for tackling climate change. Quantitative and qualitative analyses of their freely formulated solutions. *Global Environmental Change*, 46, 34–41. doi:10.1016/j.gloenvcha.2017.06.005.

UNEP. (2019.) Emissions Gap Report 2019. Saatavilla <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/30797/EGR2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Upham, P., Virkamäki, V., Kivimaa, P., Hildén, M. ja Wadud, Z. (2015). Socio-technical transition governance and public opinion: The case of passenger transport in Finland. *Journal of Transport Geography* 46, 210–219. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.024>.

Urry, J. (2000). Mobile Sociology. *The British Journal of Sociology* 51(1), 185–203. Saatavilla <https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2000.00185.x>.

Urry, J. (2011). Does Mobility Have A Future? Teoksessa Grieco, M. ja Urry, J. (toim.) *Mobilities: New perspectives on transport and society*, 3–18. Farnham: Ashgate.

van Steenbergen, F. ja Schipper, K. (2017). Struggling with justice in transitions. Essay. *Drift for transition*. Saatavilla <https://drift.eur.nl/wp-content/uploads/2017/12/Essay-Struggling-with-Justice-in-Transitions.pdf>.

Väylävirasto. (2020). Liikennejärjestelmä. Saatavilla <https://vayla.fi/liikennejarjestelma>.

Vilhunen, T., Kojo, M., Litmanen, T. ja Taebi, B. (2019). Perceptions of justice influencing community acceptance of spent nuclear fuel disposal. A case study in two Finnish nuclear communities. *Journal of Risk Research*. Saatavilla <https://doi.org/10.1080/13669877.2019.1569094>.

von der Leyen, U. A Union that strives for more. My agenda for Europe. Political guidelines for the next European Commission 2019–2024. Saatavilla https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/political-guidelines-next-commission_en.pdf. Viitattu 5.8.2020.

VTT. (2019a). Suomen kotimaanliikenteen päästöt ja energiankäyttö vuonna 2019. Saatavilla <http://lipasto.vtt.fi/kaikki/kaikki2019.htm>.

VTT. (2019b). Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt (CO₂e). Saatavilla <http://lipasto.vtt.fi/kaikki/img/co2ekvskaikki.png>.

VTT. (2019c). Suomen tieliikenteen päästöt vuonna 2019. Saatavilla <http://lipasto.vtt.fi/liisa/perustulokset.htm>.

Walker, G. (2012). *Environmental Justice: Concepts, Evidence and Politics*. 1–272. New York: Routledge.

West, S., van Kerhoff, L. ja Wagenaar, H. (2019). “Beyond “Linking” Knowledge and Action: Towards a Practice-Based Approach to Transdisciplinary Sustainability Interventions.” *Policy Studies* 40 (5), 534–555. Saatavilla [doi:10.1080/01442872.2019.1618810](https://doi.org/10.1080/01442872.2019.1618810).

Williams S. ja Doyon, A. (2019). Justice in energy transitions. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 31, 144–153. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.eist.2018.12.001>.

Wüstenhagen, R., Wolsink, M. ja Bürer, M. J. (2007). Social acceptance of renewable energy innovation: An introduction to the concept. *Energy Policy* 35(5), 2683–2691. Saatavilla <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2006.12.001>.

Yle. (2019). Ranskassa keltaliivit yrittävät pitää mielenosoitukset liikkeessä – Pariisissa nähtiin jälleen yhteenottoja. 5.1.2019. Saatavilla <https://yle.fi/uutiset/3-10583634>. Haettu: 14.5.2020.

LIITTEET

Liite 1. HAASTATTELURUNKO

KOHTI REILUJA PÄÄSTÖVÄHENNYSKEINOJA – Tutkimus
liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen päästövähennystoimien sosiaalisista vaikutuksista

1. Taustatiedot

Etunimi, ammatti / työmarkkina-asema, ikä, asuinpaikka

2. Liikkuminen arjessa

-Millä kulkuvälineillä tyypillisesti liikutte normaalina päivänä?

Tarvittaessa tarkentavia apukysymyksiä:

-Kuljetteko autolla, julkisilla tai kävellen/pyöräillen?

-Onko käytettävissä auto?

(Jos on käytettävissä:)

-Onko auto käytettävissä a) aina vai b) tietyin varauksin?

-Millainen auto se on (bensa-auto, vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkeva auto)?

-Paljonko kuljette autolla vuodessa kilometreinä?

(Jos kulkee julkisilla:)

-Millaisia matkoja kuljet julkisilla?

-Kuinka usein?

-Millaiset syyt vaikuttavat siihen, päätätkö mennä julkisilla?

-Millaiset syyt vaikuttavat siihen, päätätkö kävellä tai pyöräillä?

3. Ilmastotoimista heräävät ajatukset ja hyväksyttävyyys

Kuvitellaan, että seuraavat kestävän liikenteen tavoitteet toteutuvat maakunnassa:

(haastateltaville jaetaan tavoitteet paperilapuilla luettavaksi myös itse)

- Parannetaan joukkoliikenteen ja pyöräilyn kilpailukykyä autoon verrattuna keskeisellä kaupunkiseudulla.

-Edistetään vähäpäästöisten autojen käyttöedellytyksiä ja uusiutuvien liikennepolttoaineiden tuotantoa ja jakelua.

-Parannetaan joukkoliikenteen sujuvuutta sekä fyysisillä toimilla että ottamalla käyttöön uuden teknologian avaamia mahdollisuuksia, kuten liikkumispalveluita ja palveluliikennettä.

Liikkumispalvelujen avulla voidaan esimerkiksi ostaa digitaalisesti erilaisten julkisen liikenteen kulkuneuvojen käyttöaikaa pakettina tai vuokrata yhteiskäyttöisiä kulkuvälineitä. Maaseudulla edistetään palveluliikennettä, joka on suunniteltu etenkin iäkkäiden ja liikuntarajoitteisten ihmisten tarpeisiin siirtymässä suoraan kotiovelta asioimaan (esim. pienellä bussilla tai taksilla liikkuen).

-Millaisia ajatuksia tavoitteista herää?

Tarvittaessa kysyttäviä:

-Miten toimet vaikuttaisivat arkeenne?

-Millä keinoilla näitä tavoitteita pitäisi mielestänne edistää?

-Rajoituksin vai kannustimin?

-Hyväksyisittekö esimerkiksi autoverojen korotukset tai tiemaksut keinona ympäristöystävällisen liikenteen edistämiseksi?

-Keneen toimet vaikuttavat?

-Oletteko harkinneet/onko perheessäsi harkittu autoilun vähentämistä?

-Oletteko / onko perheessäsi harkittu jollain vaihtoehtoisella käyttövoimalla liikkuvan auton käyttöönottoa (biokaasu- tai sähköauton ostaminen? / biokaasuautoksi konvertointi?)

-Oletteko harkinneet kulkemista nykyistä enemmän julkisella liikenteellä?

-Miksi / miksi ei?

-Onko vaihtoehtoja muilla tavoilla liikkumiselle kuin nykyiselle liikkumistavalle?

-Mitä vaihtoehtoja?

-Millaiset asiat vaikuttavat kulkutavan valintaan?

-Millaiset asiat ovat tärkeitä omaa autoa valitessa?

-Millaiset asiat ovat tärkeitä polttoainetta valitessa (jos polttoaineella kulkeva auto)?

-Voisitteko harkita siirtyvänne käyttämään vähäpäästöistä automuotoa, kuten biokaasuautoa tai sähköautoa, jos tavoitteita edistettäisiin?

-Miksi / miksi ei?

-Voisitteko harkita lisäävänne julkisen liikenteen käyttöä, jos tavoitteita edistettäisiin?

-Miksi/ miksi ei?

-Jakautuvatko vaikutukset eri tavalla erilaisten ihmisryhmien kesken?

-Miten?

- Voisiko mahdollisia ei-toivottuja vaikutuksia hyvittää jotenkin?

-Miten?

4. Yksilön ja julkisen vastuun jakautuminen

-Kenen vastuulla on tehdä toimia liikenteen ympäristöystävällisyyden edistämiseksi?

-Voidaanko ajatella, että vastuu on enemmän yksittäisillä ihmisillä vai onko vastuu enemmän valtiolla/maakunnilla/kunnilla?

Liite 2. TIEDOTE TUTKIMUKSESTA

TIEDOTE TUTKIMUKSESTA

30.8.2019

Tutkimuksen nimi ja rekisterinpitäjä

Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyntä -hanke:
Pro gradu -tutkielma – Liikenteen päästövähennystoimien sosiaaliset vaikutukset
Rekisterinpitäjä: Jyväskylän yliopisto

Pyyntö osallistua tutkimukseen

Sinua pyydetään mukaan tutkimukseen, jossa tutkitaan ryhmähaastattelujen avulla liikennejärjestelmäsuunnitelman ilmastotavoitteiden ja -toimien sosiaalisia vaikutuksia erilaisten ihmisten arjessa. Sinua pyydetään tutkimukseen, koska edustat väestön osaa joka voi tarjota oman näkemyksensä ilmastotavoitteiden mahdollisista sosiaalisista vaikutuksista. Tämä tiedote kuvaa tutkimusta ja siihen osallistumista. Liitteessä on kerrottu henkilötietojen käsittelystä.

Mukaan pyydetään noin 5–8 henkilön ryhmät kolmesta erilaisesta väestöryhmästä (nuoret, lapsiperheet ja eläkeläiset).

Vapaaehtoisuus

Tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista. Voit kieltäytyä osallistumasta tutkimukseen tai keskeyttää osallistumisen milloin tahansa.

Tutkimuksen kulku

Tutkimushaastattelu kestää arvioidusti noin tunnin verran ja se tehdään yhdellä kertaa. Tutkimushaastattelu on muodoltaan ryhmähaastattelu, jossa keskustellaan tutkimuksen aiheesta.

Tutkimuksesta mahdollisesti aiheutuvat haitat ja epämukavuudet

Tutkimuksen mahdollinen riski liittyy tutkimusaineistoon sisältyvien henkilötietojen käsittelyyn, sillä tietoihin liittyy henkilöiden tunnistamisen mahdollisuus. Tämä riski ehkäistään a) käsittelemällä tietoja vain yliopiston suojatuilla palvelimilla, jotka on suojattu käyttäjätunnuksella ja salasanalla sekä b) anonymisoimalla aineisto litterointivaiheessa ja poistamalla tietoja sisältävä äänitallenne tutkimuksen päätyttyä.

Tutkimuksen kustannukset

Tutkimukseen osallistumisesta ei makseta palkkiota.

Tutkimus on osa Suomen Ilmastopaneelin ja Jyväskylän yliopiston hanketta ”Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyys”. Hankkeen rahoittaa Suomen ympäristöministeriö. Graduntekijä saa palkkaa Jyväskylän yliopistolta hankkeen keston ajan.

Tutkimustuloksista tiedottaminen ja tutkimustulokset

Tutkielman tulokset julkaistaan pro gradu -tutkielmana. Tutkittavat voivat halutessaan käydä lukemassa valmiin tutkielman yliopiston Jyx-verkkajulkaisuarkistosta. Tutkielman valmistumisen arvioitu aikataulu on keväällä 2020.

Pro gradu -tutkielman ohella tutkimuksen alustavia tuloksia hyödynnetään osana Suomen Ilmastopaneelin tutkimusta ”Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyntä”, joka on luettavissa Suomen Ilmastopaneelin nettisivulta viimeistään alkuvuodesta 2020. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään myös Keski-Suomen maakuntaliiton liikennejärjestelmäsuunnittelussa, jolloin siihen voidaan viitata ja osia siitä voidaan käyttää liiton julkaisuissa tai tilaisuuksissa.

Tutkittavien vakuutusturva

Tutkittavan on hyvä olla tietoinen siitä, että Jyväskylän yliopiston henkilökunta ja toiminta on vakuutettu. Vakuutus sisältää potilasvakuutuksen, toiminnanvastuuvakuutuksen ja vapaaehtoisen tapaturmavakuutuksen. Tutkimuksissa tutkittavat (koehenkilöt) on vakuutettu tutkimuksen ajan ulkoisen syyn aiheuttamien tapaturmien, vahinkojen ja vammojen varalta. Tapaturmavakuutus on voimassa mittauksissa ja niihin välittömästi liittyvillä matkoilla. Tapaturman lisäksi korvataan vakuutetun erityisen ja yksittäisen voimanponnistuksen ja liikkeen välittömästi aiheuttama lihaksen tai jänteen venähdysvamma, johon on annettu lääkärihoitoa 14 vuorokauden kuluessa vammautumisen syntymisestä. Korvausta maksetaan enintään kuuden viikon ajan venähdysvamman hoitokuluina ei korvata magneettitutkimusta eikä leikkaustoimenpiteitä.

Lisätietojen antajan yhteystiedot

Saima Tossavainen, puh. 050 4363779, sähköposti:
saima.i.tossavainen@student.jyu.fi

Liite 3. TIETOSUOJAILMOITUS

Kuvaus henkilötietojen käsittelystä tieteellisessä tutkimuksessa (tietosuojailmoitus EU (679/2016) 13, 14, 30 artikla)

2.9.2019

1. Pro gradu -tutkielmassa ”Liikenteen päästövähennystoimien sosiaaliset vaikutukset” käsiteltävät henkilötiedot

Tutkimuksessa Sinusta kerätään seuraavia henkilötietoja: haastattelun äänitallenne, josta ilmenee etunimi, ammatti, ikä, asuinpaikka.

Pro gradu –tutkielma on osa Jyväskylän yliopiston ja Suomen Ilmastopaneelin hanketta ”Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyntä”. Tämä tietosuojailmoitus julkaistaan tutkimushankkeen verkkosivuilla ja tutkittaville on annettu nähtäväksi haastattelun yhteydessä paperinen versio tästä ilmoituksesta.

2. Henkilötietojen käsittelyn oikeudellinen peruste tutkimuksessa/arkistoinnissa

Käsittely on tarpeen tieteellistä tai historiallista tutkimusta taikka tilastointia varten ja se on oikeasuhtaista, sillä tavoiteltuun yleisen edun mukaiseen tavoitteeseen nähden (tietosuojalaki 4.1 § 3-kohta).

Henkilötietojen siirto EU/ETA ulkopuolelle

Tutkimuksessa tietojasi ei siirretä EU/ETA -alueen ulkopuolelle.

Henkilötietojen suojaaminen

Henkilötietojen käsittely tässä tutkimuksessa perustuu asianmukaiseen tutkimussuunnitelmaan ja tutkimuksella on vastuuhenkilö. Henkilötietojasi käytetään ja luovutetaan vain tieteellistä tutkimusta varten sekä muutoinkin toimitaan niin, että Sinua koskevat tiedot eivät paljastu ulkopuolisille.

Tunnistettavuuden poistaminen

Aineisto anonymisoidaan aineiston perustamisvaiheessa (kaikki tunnistetiedot poistetaan täydellisesti, jotta paluuta tunnisteteelliseen tietoon ei ole eikä aineistoon voida yhdistää uusia tietoja).

Tutkimuksessa käsiteltävät henkilötiedot suojataan

käyttäjätunnuksella ja salasanalla.
Tutkijat ovat suorittaneet tietosuojaja- ja tietoturvakoulutukset.

Henkilötietojen käsittely tutkimuksen päättymisen jälkeen

Tutkimusrekisteri anonymisoidaan eli kaikki tunnistetiedot poistetaan täydellisesti, jotta paluuta tunnisteelliseen henkilötietoon ei ole eikä aineistoon voida yhdistää uusia tietoja.

Rekisterinpitäjä(t) ja tutkimuksen tekijät

Rekisterinpitäjä on se, joka yksin tai yhdessä toisten kanssa määrittelee henkilötietojen käsittelyn tavoitteet ja keinot organisaatio(t) tai henkilö(t) sekä vastaa henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta.

Tämän tutkimuksen rekisterinpitäjä on:

Jyväskylän yliopisto, Seminaarinkatu 15, PL 35, 40014 Jyväskylän yliopisto. Vaihde (014) 260 1211, Y-tunnus 0245894-7. **Jyväskylän yliopiston tietosuojavastaava: [tietosuoja\(at\)jyu.fi](mailto:tietosuoja(at)jyu.fi), puh. 040 805 3297.**

Tutkimushankkeen vastuullinen johtaja: Marja Järvelä, marja.jarvela@jyu.fi, puh. +358408054141.

Yhteyshenkilö: Saima Tossavainen, saima.i.tossavainen@student.jyu.fi, puh. +358504363779.

Tutkimuksen suorittajat: Saima Tossavainen, Anni Turunen, Suvi Huttunen, Teea Kortetmäki ja Marja Järvelä. Henkilöt ovat "Ilmastotoimien sosiaalinen hyväksyttävyyttä" -hankkeen jäseniä, jotka ovat sopimussuhteessa Jyväskylän yliopiston kanssa yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitoksella.

Rekisteröidyn oikeudet

Oikeus saada pääsy tietoihin (tietosuoja-asetuksen 15 artikla)

Sinulla on oikeus saada tieto siitä, käsitelläänkö henkilötietojasi ja mitä henkilötietojasi käsitellään. Voit myös halutessasi pyytää jäljennöksen käsiteltävistä henkilötiedoista.

Oikeus tietojen oikaisemiseen (tietosuoja-asetuksen 16 artikla)

Jos käsiteltävissä henkilötiedoissasi on epätarkkuuksia tai virheitä, sinulla on oikeus pyytää niiden oikaisua tai täydennystä.

Oikeus tietojen poistamiseen (tietosuoja-asetuksen 17 artikla)

Sinulla on oikeus vaatia henkilötietojesi poistamista tietyissä tapauksissa. Oikeutta tietojen poistamiseen ei kuitenkaan ole, jos tietojen poistaminen estää tai vaikeuttaa suuresti käsittelyn tarkoituksen toteutumista tieteellisessä tutkimuksessa.

Oikeus käsittelyn rajoittamiseen (tietosuoja-asetuksen 18 artikla)

Sinulla on oikeus henkilötietojesi käsittelyn rajoittamiseen tietyissä tilanteissa kuten, jos kiistät henkilötietojesi paikkansapitävyyden.

Oikeuksista poikkeaminen

Tässä kuvatuista oikeuksista saatetaan tietyissä yksittäistapauksissa poiketa tietosuoja-asetuksessa ja Suomen tietosuojalaissa säädetyillä perusteilla siltä osin, kuin oikeudet estävät tieteellisen tai historiallisen tutkimustarkoituksen tai tilastollisen tarkoituksen saavuttamisen tai vaikeuttavat sitä suuresti. Tarvetta poiketa oikeuksista arvioidaan aina tapauskohtaisesti.

Profilointi ja automatisoitu päätöksenteko

Tutkimuksessa henkilötietojasi ei käytetä automaattiseen päätöksentekoon. Tutkimuksessa henkilötietojen käsittelyn tarkoituksena ei ole henkilökohtaisten ominaisuuksiesi arviointi, ts. profilointi vaan henkilötietojasi ja ominaisuuksia arvioidaan laajemman tieteellisen tutkimuksen näkökulmasta.

Rekisteröidyn oikeuksien toteuttaminen

Jos sinulla on kysyttävää rekisteröidyn oikeuksista, voit olla yhteydessä yliopiston tietosuojavastaavaan. Kaikki oikeuksien toteuttamista koskevat pyynnöt toimitetaan Jyväskylän yliopiston kirjaamoon. Kirjaamo ja arkisto, PL 35 (C), 40014 Jyväskylän yliopisto, puh. 040 805 3472, e-mail: kirjaamo(at)jyu.fi. Käyntiosoite: Seminaarinkatu 15 C-rakennus (Yliopiston päärakennus, 1. krs), huone C 140.

Tietoturvaloukkauksesta tai sen epäilystä ilmoittaminen Jyväskylän yliopistolle <https://www.jyu.fi/fi/yliopisto/tietosuojailmoitus/ilmoita-tietoturvaloukkauksesta>

Sinulla on oikeus tehdä valitus erityisesti vakinaisen asuin- tai työpaikkasi sijainnin mukaiselle valvontaviranomaiselle, mikäli katsot, että henkilötietojen käsittelyssä rikotaan EU:n yleistä tietosuojasetusta (EU) 2016/679. Suomessa valvontaviranomainen on tietosuojavaltuutettu.

Tietosuojavaltuutetun toimisto

Ratapihantie 9, 6. krs, 00520 Helsinki, PL 800, 00521 Helsinki

Puhelinvaihe: 029 566 6700

Sähköposti (kirjaamo): tietosuoja@om.fi